
Försäljning till utlandet

Tyvärr måste man erkänna att det var först i och med introduktionen av *flygplan 35 DRAKEN* som svensk flygindustri fick möjlighet att gå ut på exportmarknaderna för att erövra välbehövliga order. Tidigare hade *Saab-Scania AB* visserligen sålt ett mindre antal *J29 TUNNAN* till Österrike och senare även *SAAB 105Ö*, men det verkliga genombrottet lät vänta på sig. Först med *35 DRAKEN* hade man ett flygplan som låg rätt i tiden, det vill säga hade rätt prestanda, ett modernt beväpningssystem, rätt underhållssystem, och som även låg rätt i pris – ej att förglömma.

Danmark

För export tog *Saab-Scania* fram en särskild "export-35:a", *35XD*, som var en förbättrad *35D* med starkare skrov, större fälltankar, modernare utrustning etc... motorn utgjordes av en *RM6C*. Denna exportmodell köptes av det danska flygvapnet till ett antal av 46 stycken. Denna leverans skedde dessutom i tre olika versioner – 20 jakt (*F-35*), 20 spaning (*RF-35*) och 6 tvåsitsiga (*TF-35*).

Leveranserna ägde rum 1970–72. Några år senare, 1976, kompletterades köpet med ytterligare sex *TF-35*.

I köpeavtalet ingick omfattande kompensationsaffärer vilka *Saab-Scania* klarade av under den stipulerade tiden. På pluskontot kan också noteras att *Saab-Scania*, i samband med dessa, fann nya och billigare underleverantörer i Danmark.

Samtliga ovannämnda flygplan är stationerade vid Karup på Jylland. Enligt uppgift i utländsk fackpress anser man att *DRAKEN* gör god tjänst inom NATO; är bland annat särskilt användbar för långa spaningsflygningar över Östersjön.

I samband med det danska köpet av *35XD* erhöll FMV godkännande av Kungl Maj:t i september 1970 att teckna ett samarbetsavtal med FMV:s motsvarighet i Danmark – *FLYVE-MATERIELKOMMANDOEN (FMK)*. Detta innebär att flygplan *35XD* är integrerat med FMV underhållssystem, det vill



De av danskarna köpta Drakarna fick beteckningen F-35 respektive RF-35 och TF-35 (F = Fighter, RF = Reconnaissance och TF = Trainer). De var radikalt ombyggda för att passa in i gängse NATO-standard. Bland annat förstärkning av befintliga vapenfästpunkter och utökning av dessa under vingarna, främst för bomblast. Dessutom extra stora fällbara bränsletankar (2 x 1 275 liter) och ett utökat, inombords bränsleutrymme placerat bakom föraren och i inre delen av vingen (relativt långt bak). En annan NATO-detalj var bromskrok – typ hangarfartyg – som används vid nödsituationer vid landning istället för de uppfångningsnät som vi använder här i Sverige. Till detta annan elektronik och avionik. Den maximala flygvikten ökades till 16.5 ton.

säga underhåll av lika enheter ingår i det underhållssystem som tillämpas i Flygvapnet. FMK har tillgång till reservdelar (via F10) på samma sätt som en svensk 35-flottilj. Avtalet har förlängts kontinuerligt.

Vidare sker samverkan i följande former:

- **TEKNISK INFORMATION** vid så kallade DFS-möten mellan Danmark–Finland–Sverige sker två gånger per år. Härvid planläggs bland annat införande av kommande gemensamma modifieringar
- **DIREKT UTBYTE** av erfarenheter mellan FMK och FMV
- **FLYGSÄKERHETSSAMARBETE**, dels kontinuerligt, dels årligen mellan den danska (FLYSIK) och den svenska flygsäkerhetstjänsten (FS/FlygI). Möten sker omväxlande i Danmark och Sverige
- **UTBILDNING** – särskilt i början deltog dansk personal i vissa specialkurser anordnade av FMV. Flera superstallkurser har genomförts med danska piloter vid Karup
- **KONTINUERLIGT FLYGSÄKERHETSSAMARBETE** med Danmark och Norge, det så kallade SVE-NORDA-avtalet

Finland

Försäljningen till Danmark väckte uppmärksamhet internationellt sett och 1970 tecknade finska myndigheter ett avtal med *Saab-Scania AB* om inköp av tolv *flygplan 35* i en något modifierad version typ *35XD*.

