

FLYGC

VAPEN

nytt



Örnens öga • Övningen Focus • Draken pensionerad
PFF på Internet • Helikopterflottiljen

INNEHÅLLSFÖRTECKNING 1-1999

Ledaren	2
Chefredaktören har ordet	4
Örnens öga	
– spanings-Viggen är redo	6
Den förberedde överlever	10
Flygofficerare vid Swedint	12
Kunskapslyft för österrikare	14
Försvarsmaktens väg mot framtiden	16
"vingade vapen"	
– sen var Sven Hammar såld	18
Focusövningen tillbaka	20
Draken pensionerad	24
Helikopterflottiljen har lyft	28
Premiär för ryska MiG 1.42	32
Internet en viktig del av PFF-verksamheten	34
Förbättra vårdmiljön i Hercules	36
I korthet	38
Lästips	41
FVRF-nytt	42
Lomos-systemet övat	45
Debatt: Vart tog divisionscheferna vägen?	46

CHEFREDAKTÖR

Peter Liander
08 - 788 75 69
peter.liander@hkv.mil.se

I redaktionen:
Lars Christofferson

ANSVARIG UTGIVARE:

Owe Wagermark
Flygvapencentrum Uppsala

REDAKTIONENS ADDRESS:

FlygvapenNytt
HKV/Info
107 85 Stockholm
Fax: 08 - 788 88 66
www.mil.se/flyg

Prenumeration: Marie Tisäter, 08/788 90 19
Prenumerationspris: 100,-, 4 nr/år
Postgiro: 31 69 97-6, Kassa 103:0

Bidrag från läsekretsen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. Endast ledaren ger uttryck för Generalinspektörens åsikter. För signerade artiklar svarar resp författare, för redigering redaktionen. För ej beställt material ansvaras ej. Återgivande av textinnehållet medges. Källan önskas tydligt angiven.

Nr 2/99 utges i juni. Manusstopp för 2/99: 17 maj

Grafisk form: Affärsinformation AB
Tryck: Christer Perssons Tryckeri, Köping
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbild: Johan Blå-divisionen vid F 10 i Ängelholm lät specialmåla ett flygplan inför den sista Drakenflygningen. Här passerar bygget av Öresundsbron. Foto: Mikael Lundqvist.

Nu ska vi framtida

Jag har besökt de flesta förband inom flygvapnet en eller flera gånger sedan jag förra året tillträdde som generalinspektör. Jag har också kontinuerligt täta kontakter med chefer för flygkommandon, flottiljer och skolor. Vi är alla överens om att flygvapnets personal - yrkesofficerare, reservofficerare, civilt anställda, frivilliga och värnpliktiga - arbetar med hög ambition, hög kompetens och med en stolthet över att höra till flygvapnet. Detta är mycket glädjande och uppfattas positivt av oss och av vår omgivning.

Jag är naturligtvis angelägen om att det ska förbli så i framtiden, även om 1999 kommer att bli ett år med stora förändringar i Försvarsmakten. Det är därför viktigt för alla att informera sig om vad som sker, vilka konsekvenser förändringarna medför för flygvapnet och för var och en av oss personligen. Med kunskap och engagemang följer också möjligheten att kunna påverka.

ÖB har själv tagit initiativet till en ominriktning av Försvarsmakten. ÖB:s förslag har delvis inarbetats i Försvarsberedningens underlag för den proposition, som nu med underrubriken "Förändrad omvärld - omdanad försvar" ligger på riksdagens bord. Parallellt med riksdagsarbetet ska Försvarsmakten utarbeta målbilder för det framtida försvaret och ta fram underlag för utveckling av organisation och materielanskaffning. Till sommaren ska i princip allt underlag finnas framme för politikernas överväganden och senare beslut.

Vi har efter hand vant oss vid osäkerheter och förändringar. Många politiker, inte minst statsministern själv, har uttalat beundran för vår förmåga till omställning och förändring. Jag delar definitivt deras beundran. Det görs ett förtjänligt arbete med dessa frågor. Inom beslutade ekonomiska ramar ska vi nu börja följa en logisk linje, som börjar med en tydlig viljeinriktning och definierade mål för verksamheten.

Flygvapnets framtid är ljus

Jag vill trycka på att framtiden för flygvapnet ändå är ljus. Luftförsvaret är ett i propositionen prioriterat område. Planering för internationella insatser med flygförband pågår. Härvid avses främst spaningsflyginsatser med AJSF 37 Viggen. Många är engagerade i detta arbete.

