

FlygvapenNytt

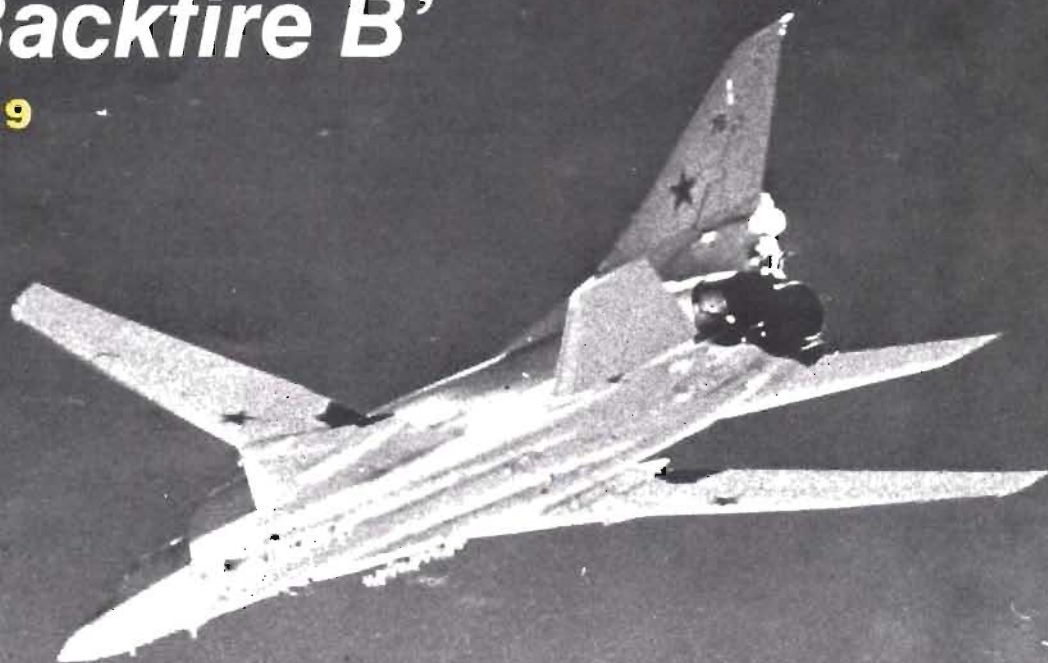
1978

Nummer 3

Utan spaning – ingen aning:

Tu-26 'Backfire B'

Sid 9



Sid 6–8

**Säkerhetspolitisk syn
på Östersjö-utloppen**

FlygvapenNytt

Sovjetunionen visar ny flygplanversion:



Foto: "Air et Cosmos" + "Flight International".

MiG-23S "Flogger G" (?)

Vad F12 inte fick se vid besöket på Kubinka-basen i somras har i stället såväl finnar som fransmän fått göra – nämligen MiG-23. Och t o m i en ny version, en modifierad 'Flogger B'. Mest iögonfallande skillnaden uppvisar fpl:s fena, vars area minskats genom förkortning av framkantsförlängningen. Även andra skiljaktigheter kan noteras, men till dem skall återkommas. – Sex MiG-23S besökte Kareliaflottiljen den 2/8. En månad senare, 4–8/9, besökte samma fpl 'Normandie-Niemen'-basen. ■

Red.



Ansvarig utgivare: **HANS NEIJ**
Redaktionschef: **ULF BJÖRKMAN**
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**

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 redaktionen.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges – källan önskas i så fall tydligt angiven.

ADRESS: FLYGvapenNYTT
Flygstaben/Info-avd
104 50 Stockholm 80

TELEFON: 08/67 95 00
ankn 767
el. 243

AB ÖPE-Tryck, Östersund

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningstid
4	2/10	december
1/79	16/1	mars/april
2	16/3	maj/juni

Prenumerationspris: 15 kr/år
Postgironummer 31 69 97-6.
Kassa 6014, Flygstaben

i innehåll

Ledare 1: Uppbrott*	3
Ledare 2: FV:s haveristatistik 77/78*	4–5
ÖB, del 10: Betr Östersjö-utloppen*	6–8
Tu-26 "Backfire B"*	9
Debattforum	10–11
F12 gästar Sovjetunionen	12–13
Nya flygbegränsningar över sälskyddsområden*	14–15
Insändare + svar, "Landet runt" m m	16–19
B3LA – ur två andra synvinklar*	20–22
Debatt: Fri kryssning över Sverige i morgon?	23

Första-sides-foto: FLYGVAPNET.

*Text som genom förbandschef (motsv) försorg skall genomgå med därav berörd personal.



Uppbrott

I fem år har jag haft förmånen och ansvaret att leda flygstabens arbete. Uppgiften har varit krävande men samtidigt stimulerande. Personalens yrkesskicklighet, lojalitet och arbetsglädje har varit en oskattbar tillgång, särskilt i tider som de i vilka försvaret nu befinner sig.

När det blåser motvind är man benägen att säga: Tag det som en utmaning. Tag nya tag. Det har vi i flygvapnet gjort. Vi ger aldrig upp. Vi tror på flygvapnet. Vi vet att det har en nyckelroll som fredsbevarande faktor med sin flexibilitet och förmåga att operera tredimensionellt – i luften, mot mål till sjöss och till lands.

Besvikelser? Några exempel. – *Utredningsraseriet* i svensk statsförvaltning som suger musten ur vår ledningsorganisation till ingen eller föga nytta! Vi är ju primärt till för att leda flygvapnet i fred, inte för att ständigt motivera behovet av ett flygvapen. Utredningsresultaten körs dessutom ofta över av statsmakterna.

● ● Påstående om flygvapnet som gökunge i försvarsboet! Vi vill inte tränga ut någon, vare sig armén eller marinen. Vi har hållit oss inom anvisade budgetramar. Vi pläderar för ett flygvapen av erforderlig styrka för att uppfylla våra viktigaste försvarsambitioner – att *skydda civilbefolkningen* mot onödigt lidande, att *skydda mobiliseringen* av vårt i fred hempermitterade försvar – att *försvara Sverige mot invasion* genom luften och på havet – ytterst att verka fredsbevarande.

Alltför sällan talas om det viktigaste skälet till att vi har ett försvar. Är det för att vinna militära segrar på slagfältet? Är det för att skydda vårt enligt min mening allra viktigaste skyddsobjekt – vår befolkning? Sedan begreppet hemortsförsvar avfärdades på 60-talet och alla försvarsfunktioner inneslöts i begreppet invasionsförsvar har civilbefolkningen tyvärr kommit bort ur diskussionen.

● ● *Ologiska styrkejämförelser* utgör en tredje besvikelse. Varför jämföra vårt flygvapens styrka med exempelvis Danmarks och Norges? De tillhör atlantpakten och är garanterade hjälp i händelse av väpnad konflikt. Det enda som borde räknas är behovet för att tillfredsställande kunna försvara *hela* Sverige, dvs att kunna svara upp mot den politiska målsättningen för detta lands försvar. Det är självfallet svårt att föra i bevis hur mycket som behövs. Gapet mellan oss och omvärlden ökar obestridligen, när vi minskar antalet jaktdivisioner från dryga 30 till 8. Kan någon påstå att presumtiva angripare minskat sina resurser?

● ● Och så slutligen *pratet om upprustning*, när vi pläderar för B3LA. Vi har just gått ner från 12 till 5,5 medeltunga attackdivisioner genom ombeväpningen från 'Lansen' till 'Viggen'. Vad vi inte kunde betala med försvarsanslag fick vi betala genom sänkta driftskostnader, dvs lägre antal förband. Vi söker i någon mån kompensera invasionsförsvaret genom B3LA, som samtidigt avses ersätta snart utslitna jetskolflygplan – en enligt min mening rationell lösning. Pengarna finns tyvärr inte helt inom programplanens ramar. – Vi söker *bromsa* nedrustningen av attackflyget genom B3LA. Att kalla detta upprustning är *osanning!*

Flygstabens och flygvapnets personal arbetar trots detta vidare för ett fortsatt starkt flygvapen – en självklarhet för en fredsälskande nation. ■



Hans Neij

Flygvapnets haveristatistik

Under budgetåret 1977/78 har vid flygvapnet inträffat elva (11) totalhaverier, varvid tolv (12) flygplan förlorats och fem (5) förare omkommit. – Därutöver har en mekaniker omkommit i samband med att han på marken träffats av en helikopterstjärtrotor. – Frekvensmässigt är detta något över genomsnittet för den senaste 10-årsperioden. Haverierna fördelar sig enligt följande:

● Felfunktion förare	3
● Felfunktion motor (inkl ett motorstopp pga skruvmejsel i luftintag)	5
● Fågelkollisioner	1
● Okänd orsak	1
● Övrig orsak	1
Totalt:	11

1. Det totala antalet skador som inträffat under flygning har under budgetåret minskat kraftigt, från 155 föregående år till nu ca 100. Det är framförallt antalet fågelkollisioner och felfunktion förare som gått ned. Felfunktion teknisk personal har dock fortsatt att öka under året. Detta område kommer att prioriteras högre i flygsäkerhetsarbetet i fortsättningen.

2. Utvecklingen beträffande totalhaverier var gynnsam i mitten på 60-talet. En mängd samverkande åtgärder bidrog till att haverifrekvensen nära nog halverades (jfr artikel i FV-Nytt nr 2/1978, sid 32–33). Härefter har den gynnsamma utvecklingen bromsat upp – det har till och med inträffat en mindre ökning de senaste åren. Det har varit svårt att efter mitten av 60-talet bibehålla den nivå som uppnåtts. Målet har självfallet varit en fortlöpande minskning av antalet haverier. Flygsäkerhetsarbetet under senare år har därför gått ut på att klara ut orsakerna till "stagnationen" och att vidta åtgärder – först och främst beträffande orsakerna till haverierna pga felfunktion hos förarna. Områden med stort haveriutfall har därför varit föremål för specialanalyser. En mängd åtgärder *har* vidtagits och *är* under handläggning på grundval av analyserna. Bland åtgärderna kan nämnas:

- ▶ Ny OSF – bl a med ett helt nytt luftstridskapitel, där framförallt riskerna för kollision och okontrollerade lägen beaktas i bestämmelserna.
- ▶ AJU GFSU. (Arbetet fortsätter med AJU FFSU och övriga utbildningsanvisningar.)
- ▶ Nya anvisningar för övningsplanering och övningsuppläggning i "CFV bestämmelser för förbandsövningar".

- ▶ Totalöversyn av instrumentflygmedotiken. (Arbetet är klart, men har inte till alla delar införts i utbildningsanvisningarna.)
- ▶ Förslag från AG Samluft och Ag Hkp som bearbetas för att omsättas till bestämmelser och anvisningar. (Gäller kollisionsrisker utanför kontrollerat luftrum och bättre bestämmelser för helikopterflygverksamheten.)
- ▶ Bestämmelser och anvisningar för att anpassa flygövningarna mht begränsad flygtidstilldelning och -resurser.
- ▶ Långtidsanställning av kompaniofficerare i flygtjänst.
- ▶ Ledarutbildning vid FBS för kompaniofficerare i flygtjänst.

Redan nu börjar resultatet av vidtagna åtgärder att skönjas, bl a i form av minskande andel haverier pga felfunktion förare. Detta gäller även skador under flygning som orsakats av felfunktion förare.

Det som främst gjort att frekvensen totalhaverier inte blivit bättre under senare år är:

- Haverier orsakade av motorstopp/störningar.
- Haverier orsakade av fågelkollisioner.
- Haverier orsakade av felfunktion teknisk personal.

3. Antalet **motorstopp/störningar** ligger på samma nivå som föregående år. Till viss del får haveriutfallet tillskrivas det förhållandet att vi har *enmotoriga* stridsflygplan. Enmotorigheten gör att ett motorstopp eller allvarlig motorstörning i regel leder till totalhaveri.

Totalhaverier				
Fpl	Flj	Tot-hav fpl	Omk ff	Händelseförlopp
AJ 37	F7	1		Motorstörning Kollision med marken
AJ 37	F7	1	1	
		2		
J 35 D	F4	2	1	Kollision mellan fpl
J 35 F	F12	1		Motorstopp Undanmanöver in i moln Haveri under instru- mentinflygn Motorstörning Motorstopp Motorstörning Haveri efter start
J 35 D	F4	1		
S 35 E	F11	1	1	
J 35 F	F1	1		
J 35 F	F1	1		Motorstopp Motorstörning Motorstopp Motorstörning Haveri efter start
J 35 F	F10	1		
J 35 F	F12	1	1	
J 35 F	F13	1	1	
		9		
A 32 A	F6	1		Fågelkollision i starten
		1		
Totalt:		12	5	

budgetåret 1977/78



Det finns flera motorproblem som inte är slutligt lösta. (En närmare redogörelse ges i "Försvarets Flygsäkerhetsanalys".) Den *hårdare flygning* som förmärkts under senare år har troligtvis bidragit till att vissa motorkomponenter nått livstidsgränsen tidigare än beräknat. Detta har medfört ett ökat felutfall. Grundorsaken ligger delvis i låg flygtidstilldelning (orsakad av ekonomiska skäl), vilket gör att strävan varit att utnyttja flygtiden så effektivt som möjligt. Detta innebär bl a, att förarna utnyttjar högt motorvarv under lång tid av passen liksom många varvtalsförändringar och ebk-tädningar. Detta ger på sikt *utmattningsproblemer* hos materielen.

En rad åtgärder har vidtagits och vidtas för närvarande på materielsidan för att förbättra läget. Åtgärderna är dock mycket kostnadskrävande

och tar lång tid att genomföra. Den fulla effekten kommer kanske inte att märkas förrän om två å tre år. Det är därför nödvändigt att *ta större hänsyn till materielproblemen* vid planläggning och genomförande av flygning än vad som gjorts tidigare. Det är också angeläget att *förståelsen* för materielproblemen ökas bland de enskilda förarna. Motorproblemen har prioritet i flygsäkerhetsarbetet, vilket kommer att framgå av "Flygsäkerhetsanalysen 1977/78".

Totala antalet driftstörningar med skada m m					
	73/74	74/75	75/76	76/77	77/78
Driftstörningar med skada	132	139	136	155	101
Omkomna	3	4	6	4	6
Driftstörningar med omkomna	3	4	4	3	6
Totalhavererade flygplan	7	13	10	11	12
Lyckade fallskärms hopp	3	9	8	9	5
Misslyckade fallskärms hopp	—	2	1	1	2

Övriga orsaker					
	73/74	74/75	75/76	76/77	77/78
Fältbeskaffenheten	6	2	6	5	4
Spittr, rikoschett	4	—	2	—	—
Väder	10	9	12	6	2
FOD	1	3	1	—	—
Ändvirvlar	—	2	1	—	—
Övrigt	1	2	3	2	8
Okänd orsak	—	5	1	3	1
Totalt:	22	23	26	16	15

Räddningsuppdrag utförda av FV:s hkp								
År	Ant utryckningar vid flyg- och sjöräddn		Antal spanings-timmar		Antal bärgare/räddade personer		Antal sjuk-transp	Antal tp-patienter
	Civ.	Mil.	Civ.	Mil.	Civ.	Mil.		
1973	67	15	120	40	23	4	24	24
1974	54	25	158	77	20	11	28	28
1975	66	15	75	18	18	2	33	43
1976/77	67	24	83	36	33	5	34	34
1977/78	58	11	86	68	19	2	23	27

4. Räddningssystemen har i alla — utom möjligen ett (1) — fall fungerat på avsett sätt. — Vid ett haveri med J 35F under instrumentinflygning på F12 har föraren troligen skjutit ut sig inom räddningssystemets prestandagränser. Men utsprånget misslyckades och föraren omkom. Felorsaken har ännu inte kunnat fastställas, men det kan inte uteslutas att någon form av felfunktion uppträtt i skärmsystemet. Utredningen fortsätter med hög prioritet.