Undertecknandet av avtalet blev något dramatiskt och en produkt av tillfälligheternas spel eftersom regeringen föll strax efter undertecknandet.

Även detta avtal innehöll en mängd åtagande. En del av dessa hade redan påbörjats – bilfabriken – och nya tillkom såsom sammansättningsfabriken för *flygplan 35* i Halli. Denna har sedermera också använts för sammansättning av de från England inköpta *HAWK*-flygplanen.

Den finska versionen kallas för *35S* (S för Suomi) och skiljer sig bland annat genom en annorlunda navigationsutrustning. Leveranserna skedde i byggsatser för slutmontering hos *Valmet AB* i Halli, Finland. Det sista flygplanet levererades under 1975 från *Valmet* till Lapplands flygflottilj i Rovaniemi, som ligger vid polcirkeln.

I samband med detta tecknades även det så kallade "*Huvudavtalet*" mellan FMV och det finska flygvapnet – *Ilmavoimat* (*ILmavE*). Detta avtal avser teknisk assistans, underhållsassistans, utbildning, flygsäkerhet, sekretess mm... i samband med *35S*-affären. Detta avtal utgjorde inledningen till ett numera mångårigt glädjande samarbete med finska flygvapnet.

Flygutbildningen för de första finska piloterna ägde rum på F18, Tullinge och gick utmärkt trots vissa språksvårigheter i början. Det finns säkert många gamla F18-piloter som fortfarande minns hur man hörde en härlig kärnfinsk accent över flygradion på F18.

Österrike köpte redan i början av 60-talet jaktflygplan från Sverige, nämligen J29F. Utbildningen av första omgången genomfördes på F15 som just stod i begrepp att konvertera till attackflottilj. En andra omgång utbildades på F9, Säve.



För att påskynda omskolningen i Finland uthyrdes, från 1972, sex *J35B* med utrustning. Finnarna hade nu fått blodad tand och 1976 tecknades det så kallade "*Projektavtalet*" mellan FMV och *IlmavE*. Detta omfattade leverans av sex *J35F1* och tre *Sk35C* samt köp av ovannämnda *J35B*.

Här kan påpekas, att medan samtliga *35B* i Sverige äro skrotade för länge sedan så flyger dessa finska *35B* som vanligt i Finland och ser nästan ut som nya.

Samarbetet med Finland sker på samma sätt som tidigare nämnts om Danmark.

Det är intressant att konstatera att medan Sverige under de senaste decennierna har lagt ner flera flottiljer och minskat antalet flygplan så har Finland gjort tvärtom. Man har kontinuerligt utökat det finska flygvapnet med köp av dels *DRAKEN* och dels det brittiska *HAWK*.

Den tidigare flottiljen i Björneborg har man beslutat att flytta till Tammerfors – ett mycket modernt fält. I samband med detta skall man utöka flygvapnet med en halv flottilj *DRAKEN* för att komplettera de *HAWK*-flygplan som redan inköpts.

I mars 1984 undertecknades "Projekt SF 35-83" mellan *IlmavE* och FMV. Detta innebär att Finland köper ytterligare ett visst antal flygplan 35 med erforderlig kringutrustning. Genom en option i detta avtal har man dessutom under 1985 utvidgat köpet till att även omfatta viss beväpning.

Under de många år som FMV:F har samarbetat med Danmark och Finland i *DRAKEN*-affärerna har en god och kamratlig gemenskap vuxit fram. I begynnelsen utgjorde de exporterade *35:orna* endast en liten del av hela *35*-beståndet. Inom en nära framtid blir fördelningen mera jämn – det kommer att finnas ungefär lika stort antal plan i Danmark och Finland som i Sverige. Detta gör det ännu mera viktigt att vi utnyttjar våra erfarenheter för att nå vårt gemensamma mål – att hålla välbeväpnade *DRAKAR* i högsta stridsberedskap.

Österrike

I maj 1985 lyckades *Saab-Scania*, efter cirka tio års förhandlingar, äntligen sälja ett komplett flygplanpaket till den österrikiska regeringen. Paketet omfattar 24 stycken *DRAKEN* med kringutrustning, simulator mm... Tyvärr har köpet väckt en hel del opposition i det miljökänsliga Österrike, men vi får hoppas att kritikerna lugnar ner sig när man väl lärt känna *DRAKEN*.