forma det flygvapnet

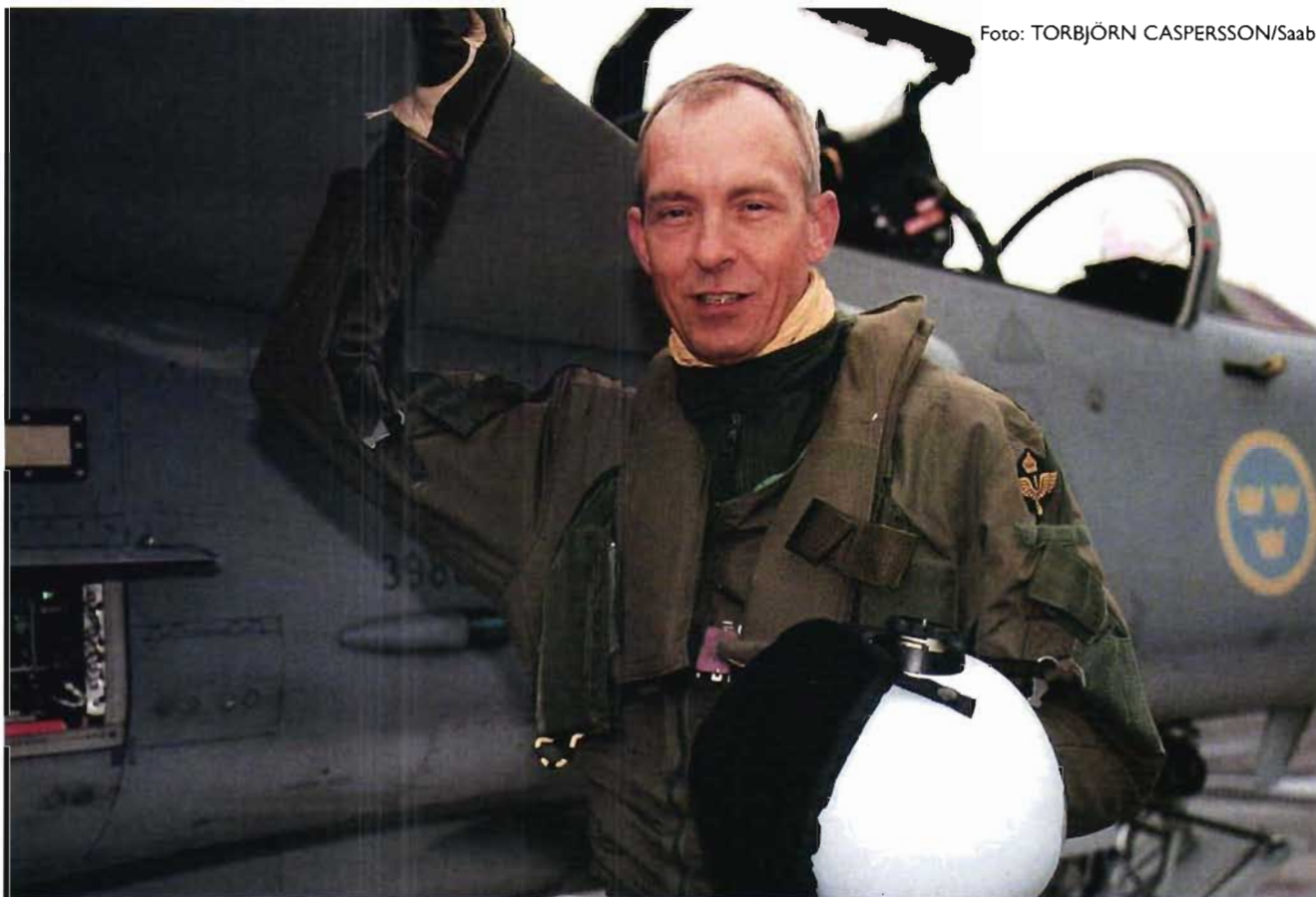


Foto: TORBJÖRN CASPERSSON/Saab

Anskaffningsplanen för JAS 39 Gripen och övriga delar av materiel för FV 2000 ligger i allt väsentligt fast.

Vi kan se fram mot många krävande uppgifter. Därför är allas ansträngningar viktiga. Arbetet inom Ag 2006 fortskrider och förslagen omsätts i åtgärder. De idéer och förslag, som kommit fram efter flygvapenmötet i februari utvecklas vidare. Vi har nu arbetsgrupper som tar fram underlag för fortsatt utveckling av kompetensen inom alla flygvapnets verksamhetsområden. Det arbete grupperna genomför kommer att påverka framtiden och det kan inte tillräckligt understrykas hur viktigt det är för mig att få detta underlag för det fortsatta arbetet. Vår verksamhet genomlyses nu mer intensivt

än någonsin. Alla är på ett eller annat sätt delaktiga eller berörda av förändringsprocessen.

Var med och lägg Din bit - den är viktig. Som Team Flygvapnet ska vi vara med och forma vår framtid - inte släpas in i den!

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Jan Jonsson'.

Jan Jonsson
Generalmajor
Generalinspektör för flygvapnet

Nya FlygvapenN



En tidskrift i förändring – liksom flygvapnet

Just nu sitter du med ett nytt nummer av FlygvapenNytt framför dig. En tidskrift som i år fyller 60 år. 1939 års motsvarighet till FlygvapenNytt hade förstås inte så mycket gemensamt med dagens. Men där fanns embryot, samtida med andra världskrigets utbrott.

Hur det började fick jag berättat för mig av Åke Wallin. Han ringde i början av året och berättade att han under sin tid som B 3-pilot vid F 1 i Västerås gjorde ett internt informationsblad. Detta kom till kännedom hos högre beslutsfattare i flygvapnet, som ansåg att idén borde vidareutvecklas och så blev

det. Sedermera kom formerna för utgivningen att variera genom åren. Namnet FlygvapenNytt började användas 1960. Sedan dess har inriktningen och utseendet skiftat genom åren – i takt med tiden.

Detta nummer är inte bara årets första – det är också den första utgåvan av den *nya* FlygvapenNytt. Som synes har tidningen fått ett helt nytt utseende. Logotypen på framsidan är ny och det grafiska utförandet i övrigt är helt förändrat.

Men en tidning är självfallet inte bara dess yta. Viktigast är det redaktionella

innehållet. I min ambition att utveckla denna Nordens största flygtidskrift, vill jag försöka spegla vad som är på gång inom flygvapnet. Flyg i olika former har en självklar roll, men jag vill också lyfta fram den enskilda FV-människan. Det finns många inom våra led som förtjänar att uppmärksammas också för en bredare krets.

Effektivare produktion

Sedan årsskiftet ingår chefredaktörerna för tidskrifterna Arménnytt, Marinnytt och FlygvapenNytt i en gemensam redaktion vid Högkvarterets informa-



Foto: Katsuhiko Tokunaga

tionsavdelning i Stockholm. Den totala tidningsproduktionen bör därför i framtiden kunna bedrivas mer rationellt.

Tidskrifterna tillhör en "familj" och det förändrade grafiska utseendet är huvudsakligen resultatet av ett policybeslut, som anger att försvarsgrenstidskrifterna ska ha ett likartat utseende. Avsikten är också att tidningarna ska tryckas av ett och samma tryckeri, på samma typ av papper. Samordning i övriga tekniska produktionsled eftersträvas också.

Resultatet av denna samordning

kommer att ge en *avsevärd kostnadsbesparing* för Försvarsmakten.

Det är min förhoppning att den nya FlygvapenNytt faller läsarna i smaken. Tyck gärna till! Helst via e-post eller fax.