5. Fågelkollisioner har under senare år blivit en vanlig haveriorsak. I årets statistik har ett (1) haveri orsakats av kollision med fågel (avdrag i starten med överhettade bromsar och brand som följd). Glädjande nog har dock det totala antalet fågelkollisioner minskat. Detta kan sammanhånga med den provverksamhet med fågelprognoser som genomfördes under hösten 1977. Slutligt ställningstagande till permanent införande av fågelvarningssystem kommer att fattas efter det att innevarande provperiod för hösten 1978 avslutats. Ett kartverk med fågelkoncentrationsområden i Sverige har också tagits fram som underlag för planering av flygning. Sammantaget bör vidtagna åtgärder leda till en ytterligare minskning av fågelkollisionerna i framtiden.

6. Felfunktion av **teknisk personal** har lett till ett (1) haveri under året. Härutöver har antalet skador pga sådan felfunktion ökat successivt. *Kraftiga insatser* är här nödvändiga för att bryta den ogynnsamma utvecklingen. (Jfr Flygsäkerhetsanalyserna för 1976/77 och 1977/78.)

● ● Det positiva i årets statistik är sammanfattningsvis, att antalet haverier pga felfunktion förare fortsatt att ligga lågt samt att antalet skador under flygning minskat kraftigt. Det negativa är antalet totalhaverier pga materielfel och övriga orsaker. Vidtagna åtgärder bör dock för framtiden leda till förbättringar även i sistnämnda avseenden.

☆☆ Östersjö-utloppen har mycket stor betydelse både för Warszawa-pakten och NATO. Östsidan har stora bas- och varvsresurser vid Östersjö-kusten, vilka kan behöva utnyttjas vid en konflikt, och har därför intresse av att möjliggöra passage genom utloppen. Västsidan, som i fredstid behärskar utloppen, har intresse av att försvara utloppen och förhindra att östsidan når Atlanten. ☆☆☆

Fartygstyp	Norra Ishavs- marinen (%)	Östersjö- marinen (%)
Kryssare	15	23
Jagare	19	27
Ubåtsjaktfartyg	15	30
Robotbåtar	20	30
Torpedbåtar	20	34
Minsvepare	20	35
Landstlgare	12	21
Ubåtar		
– konv.drift	31	22
– atomdrift	66	

Procentuell fördelning av SSSR totala fartygsantal mellan Norra Ishavsmarinen och Östersjömarinen. (Källa: Schulz-Torge "Die sovjetische Kriegsmarine".)

Historien koncentreras Danmarks betydelse för Östersjö-utloppen till rollen som portvaksstat till Östersjön. Det medför att danskt territorium kan utnyttjas på flera olika sätt, oberoende av vem som behärskar området. Dessa sätt kan vara genomfartsområde, som barriär och ventil för att reglera till- resp frångång till Östersjön, såväl för handelstrafik som för militära förband. Denna strategiska betydelse är av intresse inte bara för maktblocken i området utan även av stor vikt för de nordiska länderna.

Västtyskland uppfattar Danmark som en del av den nordliga flanken i Centraleuropa intimt förknippad med de tyska delstaterna Schlesvig-Holstein.¹⁾

För Norges vidkommande utgör Danmark inom NATO-försvaret ett stöd som möjliggör att det norska försvaret kan koncentrera sina försvarsanstängningar i norr.¹⁾

Detta kan betraktas som en "traditionell" syn på Östersjö-utloppens betydelse. Kan betydelsen av detta område ha förändrats under senare tid eller kan det komma att förändras?

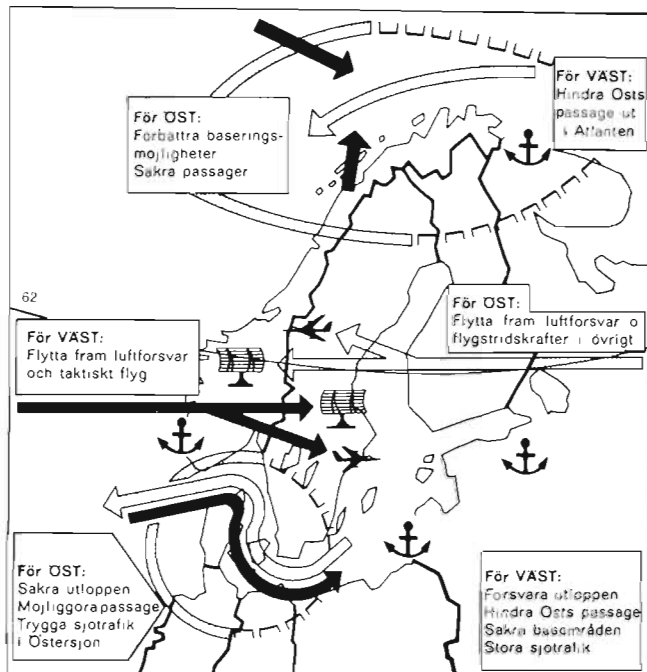
● ● Warszawa-paktens styrkor i Östersjön.

— Allmänt anses att Warszawa-paktens omfattande styrkor i Östersjön är till för att säkra området från ett angrepp västerifrån. Styrkorna kan dock omfattas som långt starkare än vad som erfordras för denna defensiva uppgift. I tabellen ovan är en jämförelse mellan Norra Ishavsmarinens (NM) och Östersjömarinens (ÖM) styrkor gjord i form av procentuell fördelning av olika typer av fartyg i förhållande till Sovjetunionens (SSSR) totala antal i världen. Av denna framgår att ÖM omfattar mellan en fjärdel till en tredjedel av den totala tillgången på fartyg, utom avseende ubåtar.

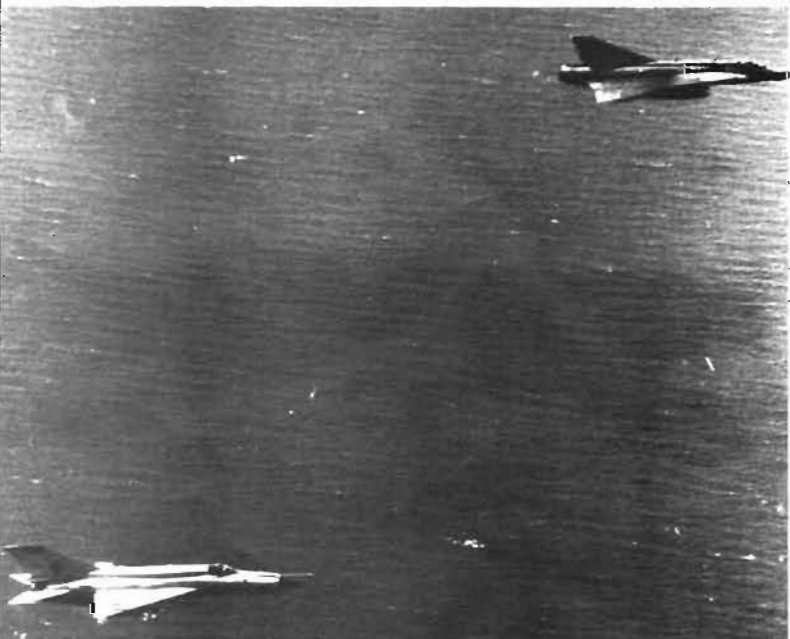
Minor kan fällas från såväl flygplan och helikoptrar som fartyg (även ubåtar). Självgående minor finns hos både WP och NATO.



¹⁾ Niils Andrén m fl: "Den nordiska balansens framtid" Försvar och säkerhetspolitik.



Flygaktivitet över södra Östersjön. Nedan: En östtysk MiG-21 identifieras av en dansk RF-35 'Draken'. – T h: Sovjetisk Tu-22 'Blinder D' uppvaktas av dansk RF-35. – Foto: ESK 729 via 'TINBOX'.



Sedan ett år har Sovjet permanent baserat ett antal robotbärande u-båtar i Östersjön. Omfattande rörelser med marinstridskrafter förekommer. SSSR genomför samövningar mellan de båda marinerna, NM och ÖM, bl a i *Norska Havet*. På liknande sätt visar NATO sitt krav på fritt tillträde till Östersjön.

SSSR har sedan länge ur folkrättslig synvinkel betraktat Östersjön som ett slutet hav, reserverat för strandstaternas mariner. Östersjön utgör även ett stort basområde med betydande varvs- och underhållsresurser. Av kartskissen nedan fram-

Säkerhetspolitisk syn på Östersjö-utloppen

I Sverige används i krig (förutom marinens egna minfartyg) ett stort antal fiskebåtar (med tråskrov) som minsvepare. Nedan: "Norsten".



går att WP besitter inte mindre än tolv (12) större hamnstäder inom området. Dessa utgör även en väsentlig resurs för Sovjets alltmer expanderande handel över världshaven.

● ● **NATO behärskar två huvudfartsvägar.** — För NATO bedöms ett sjöstrategiskt mål vara att säkerställa förbindelserna över världshaven. Genom ett antal spärrlinjer över *Atlanten* kan sovjetiska fartyg upptäckas och bekämpas samtidigt som passagerarna genom *Östersjö-utloppen* och *Bosporren – Suez-kanalen/Gibraltarspärren* spärrens. Genom dessa åtgärder kan NATO på ett "enkelt" sätt avskära två av SSSR:s flottor som skulle kunna ingripa i ett krig på *Atlanten*.

För SSSR måste det vara otillfredsställande att två av tre huvudfartsvägar ut på världshaven för såväl handelssjöfarten som örlogsfartyg behärskas av NATO. Av dessa är

utfarten från *Svarta Havet* en betydligt längre och besvärligare utfart än *Östersjö-utloppen*.

● ● **Tre intressezoner.** — I spelet kring tillgången på och utnyttjandet av *Östersjön* spelar strandstaterna en väsentlig roll i sammanhanget. Så länge vi bara rör oss inne i själva *Östersjön* kan havsområdet uppdelas i tre intressezoner, varav två är starkt markerade.

Östersjön (egentliga *Östersjön*) ost linjen *Rügen–Bornholm–Gotland–Finska Viken* domineras helt av *Warszawapakten* (WP), medan NATO dominerar väst om linjen *Rügen–Bornholm* samt *Öresund, Bälten, Kattegatt, Skagerrak* samt vidare ut på *Nordsjön*. Dominansen ökar allt eftersom man förflyttar sig i den ordning som ovan har angivits. Det är således uppenbart att NATO har ett dominerande inflytande över *Östersjö-utloppen* så när som den lilla del av *Öresund* som faller inom svenskt vatten. Under fredstid är tillfarterna till *Östersjön* garanterade genom internationella överenskommelser. Detta nyttjas så gott som dagligen.

Den slutsats man i det här sammanhanget kan dra är att WP kan ha en offensiv inställning till rätten att ►



**Del 10:
"ÖB i försvarsfrågan"**





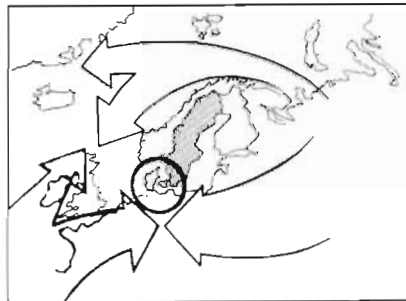
Sovjetisk ubåtsjakt-fpl: Il-38: "May", både liknar och inte liknar... det nya signalspanings-fpl Il-18 "Coot A".

fritt utnyttja Östersjö-utloppen för sin fredstida sjöfart samt att under en längre konflikt kunna utnyttja i området instängda resurser eller för att uppnå en förbättrad lösning på sitt historiska problem att vara utestängt från världshaven i anslutning till de stora industri- och produktionsområdena.

Under fredstida förhållanden kan WP nyttja möjligheterna att i tid ombasera sina fartyg från området. Om så sker torde detta utgöra en effektiv varningssignal.

NATO:s intresse i området under en konflikt torde åtminstone inledningsvis vara defensiva. Vid en längre konflikt kan intresset från NATO:s sida m h t det instängda och begränsade basläget innebära en mera offensiv ambition. Detta kan bli en medföra att de riktar intresset mot svenskt vatten.

● ● **Konfliktutveckling.** — Vid en konflikt mellan NATO och WP utgör ÖM och NM ett hot mot Atlant-förbindelser. Den omständigheten att SSSR:s basområde i norr är begränsat, kan särskilt under en utdragen konflikt medföra att SSSR behöver



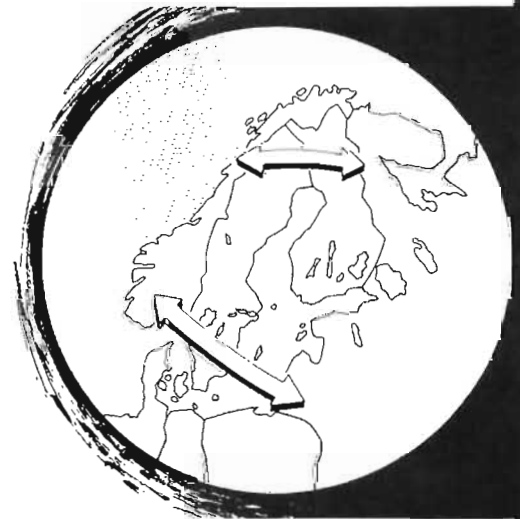
utnyttja de stora bas- och varvsresurserna i Östersjön. NATO som behärskar Östersjö-utloppen bedöms komma att förhindra Sovjetunionens till- och frånfart till Östersjöområdet. Detta kan i sin tur medföra att SSSR kan bli tvingad att anfälla och ta Östersjö-utloppet. I samband med ett sådant anfall kan även Sverige komma att beröras. (Se kartskissen.)

En tänkt konfliktutveckling enligt ovan berör stormakternas vitala intresseområden. Detta kan ha en återhållande verkan på konfliktutvecklingen. — Däremot kan Sverige bli indraget som en preventiv åtgärd att förhindra motståndaren att skaffa sig fördelar genom att behärska Sverige eller genom ett långsiktigt

mål eftersträva kontrollen av Sverige som ett första steg. Därför är det fullt naturligt att ägna stor uppmärksamhet åt de strategiskt viktiga områden som omger oss.

● Som en centralt belägen alliansfri stat spelar den svenska säkerhetspolitiken och försvarsmaktens förmåga att stödja denna en viktig roll. ■

Örlogskapten Herman Fältström



**Genvägar måste vara!
SENVÄGAR!**

Inom WP är handelsflottan under fortsatt kraftig utbyggnad och har stor användbarhet för militära transporter. Nu utvecklas "roll on and off"-fartyg.



"Roll on & off"-fartygen (nedan t v "Inzhener Malcuskiv") är komplement till landstigningsfartygen. Nedan den nya typen av "Ropucha-klass".



NY i Östersjö-området



Tu-26 "Backfire B"

Photo: Swedish Air Force

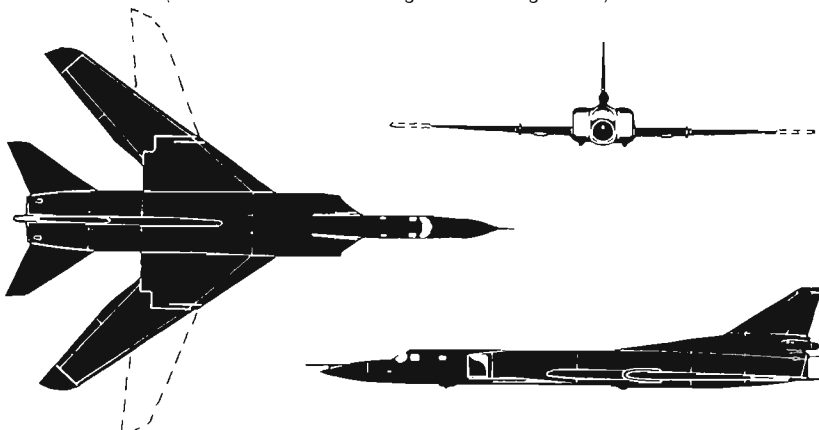
Den i FLYGvapenNYTT nr 1 och 2 beskrivna främmande livliga militära aktiviteten runt våra gränser och framförallt i och kring Östersjön kräver dagligen ingripanden från vår incidentberedskap. I denna främmande aktivitet deltar de allra modernaste flygplan- och fartygstyper. Flygverksamheten omfattar jakt-, attack-, ubåtsjakt-, och spaningsflyg av olika slag (foto- och signalspaning) samt tyngre flygplantyper.