För FMV:s del innebär affären att två dussin *35D* säljes till *Saab-Scania* i befintligt skick. *Saab-Scania* utför ett omfattande modifierings- och renoveringsarbete för att planen skall vara i bästa skick när de börjar levereras sommaren 1987.

FMV och Flygvapnet har i ett separat avtal med Österrike åtagit sig att utbilda divisionschefer och flygförare i Sverige. De tre första eleverna påbörjade TIS-kurs på F16 i oktober och kursen fortsätter nu på F10, Ängelholm. Flygutbildningen sker på engelska.



Beträffande markutbildning kommer FV/FMV att biträda *Saab-Scania* med viss lärarpersonal, kursplaner, lokaler etc... Denna utbildning sker på tyska och äger rum huvudsakligen under 1987.

FMV ser med tillfredsställelse att få vidga det tekniska samarbetet i *DRAKEN*-kretsen till att även omfatta Österrike.

Det är inspirerande för verksamheten inom FMV att få arbeta med svenska produkter, som håller en sådan kvalitet och har sådan prestanda att de är eftersökta utomlands.

Försöken att sälja VIGGEN

Under 70-talet var 37 *VIGGEN* aktuell för försäljning vid tre tillfällen. Det första var en förfrågan från Australien omkring 1970–72, det andra den så kallade *Eurofighter-affären* 1973–74 och det tredje en försäljning till Indien 1977–78.

Exportversionen av SAAB 105, var Flygvapnets Sk60 fast med starkare General Electric-motorer, försågs med prefixet "XT" och kunde se ut så här med två robotar av typ SAAB Rb05A och två IR-robotar av typ "Sidewinder". Flygplanet kunde också förses med två akan-kapslar (20 mm) i balkar under vingarna liksom även attackraketlast.

Australien

Det australiensiska flygvapnet och försvarsdepartementet var mycket intresserade av *37-systemet* med hänsyn till dess – bland annat – bränslesnåla grundmotor vid transportflygningar. Räckvidden var trots detta i minsta laget för de stora vidder inom vilka flygvapnet opererar i Australien. Den australiensiska försvarsministern hade tidigare varit ambassadör i Sverige och kände väl till den svenska flygindustrin.

Australiensiska flygvapnet utvärderade *37:an* och förordade anskaffning i sitt förslag till regeringen. Bland annat motiverades förslaget av att *SAAB* skulle hjälpa till att bygga upp och samordna den australiensiska flygindustrin, samt skulle viss tillverkning av delar göras i Australien. Mot bakgrund av de tråkiga erfarenheterna från de avbrutna leveranserna till grnatkastargevären under Vietnamkriget krävde de australiska myndigheterna också så kallad "single-source"-tillverkning för att binda upp *SAAB*. Affären var mycket nära sin avslutning då ett plötsligt regeringsskifte medförde byte på försvarsministerposten. Följden blev att beslutet sköts på framtiden och så småningom, efter ett antal år, valde Australien i stället flygplan *F-111*. (Genom tekniska problem med mera fördröjdes leveransen av *F-111* flera år.

Eurofighter-affären

Norge, Danmark, Belgien och Holland behövde ersättning av sina flygplan *F-104*, *F-100* och *F-5*. Efter vissa separata trevare från de olika länderna bildades så småningom en gemensam inköpsorganisation som leddes av general Sverre Hamre i Norge. Denna organisation gick ut med en gemensam specifikation, där också omfattande kompensationsaffärer skulle ingå. Holland hade redan tidigt varit ute och diskuterat med *Saab-Scania*, varvid *Saab-Scania* lagt ned ett mycket stort arbete på samproduktion i Holland. Denna verksamhet gäller även övriga länder. Enligt senare uppgifter bedömdes detta vara fördömligt organiserat både beträffande omfattning och teknologi.

De konkurrenter som uppträdde var dels *MIRAGE* från Frankrike och dels de i USA under utvärdering varande flygplanen *YF-16* och *YF-17*. I den interna utvärderingen i USA utgick *YF-16* som segrare och blev huvudalternativet för USA:s del. *F-16* var utan tvekan ett modernare flygplan än flygplan *37*, men saknade vid tillfället i fråga ett komplett målinmätningssystem. Stora utfästelser gjordes beträffande detta och kompensationsaffärer. Härvidlag gjorde sig konkurrensen från *MIRAGE* och *37-systemen* klart märkbara.