• • •

Förändring och utveckling

Ett reportage om spanings-Viggen tog mig nyligen till F 10 i Ängelholm. Förändring och utveckling var kännetecknande även här. Trotjänaren J 35 Draken har landat efter 39 års tjänst i flygvapnet, de sista åren enbart vid F 10. Den vackert belägna flottiljen håller på att få en ny skepnad. En av de gamla hangareerna från 1940-talet skall rivas och nu byggs det nytt. En ny modern hangar håller på att ta form – talklgsfesten hölls i mitten av mars.

Snart kommer JAS 39 Gripen till Skåne. Omskolningen av F 10-personal är i full gång. Till våren är hälften av teknikerna utbildade, de första piloterna har när detta skrivs just flugit sina första pass i Gripen vid F 7 i Sätenäs.

Krigsflygskolan som tidigare fanns i Ljungbyhed är nu i gång vid F 10. Flygskolan har kapacitet att utbilda 20 elever årligen.

Vid första divisionen flygs den första generationens Viggen. Två tekniska officerare berättar om spanings-Viggen på sidorna 6–9. Denna Viggen-version kan bli aktuell för en fredsbevarande insats i det krigsdrabbade Balkan-området.

Ovanstående är exempel på förändringar och utveckling. Flygvapnet är mitt uppe i en förvandling till att bli ett fjärde generationens flygvapen, utrustad med modern materiel. Dessutom är kanske svenskt deltagande med flygstridskrafter i internationella operationer vanligare om några år?

Men Försvarsmakten som helhet går också mot en stor förändring, av helt annan karaktär. De ekonomiska förutsättningarna gör att drastiska nedskärningar är att vänta på många håll inom de närmaste åren.

Finns det något positivt i detta? Är det bara bedrövligt? Nödvändigt? Utvecklande? Alla med någon form av an-

knytning till flygvapnet har säkerligen åsikter om detta. Tyck till, även på våra debattsidor! Ett seriöst aktivt deltagande i debatten, var den än förs, med konstruktiva inlägg, kan gynna angelägna hjärtefrågor.

Flygvapnets personal har all anledning att vara stolt över vad de åstadkommit hittills – och borde kunna få vara det också i framtiden.

• • •

Gripen-bilder i Flygvapenmuseum

Den specialmålade Draken som syns på omslagsbilden tillhör numera Flygvapenmuseum i Linköping. Det är också platsen för en kommande foto-utställning med bilder av JAS 39 Gripen. Bilderna är tagna av den japanske fotografen Katsuhiko Tokunaga. Som nämdes redan i förra numret tillhör han den absoluta världseliten av flygplansfotografer. En av hans bilder kan beskådas härintill.

Utställningen, som är ytterligare en anledning att besöka museet, arrangeras i samarbete mellan Flygvapenmuseum, FlygvapenNytt och Saab Gripen. Förberedelsearbetet har just påbörjats och utställningen börjar visas lagom till sommaren. Exakt datum är inte bestämt, men det kommer bland annat att anges på internet. Adressen är www.flygvapennytt.mil.se ■



PETER LIANDER
peter.liander@hkv.mil.se

Örnens öga



Spanings-Viggen är redo

Viggen i fotospaningsutförande kan komma att användas i en fredsbevarande insats utomlands.

AJSF 37 Viggen är ett välutrustat spaningsflygplan som har förmåga att med kamerors hjälp registrera värdefullt underrättelsematerial.

Text & foto: PETER LIANDER

Över Balkan-området förekom mycket aktivitet i luften även före krigsutbrottet. I samband med Kosovokonflikten förstärkte Nato sina flygstyrkor i området. Flyg användes för att samla in aktuell underrättelseinformation. Flera länder var engagerade i denna flygspaningsverksamhet, som genomfördes under samlingsnamnet Eagle Eye.

Spaning från luften bedrevs med satelliter, flygplan och obemannade spaningsfarkoster (UAV). USA bidrog med flygplan av typerna Lockheed U-2R och P-3 Orion. Frankrike har bidragit med flottans tvåmotoriga Atlantique,

Storbritannien med kamerautrustade Canberra-plan.

Sverige deltog inte i Eagle Eye. Högkvarteret har emellertid beordrat en utredning för att klarlägga vad som krävs för att det svenska flygvapnet ska kunna delta i en, eventuell, fredsbevarande insats med spaningsflyg.

Det flygplan som kan bli aktuellt i dessa sammanhang är fotospaningsversionen av Viggen, benämnd AJSF 37. Den har funnits i tjänst sedan mitten av 1970-talet men har sällan rönt någon större uppmärksamhet utanför flygvapnet.



En del av en sydsvensk stad fotograferad med spanings-Viggen. Flyghöjden är 4 200 meter. Bilden är knivskarp och det är möjligt att upptäcka exempelvis bilar och människor.

Denna Viggen-version är utrustad med ett avancerat flygfotospaningssystem. Bilder tagna från planet kan utgöra ett värdefullt underrättelse-material, exempelvis genom att registrera grupperingsplatser, befästningar, trupp- och fordonsansamlingar.

AJSF 37 specialkonstruerades från början för att enbart användas till fotospaningsuppgifter. För att all erforderlig kamerautrustning skulle rymmas i planet tvangs man utesluta radaranläggningen, som annars finns i nosen på de övriga tre Viggen-versionerna.

– Där finns i stället sju kameror, säger löjtnant **André Caldenius** vid 1. kompaniet vid F 10 i Ängelholm och specialist på sensorsystemet i AJSF 37.

Viggens normalt koniska nosparti är på denna version kantig och målad i samma kamuflagefärger som planet i övrigt. På nosens undersida och sidor finns kamerorna placerade bakom glastäckta öppningar.

Kamerorna är anpassade för två oli-

ka typer av fotograferingsmetoder, från låg respektive hög höjd.

Fyra kameror används i låghöjdsalternativet. Två sitter på vardera sidan och är riktade snett nedåt. En kamera på undersidan är riktad rakt ner, den fjärde sitter längst fram i nosen och är riktad snett framåt.

André Caldenius:

– Kameromas placering gör att det är möjligt att på bild täcka in allt som kan ses från horisont till horisont.