Som exempel på de senare visas här det sovjetiska, nya bomb- och attackrobotbärande flygplanet Tu-26 "BACKFIRE". Flygplantypen har variabel vinggeometri, är tvåmotorig och har överljudskapacitet på hög höjd. Tu-26 har tillverkats i två versioner; prototypversionen "BACKFIRE A" och serieversionen "BACKFIRE B". Till det yttre skiljer sig de två versionerna åt främst på två punkter. B-versionen har försetts med längre och smälare yttervingar, vilket bl a ökar spännvidden utan motsvarande ökning av vingarean. Den andra större ändringen gäller huvudlandstället. På A-versionen fälls stället in i gondoler, som är placerade på vingens fasta del. På B-versionen fälls landstället däremot in i flygkroppen. Därmed har gondolerna nästan helt försvunnit på B-versionen. Tu-26 "BACKFIRE" finns såväl inom Strategiska flyget som Marinflyget och ersätter successivt Tu-16 "BAGDER". Tu-26, som nu får anses som fullt operativt, uppträder relativt ofta i Östersjöområdet. — (Fotot ovan: Första riktiga bilden någonsin!)

Tidigare diskuterades livligt både vid SALT-förhandlingarna och utanför dessa, betydelsen av Tu-26. Man menade från amerikansk sida att flygplanet var att anse som en interkontinental vapenbärare, medan man från sovjetisk sida hävdade att det är ett medeldistansflygplan. En första omsvängning i synsättet från amerikansk sida kunde märkas efter Carter-administrationens tillträde. I dag finns det två uppfattningar i USA. Den ena accepterar den sovjetiska (och nu i väst alltmer accepterade) definitionen på "BACKFIRE". Vid de pågående SALT 2-förhandlingarna tas troligen heller inte Tu-26 upp i slutdiskussionerna. Detta får delvis ses som en eftergift från amerikansk sida för att inte omöjliggöra att avtalet (vilket i huvudsak avser interkontinentala kärnvapenrobotar) överhuvudtaget kommer till stånd. Dessutom skulle sannolikt i så fall inte heller cruise-missiles/kryssningsrobotar "i utbyte" komma att innefattas i SALT 2.

Om man drev "BACKFIRE"-frågan hårdare skulle detta även kunna medföra, att man från sovjetisk sida inte längre accepterar de amerikanska attackförband som finns i Västeuropa. Attackflyg, laddade med kärnvapen, som från sina baser kan nå mål i Sovjetunionen (t ex F-111 och F-4 "Phantom"). SALT 2-avtalet avses komma att gälla t o m 1985, varför det troligen inte kommer att finnas några avtalsenliga begränsningar för Sovjetunionen att producera Tu-26. ■

FS/Info fackred.



Data & prestanda:

Max fart (hög höjd):	M. 2,0
(låg höjd):	M. 0,9
Spännvidd:	26,2 m/34,5 m
Längd:	40,2 m
Max startvikt:	ca 120 ton
Max last:	ca 10 ton
Beväpningsalt:	bomber, attackrobotar, defensiv akan, motmedel.

DEL 2:

"Hur försöka bevara försvarets fredsbevarande effekt?"

☆☆ I FLYGvapenNYTT nr 2/78 för Lars Blanch en intressant diskussion om möjligheterna att minska kostnaderna för utbildning av jaktförband genom att minska flygtidsuttaget per division och år från 2.350 tim till ca 1.600 tim. Besparingen bör enligt Blanch gå till anskaffning av flygplan. ☆☆☆

Prioritering av anskaffning av organisationsbestämmande materiel, i detta fall flygplan, är ingen nyhet i FV. En sådan prioritering har präglat långsiktspenningen under avsevärd tid. Den har varit ett utslag av en avvägning mellan åtgärder som ger resultat på kort resp lång sikt och som med stöd i en bedömning av krigsriskerna i när-tid kunnat gynna de långsiktiga åtgärderna.

De långsiktiga åtgärderna har emellertid inte tidigare haft och har inte heller nu oinskränkt förtur. Den förvarning vi får innan en eventuell konflikt beror helt på hur fort det politiska klimatet försämras. Man kan inte utesluta alternativ som innebär snabba förlopp. En ensidig satsning på långsiktiga åtgärder är inte försvarbar särskilt inte inom en försvarsgren som har sig tilldelat att hålla den längst gående insatsberedskapen inom vårt militära för-svar.

● ● Den av Blanch föreslagna flygtidsinskränknigen ger sett över

en organisation om tio divisioner och en tidsperiod på 20 år en friställning av mellan ca 400 och ca 1300 Mkr. Krontalstorleken beror på drivmedelspris och i vilken utsträckning man lyckas få till stånd besparingar även inom UH-delen av flygtimkostnaden. Den lägre siffran förutsätter dagens drivmedelspris och ett besparingsutfall endast vad gäller drivmedelssidan. Den högre innebär fördubblat drivmedelspris och ca 50 proc besparingsutfall vad gäller UH-delen.

Vid ett styckpris på 35 Mkr kan man således skaffa ca 10–ca 40 fler flygplan. Dessa flygplan måste utnyttjas inom ramen för befintlig organisation. Skulle man försöka sätta upp ytterligare en division/ett stationskompani, försvinner besparingen i form av löner, värnpliktsförmåner, hyror och driftkostnad för denna extra enhet.

Utöver denna möjlighet till meranskaffning får flygtidsinskränknigen en annan effekt. Flygplanen är byggda för att kunna utnyttjas i

ett visst antal timmar. Minskar man det årliga uttaget räcker flygplanen längre och man får från strikt freds-ekonomisk synpunkt ett bättre utnyttjande av nerlagda pengar. Om flygplanen räcker 15 år vid ett årligt uttag per division av 2350 tim räcker de ca 22 år vid ett uttag på 1.600 tim.

Vilka är då nackdelarna med flygditdsminskningen? – Man kan till att börja med konstatera, att ca 2/3 av krigsdivisionens förare får nöja sig med som bäst ca 65 tim per man och år. Det är ingen tvekan om att detta är en mycket låg tilldelning. Den omedelbara följden är, att 2/3 av krigsdivisionen i genomsnitt under året ligger på ca 70 proc av örskvärt kunnande (Blanchs diagram). Krigsdivisionen som helhet hamnar på ca 80 proc. I genomsnitt under året är således insatsberedskapen reducerad med ca 20 proc. Denna nackdel är allvarlig nog mot bak-

Styrelsen för statens försvarshistoriska museer har i juni överlämnat utredningsrapporten "Museiverksamheten inom försvaret" till försvarsministern.

Myndigheten statens försvarshistoriska museer (SFHM) omfattar armémuseum i Stockholm, marinmuseum i Karlskrona och flygvapenmuseum i Linköping. Myndigheten leds av en styrelse.

Genom beslut år 1976 och 1977 uppdrog regeringen åt styrelsen för SFHM att göra en utredning om myndighetens organisation, personalbehov, kontakter och samarbete med myndigheter och museer såväl inom som utom försvaret m m. Styrelsen i sin helhet har fungerat som utredningsgrupp. Till kansli rådet Britta Ekberg har biträtt med utredningsarbetet. Utredningen är nu avslutad och resultaten av arbetet har

Statens Försvarshistoriska Museer

samlats i en rapport benämnd "Museiverksamheten inom försvaret".

Förslagen i rapporten innebär i korthet enligt nedan.

Förslag lämnas om bestämmelser om insamling, tillförsel och vård av museimateriel inom försvaret. Detta förslag innebär bl a att FMV, FortF och försvarets sjukvårdsstyrelse skulle bli skyldiga att i viss utsträckning informera museerna inom SFHM om ny materiel som tillförs försvaret. Förslaget innebär vidare att nämnda museer skulle ges rätt att – om så kan ske utan olägenhet – få minst ett exemplar av ny, befintlig i bruk varande eller tidigare använd materiel inom försvaret samt befintliga beskrivningar och anvisningar avseende denna materiel.

Principer och mål föreslås för den utåtriktade verksamheten vid museerna inom SFHM.

Inom försvaret finns ett 35-tal förbandsmuseer. Förslag lämnas om råd och stöd från SFHM:s sida gentemot dessa museer. Därvid föreslås bl a att årliga utbildningsträffar skall anordnas för föreståndarna för dessa museer och att de skall få hjälp med tillförsel av föremål.

● Förslag lämnas om att Vaxholms fästnings museum inordnas i SFHM som ett självständigt museum den 1 juli 1979. Vidare föreslås att pansarmuséet i Axvall inordnas i SFHM vid samma tidpunkt som ett annexmuseum till armémuseum.

En forskningsnämnd föreslås bli inrättad inom SFHM den 1 juli 1979. Denna skulle ha till uppgift att identifiera, samordna och prioritera forskningsbehov inom myndighe-ten. Dessutom föreslås att

myndigheten förses med ett centralt kansli fr o m den 1 juli 1978.

Ny organisation föreslås för vart och ett av de tre museerna som nu ingår i SFHM. Vissa personalförstärkningar föreslås för armémuseum och marinmuseum. För flygvapenmuseum, som f n inte har några inrättade tjänster, föreslås en tjänsteorganisation. Organisationsförändringarna föreslås ske den 1 juli 1979.

I rapporten redovisas förslag på vilket sätt SFHM bör ha ansvar för museiverksamheten inom försvaret. Därvid föreslås t ex att frågor om anordnande av museum eller annan museal samling inom försvaret samt frågor om huvudmannaskap, organisation, resurser och bestämmelser i övrigt för sådan museum eller sådan museal samling samt instruktion för förbandsmuseerna underställs styrelsen för SFHM för samråd. ■

grund av vad som anfördes inledningsvis. Om vi får tillräcklig förvarning (2–3 mån enl Blanchs diagram) hinner vi emellertid återta bristerna inom ramen för en forcerad flygtidsproduktion. Förutsättningen för detta är att A-, B- och C-nivåerna kan svara upp mot de ökade kraven.

Den långsiktiga påverkan på divisionernas effekt är betydligt allvarigare. Tillgängliga 1.600 tim/år går åt för grundutbildning av förare (GFSU), för att konsolidera grundutbildningen och ge utrymme för lärtjänst i luften (FFSU) och för att en gång om året få näsan just upp till vattenytan (FFSU red). Utrymmet för taktikförnyelse blir mycket litet. Utvecklingen hos oss kommer att stagnera. Samtidigt fortsätter den i oförminskad takt i omvärlden. På sikt blir klyftan avsevärd. Våra divisioner kommer vad gäller taktisk aktualitet och förarkvalitet att ligga på ett klart andra plan. Detta kommer att stå klart för omvärlden och förmodligen också för en och annan hos oss själva. Det senare får förr eller senare en spiraleffekt i negativ riktning. Känslan av underlägsenhet minskar självförtroende och gålust – stridsvärdet minskar ytterligare. Dessutom bidrar den till att öka övergångarna till SAS m fl verksamheter.

Priset för något eller några tiotal flygplan fler och en uppskjuten materielomsättning blir en freds- och krigsorganisation med en på sikt oacceptabelt låg kvalitet i personellt avseende. Det priset är alldeles för högt. Strävan att spara är i sig vällovlig, men den får inte gå ut över den viktigaste förutsättningen för verkansmöjligheterna i krig, *hög utbildningskvalitet*.

Men hur skall man då göra, om man ändå tvingas begränsa det årliga flygtidsuttaget per krigsdivision? Tvånget kan t ex dikteras av statsfinansiella skäl. Tiden mellan generationsväxlingarna på flygplansidan kanske måste bli ännu längre än nu.

Det första som bör undersökas är om man kan få utrymme för att – som man gör på en del håll utomlands – komplettera flygningen i krigsflygplan/SUL med flygning i ett enklare flygplan. Det finns en hel del kunskaps- och färdighetsområden inom vilka man kan lägga och underhålla en god grund på så sätt. Exempel på detta är förbandssamverkan, manövrerande strid, skjut-

ning mot luftmål och attack mot markmål.

Om kompletterande flygning inte är möjlig, återstår att minska krigsdivisionernas storlek. Kvarvarande förare ges fullgod utbildning. Divisionernas uthållighet minskar, vilket är en klar nackdel. Men vid de tillfällen de sätts in är de fullvärdiga. Från en angripares synpunkt är detta en betydligt svårare situation att handskas med än den som fulltaliga men mediokert utbildade divisioner kan ställa honom inför.

Kombinationer mellan ovan anvisade anpassningsmöjligheter är givetvis också möjliga.

Om man planerar långa nyttjandetider av en flygplantyp, måste man förutse att beväpningssystem och/eller vapen behöver förändras, kompletteras eller förnygras 1–2 ggr under flygplanets livslängd. Därigenom kan systemet som helhet hållas någorlunda i paritet med hotets utveckling. En del av den ekonomiska fördelen med lång nyttjandetid äts visserligen upp. Men att inte förutse teknisk detaljförnyelse vore nästan lika illa som att medvetet sänka personalens kvalitet.

Inget av utvecklingen i vår omvärld tyder på annat än att luftförsvaret (inkl jaktförsvaret), flygburen attack och spaning samt flygtransport av trupp och materiel ständigt ökar i betydelse. Det är svårt att se att vi kan ignorera eller göra oss oberoende av denna utveckling. Av det skälet är våra flygvapenförband inom alla delprogram av väsentlig betydelse för försvarets fredsbevarande effekt och för dess verkan i krig. Det kostar en hel del att anskaffa materiel till förbanden, att underhålla den, att utbilda personal och att hålla anbefalld beredskap. Men ändå till dess man finner andra sätt att bemästra flyghotet, är detta väl satsade pengar från statsmakternas sida. Villkoret är givetvis att FV använder tilldelade pengar på rätt sätt. Rätt användning är bl a liktydigt med satsning på hög utbildningskvalitet.

Det är utmärkt att Lars Blanch tagit upp diskussionen i en för FV väsentlig fråga. Jag uppfattar hans inlägg som något hårddraget, vilket kanske också var syftet för att få igång en debatt. Andra kanske uppfattar mitt genmäle som stelbent och konservativt. Det vore bra om frågan fångas upp av *fler skribenter* för att den skall få en allsidig belysning. ■

B. Lönnbom

Tackord och uppmaning

När jag nu efter 5 år avgår som ansvarig utgivare för FLYGvapenNYTT, vill jag gärna framföra min uppskattning till redaktionschefen och redaktören för deras entusiasm och energi att göra denna vår tidskrift bättre och bättre.

Jag är också läsekretsen ett tack skyldig för de goda bidrag och idéer som kommit redaktionen tillhanda.

Tidningen kan dock alltjämt bli än mer levande, än mer aktuell i för flygvapnet viktiga debattfrågor. Därvid ankommer det på både flygstabens personal och läsekretsen vid våra staber och förband att delta än aktivare än hittills.

Inte minst gäller detta behovet att bredda informationen, så att den omsluter alla funktioner, inte bara flygtjänsten och flygande personal utan i lika hög grad bas-, sambands- och stridsledningspersonal och all annan personal i vårt gemensamma lag för ett fortsatt starkt och effektivt flygvapen.

Jag önskar FLYGvapenNYTT fortsatt levnad och all framgång i sin viktiga uppgift som informationsorgan både inom flygvapnet och utåt mot vårt samhälle. ■

Hans Neij

F12 har i år haft äran att som ett av sina sista "stora" uppdrag få representera Sverige och flygvapnet i Sovjetunionen. Värdbas för besöket var jaktbasen Kubinka utanför Moskva. Flygningen dit företogs i tre etapper, Kalmar—Riga (Rumbula)—Vitebsk—Kubinka. — Besöket utgjorde en fortsättning på det "flygutbyte" dessa stater emellan, vilket inleddes 1967 och som därefter ägt rum växelvis hos varandra vart tredje år. 1975 besöktes således F11 av sovjetiska MiG-21 BIS.