"Paket-lösningarna" från respektive land hade sina för- och nackdelar, men *37-systemet* hängde med ganska länge och favoriserades slutligen av Belgien. De politiska påtryckningarna från USA var förmodligen det som till slut fällde avgörandet för NATO-länderna.



Den svenska regeringen ställde helhjärtat upp bakom flygindustrins ansträngningar och garanterade mot köparländerna bland annat leveransvillkoren, dock med återförsäkring hos berörda svenska industrier.

SAAB 35BS började levereras till finska flygvapnet i början av 1970-talet. Utbildningen av förarna genomfördes på F18 vid Tullinge. Flygplanen byggs, till en del, ihop vid Valmet AB i Halli.

Indien

Indiska flygvapnet utvärderade 37-systemet genom att till Sverige sända en mycket kvalificerad grupp provflygare och ingenjörer med gedigen utbildning från bland annat engelska skolor. Av allt att döma var man mycket intresserad av att få kontakt med svensk flygindustri, för att därigenom vinna erfarenhet av modern flygteknologi från väster och samtidigt få ett flygplan-system som passade det indiska flygvapnets operativa krav.

Diskussioner ägde rum med både premiärminister Indira Gandhi och sonen Rajan Gandhi, då trafikpilot. Båda var positivt inställda till köp av 37-systemet.

Affären föll på att man, från amerikansk sida, ej ville ge export-release för ingående utrustning av amerikanskt ursprung, främst motorn från *Pratt & Whitney*. Trots regeringsframställningar och besök på ministernivå i Washington, erhöles inte release och någon i övrigt plausibel förklaring gavs icke. Av allt att döma var skälet – ”att den teknologiska nivån var hög” – ett svepskäl, ty motsvarande teknologi fanns i en civil variant av motorn (37-motorn är utvecklad från den civila motorn JT8D).

Således torde även här politiska skäl ha fällt avgörandet. Efteråt har också framskymtat: att hade release erhållits skulle indiska regeringen ha beslutat sig för 37-systemet.

Försäljning av provningstjänster

Förutom flygplan- och robotförsäljning till utlandet må nämnas den mer och mer omfattande försäljningen av provningstjänster som framför allt utförs vid RFN/Vidsel. Generellt kan påpekas att denna typ av verksamhet erhållit ökat stöd från statsmakternas sida. Riksdagen antog 1981-06-10 Regeringens förslag i proposition 1980/81:171 att export av tjänster från statliga myndigheter och verk skall främjas.

Sålunda har inom ramen för Sveriges samarbetsavtal med olika makter omfattande provning utförts för bland annat Norge (rb70), Finland (rb7S + 8S), Schweiz (HM55S, AIM26B, AIM 9, P3, 20 och 30 mm akan, vid 1986 års stora kampanj tillkommer även *Maverick*) och framgent Österrike (fpl 35 + akan och arak).

RFN utgör en unik provplats, såväl med avseende på sin storlek, från riskzonssynpunkt, som med avseende på de omfattande mål-, mät- och flygbas-resurserna. Exempel på mål: rb06, släpsmål, markmål, augmentering: radar, *TWT*, *ECM*, *CHAFF*, *IR*, *IRCM* och *OPT* bara för att nämna några. Mätresurser: Radar, teodoliter, *MDI*-system, telemät, kameror etc...

Schweiz *GRD/AMF* genomför 1986-03-10 till midsommar sin tredje stora kampanj vid RFN (tidigare 1977 och 1981) med bland annat två flygplan *MIRAGE*, två *TIGER* och två *HUNTER*.

Utöver rena skjutprov gör man också tekniska, taktiska och utbildningsmässiga prov i överljudsfart.

FMV har, på sedvanliga kommersiella villkor, träffat avtal med sin schweiziska motsvarighet *GRD (Gruppe für Rüstungsdienste)* om att ställa våra resurser till förfogande. Förutom den ekonomiska ersättningen kommer man från svensk sida också att kunna tillgodogöra sig erfarenheter för motsvarande svenska vapensystem. Det bör betonas att den tekniska återvinningen, till FMV och Flygvapnet, är avsevärd då de schweiziska skjutfallen ofta ligger på envelopens utkanter och så gott som samtliga robotar är försedda med telemetri.

Skälet till att proven utförs i Sverige är bland annat att man i Schweiz från säkerhetssynpunkt saknar tillräckligt stora skjutplatser.