Normalt sker låghöjdsfotografering i hög fart. Hastigheter runt 1000 km/h är inget ovanligt. Är flyghöjden då kanske så låg som 30 meter, ställs det stora krav på kamerasystemet för att få skarpa bilder. För att undvika suddiga bilder flyttas därför filmen mot flygriktningen samtidigt som exponeringen sker. Funktionen kallas för bildrörelsekompenisering, i dagligt tal kallat "birk".

Att flytta filmen samtidigt som den exponeras för att få en bra bild kan verka obegripligt. Förklaringen är att filmen, genom rörelsen, är över objektet till-

räckligt länge för att hinna exponeras.

Flygtekniker **Ronny Hagman** berättar mera om metoden:

– Hur fort filmen ska röra sig regleras genom datorsystemet. Här finns uppgifter och planets flyghöjd och fart. Kombinationen av dessa faktorer bestämmer hur fort filmen ska förflyttas under exponeringsögonblicket.

I nosen, närmast förarkabinen, döljer sig också två kameror avsedda för fotografering från hög höjd. Det är stora pjäser, teleobjektiven har 600 mm brännvidd, och de tar upp all plats på höjden i nosens innandöme.

Detta kamerasystem används också vid fotografering på långa avstånd. Något som kan vara en användbar metod om målet är starkt försvarat. Flygplanet kan då flyga an mot målet på låg höjd. Under fotograferingsmomentet rollas flygplanet så att de nedåtriktade kamerorna kan användas.

Mellan de båda huvudgrupperna av kameror sitter även en värmekamera. Den tillhör låghöjdsystemet. Fördelen med denna kamera är att den kan användas även i mörker.

– För att den ska fungera optimalt kyls kamerans detektor ner till minus 196 grader Celsius, berättar André Caldenius. Exponeringen sker genom en smal spaltöppning på nosens undersida.

Bilderna framkallas i ett mobilt fotolaboratorium som ställs upp i närheten av flygplanens bas. I labbet finns också teknisk utrustning som möjliggör att underrättelsepersonal snabbt kan utvärdera bilderna så fort de lämnat framkallningsmaskinen.

Har motmedel

Ett spaningsflygplan opererar ofta ensamt och kan tänkas sättas in mot starkt försvarade mål. Därför har AJSF 37 försetts med olika typer av motmedelsutrustning för egenskydd. Den fasta utrustningen utgörs av radarvarnings-system. Dess detektorer finns monterade i vingarna och bakom fenan. Systemet är av passiv typ, dvs det fångar upp radarsignaler som träffar planet och piloten varnas på akustisk väg, genom ljudsignaler i hjälmens hörlurar.

Motmedelsutrustning finns även i kapslar som kan hängas under ving-



Löjtnanterna André Caldenius och Ronny Hagman tjänstgör som flygtekniker vid 1. kompaniet vid F 10 i Ängelholm. Närmast i bild ses en motmedelskapsel benämnd U221A.

arna. På en av balkarna under högervingen finns plats för en kapsel benämnd U22/A.

– Den är integrerad med planets radarvarningssystem och har förmåga att fånga upp radarsignaler från exempelvis ett anfallande jaktflygplan eller luftvärn. Med hjälp av U22/A kan radarsignalen störas och därmed försvåra, och i bästa fall förhindra, attacken mot spaningsplanet, berättar André Caldenius.

Lastbalken närmast landningsstället under den vänstra vingen är anpassad för en motmedelskapsel kallad KB, vilken är laddad med remsor och facklor. De förstnämnda är plastremsor tunna som hårstrån och belagda med metall. Löjtnant Hagman:

– Principen för denna störningsmetod är att när remsorna sprids i luften kan inte radarn skilja på remsorna och flygplanet. Radarlåsning mot planet blir då försvårad.

– Facklorna används mot IR-robotar, vilka styr mot värmekällor som t ex motors varma utlopp. Principen är att när en värmesökande robot avfyras mot planet fälls facklorna från KB-kapseln. Då vilseleds robotens målsökare av facklornas intensiva hetta.

– En AJSF 37 som ska användas till ett skarpt fotospaningsuppdrag utrustas vanligen med en motmedelskapsel under vardera vingen samt två jaktrobotar, säger Ronny Hagman. För att förlänga planets aktionstid medförs också extra bränsle i en fällbar tank, som hängs mellan robotarna, mitt under flygkroppen.

AJSF 37 kan som nämnts beväpnas med jaktrobotar. Dessa är främst tänkta att användas till självförsvar, inte till att aktivt jaga fientligt flyg med. Den robot som används är av typen RB 74 Sidewinder, vilken är försedd med värmemålsökare.

Två divisioner

Fotospaningsversionen av Viggen betecknades ursprungligen SF 37 och har levererats i 28 exemplar. Av dessa har elva varit föremål för en omfattande modernisering. Planeten har utrustats med ett bättre datorsystem och har nu möjlighet att beväpnas med upp till sex jaktrobotar, mot tidigare endast två. Detta skedde för några år sedan i samband med det



Löjtnant André Caldenius vid en av kamerorna i spanings-Viggens nosparti. Kameran betecknas SKA 24. Dess filmmagasin rymmer en film som är 126 mm bred och hela 45 meter lång. Drygt 700 bilder ryms på filmen.

stora AJS-modifieringsprogrammet av den första generationens Viggen-plan. Därmed ändrades också typbeteckningen till att bli AJSF 37.

Idag förekommer AJSF 37 vid två flygflottiljer, nämligen F 10 i Ängelholm och F 21 i Luleå. De ingår där i så kallade AJS-divisioner, vilka flyger med en blandning av versionerna AJS 37, vilka är avsedda för attack och jaktuppdrag, samt AJSH 37 som dessutom är anpassad för radarspaning över hav.

AJS-divisionen vid F 10, Johan Röd, står inför ombeväpning till JAS 39

Gripen. Därför kommer flygverksamheten med Viggen att trappas ner under året. Efter sommaren blir det främst fotospaningsplanet som blir kvar vid divisionen.