Tidigt den 19 juni startade två fyrgrupper J 35F 'Draken' mot Riga. Första gruppen (där flottilljefen överste *Fritz Crona* ingick) leddes av flygchefen, övlt *Kaj Nyberg* och andra gruppen av kn *Nils Gullman* (divchef på 2 div "Ludvig Blå"). Tidigare samma morgon hade en TP 84 startat från Kalmar och dagen innan en TP 79 (=DC-3). — Totalt var vi 36 FV-representanter som företog denna resa i österled; en vänligt sinnad vikingafärd.

Flygningen var planerad så att TP 79:an skulle hinna landa med flygledare, divisionschef och markpersonal på destinationsbasen innan våra 35:or startade. Flygledare nr 2 och övrig markpersonal kunde sedan lämna startbasen med TP 84:an, då 35:orna kommit i kontakt med nya destinationen. Detta visade sig mycket praktiskt, ty TP 79:ans besättning kunde då via kortväg meddela aktuellt väder från varje ny bas före 'Drakarnas' start dit.

Såväl flygningen till Riga som till Vitebsk skedde i strålande väder och bjöd inte på några sensationer. Men vid landningen på Vitebsk torde våra transportbesättningar ha blivit "gröna av avund". Där stod nämligen uppradat det moderna, jettransportflygplanet IL-76 "Candid" ... så långt ögat kunde nå". — På Vitebsk belv vi försenade flera timmar — pga dåligt väder i Moskva. Efter ihärdiga påtryckningar från C F12 kunde vi så lätta med våra J 35:or mot Kubinka.

Det dåliga vädret tvang oss ombasera rotevis. Dessutom drabbas vi under flygningen av en liten överraskning. Vi fick aldrig direktkontakt med vår egen flygledare på Kubinka. Men genom ett mycket gott initiativ från TP 79:ans besättning satt kn *Ingemar Persson* kvar i sitt flygplan med en motor igång och transiterade till oss. Problemet var att han fick försöka bryta sig igenom all rysk ra-

diotrafik. Så kom det sig att vi landade rotevis i lätt mörker och i något som meteorologen skulle ha kallat för ihållande regn.

● ● Väl på Kubinka vidtog ett hjärtligt mottagande med blommor, musik och vackra tal. Därefter välkomstmiddag med alla tillbehör. Inkvartering skedde på USSR:s försvarsministeriums hotell i Moskva.

På tisdagsmorgonen startade själva besöksprogrammet i "Hjältestaden" Moskva (8 milj inv). Det började med en mycket stämningsfullt inramad kransnedläggning vid Okände Soldatens grav. Därefter anslöts direkt till den långa besökskän över Röda Torget för defilerings genom Lenin-mausolöet och förbi gravarna vid Kreml-muren, där bl a Gagarin finns begravd. Därefter följde rundvandring i Kreml med dess många vackra byggnader och katedraler. Besök avlades även i den mycket intressanta livrustkammaren.

Eftermiddagen fortsatte med besök i det enorma Tretjakov-galleriet där en mängd stora ryska konstnärer finns representerade. Bl a finns där ett stort antal oersättliga ikoner att beskåda. — På kvällen inbjöds vi

till besök på svenska ambassaden, som låg ett stenkast från vårt hotell. Vård var svenske flygattachén öv Åke Lönnberg med fru.

● ● Onsdagen innehöll höjdpunkten i vårt program: ett besök hos våra värdar på basen Kubinka. Första anhalt blev basens eget flygmuseum. Därefter visades en film om flygutbildningen vid Kubinka. Så var det dags för flyguppvisning. Men tyvärr medförde vädret att såväl kn



Nedan: General Andreev och öv Crona diskuterar '35 Filip'.





F12:s sommarvisit på sovjetbasen KUBINKA

Nils Gullman som kn Anatolij Gunko endast kunde genomföra sina låghöjdsprogram. Båda uppvisningarna gjordes med stor skicklighet och var frapperande lika varandra. Sedan visades flygplan MiG-21 för oss samtidigt som värdarna fick beskåda våra 35:or. Tyvärr fick vi aldrig se MiG-23, som ju också finns på basen. — Därefter var det dags för Lunchen med stort L, innebärandes stor förbrödningsfest där många slag av märken, dekalor och utmär-

kelser utdelades. Bl a fick C F12 ur världens, general *Andreev*, hand mottaga en mycket ståtlig modell av flygplanet MiG-25 samt tilldelades han vid ett par tillfällen riktigt hjärtliga kramar och kyssar av densamme.

På kvällen bjöds på cirkus i Moskva. Rysk cirkus har ju rykte om sig att hålla mycket hög klass. Denna föreställning utgjorde sannerligen inget undantag.

På torsdagsförmiddagen besökte C F12 det sovjetiska flygvapnets flygstab, där marskalk *Silantjev* stod för mottagandet. — För övriga fortsatte besöksprogrammet med visit på den jättelika permanenta folkhushållningsutställningen, där montern "Kosmos" med en mängd skalentliga modeller av ryska satelliter utgjorde de mest intressanta objekten. Men även inslag av tung industri och jordbruk pekade på de stora framsteg Sovjetunionen gjort även på dessa områden. — Därefter fick vi, liksom tidigare det svenska kungaparet (vilkas besök hade uppskattats mycket i Sovjet), göra en resa med Moskvas tunnelbana. Bl a visades den T-banestation som anses vara en av världens vackraste.

● ● Resorna mellan de olika besöksobjekten företogs med bilar o/e mindre bussar. Det blev i sig en upplevelse. I spetsen för kolonnen körde militärpolis med blixtrande blått ljus och påslagna sirener. Vid behov viftade man även med batong åt övriga fordon. Rött ljus och enkelriktade gator utgjorde inga som helst hinder för vår framfart. Effektivt och konungsligt, måste man tillstå.

Under eftermiddagen besökte vi muséet för USSR:s "Väpnade styrkor". Där visades i kronologisk följd hur Sovjetunionen tillkämpat sig segrar fr o m revolutionsåret 1917. — På kvällen var vi tillsammans med våra sovjetiska kamrater på cocktailparty i flygattaché *Åke Lönnbergs* hem. En mycket trevlig afton som säkert uppskattades av våra sovjetiska vänner i lika hög grad som av oss.

● ● Så kom dagen för hemfärd. Hemflygningen föregicks av en kort avskedsceremoni, där vi tilldelades ytterligare gåvor — av den typ som man betalar tull för. (Och den rituellen slapp vi minsann inte vid hemkomsten.)

Hemflygningen skedde samma väg som vi kommit och gick helt utan missöden. På Vitebsk hade man vänligheten att förevisa det gigantiska, 4-motoriga transportflygplanet IL-76, som imponerade mycket på oss. Därefter var det dags att fortsätta mot Kalmar via ett kort uppehåll i Riga.



För FLYGVapenNYTT:s eventuella sovjetiska läsare vill jag passa på tillfället att å F12:s vägnar **tacka** för ett mycket välplanerat och intresseväckande besök, där programmet i allmänhet och flygningen i synnerhet kunde ske med största smidighet och säkerhet. ■

Kn Christer Ulriksson



Nedan: Kn Gunko och Gullman m fl efter uppvisningarna.



Längs Sveriges kuster förekommer tre sälarter, nämligen knobbsäl, gråsäl och vikare. Särskilt i Östersjö-området har sälstammarna minskat betydligt under de senaste decennierna. Under de senaste åren har det genom ökade forskningsinsatser blivit uppenbart att situationen för Östersjöns sälar är alarmerande. Av gråsälarna återstår i dag sannolikt bara ett par tusen djur av vilka högst 500 uppehåller sig vid den svenska ostkusten. Detta kan jämföras med de åtskilliga 10.000-tal som fanns så sent som på 1930-talet. Knobbsälarna uppgår till ett så litet antal som ca 150, varav ca hälften (ca 75) vid den svenska kusten upp till Kalmarsund. Inga säkra uppgifter om antalet vikare finns ännu tillgängliga. Men inga områden med betydande koncentrationer av denna sälart kan i dag uppletas i Bottenhavet.

Mycket tyder på att den ökade koncentrationen av olika miljögifter i Östersjön är den främsta orsaken till sälarnas minskning. De medför bl a allvarliga störningar i fortplantningen. Säljakten, som i dag har en mycket liten omfattning, har sannolikt tidigare bidragit till nedgången.

En orsak som säkert också har betydelse i sammanhanget är de olika störningar som sälarna i ökad omfattning har utsatts för. Speciellt under sommarhalvåret finns det få områden längs kusten som under längre tid är fria från mänskliga störningar. Främst är det utvecklingen på fritidsbåtsidan som gjort att även anlägsna områden med tidigare naturligt skydd numera besöks i ökande grad.

För att ge sälarna lugn och ro på de viktigaste uppehållsplatserna har flera länsstyrelser infört bestämmelser som berör allmänheten. Längs den svenska kusten finns i dag därför ett 30-tal områden (se kartan), som man av hänsyn till sälarna inte får besöka under hela året eller del därav. Men störningarna orsakas inte enbart av båtfarare. Utanför kusten sker i dag en inte obetydlig flygverksamhet. I vissa fall utnyttjas skärgårdarna som övningsområden för militär lågflygning, vilket i extremfall kan innebära flygningar ned till 10 m över havsytan. För civilfly-

get gäller som regel 150-metersgränsen som lägsta tillåtna höjd.

Från naturvårdshåll har hävdats att även flyget bör ta sin del av ansvaret i försöket att minska på störningarna för sälarna. Under några år har förhandlingar om detta förts mellan naturvårdsverket, luftfartsverket och flygvapnet. Som grund för diskussionerna har bl a legat undersökningar av flygets inverkan på sälarna. Undersökningar som riksmuseet utfört.

Dessa undersökningar (som påbörjades 1976) har tillgätt så, att jetflygplan av typ "Lansen", "Draken", och "Viggen" (huvudsakligen från F11 och F13) flugit över gråsälarna på olika höjder och med olika hastigheter. Genom att studera sälarnas reaktion vid överflygningen har en grov uppfattning om störningseffekten kunnat erhållas.

Effekten av störningar från propellerflygplan har inte studerats i detta sammanhang. Men den är känd från andra, tidigare undersökningar.

Det finns många faktorer som försvårar utförandet av försöken. Till att börja med minskar sälarna i antal, varför det blir allt svårare att finna dem i våra skärgårdar. Vidare vill det till ganska bra väder. Vid regn eller blåst ligger sälarna nämligen inte gärna uppe på de låga hållarna ute i yttersta havsbandet, som de annars nyttjar. Härtill kommer att de också ibland skräms av båttrafik i närheten.

Om alla förutsättningar är uppfyllda – och därmed flygplan kan passera över sälarna – finner man, att sälarna reagerar på olika sätt. Vid högre flyghöjder, och speciellt om bakgrundsbullret är ordentligt (vid sjögång), noteras ofta ingen reaktion alls. Vid något lägre höjder avbryter sälarna sina normala beteenden – såsom vila, sång och hot – för att närmast observera eller registrera flygplanet. Efter flygplanet passage återgår de till sitt normala beteende relativt snabbt. En viss påverkan kan dock ibland observeras upp till en halvtimme.

På ännu lägre flyghöjder kommer panikreaktionerna. Då kastar sig hela sälgruppen i havet mycket snabbt. Det kan dröja flera timmar innan de återkommer. Det är denna stressreaktion som man ansett angeläget att förhindra. Främst inom säl-skyddsområdena. Det skall dock nämnas, att båttrafik närmare än 1.000 m ofta orsakar en liknande panikreaktion.

För att kunna få fram jämförbara data, är det viktigt att sälarna inte nyligen skrämts, eftersom de då är extra vaksamma och reagerar på betydligt längre avstånd. Då det är olämpligt att skrämman ner sälarna mer än en gång om dagen blir undersökningarna ofta tidsödande.

Möjligheten att sälarna vänjer sig vid flygaktivitet finns också. Speciellt om någon reell fara inte förknippas med flygplanet. Dock är det säkert så, att sälarnas panikreaktioner inte kan fås att försvinna. Inom undersökningen studeras också, om upprepade störningar i ett område kan leda till att sälarna uppsöker andra, lugnare områden – dvs man tittar på mer långsiktiga störningseffekter. Metoden är här att dagligen under flera månader registrera antalet sälar i ett antal närliggande områden, så att förflyttningar mellan områdena kan registreras. Antalet sälar räknas på flygfotografier tagna av F11. Utan denna flotttiljs benägna hjälp skulle denna undersökningsdel inte kunna genomföras praktiskt.

Resultaten av undersökningarna kan sammanfattas vad gäller panikreaktionen på följande sätt. Vid 200 m flyghöjd sker regelbundet panikreaktion. Vid 300 m är panik tämligen vanligt. Vid 400 m förekommer panik enstaka gånger, och vid 500 m flyghöjd har panik inte observerats. Frågan om långsiktiga förflyttningar

Nya begränsningar i flygverksamheten



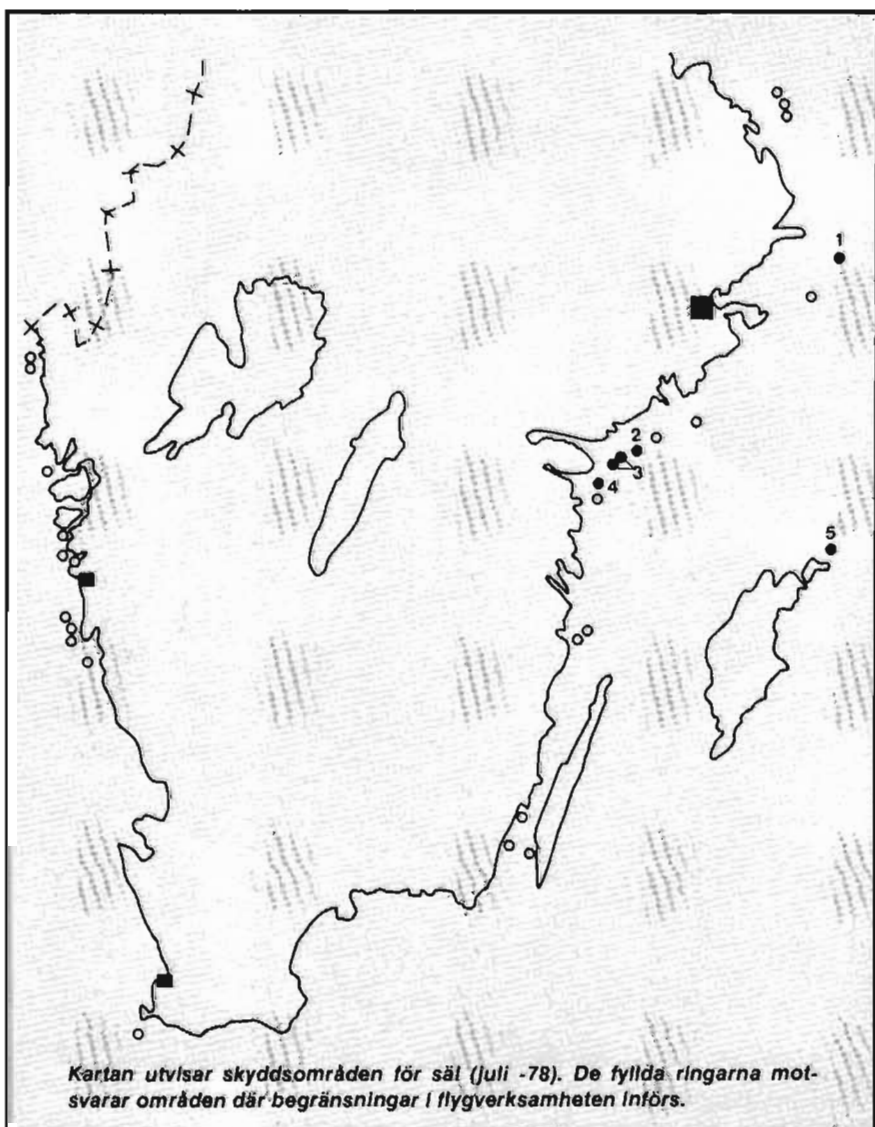
mellan områden är ännu inte klarlagd, men vissa tecken tyder på att de äger rum.

Med bl a dessa undersökningar som bakgrund har naturvårdsverket bitt luftfartsverket och CFV att begränsa flygtrafiken över fem sälskyddade områden (se kartan). I dessa områden skall flygning lägre än 400 m undvikas under tiden 1 april–31 oktober. Genomflygningar i samband med nödsituationer (ambulansflyg, incidentverksamhet etc) tillåts dock. För området vid norra Gotland (Salvorev) gäller bestämmelserna året om.

Flygbegränsningarna, som avser gälla såväl civilt som militärt flyg, har föreslagits vara av försökskaraktär. Skulle nya erfarenheter komma fram som motiverar ändrade bestämmelser, t ex annan höjdgräns, ska reglerna kunna omprövas. Beslut i frågan om flygbegränsningar enl ovan har nu fattats av CFV och publicering därom görs på MilNo-tam.

Den som är intresserad att veta mer om sälproblemen är välkommen att vända sig till i första hand riksmuséet (08-15 02 40) eller naturvårdsverket (08-730 09 10) som också är tacksamma för iakttagelser och uppgifter om bl a platser som regelbundet utnyttjas av säl. ■

Lennart Almkvist Torsten Larsson
Naturhistoriska riksmuséet Statens naturvårdsverk



Hr Redaktör!

FLYGVapenNYTT:s artikel om "vår incidentberedskap" (nr 1/78) var synnerligen informativ, bl a för personer utanför flygvapnet. Inom Svenska Allmänflygföreningen har vi dock reagerat mot vissa påståenden.

Flygvapnets incidentberedskap ingår i ett större komplex, det svenska gränsskyddet. Övriga delar handhas av tullen med kustbevakningen samt polisen. Vårt gränsskydd skall vara effektivt och skydda oss inte bara mot oidentifierade flygningar mot vårt land eller inom restriktionsområden utan också mot smuggling av bl a människor och narkotika. Vi som arbetar med allmänflygets villkor vet att sådan smuggling förekommer. Vi vet dock inte i vilken omfattning.

Civilflyget kan förvisso delas upp på det sätt författaren säger. Men i så fall till vilken grupp skall taxifyget, reklamflyget m m räknas, om det för verksamheten krävs trafikflygcertifikat? Samma regler gäller allt civilflyg — lätt som tungt, svenskt som utländskt — vad gäller passage av territorialgränsen eller passage av restriktions- och N-områden. Regler finns inskrivna i vårt lands AIP och brott mot dessa utreds av Luftfartsverket för eventuellt åtal mot befälhavaren, oberoende om flygplanet är en Boeing 747 i reguljär linjefart eller en MFI-9 i privatflygning.

Sveriges "generösa" bestämmelser är inte så generösa. VFR-flygning i luftled är ej tillåten, vilket försvårar identifiering och radiokommunikation vid flygning till Sverige. Detta är vi ensamma om i Väst-europa. För övrigt baserar sig BCL-T på Annex II till Chicago-konventionen. Civilflyget är internationellt och kräver internationellt vedertagna regler. Jag finner inget fel i detta.

För VFR-flygning utanför visst kontrollerat luftrum — luftleder och vissa terminalområden och kontrollzoner — krävs ej färdplan. Undantaget är fjällområdet av flygsäkerhetsskäl. Jag anser att man ej skall kräva färdplan för all flygning civilt. De nu existerande kraven är tillräckliga ur alla parters synvinkel. Privatflyget är inte berett att bära kostnaden för uppföljningen av alla VFR-flygningar. Om flygvapnet trots detta kräver noggrannare kontroll, då får flygvapnet stå för denna även ekonomiskt.

Enligt AIP-Sverige ansvarar flygvapnet för SAR-tjänsten inom svensk flyginformationsregion. Vad är det för märkvärdigt med att svenskt jaktflyg hjälper vilsekomna piloter? Är det månne därför de är civila privatflygare? Finns det överhuvudtaget någon pilot som med gott samvete kan säga att han aldrig varit vilse?

När artikelförfattaren påstår att narkotika smugglas med allmänflyg, gör han sig skyldig till två pressetiska missar. Den oinitierade läsaren får lätt intryck av att narkotikans huvudväg till Sverige är med allmänflyg. Detta är fel, vilket tullen och polisen lätt kan visa. Vidare förtigs medvetet eller omedvetet det allmänt kända fak-

tum, att det största narkotika-beslaget i flygsammanhang gjordes på ett militärt transportflygplan, dock ej svenskt.

Svenska Allmänflygföreningen har aktivt deltagit i och försökt påverka Tullverket — ej luftfartsverket — om "ordningen för flygtrafiken", den PM till vilken man inom försvarets incidentberedskap knyter förhoppningen till. Vi har dock valt en annan väg än den regelskrivande byråkraten skulle välja. Vi har föreslagit ett "turistkort" att gälla samtliga landnings-, parkerings- och undervägsavgifter under en vecka. Kortet infördes sommaren 1978 och säljs vid tullflygplatserna. Detta innebär en frivillig kanalisering av trafiken

till dessa platser. Vidare har vi föreslagit LfV att lätta på förbudet mot VFR-flygning i luftled i första hand från utländskt FIR till första svenska radionavhjälpmedel för att underlätta radiokommunikation och därmed identifiering. LfV har lovat att se över reglerna.

SPAF anser att Sverige skall ha ett gott gränsskydd. Detta bör finansieras med allmänna medel. Som ett första steg mot ett effektivare gränsskydd bör försvarets, tullens, polisens och luftfartsverkets inbördes kommunikationer ses över. ■

Med vänlig hälsning,

SVENSKA
ALLMÄNFLYGFÖRENINGEN

Claes Borg (ordf.)

REPLIK

Civilflyget har i artikeln delats upp i två principiella huvudgrupper — trafikflyg och allmänflyg. Uppdelningen motiverades av att skilja på IFR- och VFR-flyg, varför denna terminologi kanske varit bättre.

Grundprincipen i Chicago-konventionen innebär bl a, att ICAO-ansluten stat skall medge att övriga ICAO-anslutna staters civila luftfartyg får flyga in i, överflyga och landa på statens territorium utan att tillstånd skall behöva inhämtas på förhand. Detta gäller i vårt land liksom Väst-europa i övrigt. I de flesta öst-europeiska stater råder däremot restriktioner både vad gäller förhandsinformation och uppträdande i luften.

CFV har inget emot att VFR-flygning tillåts i luftlederna. Tvärtom, om identifieringen härigenom underlättas. Detta är dock en möjlighet som skapas och inget tvång. De som önskar flyga till Sverige kan i princip välja fritt vid vilken plats/tid gränspassering skall ske, bara det anges i färdplanen.

Höjningen av luftledernas undersidor (1974) från 900 till 1350 m gjordes bl a för att underlätta för det civila VFR-flyget att navigera på luftledernas navigeringshjälpmedel.

En del västländer, t ex Storbritannien, har skärpt färdplantvånget att gälla inte enbart vid gränspassage, utan för all flygning överhuvudtaget.

CFV har inga sådana krav och inte heller resurser för att hålla all flygverksamhet över Sverige fortlöpande identifierad. Däremot bör speciella regler kunna utfärdas för att möjliggöra punktinsatser för uppföljning av vissa flygningar samt för historisk uppföljning, t ex genom färdplantvång för utländska luftfartygs flygning över svenskt territorium.

Enligt avtal med LfV har CFV åtagit sig driften av flygräddningscentralen, RCC. Fackansvaret för tjänsten åvilar LfV, som även svarar för bemanning av centralen. Förhållandet är ointressant i detta sammanhang. Det som avsågs i artikeln var väl snarare att visa bonuseffekten av att vi har jaktflygplan i hög beredskap

och att förarna i dessa har möjlighet att snabbt hjälpa en vilseflugnen pilotkollega (civil eller militär).

Den åsyftade VFR-flygutredningen är väl den som utförts inom ÖB:s kontaktgrupp IKFN? Remitterad till CFV (och även SPAF) med ÖB skr 1977-12-20 OpL 3 nr 0604. Dessutom har bl a representanter för SPAF fått muntlig orientering om och även kunnat framföra synpunkter på utredningen.

CFV anser att de åtgärder som utredningen föreslår är väl värda att pröva i syfte att förbättra övervakningen utan att för den skull det "legala" VFR-flyget skall drabbas alltför kännbart. ■

Red.

Nya prisskjutningsbestämmelser

Fr o m 78-09-01 och t v gäller vid FV nya bestämmelser för prisskjutning med eldhandvapen. De väsentligaste förändringarna är:

- att ett större antal belönings- och utmärkelsenivåer nu finns för att stimulera *skjutintresset*. Bl a har utmärkelsen "guld med emalj" införts för dem som under en lång följd av år uppnått fordringarna för silvermedalj.
- att större *rättvisa* nu gäller vid skjutning med olika vapen. Fordringarna har ställts så att 60 proc av skyttarna beräknas uppnå kraven för utmärkelse (oavsett vilket vapen de skjuter).
- att penningbelöningarna *höjts* så att medalj ger 100 kr och märke 50 kr.
- att prisskjutning för befäl numera är *frivillig*,
- att skjutserierna omarbetats för att öka *fältmässigheten*. ■

Björn Steinmarck (FS/MI)



FVM i flygfemkamp

Flygvapenmästerskapen i flygfemkamp -78 genomfördes på F7 veckan före midsommar. — (I väntan på resultat m m från VM i Brasilien får denna förpostfäktning duga.)

Tävlingarna gynnades av vackert väder. Antalet deltagare var dock endast 12, och därmed endast två hela lag. Från början var ett lag från vardera Turkiet och Frankrike inbjudna, men de tackade av olika anledningar nej. Senare inbjudningar till Finland, Danmark och Norge avböjdes också av hänsyn till annan verksamhet.

Det är att beklaga att inte fler i dag ägnar sig åt flygfemkamp, där många av kraven är desamma som i flygtjänsten. Koncentration, självdisciplin, kondition, noggrannhet etc. Självfallet finns dessa krav även i andra yrken och idrotter, men här går yrket och sporten ovanligt väl ihop. Det finns därför anledning att uppmuntra framförallt yngre flygförare att ägna sig åt flygfemkamp.

● Den första dagen ägnades åt fäktningen, vilken genomfördes på två pooler. Reglerna säger att varje deltagare måste genomföra minst 20 möten

och därför fick man möta varandra två gånger. Fäktningen genomfördes under ledning av kn Hansson (F5) med kn Deltenborg och fte Windhede (F7) som presidenter. Att rutinen spelar stor roll i fäktningen visade resultatet. Lt Pettersson (F1), mj Jonsberg (F11) och kn Karlsson (F4) var i topp.

● Den andra dagen ägnades åt bolltest, skjutning och hinder-simning. — Bolltestet, som verkligen kräver koncentration och goda nerver, genomfördes i Vara. Bolltestets fyra olika delmoment leddes av gdir Carlsson (FS/Utö) med hjälp av mj Andersson (F7). — De främsta i grenen var Lt Larsson (F11), Lt Kersmark (F12) och Lt Pettersson (F1).

Skjutningen leddes av mj Karlsson (F7) på en fin anläggning i Ulvstorp i närheten av Vara. Den tillhör PK Hjorten och har 30 ställ för duellskjutning. De vapen som används har inga större likheter med vare sig m/40 eller m/58, framförallt inte betr träffresultatet. Segrade gjorde Lt Pettersson på 190 poäng, tätt följd av kn Andersson (F7) på 189. Där-efter följde kn Karlsson (F4) och Lt Renström (F1) på 181 poäng.

Simningen genomfördes i Allébadet i Vara under ledning av kn Jarflod (F7). Efter en spännande kamp segrade Lt Kersmark (F12) före Lt Pettersson (F1) och mj Jonsberg (F11).

● Den sista dagen tävlades i hinderlöpning och orientering. Hinderlöpningen gick på en

tillfälligt uppbyggd bana på F7 och innehöll både höga och låga hinder, bl a det "irländska bordet" som trotsat så många försök att klättras över.

Att kampanja och målinriktning lönar sig visade kn Karlsson (F4:s "Lill-Kalle") som för åskådarna lika mycket sprang rakt igenom hindren som över eller under. Han gjorde en bejublad kämpainsats. Efter honom följde i protokollet Lt Renström (F1) och Lt Kersmark.

Den avslutande orienteringen gick i den långsmala Rydaskogen ett par mil sydost om Sätenäs. Lt Hansson (F7) hade lagt en ganska lätt orientering över ca 10 km. Orienteringen i flygfemkampsammanhang får inte vara svårare än att andra länders utövare (där man har helt andra terrängförhållanden) kan klara av den. Nu segrade Lt Pettersson före Lt Renström och Lt Kersmark.

Mycket stod på spel för del-

tagarna, tävlingen var en av dem som ingick i uttagningen till VM i Brasilien i oktober. Säkert en fin resa till en fin tävling. Vi håller tummarna för "di blå-gule"!

● Flygvapenmästare -78 blev Lt Pettersson (F1) på fina 5009 poäng, följd av kn Karlsson (F4) och Lt Kersmark (F12) på resp 4243 och 4239 poäng. — (Lt Pettersson representerade senare Sverige i VM i modern 5-kamp. Han blev bäste svensk med en meriterande 8:de plats.) — I lagtävlingen segrade F1 övertygande före F11.

Med hjälp av mtrl lånad från F5, samtliga hinder för hinderlöpning och hinder-simning, all fäktutrustning och resultatdel-givningstablar samt gott stöd från kn Hansson (F5) och gdir Carlsson (FS) kunde tävlingarna genomföras på F7 utan större ansträngningar. ■

Gunnar Ståhl

F20:s utlandsflygning

Den 29 maj startade tio SK 60, en TP 84 och en TP 79 för att genomföra RK 76-78:s utlandsresa. Färden gick denna gång till Tyskland och Frankrike.

Oldenburg i Västtyskland var första etappmålet. Här visades stor gästfrihet och besöket omfattade bl a visning av Fiat G.91 och Nike-Herkules luftvärnsrobotsystem. — Nästa etappmål var Dijon i Frankrike. Även här fint mottagade med bl a uppvisning av Mirage 3E. Kategori Com fick uppleva ett mycket förtämligt och intressant studiebesök i en luftförsvarsanläggning vid Mont Verdun nordväst Lyon. Anläggningen ansvarar för luftförsvaret av sydöstra Frankrike och kan jämföras med våra lfc typ I.

Färden gick vidare till Salon de Provence. Här besöktes École de l'Air som är Frankrikes motsvarighet till F20. Ett mycket välordnat program följde under de drygt två dagar besöket varade. Bl a genomfördes genomgångar om skolan och rundvandring i utbildningslokaler. Här kunde konstateras att förtämliga utbildningsanordningar fanns för teknisk utbildning och för fy-

sisk träning. Att den fysiska träningen var god visades också i det idrottsutbyte som skedde. Vinst för fransmännen både i fotboll (elever) och volleyball (lärare). Utbyte ägde också rum i flygning. Sex kadetter och två lärare fick prova Fouga 'Magister' och motsvarande antal fransmän fick flyga SK 60. Notabell är att fransmännen inte använder flytväst trots flygning över Medelhavet. Dessutom saknar (som bekant) 'Magister' katapultstol! Badtur till Medelhavet och sight-seeing i Salon hanns också med under besöket. De svenska kadetterna fick möjlighet att trots viss språkförbistring utbyta många erfarenheter med sina franska kollegor.

Under helgen den 3-4 juni besöktes Paris för sight-seeing med svensktalande guide, besök på Versailles och Musée de l'Air:s lilla flygmuseiavdelning på Le Bourget som programpunkter.