Den första divisionen vid F 21, Urban Röd, blir också den sista att flyga med plan ur den äldre Viggen-generationen. Någon fotospaningskapacitet finns ännu inte i Gripen-systemet. Därför prioriteras nu fotospaning vid de båda divisionerna, i syfte att bibehålla kompetensen inom detta område. För den finns och kan göra en insats för freden – också utomlands. ■



Vad kan man inte använda en fallskärm till? Magnus Johansson är på väg ur sin håla, medan Pål Cromberger förfärdigar den ställning som ska täckas med duken - och med snö. I bakgrunden den söck av fallskärmsduk som ska ge gott om vatten att dricka. Problemet borde vara att nylonväv och eld inte är någon bra kombination.

Den förberedde överlever

Text & foto: SVEN-ÅKE HAGLUND

Två nödställda piloter på en garanterat iskall lappländsk myr en dag i februari, när solstrålarna inte värmer utan nöjer sig med att belysa det gnistrande landskapet vid Kalixälven.

En PFF-övning modell större under sensommaren i trakten av Karlsborg. Det finns en gemensam nämnare, men vilken?

Temat är överlevnad. Att klara sig som man står och går. Med minimal utrustning och med egen kunskap som det viktigaste vapnet.

Temperaturen på myren har de senaste nätterna varit nära 40 minusgrader. Kylan kommer liksom drivande från Kalixälven några hundra meter bort. Att Överlevnadsskolan valt just den här platsen är ingen tillfällighet. Lappesuando några mil från Svappaavaara, är lika vackert som bedövande kallt. Kort sagt, en naturupplevelse över det vanliga.

Röken stiger upp mellan de glesa träden här vid randen av myren. Trevande,

tätande, bolmande. Två män i flyg-
roverall ömsom kastar färskt granris och
snö på den pyrande elden. Ett konstigt
sätt att hålla en värmande brasa vid liv...

– Snarare handlar det om ett sätt att
kalla på hjälp, berättar överlevnadsin-
struktören, kapten **Per-Arne Kling-
ström** från F 10 i Ängelholm. De båda
nödstillda flygarna tror sig ha hört
räddningshelikoptern och visar nu sin
position.

Efter två nätter utomhus borde nog
löjtmant **Pål Cromberger**, F 16 Uppsala
och **Magnus Johansson**, F 17 Kallinge,
inte ha så mycket emot att bli räddade.
Men minerna ser inte alltför bistra ut när
de återvänder till sitt basläger när röken
tunnas ut och ingen helikopter kommit.

– Första natten låg vi under fallskär-
men. Då blev det litet si och så med
sönnen. Till andra natten hade vi hun-
nit göra en rejäl snögrotta. Kändes näs-
tan som en sova på lyxhotell...

Nja, när vi granskar grabbarnas ut-
rustning blir det något svårt att förstå
deras liknelse: tunna läderkängor, pi-
lotjacka, flygoverall. Ingen värmejacka,
inga vinterkängor, inget "någonting"
förutom en sovsäck...

– En pilot som hamnar på marken i
en flyktsituation har det betydligt säm-
re ställt än armésoldaten, säger Per-
Arne Klingström. Därför är den här



Lars Fält, internationellt känd överlevare i rollerna
som instruktör och författare.

utbildningen minst sagt livsnödvändig.
Ganska enkla åtgärder ökar mångdub-
belt chanserna till överlevnad.

Elda på fallskärmen

Gnistorna som Magnus Johansson får
fram med hjälp av kniv och ett eldstål
tänder eld på björkaävern. Försiktigt
bygger Magnus och Pål upp en eld. Först
av små pinnar, sedan grövre grenar.



Thomas Engström, pilot och överlevnadsinstruktör
vid F 21, håller ett vacuumpackat sovsäcksöver-
drag i handen. Mycket större behöver inte dunsov-
sacken bli och skulle mycket väl kunna rymmas i
en ryggsäck som följer med i kabinen.

– Under flykten måste de hålla sig tor-
ra för att inte frysa. De behöver ett
skydd för att kunna sova, en eld som
värmer och en hel del vatten. Att äta snö
är ingen bra lösning. Snön kyler, ger li-
tet vätska och risken för magont är stor.
De två öser snö på en bit fallskärmsduk.
Knyter ihop duken till en påse som de
hänger upp nära elden, mycket nära.
För nära?

– Principen är densamma som att
koka vatten i en PET-flaska, direkt i el-
den. Plasten smälter inte eftersom flas-
kan är full med vatten. Här blir
resultatet detsamma med snö mot ny-
londuken.

Ett och annat hål kan vi nog se på den
del av nylonduken som kommer i di-
rektkontakt med elden. Men, samtidigt,
rinner vattnet i en fin stråle från på-
sens botten. Gott, friskt vatten från
den lappländska snön.

Fem veckors överlevnad

Chef för den numera försvarsmakts-
gemensamma Överlevnadsskolan är
kapten **Lars Fält**. Ett huvudspår i sko-
lans verksamhet är att utbilda överlev-
nadsinstruktörer. Målet är att varje
förband, oavsett försvarsgren, ska ha en
egen instruktör.

Flygvapnet har idag sex utbildade in-
struktörer. **Thomas Engström** från

F 21 ingår i den, än så länge, alltför
exklusiva gruppen:

– Det är bara att konstatera att vi in-
ternationellt ligger ett bra långt steg ef-
ter. Varje pilot ska gå den här
tvåveckors kursen i överlevnad, utö-
ver den del som ligger i grundutbild-
ningen. Så långt är allt väl. Det är
utrustningen som det är fel på...

Thomas säger inget mer. Han över-
lämnar istället den lilla överlevnadsask
modell 1950-tal som ligger i Livbåt 18.
Inget eldstål, däremot tändstickor som
nästan fyller asken, Nickel-godis, sack-
etter, en jigg att fiska med, utan hul-
lingar...

Ryggsäck i kabinen?

Lars Fält, ruskar på huvudet:

– Flygarna skulle mycket väl kunna
ha en mindre ryggsäck med sig i planet.
Den kan innehålla regnställ, dunsov-
säck, sovsäcksöverdrag i gortex och
modern nödproviant för tre dagar.