Hemfärden gick via Dijon-Oldenburg-Ljungbyhed åter till Uppsala. RK76-78 var åter på svensk mark och den 5:te juni och kunde se tillbaka på en mycket intressant och lyckad utlandsresa. ■

C-Å Pernling

Årets miloflygfälttävlan

F1 vann årets upplaga av MBÖ:s flygfälttävlan. 3:dje div och stn-komp gick ohotad genom tävlingen.

Striden om andra plats blev däremot dramatisk. Genom ett tekniskt fel kom 2/F1 sist i det inledande flygmomentet, men genom en stark insats i bas-tjänstmomentet lyckades man ta sig upp till en tredje placering inför den avslutande militärstafetten. Man låg då endast 4,5 platssiffror efter 2/F13.

Med en andra plats — och därmed storslam för F1 — inom räckhåll gav 2/F1 allt i stafetten, som man också lyckades vinna före 3/F1. 2/F13 visste emellertid vad saken gällde och släppte inte något mer fälttävlanslag före sig i mål. Därmed behöll man sin 2:dra placering i tävlingen.

Marginalen till 2/F1 blev dock den minsta tänkbara — endast en 1/2 platssiffror! — På fjärde plats kom 3/F13. Titelförsvarende F16 tog platserna 5 och 6.

I militärstafetten deltog även lag från stril-enheterna vid F1/05 och F13/01 samt från förbandsproduktionsdelen vid F18. Dessa lag visade god spänst och släppte endast 2 och 3/F1 före sig i mål. ■

Bengt Ridderstråle

Prislista:

3/F1 — SAAB-SCANIA:s vandringspris (Miloflygfälttävlan)
2/F1 — MBÖ:s vandringspris (Militär idrott)
2/F13 — Kn Skogsbergs vandringspris (Fpl/fartygsidentifiering)



Foto: Rune Rydh

Ny verkstad vid F13

Ovan: Flottiljverkstaden som alldeles ny. — T.v.: CFV signerar minnesplåten (en luftbroms) medan C F13 och tekniske chefen, A. Paulsen, (m fl) agerar vittnen.

Den 8 maj invigde CFV Bråvalas nya flottiljverkstad inkl tekniskt kontor. Vid ceremonin deltog utöver flottiljledningen och tekniska enhetens personal representanter för bl a FS, FMV, FortF, ByÖ, Skånska Cementgjuteriet, Norrköpings kommun och ortens tidningar. Dessutom deltog pensionärer från "gamla" 6:an, Regionmusikskåren från Uddevalla svarade för medryckande, musikaliskt divertissemang. Tekniske chefen A. Paulsen var mycket belåten när han visade gästerna runt i de arbetsvänliga lokalerna.

CFV sade i sitt anförande att flygvapnet varit tvunget att lägga ned många förband. Att

man nu bygger en ny hall av den här storleksordningen får vara ett tecken så gott som något på att man inom flygvapnet satsar på F13.

"F13 har varit ett föregångs-förband", sa CFV. "Här provas nu jakt-Viggen, och på 80-talet kommer F13 att vara först med att få förband av den nya flptypen".

Det blev inget "bandklippande" vid själva invigningsceremonin, istället tryckte CFV på knapp så att portarna till hallen gick upp. Utanför stod den första 37:an som skulle dras in i hallen.

Den jättelika byggnaden på totalt ca 7.600 kvadratmeter är en marginell investering i för-

hållande till vad Viggen-planen kostar. I färdigt skick utan inredning har den nya flygverkstaden kostat 19 milj.

Ändå var både CFV och kommunfullmäktiges ordförande Ville Andersson rörande överens om att bygget hade betydelse.

"Vi har väl inte tvivlat på att vi skulle få behålla F13 det senaste året. Men det har ju funnits tider då det sett mörkt ut. Den nya flygverkstaden ser vi emellertid som ett klart bevis för att vi nu får behålla flottiljen här i Norrköping", sade Ville Andersson och gratulerade F13:s personal till en modern verkstad.

I den gamla reparationshal-

len, som var alldeles för trång för dagens behov, fanns det byggelement av trä. Brandskyddet var inte tillfredsställande och även arbetarskyddet var undermåligt.

Den gamla flygverkstaden ligger ett stenkast därifrån. En trång, obekvämt och otidsenlig trälada. Den byggdes under kriget då flygvapnets mekaniker pysslade om J 22:an. Inte undra på om verkstads- och administrativ personal långtat efter något nytt i årat. Och medbestämmandet har fungerat vid bygget av det nya. Färgen på väggarna är blå. Det har personalen bestämt! ■

A. Häggström & Red.

Examen vid F20

31 elever ur RK 76-78 avlade examen den 21 juni vid F20/Flygvapnets krigsskola i Uppsala. De utnämndes till regementsofficerare i flygvapnet av CFV, genlt Dick Stenberg. Denna examen (den 40:de i ordningen) gick av stapeln i fint väder. Som vittnen uppträdde flera förbandschefer och många anhöriga till de nya regementsofficerarna.

CFV:s hedersgåva, en stickert, till bäste elev tilldelades lt **Jan Jonsson**. Svenska officersförbundets bokpremie till kurstvåa och kurstrea tilldelades lt **Sven Carlsson** resp lt **Jürgen Niesner**. — C F20:s silverplakett och Svenska officersförbundets bokpremie utdelades till kn **Kjell Koserius** för goda studieprestationer. Stipendium ur John Sjöqvists minnesfond tilldelades lt **Bengt Nilsson**. — F20:s idrottsköld för bästa idrottsprestationer tilldelades lt **Jan Jonsson** och kursens bäste skytt kn **Kenneth Wedin** erhöll FFV:s hederspris. ■

C-Å Pernling

Den 7-9 juli ägnade sig de franska massmedierna i hög grad åt det franska flygvapnet med speciell anknytning till flyg- och krigsskolan i Salon de Provence.

Den 7:de ägde den årliga examen rum — "le baptême". Där deltog försvarsminister Bourges och premiärminister Barre. Svenske försvarsattachén var (liksom varje år) inbjuden att delta, men måste tyvärr avstå. Det är annars en upplevelse, fylld av tradition och nationalitetskänsla.

Dagen därpå ägnades ett två timmar långt radioprogram åt Salon — med intervjuer med skolchefen, general Saulnier samt med lärare och elever vid skolan. Det huvudsakliga ämnet var "la Patrouille de France," men lång tid ägnades åt flygvapnet, åt dess betydelse, uppgifter och medel, åt de unga elevernas motivation och åt den höga kvaliteten hos personal och materiel.

● ● Den 9:de var det 25-årsjubileumsdagen för "la Patrouille de France". Det betydde "portes ouvertes" i Salon de

"Patrouille de France" 25 år

Provence, dvs flygdag. Ca 100.000 åskådare fanns på plats. "Antenne 2" (dvs TV 2) ägnade två timmars direktsändning åt evenemanget.

Det var ett program av hög klass. De som nyligen sett "la Patrouille de France" — C F20 med lärare och elever samt övlt Erikson och mj Müller-Hansen från F5 — känner dess höga kvalitet. Stormande applåder mötte deras uppvisning, särskilt när Tricolorens färger släpptes ut. Med 'PdF' var inte ensam. Flera länder hade sänt sina uppvisningsgrupper och deras program visades i TV nästan lika detaljerat som fransmännens och med mycket positiva kommentarer. Grupper från Italien, Schweiz, Österrike och Portugal deltog. I de enskilda uppvisningarna deltog bl a NATO-baserad F-15 "Eagle" ur USAFE, vilken omedelbart följdes av en replik av en Blériot från 1911. Den brittiska gruppen "Red Arrows" var inte med denna dag,

eftersom den enl TV-kommentatorn då hade en uppvisning för H.M. Drottningen. Men gruppen var i stället där under "le baptême" och den uppvisningen återgavs i TV på 25-årsdagen.

● ● Det svenska flygvapnet var inbjudet att delta. Men jag beklagar verkligen att vi inte ansåg oss kunna vara med. Av vad jag sett av "Team 60", "F16-gruppen" m fl hävdar sig våra uppvisningsgrupper mer än väl i denna konkurrens. Och det kändes något genant, att höra Sverige och Saab nämnas i samband med Österrikes uppvisning — en uppvisning som inte riktigt gav rättvisa varken åt Saab eller det svenska flygvapnet.

Men det var inte bara då som Sverige nämnades. Under en lång intervju med "le directeur" för "la Patrouille de France" tog reportern just upp frågan om vilka grupper som saknades. Han nämnde tre:

Flög 37 FV-flygplantyper . . .

Vid läsningen av FLYGvapen-NYTT 4/77 gjorde jag precis samma reflexion som min gamle vän och lärare Henrik Nordström. Men det blev aldrig av för mig att tillskriva Red just då. Även om "No" slår mig beträna "FV-fpl-typer" vill jag här gärna redovisa min lista över typer "flugna i tjänsten". Tre av dem är typer, bland vilka vi skulle välja ut nytt skolpl typ 1 1949 (det blev SK 50 den gången) och tre flög jag i samband med besöksutbyten med danska lärarkollegor 1947 och 1949, något jag också räknat in i FV-tjänsten.

Med mitt sätt att räkna blir det alltså 40 + 10 fpl-typer. Men vissa "differentieringar" överlåter jag helt till Red att bedöma: SK 14A med Piaggio-motorn, SK 14 med noshjul,

som fanns bara i ett exemplar, J 29F med ebk och SK 28C, den tvåsitsiga J 28:an. ■

Sven-Erik Lange

A) I tjänsten:

(1936 27/7--1973 28/9)

SK 6A	Heinkel HD.36
SK 9	D.H. "Moth Trainer"
SK 10	Raab-Katzenstein "Tiger-Schwalbe"
SK 11	D.H. "Tiger Moth"
SK 12	Fokke-Wulf "Stieglitz"
SK 14	North American NA-16
SK 14	D:o med noshjul
SK 14A	D:o med PP 7-motor
SK 15	Klemm 35
SK 16	Norduyn AT-16
SK 25	Bücker "Bestman"
SK 28C	D.H. "Trainer"
SK 50	Saab 91 "Safir"
S 6A	Fokker CV-D
S 6 + 6B	Fokker CV-E
S 14	Fieseler "Storch"
B 4	Hawker "Hart"

Flygpionär ur tiden

En av de "historiska" flygargestalterna i Norden — **Tord Ångström** — har under året gått ur tiden.

Tord Ångström var son till den kände fysikprofessorn Knut Ångström. Efter studentexamen reste han till Frankrike och gick i Blériots flygskola i Pau, där han erövrade sitt flygdiplom (nr 5 i Sverige).

När han kom hem till Sverige var han med om att starta Svenska Aeroplankonsortiet. Det blev ingen svensk flygin-dustri av den skapelsen, men det flygplan som byggdes anses vara det första tekniskt ge-

nomarbetade flygplan som tillverkats i Sverige. Det fick smeknamnet "Bastarden" därför att vissa delar kopierats från andra flygplan.

Ångström engagerades under första världskriget som flygare vid marins flygväsen. Därefter var han bl a trafikflygare, flygingenjör i Marinförvaltningen och senare i Flygvapnet.

Flygsäkerheten blev hans arbetsfält så småningom. Han blev luftfartsinspektör och chef för luftfartsinspektionen. Ångström är också författare till en rad uppmärksammade böcker om flyg och flygteknik. ■

USA, Västtyskland och Sverige. (Dessutom "Red Arrows", som kommenterats ovan.) USA:s frånvaro förklarades med president Carters beslut att inte framstå som "säljarnation" (vilket framkallade vackra leenden bland de kringstående), Västtysklands med att de för närvarande inte har någon uppvisningsgrupp (vilket föranledde allmän förvåning) och Sveriges med att det är dyrt att träna och att förflytta sig så långt. TV-reportern kommenterade att "la Patrouille" ju nyligen var i Hamburg, vilket den skicklige majoren replikerade med att de då ändå inte var halvvägs till Stockholm. — *Inbjudan avböjdes pga kostnadsskäl./Red.*

Flygdagen avslutades med en "storuppvisningsgrupp", dvs alla de deltagande grupperna flög i stor formation till ära för "Patrouille de France".

Hela denna rapport andas naturligtvis stor besvikelse över att FV inte ansett sig kunna delta. Detta kändes särskilt starkt under TV-programmet, eftersom jag anser att det svenska flygvapnet borde haft en given plats i en så spektakulär PR-defilerings.

● ● Premiärminister Barre uppehöll sig i sitt tal vid "le baptême" vid det franska försvarets betydelse och det förtroende regeringen känner. Han talade också om den franska flygindustrin och sade bl a, citerat i Le Monde: "Denna teknologi är ett bevis för Frankrikes tekniska framsteg, ett bevis för Frankrikes förmåga att anpassa sig till den nya världen. Våra framsteg på det flygtekniska området är mycket lovande för vår industriella framtid och för vår handelsbalans". ■

H. Berglund (Föatt)

B 5	Northrop 8A-1 "Helldiver"	P 1	Sparmanns övnings-jagare
B 17	Saab 17	B)	D.H. "Chipmunk" Fokker S.11 Beechcraft "Mentor" Percival "Proctor" KZ II (dansk skolpl) KZ VII (dansk skolpl)
J 6A + B	Svenska Aero "Jaktfalk"	C)	Civila fpl-typer Piper "Cub"/"Lill-cuben" Piper "Super Cub" Piper "Colt" Piper "Cherokee 140" Piper "Cherokee 180" Piper "Arrow" Cessna 172 Cessna 182 MFI "Junior" "Warrior"
J 7	Bristol "Bulldog"		
J 8	Gloster "Gladiator"		
J 9	Seversky-Republic EP-1		
J 11	Fiat CR42		
J 21	Saab 21		
J 21R	D:o med RM1A		
J 22	FFVS		
J 26	North American "Mustang"		
J 28B	D.H. "Vampire"		
J 29A + B	Saab 29 "Tunnan"		
J 29F	D:o med ebk		
J 32B	Saab 32 "Lansen"		
TP 78	North-American "Norseman"		

Utmaningen! — 44 . . . oslagbart?

I FLYGvapenNYTT 4/77 under rubriken "Landet runt" återfinns två frågetecken. Det ena "Flög 21 fpl-typer! Os-lagbart?" Det andra frågetecknet "Nej! — Men kanske 28??" Denna inuit betr frågetecknet föranledde mig att se efter i mina gamla flygdagböcker om antalet av mig flugna fpl-typer — om man kunde gå i svaromål.

Min tid i FV började redan 1926 och slutade aktivt 1966, men med ytterligare några år i olika arvodesbefattningar. Under denna långa tjänstgöringstid — samtidigt med att hela FV:s uppbyggnadsperiod pågick — fick man (finna sig i) kommenderingar, om-placeringar till den ena nyupp-satta flygflottiljen efter den andra, varför min utbildning kom att omfatta bl a många olika typer av fpl.

De 35 aktiva åren som pilot började förstås på F5. Skol-fpl var då (1931) SK 6, SK 9, SK 11 och S 6 (både den lilla och stora Fokkern). Sedermera på nämnda flj under en flygin-struktörskurs tillkom SK 10 (både originalet och den något tyngre svenska versionen).

Efter F5-sejouren följde flygslagsutbildning å jaktkurs vid F3. Där tillkom J 6a-c, J 7 ('Jaktfalk' och 'Bulldog'). Efter denna förträffliga utb (med dåvarande kn Bång som chef) hamnade jag som F2-are så småningom på marinspanings-kurs. Fpl utgjordes av SK 4, J 4, S 4, S 5 (a-c).

1935 erhöill jag katapultut-bildning på fpl-kryssaren 'Gotland'. Det var minst sagt spännande och inte så lite intressant att slungas iväg med S 9 på en 16 m lång räls. Samma år erhöill jag ytterligare en specialutbildning, då vid F1.

Då det där handlade om flyg-instrumentutbildning tillkom därför ytterligare ett fpl, Ö 9. På samma flj flög jag vid olika tidpunkter även Ö 1, J 4 och S 7. Under min tid vid flyg-stabens flygavdelning (tält-hangarerna på Bromma) till-kom P 1 och TP 3.

Under F8-tiden tillkom J 8 och SK 15. Under min F6-tid fick jag utbildning i störtbomb-fällning med fpl-typerna B 4, B 6 och SK 14. Under denna period kan även nämnas Fiat G.50, som jag (efter leverans-från Italien, uppackning och montering i Trollhättan) fick överlämna på F1 till finska piloter.

Vid min näst sista flj (F10) fick jag börja tjänsten med utbildning på J 8 för ett fyrtiotal av de första vpl-flygförarna. Sedan övergick vi till J 20, J 22. Övriga fpl på min lott att flyga omfattade även SK 12, B 5, Fokker SE-AZ och Junkers 52/TP 5 SE-AFA (tidigare under min ABA-tid även DC-3 TP 79). Avslutningsvis hann jag med att på F15 flyga ytter-ligare i tjänst varande fpl så-som J 21, J 28 a-c, J 29, A 32, SK 16, SK 50, B 17 samt en förflyttning flygning med S 14. — — Detta gör totalt 44 fpl-typer inkl div versioner.

Som avslutning på alla dessa uppräknningar av fpl vill jag gärna tillfoga, att det varit fant-stastiskt stimulerande att få till-höra ett flygvapen under ett sådant dynamiskt utbildnings-och utvecklingsskede. Jag hoppas också att FV — med ett modernt och effektivt för-svarsflyg — kan upprätthållas och bibehållas. För Sveriges folks framtida väl! ■

Nils Ellenfors

Om B3LA för folket på marken som skall hålla fpl i luften

☆☆ Den i januari av regeringen tillsatta, parlamentariska flygindustrikommittén skall nu i oktober redovisa sitt utredningsuppdrag — om hur vår flygindustri framdeles skall se ut och vilket nytt flygplan som skall tillföras FV... om inte B3LA anskaffas. Utredningsarbetet skall ligga till grund för regeringens slutliga beslut i flygplanfrågan i samband med budgetarbetet inför budgetåret 79/80. ☆ "FLYGVAPEN-NYTT" har tidigare i olika omgångar informerat läsekreten om vad det av CFV förordade flygplanprojektet B3LA innebär. Här skall dock tillfogas två viktiga puzzlebitar, vilka hämtats ur tidskriftskollegerna "TIFF" och "MarinNytt". Den ena behandlar 'B3LA visavi folket på marken' — den andra sammanfattar 'B3LA i invasionsförsvaret', sett ur marin samverkanssynvinkel. ☆ Dock skall här med eftertryck understrykas (för alla dem som "trilskas" med att påstå något annat) att kostnaderna för B3LA uppgår till knappt nio (9) miljarder kronor... fördelat på 20 år! ☆ ☆

Vi har under de senaste åren av våra massmedia bombarderats med argument angående flygplanet B3LA som sådant och dess värde för försvaret. Argumenten har haft minst sagt skiftande kvalitet och innehåll. Därför är det förklarligt om man har svårt att hålla isär fakta, tyckande och politiskt styrd argumentation. — L. Wranell har i "TIFF" 1/78 presenterat en del huvudfakta om systemet B3LA i dess helhet, men kanske speciellt med inriktning på dess anpassning till vårt bassystem. Artikeln citeras nedan.

Eftersom ett flygplan ska konstrueras så att det blir maximalt användbart under många år, måste man i förväg försöka bedöma hur stridsmiljön ser ut när flygplanet kommer i tjänst. I många år har därför den internationella vapentechnikutvecklingen och många olika attackflygplanprojekt studerats ingående. Härvid har man funnit att:

- Rörligheten på marken, till sjöss och i luften kommer att öka. Tillgång till effektiva spaningshjälpmedel och ett minskat beroende av sikt- och väderförhållanden väntas öka tempot i striderna och möjliggöra fler strider och förflyttningar under natt och dåligt väder. Antalet mål för attackflyget kommer därför att öka.
- Luftvärnet blir effektivare genom att små bärbara eller fordonsburna lv-robotar kommer att finnas i stora mängder.
- Risken för fientliga attacker mot våra flygbaser kommer att öka genom allt effektivare spaningshjälpmedel. Bekämpningen av baserna kan

också bli effektivare genom tillkomsten av olika typer av nya bomber och robotar. Dessa har dels ökad sprängkraft, dels ökad yt-täckningsförmåga (s k multipel-vapen), så att fpl-värn kan smulas sönder samt personal och materiel sättas ur spel över stora arealer av några få träffar. Vidare finns det vapen som kan tränga så djupt under t ex startbanor att de är svåra att lokalisera. När de sedan briserar, vilket kan ske med lång fördröjning, blir banan ofta helt förstörd. — Andra vapen kan sprida mängder av spetsar speciellt utformade för att punktera fpl- och fordonsdäck. Numera finns det således mycket stora möjligheter att göra konventionella flygbaser oanvändbara.

- ● **Flygplanet som vapenbärare.** — Vårt nya attacksystem måste således anpassas till allt det nya i den så kallade hotbilden och ska därför:
 - kunna uppträda på lägsta höjd i skydd av terrängen;

- ha ett målsökningssystem som kan hitta målen även under mörker, varför ett system som bygger på långvägig IR-teknik (FLIR) har valts;
- kunna anfälla dessa mål med god effekt även vid kraftig fientlig motverkan. Detta uppnås bl a med hjälp av goda svängprestanda;
- utformas så att det får hög överlevnadssannolikhet i luften, bl a med hjälp av radarkamouflage, elektroniska motmedel, ringa storlek samt hög stryktålighet och god reparerbarhet;
- kunna avfyra sina vapen från lägsta höjd utan att flygplanet behöver stiga. Vapnen styr sedan själva mot målet.
- ● **Baserna.** — Som ovan nämnts har möjligheterna till effektivare angrepp mot våra flygbaser också ökat, vilket ställer krav på användning av landsvägar och civila, mindre flygfält för basering av attackflyget och därför ska:
 - flygplanet och bassystemet utformas så flygplanen och baserna blir svåra att upptäcka och förstöra;

- flygplanet kunna utnyttja ett mycket stort antal alternativa baseringsplatser inkl landsvägar genom kort start- och landningssträcka, litet behov av markutrustning och möjligheter till förflyttning på gräsfält, grusvägar och liknande underlag samt klargöring i parkeringsfickor, på gårdsplaner o dyl.

Flygplanet anpassas således till vårt framtida bassystem som blir utspritt och mobilt och fungerar med ett minimum av markutrustning. Om man kan sprida flygplanen över stora ytor och dessutom flytta dem ofta, blir det mycket svårt för en fiende att hitta och bekämpa flygplan och markpersonal. Med tanke på att våra vägar under de senaste årtiondena rätats, breddats och genom olika beläggningar getts ökad bärighet för den tunga trafiken, räknar man med att basera B3LA på vägarna nästan överallt i landet. Vägbaserna är ju redan nu en beståndsdel i vår basilosofi för fpl 35 och 37, men nu utnyttjas endast vissa speciella avsnitt av vägnätet. Bättre start- och



Stor tillgänglighet – lätt underhåll

landningsegenskaper, oberoende av större markutrustningar för klargöring och beredskap samt markkörningsegenskaper för långa markkörningar (taxning och skyddsförflyttningar) och för körning på underlag med låg bärighet ger alltså bättre chans till överlevnad på marken.

Detta kommer enl beräkningar att kosta endast en bråkdel av den lösning som bl a flera NATO-länder valt, nämligen att anlägga ett antal fasta baser med flera startbanor och säkra (?) betongvärn för flygplanen.

Oberoendet av markutrustning uppnås för B3LA genom att det får ett inbyggt hjälpkraftaggregat (APU=Auxilliary Power Unit) som ger el- och hydraulkraft samt tempereringsluft för elektronik och förare. Härigenom kan flygplanet även förses med ett inbyggt testsystem som förkortar tiden för funktionskontroll och felsökning samt förenklar markpersonalens arbete.

● ● **Tekniska framsteg.** – Ibland hör man antydning om att B3LA skulle innebära ett steg bakåt i utvecklingen ur teknisk synpunkt. Vi har ju blivit vana sedan många år tillbaka att nya generationer av svenska flygplan också inneburit högre prestanda, varvid man tydligen speciellt fäst sig vid fartprestanda. I och för sig är det riktigt att B3LA har något lägre fartprestanda än 'Draken' och 'Viggen'. Men maximal hastighet och max fart löser inte alla problem. Däremot ger krav på extremt höga flyghastigheter alltid högre utvecklings- och driftkostnader.

Svenska flygvapnet behöver nya flygplan för både attack- och utbildningsändamål. Modern teknik gör det möjligt att i B3LA få fram ett för båda behoven optimerat och väl anpassat flygplan. De flygplan som i fred används för utbildning kan i en krigssituation på några få timmar ställas om för krigsanvändning. I stället för höga fartprestanda har man valt goda start- och landningsegenskaper för att kunna utnyttja ett basystem med goda överlevnadsmöjligheter. För att undvika bekämpning från lv-robotar och jaktflygplan samt för att ge hög säkerhet att finna målen, har man valt goda lågflygningsegenskaper och mycket höga svängprestanda. För att ge stor säkerhet för träff vid vapenleverans mot målen, väljer man att utveckla värme-

sökande målspaningsutrustning och ett precisionsnavigeringssystem som ger goda möjligheter till vapeninsats. Eftersom jaktvapen också ingår i beväpningen har B3LA, förutom god självförsvarsförmåga, kapacitet för luftförsvarsuppgifter, framförallt mot transportflygplan och helikoptrar, vilka även under vissa förhållanden kan bekämpas i mörker.

● ● **Slutsatsen.** – Stor slagkraft hos ett litet och relativt billigt flygplan kan åstadkommas med hjälp av modern teknik. Vid attackuppdrag kan B3LA bära ungefär lika stor vapenlast som 'Viggen'.

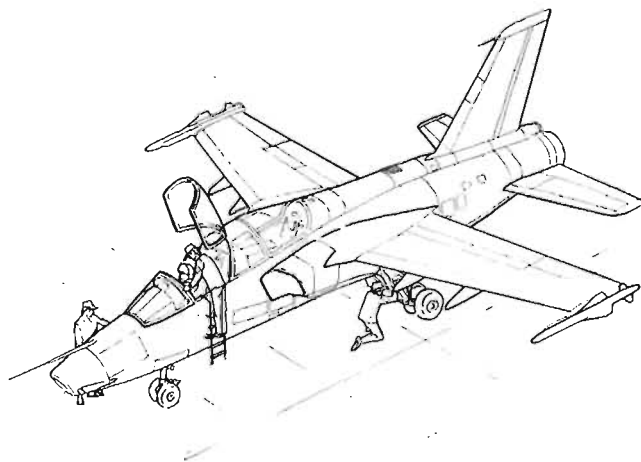
Ett avancerat målspanings- och vapensystem samt extrema lågflygningsegenskaper gör det möjligt att i snabba, överraskande anfall bekämpa flera mål samtidigt. B3LA har väsentligt lägre drift- och underhållskostnader än tidigare militära flygplan. Bränsleförbrukningen är t ex ca tredjedelen jämfört med flygplan 37 'Viggen'.

● ● **Klarar vi uppgiften?** – Detta är vad flera års intensiv och noggrann studieverksamhet har visat vara lämpligt och möjligt att åstadkomma. Men studier är en sak och den krassa verkligheten ofta annorlunda.

Hur skall man kunna forma verksamheterna kring B3LA så att studiernas krav och planer blir verklighet?

Det enda som är helt säkert är att en synnerligen pressad kostnadsram hela tiden kommer att gälla för B3LA-projektet och att många instanser (myndigheter, politiker, massmedia m fl) kommer att följa dess utveckling på ett sätt som aldrig tidigare med något militärt projekt i vårt land. Det gäller därför att utnyttja alla de erfarenheter vi fått från tidigare fpl-projekt här i landet och verkligen ta vara på det sannolikt unika samarbete som har etablerats mellan tillverkare och kund.

Tack vare de noggranna studier som redan gjorts finns en detaljerad målsättning för projektets alla beståndsdelar. Alla som deltar i arbetet bör jobba strikt för dessa målsättningar. Inget ska göras för att vi "brukar göra så" eller för att "det nog är bäst att göra så". Inga suboptimeringar utan allt ska vara målinriktat, så att en kostnadsoptimal, väl avvägd kompromiss mellan erforderliga egenskaper uppnås.



Låt oss utnyttja den stora erfarenhetsfond som samlats under flygvapnets och vår flygindustri stora uppbyggnadsperiod samt alla de kunskaper i system- och datateknik som våra yngre ingenjörer har. Ordna styrningen av samarbetet mellan de medverkande instanserna så att alla är medvetna om sina egna och övrigas verksamheter och målsättningar.

Ju tidigare man bestämmer hur flygplanet ska se ut samt hur dess system och apparater ska vara uppbyggda, desto billigare blir det. Inget är så dyrt som att ändra genom modifieringar på flygplan som redan tagits i drift. Vi måste där-

för utnyttja projekt- och at-trapps-skedet effektivare än någonsin tidigare.

Underhållsteknikernas uppgift blir därför att medverka till att B3LA får:

- rätt avvägd funktionssäkerhet (tillförlitlighet) och underhållsmässighet;
- en uppbyggnad som ställer begränsade krav på underhållsresurser;
- god anpassning till givna drifts- och miljöförutsättningar;
- god anpassning till B3LA-basystemet.

Det finns alla förutsättningar att klara detta genom ett effektivt samarbete!

L Wramell



B3LA i invasionsförsvaret

Sveriges nationalekonomiska situation som nu påverkar valet av ett nytt attackflygplan, kan påstås ha dominerat försvarsdebatten under lång tid. Vilka konsekvenser den ena eller andra lösningen kommer att få för FV vid samverkan med marinens enheter har emellertid knappast berörts. Detta är dock av väsentlig betydelse, menar övlt Inge Berglund (FOA) i systerorganet "MarinNytt", som här citeras.

En utmärkt komponent även i samverkan med MARINEN

Förmågan att tidigt ingripa mot en över havet invaderande angripare har varit en dominerande faktor för vårt attackflyg allt sedan begynnelsen. Attackflygplanen B 18, T 18, A 32 och AJ 37 har alla dimensionerats för den uppgiften. Tillkomsten av sjömålsrobotar och tillförlitlig radarspaningsmateriel under 50-talet bidrog starkt till att förstärka såväl effekten som trovärdigheten av en sådan inriktning. Förmågan att övervaka oss omgivande vatten har på motsvarande sätt varit en styrande faktor för vårt spaningsflyg.

En försvarsfunktion med förmåga att i ett tidigt skede upptäcka och ingripa mot överskeppningsföretag har utan tvekan en objektiv förankring i vårt militärgeografiska läge, i målsättningen för vårt försvar och i statsmakternas uttalade intentioner beträffande försvarsmaktens fortsatta inriktning. När vi nu står inför en svår planering av 80-talets attackflyg uppstår ändå frågan huruvida en obeskuren fort-

sättning av attackflygets hitillsvarande strategi är möjlig.

Efter flera års studier av olika alternativ att på 80-talet påbörja ersättning av AJ 37 och SK 60 har CFV funnit att bästa effekt och lönsamhet uppnås genom en fortsatt differentiering av attackflyget med en medeltunga attackkomponent – A 20 – och en lätt komponent – B3LA – tillika skol- och övningsflygplan. Denna differentiering svarar väl upp mot den typ av djupförsvar vi är ålagda. Den medeltunga komponenten dimensioneras i första hand för initialinsatser i den yttre delen av djupet – vid och utanför kusten. Den lätta komponenten är mer lämpad för ett beväpningssystem dimensionerat mot mål i den inre delen av djupet från kust och gräns över territoriet. I kust- och gränzonen uppvisar således båda systemen goda verkansmöjligheter. Detta har varit och är alltså grundtanken, direkt uttolkad ur statsmakternas de-

finition av ett djupförsvar. Denna grundtanke har dock i sin helhet kunnat inrymmas endast i nivå A.