När Lars Fält beskriver innehållet kan
man tro det är en stor ryggsäck. Alltför
stor för att få plats i kabinen...

– Inte alls, säger Thomas Engström
och håller fram ett vacuumpackat
sovsäcksöverdrag. Sovsacken blir inte
mycket större den!

Karlsborg PFF-bas

I höst hålls en stor PFF-övning i trakten
av Karlsborg under temat överlevnad
med underrubriken sök och räddning.
42 länder är inbjudna. Lars Fält:

– Allt utgår från en flyktsituation,
att kunna orientera, både med och utan
karta och kompass, att kunna se och
undgå minor, att klara sig på egen hand
i väntan på hjälp eller att själv kunna
ta sig fram till tryggheten. Kort sagt, en
påbyggnad av vårt MIFS:Ö, Människan
i flygsystemet, överlevnad.

En ny uppgift väntar på Per-Arne
Klingström. Inom ramen för Flyg-
medicincentrum kommer han att arbeta
med frågor runt MIFS:Ö, där
Nato-begreppet Combat Search And
Rescue (CSAR) ligger nära till hands.

Är vi alltför djärva om vi gissar att
PFF-övningen, tillsammans med den
pågående diskussionen om ett flygan-
de svenskt fredsbevarande deltagande i
Balkan-konflikten, kommer att skynda
på hans jobb? ■



Det finns en bred internationell erfarenhet hos flygvapnets personal vid Swedint. Här arbetar bl a Lars Hedlund, löjtnant Helen Lörnhag, major Jörgen Öberg, kapten Christer Nilsson, kapten Henrik Lindkvist, major Bertil Svensson och kapten Tommy Nordqvist.

Flygofficerare vid Swedint

Internationella insatser är en av de prioriterade uppgifterna för Försvarsmakten. De svenska officerare och soldater som tjänstgör över hela världen utbildas och leds av Försvarets internationella kommando, Swedint, utanför Södertälje. Här arbetar flera officerare från flygvapnet i en försvarsmakts-gemensam verksamhet – fler flygofficerare är välkomna!

Text: RICK FORSLING, Swedint

Foto: MALIN AHLANDER

Swedint en kall onsdagseftermiddag i mitten av februari. Kylan har förvandlat den nyfallna snön till iskristaller som knastrar under kängorna när personalen strömmar ut från personalsamlingen. Civilanställda blandas med officerare från hela Försvarsmakten. Av de cirka 130 personer som arbetar vid Swedint är nio office-

rare från flygvapnet. Här finns också ett flertal civilanställda med bakgrund i flygvapnet. Tillsammans har de en mycket bred erfarenhet från arbete med internationella fredsfrämjande insatser.

– Det är en kompetens som kommer att bli oerhört värdefull när flygvapnet får ökade uppgifter vid internationella insatser, säger major **Björn Nordlander**, som har F 7 i Sätenäs som hemmaförband.

Han arbetar vid planerings- och genomförandesektionen, J3. Staben vid Swedint är uppbyggd enligt Nato-modell. Under chefen Swedint, översten av första graden **Claes-Göran Hedén**, finns sektionerna Verksamhetsledning, J1 för personalfrågor, J2 med underrättelse- och informationsfunktion, J3 som står för planering och genomförande, J4 som sköter logistiken och J6 som arbetar med samband och ADB.

Vid Swedint finns också ett utbildningscentrum. Swedints verksamhet är lokaliserad till Almnäs utanför Södertälje och drivs i nära samverkan med Almnäsgruppen som ligger direkt under I1/Fo44. Här finns också Fortverket, en miloverkstad samt två enheter från Räddningsverket.

Inga kulturkrockar

Officerarna vid Swedint kommer från såväl armén som marinen och flygvapnet. Ett bra exempel på hur ett "joint förband" kan fungera, anser Björn Nordlander.

– Jag har inte märkt av några kulturkrockar. Tvärtom har organisationen kunnat dra nytta av erfarenheter från hela Försvarsmakten.

Efter åtta missioner och totalt 76 månader i utlandstjänst sitter han nu som deskofficer på J3. Varje deskofficer har ett sammanhållande ansvar för ett antal av de missioner som Sverige har ute i världen.

Sedan den första juli 1997 är Swedint ett internationellt kommando. Det innebär ett ökat ledningsansvar och krav på förmåga att leda förband ur samtliga försvarsgrenar vid internationella insatser. Ansvaret sträcker sig från förberedelserna inför en mission till uppföljning och utveckling efter avslutad uppdrag. Hela organisationen är anpassad för att med kort varsel kunna genomföra internationella uppdrag.

Efter två missioner på Balkan tjänstgör nu Helen Lörrhag (F 21 Luleå) vid Swedint. Officerarna får ett förordnande under två år.



Som deskofficer ansvarar major Björn Nordlander (F 7 Sätenäs) för BA 11, BA 13 samt Doboje och Pécs.

Den senaste och snabbaste verktyget i kampen för fred är **Swerap**, Swedish Rapid Reaction Unit. Det är en snabbinsatsstyrka som ska kunna sättas in med rekognoserings- och förtrupp inom 15 dagar och där huvudstyrkan ska kunna lämna Sverige inom 30 dagar.

Alla världsdelar

På kaserngården vid Almnäs blandas soldater på väg till tjänstgöring inom FN och Nato i Bosnien eller Makedonien med observatörer, monitorer och civilpolisier som ska ut till alla delar av världen. Från alla världsdelar kommer också officerare och polisier till Almnäs för att genomgå kurser och utbildningar för FN-uppdrag eller inom ramen för Partnerskap för fred, PFF. I matsalen blandas svenska med ryska, engelska, franska och många andra språk. Antalet olika uniformer som passerar in och ut ur byggnader och lektionssalar verkar ibland oändligt. Här knyts kontakter och skapas vänskapsband över alla nationsgränser.

Det internationella intresset för kurserna vid Swedint växer lavinartat. Intresset noterade ett topprekord på 49

deltagare från totalt 18 länder vid en internationell stabskurs för några månader sedan. Som Försvarsmaktens kompetenscentrum för internationella fredsfrämjande insatser ger Swedint också stöd till Flygvapencentrum när det gäller att utveckla förmågan för sådana insatser.