● ● Konsekvenserna av försvarsbeslutet 77 och försvarets ekonomiska situation har dock medfört att en anskaffning av både A 20 och B3LA nu ligger långt utanför det möjliga gräns. Vi står nu inför situationen antingen – eller. I detta svåra val har CFV av långsiktiga ekonomiska skäl förordat B3LA. Detta förord innebär emellertid inte ett frångående av tidigare huvudinriktning. Det skall tolkas som ett tvång att nu acceptera ett uppskjutande av frågan att nu acceptera ett uppskjutande av frågan om ersättning av den medeltunga attackkomponenten. I avvaktan på att möjligheter till en ersättning i någon form skall yppas i framtiden planeras nu en förlängning av AJ 37:s utnyttjandetid – åtminstone till mitten av 90-talet – för det fall att valet skulle falla på B3LA-alternativet.

Om B3LA förverkligas blir det bl a till priset av att den medeltunga attacken decimeras. En viss tyngdpunktsförskjutning i attackflygets verkansområde inträder. Men det är en villfarelse att tro att denna behöver bli dramatisk. B3LA är ett mer flexibelt system än något tidigare attackflygplan. B3LA saknar ingalunda förmåga att – i samverkan med marinstridskrafter – bli ett allvarligt hot även mot invasion över havet.

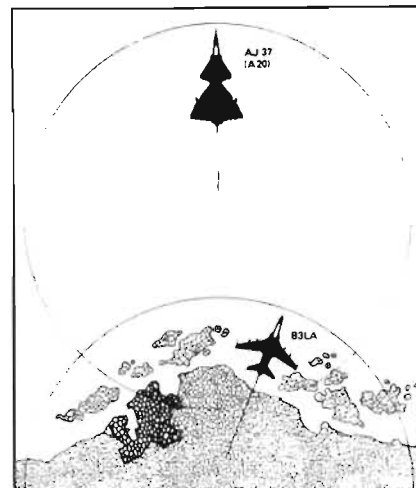
● ● Vad gör då B3LA till en utmärkt samverkanskomponent med marina stridskrafter? – Följande punkter pekar tydligt på fördelarna:

● B3LA har lika bra lastförmåga som 'Viggen' vad gäller sjömålsrobotar. Lägre fartprestanda och målinmätningssystemets utformning ställer dock krav på en annorlunda taktik om angriparen skall bekämpas under överfarten. Med de roboträckvidder som nu erbjuds går detta utan tvivel att realisera.

● B3LA kan bära minor och därmed snabbt minera ett begränsat område, t ex en farledsförträngning.

● B3LA är väl lämpad för bekämpning av de minläggnings- och minröjningsenheter som en angripare kan tänkas använda i närheten av vår kust.

● Den stridsituation som uppstår omedelbart före och under en landstigning har varit ett av de styrande typfallen vid utformning av B3LA:s beväpningssystem. Robotar med kort och medellång räckvidd,



● B3LA har kortare räckvidd än t ex fpl 37/A20. Lämpar sig bättre för kust- o. djupförsvar. En tyngdpunktsförskjutning, men nödvändigtvis ingen dramatisk nedklassning av försvarsförmågan mot invasion.

yttäckande vapen och kvalificerad IR-teknik för målupptäckt och vapenstyrning ger utmärkta möjligheter att återläta en angripare såväl under landstigningsfasen som under de fortsatta striderna.

● Beväpningssystemet möjliggör även bekämpning av de luftlandsättningar som kan vara en del av kustinvasionen.

Grundtanken har varit att i B3LA definiera ett system med allsidiga utnyttjandemöjligheter i ett djupförsvar och ett gynnsamt förhållande mellan effektivitet och kostnad. Genomförda studier visar på goda möjligheter att realisera detta. Det vore dock fel att påstå att B3LA är överlägset andra system i varje del av uppdragsregistret. Det är ingen tvekan om att 'Viggen' – kvalitativt sett – har bättre förutsättningar att möta en angripare på havet. Fördelarna för B3LA ligger i den operativa handlingsfrihet i skilda angräppningsfall som systemet erbjuder genom:

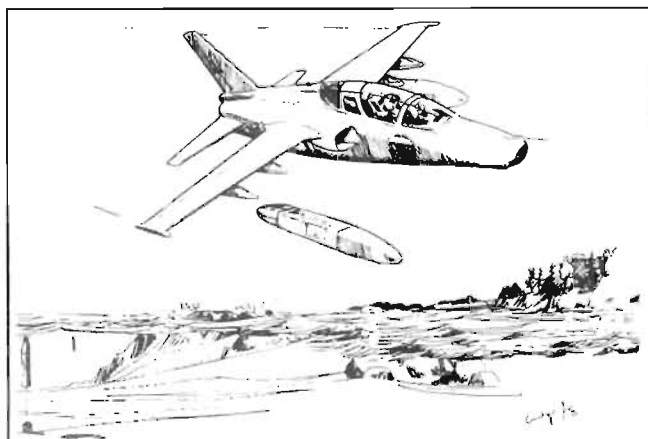
- allsidighet i målval;
- uthållighet och fältmässighet;
- relativ enkelhet i basering och hantering.

Därtill kommer – i jämförelse med 'Viggen' – en **avsevärt lägre livstidskostnad!**

För svenskt attackflyg – liksom för andra försvarsfunktioner – finns alltid utrymme för önskningar om större slagkraft och högre teknologisk kvalitet. Ett attackflyg med B3LA som huvudkomponent innebär visserligen en tyngdpunktsförskjutning, men behöver ingalunda vara någon dramatisk nedklassning av vår förmåga att verka avhållande på eller möta en kustinvasion. ■

Inge Berglund

● B3LA har lika god lastförmåga beträffande sjömålsrobotar som 'Viggen'. Dessutom kan B3LA bära minor för att snabbt minera t ex en farledsförträngning.



☆☆ **Dag och natt överflygs Sverige av ett mycket stort antal satelliter. En del registrerar "allt" vad vi gör. Detta kan vi inte hindra. Vi reflekterar knappt över detta faktum. ☆ Men skall vi tillåta en framtida fri kryssning i närluftshavet "över våra hustak" (t ex med kryssningsrobotar/"cruise missiles")? En viktig frågeställning i dag för morgondagens möjligheter att hävda vårt svenska territorium, som nästan på ett generande sätt glömts bort i försvarsdebatten. ☆ Fri kryssning över vårt territorium får Sverige inte bjuda på... om vårt försvar i framtiden skall bibehålla respekt i omvärlden och om den svenska försvarspolitikern skall förbli trovärdig. ☆ Nedanstående debattinlägg har författats av övlt BERT STENFELT. ☆**

I "FLYGVapenNYTT" nr 1/78 redovisas "Vår incidentberedskap, dess syfte och funktion". Flertalet kommentatorer i massmedia är ense med chefen för flygvapnet om att incidentberedskapen i fred och förmågan att hävda vår neutralitet i händelse av krig är av största betydelse.

Artikeln uttrycker tillfredsställelse över hur bra det varit och hur bra det är. Men denna artikel — liksom senare i massmedia — berör inte **framtiden**. Detta är mycket oroande. Ty det är vad vi sår och satsar i dag som blir morgondagens skörd och utdelning.

● ● Många ser i incidentberedskapen "endast" uppgiften att "kunna avvisa kränkningar av vårt territorium i fredstid samt under krig mellan främmande makter varunder Sverige är neutralt". Detta är emellertid uppgift nummer två. Uppgift **ett** är att "Försvarsmakten skall omedelbart kunna uppta försvar mot överrumplande anfall". Det är häri som incidentberedskapen har största betydelse.

Den utveckling som i detta sammanhang bör uppmärksammas innehåller:

- NATO:s och WP:s stridskrafters ökande rörlighet vilket gör det möjligt till omfattande, snabba och överrumplande luftlandsättningar och landstigningar;
- WP:s omstrukturering och ökning av taktiska flygstyrkor till ett offensivt flyg (bl a 'FENCER', 'FLOGGER'), med en produktion av ca 1.000 flygplan per år och en total styrka ökande från 4.000 till kanske 10.000 flygplan, vilket gör det möjligt att med ett stort antal flygplan "täcka" hela Skandinavien;
- NATO/USA:s satsning på offensiva taktiska flygplan (F-14, F-15, F-16, F-18) i Europa samt på "Cruise Missiles", vilka kan fällas utanför våra gränser. Genom att passera över vårt land erhålls den kortaste och lättaste vägen mot sannolika målområden.

Orimligt tro att flygets incidentberedskap kan ersättas av helikopter + robotar

Ska Sverige bjuda på FRI KRYSSNING över vårt land?

Utvecklingen i vårt närområde leder till ökande risker för såväl *överrumplande* anfall som *kränkningar* under neutralitet och fred.

● ● De medel som vårt invasionsförsvar härvid disponerar för att hävda landets integritet *minskar* avsevärt. T ex nedgår antalet jaktdivisioner från ca 30 (1965) till ca 8 (planeringsnivån 1985). Självfallet kommer denna minskning att innebära **inskränkningar av incidentberedskapen** såväl områdes- som tidsmässigt. — Antalet radarstationer för bevakning av svenskt luftrum och havsområde nedgår inte på motsvarande sätt, men möjligheten att hålla radarstationerna i drift minskar pga färre medel för drift och underhåll.

I "ÖB 75" fastslogs, att de svenska spaningsdivisionerna — i dag utrustade med S 37 'Viggen' — *inte* skall ersättas! Ett fåtal protester har hörts. Få tycks bekymra sig över hur t ex havsövervakningen skall utföras i framtiden. Varför?

Vad kommer vi att i framtiden tillföras för vår viktiga incidentberedskap? Regering och riksdag kommer förhoppningsvis att besluta om anskaffning av B3LA. **Detta flygplan** kommer att utgöra ett viktigt komplement till jaktdivisionerna i incidentberedskapen. De främsta företrädarna för svenska *armén hävdar robotar och helikoptrar* framför flygplan. Man behöver inte vara särskilt insatt i "försvarsfrågor" för att inse det orimliga i att lägga flygets och flottans uppgifter (bl a incidentberedskap) på markbaserade robotsystem. T ex:

- ▶ Vilka spaningsmedel skall svara för luftbefakning, havsövervakning och förvarning?
- ▶ Hur skall identifiering av mål i luften och till havs utföras?
- ▶ Hur skall kränkningar kunna avvisas?
- ▶ Var skall robotförbanden grupperas — över hela landet?
- ▶ Vilka olika typer av robotar erfordras för att verka över hela luft- (i höjd och ytled) och havsområdet?

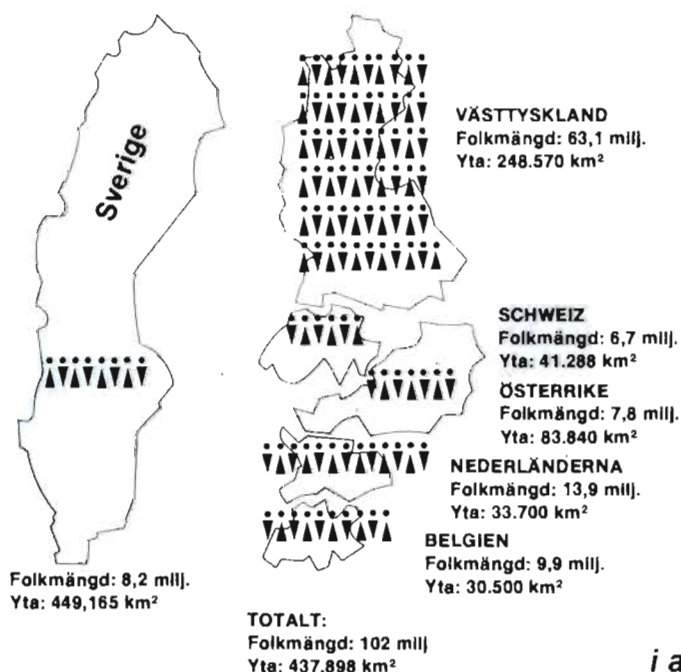
● ● Vi har i dag ett försvar till havs och i luften som visar vår förmåga och vilja att hävda det svenska territoriet i fred, neutralitet och i händelse av krig. Att bibehålla detta och öka dess effektivitet m h t hotutvecklingen kräver **flexibla** resurser för framtiden. En övergång till ett markbaserat robotsystem leder inte enbart till FRI KRYSSNING över vårt territorium och territorialhav, utan också till att den svenske medborgaren dagligdags kan komma att få iakttä främmande luft- och sjöfarkoster vars identitet liksom mål är okända. Ett ingripande med svensk vapenmakt kan då komma att leda till inte önskade konsekvenser.

Sverige har **inte råd** att bjuda på fri kryssning. Där emot har vi råd att ha en effektiv incidentberedskap mot överrumplande anfall och kränkningar — men det går **inte med markbaserade robotar**. Vi måste värna om incidentberedskapen genom att satsa på *luftförsvar*, i form av jaktflyg och radarstationer, samt på *ytattack*. Därigenom visar vi omvärlden vår vilja och förmåga och vårt säkerhetspolitiska mål blir trovärdigt. ■

Bert Stenfelt



Sveriges folkmängd och yta i jämförelse med fem länder i Västeuropa



Det borde stå klart för varje svensk, att de i dag i vår omvärld står större stridsberedda styrkor än någonsin! Slagkraften har ökat betydligt på senare år. Detta gäller såväl väst- som östsidan – framför allt WP, våra grannar på andra sidan Östersjön. ● 1939 sas det: "Sveriges beredskap är god". Detta var inte sant. Men 1948 var Sveriges försvar starkt/som starkast. Tre år efter krigsslutet. Ca tio år för sent! Liksom efter VK1 har dock Sverige efter VK2 successivt minskat sina militära resurser. Våra försvarsanslag har med åren innehållit allt mindre köpkraft. Nedläggningar och indragningar av förband har blivit följderna. Allt färre försvarsmateriel har kunnat anskaffas. ● Med nuvarande planering och resurstilldelning samt jämfört med omvärlden blir de automatiska frågorna: Är Sveriges beredskap god i dag? Och i morgon? Vem vill försvara sig med nävarna när motståndaren bär kniv?

Flygvapnets fredsstyrka i antal divisioner och flygplan

Vår yngsta försvarsgren, flygvapnet, var som starkast i slutet av 40- och under hela 50-talet. Den följande efterkrigstiden har inneburit en drastisk förändring. Antalet strids-fpl och flygdv-sioner har på 30 år (1948–78) halverats. Om ca 6 år är situationen än prekärare. Vårt flygvapens styrkeutveckling skiljer sig diametralt från omvärldens. Flygvapnets uppgift att initialt skydda civilbefolkningen och vår mobilisering samt att jakt-försvara HELA Sverige blir allt svårare att lösa. Ambitionerna måste sänkas! Vilken del av Sverige skall först offras?

SVERIGE är förvisso ett litet land. Likväl större än vad man vanligtvis tänker sig. Vår yta är 449.165 km². De fem jämförda länderna (ovan) har tillsammans ytan 437.898 km². – MEN Sveriges folkmängd, 8,2 milj, är drygt 12 ggr så liten som dessa länders, 102 milj. Det är skillnad det. En skillnad att reflektera över. När man diskuterar vårt neutralitetsförsvar t ex. ● Flertalet europeiska länder är medlemmar i NATO; bl a våra grannstater Norge och Danmark. Vid en eventuell konflikt garanteras NATO-länderna militärt skydd av denna allians-organisation. Man delar på kostnaderna. ● Sverige vill förbli neutralt och måste därmed stå ensam. Har Sverige råd att inte försvara HELA vårt långa land? Har vi råd att inte ge vårt försvar de moderna vapen det behöver för att göra en ev kamp jämnare?

ÅR	Antal divisioner			Summa flygplan
	Jakt	Medeltung attack	Spaning	
1955	33	12	5	850
1965	22	12	5	660
1975	19	6	5	560
78-12-31	14	5,5	4	450
1985	9	5,5	3	340