Flygvapnets betydelse ökar

Löjtnant **Helen Lörrhag** från F 21 i Luleå är också en av de officerare från flygvapnet som har ett förordnande vid Swedint. Hon tjänstgör som chef för sambandsdetaljen och har två missioner på Balkan bakom sig.

– Flygvapnet kommer att få en ökad betydelse vid internationella insatser. Därför är det viktigt att ta till vara på alla de erfarenheter som finns samlade här, säger hon.

Ett förordnande vid det internationella kommandon sträcker sig över två år. Helen Lörrhag anser att arbetet med personal från hela Försvarsmakten och med bred internationell erfarenhet ger bättre möjlighet att få en helhetsbild av verksamheten.

– Dessutom är arbetet roligt eftersom vi hela tiden arbetar operativt. Det som planeras ska genomföras omgående. Det är en omväxling från att jobba med planering för krigsorganisationen, som har en mycket längre framförhållning, säger hon.

Fakta om Swedint

Swedints uppgift är att:

- Rekrytera, utrusta, utbilda och understödja svensk personal för tjänstgöring i fredsbevarande och humanitära operationer inom uppdrag för FN, VEU/EU och OSSE.
- Leda svensk personal och svenska enheter i utlandstjänst vad avser nationella angelägenheter.
- Organisera, utbilda och utrusta snabbinsatsstyrkan SWERAP, Swedish Rapid Reaction Unit.
- Samordna det svenska bidraget till nordiska PSO-insatser, Peace Support Operation.
- Planera och förbereda deltagande och träning inför olika typer av PFF-aktiviteter.

Kunskapslyft för österrikare

Nu flyger de Viggen



Personal från Österrikes flygvapen ska utbildas på Jaktviggen-systemet. Landet har inte köpt några Viggen, men väl utbildning i ett modernt stridsflygssystem. Syftet är att höja personalens kompetens inför en framtida anskaffning av en ny stridsflygplantyp.

Det österrikiska flygvapnet planerar att ersätta sina nu drygt 30 år gamla Draken-plan. Vilken flygplanstyp som kommer att anskaffas är inte bestämt, men bland alternativen finns Gripen. I avvaktan på typvalet väljer österrikarna att använda tiden till att förbättra en del av personalens kompetens. Därför anländer nu under våren ett antal piloter och flygstridsledare till Sverige för att i flygvapnets regi utbildas inom Jaktviggen-systemet.

Sett i ett vidare tidsperspektiv kan detta samarbete ses som en naturlig fortsättning av ett mångårigt samarbete mellan de två länderna. Österrike köpte redan under 1960-talet J 29 Tunnan från Sverige. Cirka tio år senare anskaffades Saab 105 (SK 60) och under mitten av 80-talet följde Draken.

Det sistnämnda medförde ett omfattande

samarbete på utbildningssidan av både piloter och markpersonal. I grunden låg ett samarbetsavtal mellan Försvarets Materielverk och Bundesministerium Für Landesverteidigung (BMLV). Inom ramen för det gällande utbildningsavtalet gjordes i slutet av förra året en principöverenskommelse beträffande den nu aktuella utbildningen. Den består av ett kvalificerat program och kommer att pågå till hösten år 2000.

Vid F21 i Luleå

På pilotsidan rör det sig om cirka tio personer som kommer att flyga in sig på JA 37 vid F 21 i Luleå. Utbildningen kommer att genomföras i två omgångar, med fem elever i varje. Den första gruppen anlände till Sverige i mars. Nästa kurs genomförs nästa år.

Under en sexmånadersperiod kom-

mer piloterna att flyga cirka 100 timmar. Utbildningsspråket är engelska.

I Jaktviggen kommer eleverna att möta ett system med betydligt större kapacitet än de är vana vid från Draken. Förutom rena prestandaskillnader i flygplanet, kommer de exempelvis att få utbildning i användning av radarstyrda jaktrobotar. Detta är helt nytt för dem. Österrikes Draken-version har endast jaktrobotar med värmemålsökare (IR). Användningen av Viggens digitala taktiska kommunikationssystem är ett annat exempel som höjer elevernas kunskaper i modern luftkrigföring.

Flygstridsledare

Eftersom all flygning kommer att genomföras i Sverige sker ingen utbildning av österrikiska tekniker på JA 37. Men för att öka kompetensen även



Kapten Mats Nilsson och överstelöjtnant Jürgen Niesner vid F 20 i Uppsala blir ansvariga för utbildningen av flygstridsledare från Österrike.

Text & foto: PETER LIANDER

hos stridsledningpersonalen, kommer åtta flygstridsledare att vidareutbildas i det svenska stridsledningssystemet. Detta kommer att ske vid Stridslednings- och luftbevakningsskolan (STRILS) i Uppsala. Dess chef är överstelöjtnant **Jürgen Niesner**:

– Österrikarna skall utbildas i två omgångar med fyra elever i varje. Den första i år och den andra under nästa år.

Jürgen Niesner, som är tysktalande, ska ansvara för starten av årets kurs och ser fram emot uppgiften med glädje.

– Jag har tidigare varit med om att utbilda deras flygstridsledare på Draken-systemet redan från början. De har fortlöpande blivit allt skickligare och håller idag hög klass inom sitt system, berättar Jürgen Niesner.

– Till vardags stridsleder de faktiskt

numera på engelska. I det avseendet har de kommit längre än oss svenskar. Men vi är på väg dit också och österrikarna kommer att genomföra all utbildning här med engelska som huvudspråk.

Två skeden

Flygstridsledarnas kurs är uppdelad på två skeden.

– På STRILS i Uppsala kommer eleverna först att tränas i vår moderna och nyutvecklade simulatoranläggning. Den vi till vardags kallar "TAST". Den är specialanpassad för just Jaktviggen och är ett bra utbildningshjälpmedel. Detta skede beräknas ta fyra veckor, sedan återvänder de hem.

– Efter sommaren kommer de sedan tillbaka, men då till F 21. Kursen fortsätter där med tjänstgöring i en trans-

portabel radargruppcentral (rrgc/T). Eleverna kommer då att stridsleda sina egna Viggen-piloter under deras övningspass.

– Flygstridsledarna har tidigare bara erfarenhet av att leda in Draken-plan mot målen genom talkommunikation. En uppgift nog så krävande, men i Jaktviggen-systemet är det också möjligt att sända styrdata digitalt från marken. Detta är helt nytt för österrikarna, säger Jürgen Niesner.

– Det svenska flygvapnet har bra utrustning och duktig personal inom flygstridsledningsområdet. Jag är övertygad om att de österrikiska eleverna kommer att få en bra utbildning, som ger en bra grund inför framtiden, sammanfattar Jürgen Niesner sina tankar om den kommande uppgiften. ■

Försvarmaktens väg mot framtiden

Snabb process för att klara extrema besparingskrav



Försvarsminister Björn von Sydow (S).

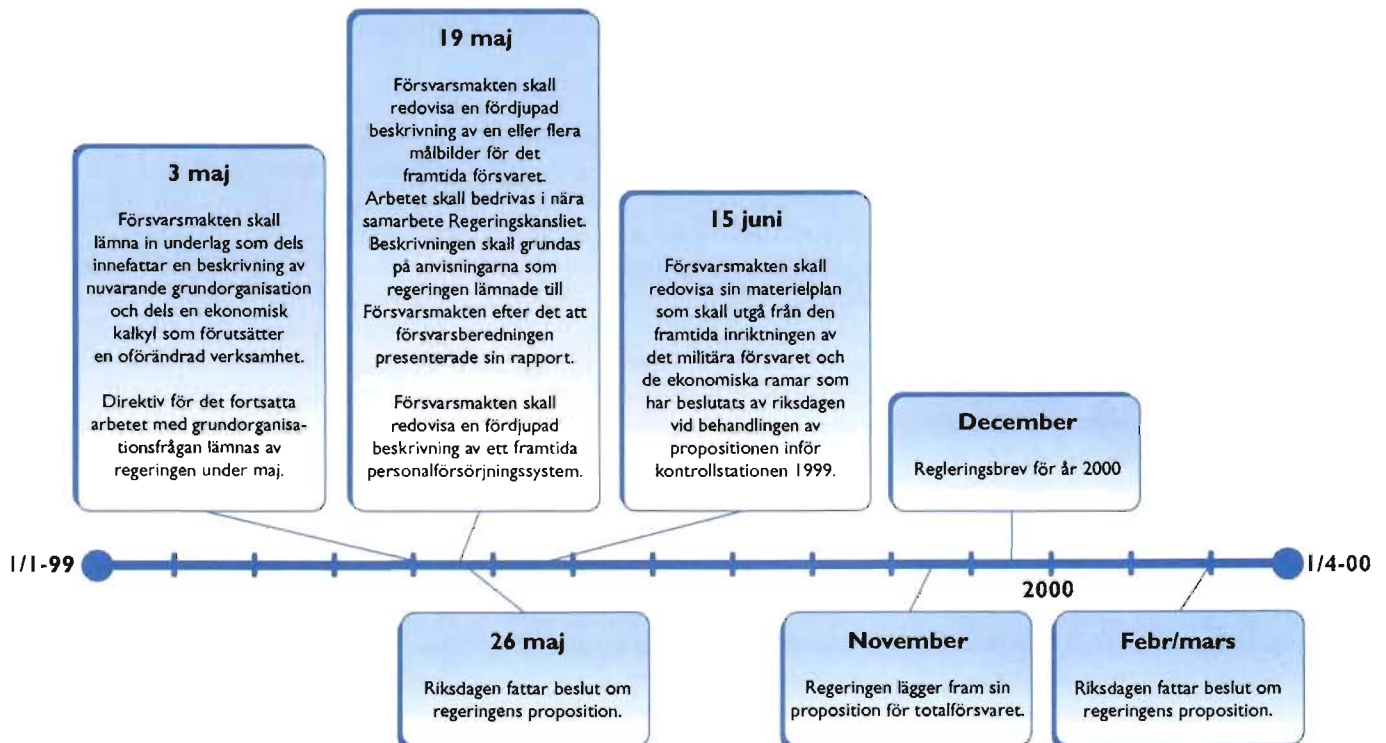
Hårda ekonomiska besparingskrav och en ny inriktning av Försvarmakten kräver stora och svåra beslut redan under 1999.

Den 19 maj ska Försvarmakten lämna underlag med strukturer och en eller flera målbilder till regeringen.

Försvarmakten står nu inför den största förändringen i modern tid. Till grund för ominriktningsarbetet ligger flera olika faktorer. Det säkerhetspolitiska området har präglats av stora och snabba förändringar. Ett förhållande som dessutom ständigt är aktuellt. Sveriges säkerhetspolitiska vilja och ambition spelar in, liksom teknikutvecklingen och inte minst Försvarmaktens ekonomi.

Den 12 oktober 1998 presenterade Försvarmakten ett underlag inför den säkerhetspolitiska kontrollstationen 1999. Underlaget byggde på de ekonomiska ramar och planeringsförutsättningar som riksdag och regering tidigare beslutat om. Dagen efter kom rege-

Text: PETER LIANDER



ringens budgetproposition, vilken som bekant innebar nya och ändrade planeringsförutsättningar för Försvarsmakten.

Detta gjorde att förslaget om Försvarsmaktens struktur med sikte på "målbild 2010" omintetgjordes. Dessutom krävdes det ytterligare besparingar under åren 1999, 2000 och 2001 på totalt cirka 9,3 miljarder kronor.

Behovet av en ny inriktning av Försvarsmakten kvarstår dock, liksom målbilden 2010.

Eftersom besparingskraven är extremt tuffa krävs det att Försvarsmakten snabbt vidtar åtgärder för att kunna klara de ekonomiska kraven. Arbetet med att ta fram de omfattande beslutsunderlag som ska ligga till grund för ett kommande riksdagsbeslut präglas av ett högt tempo. När de olika skedena i planeringsarbetet ska vara klara framgår i detalj av tidslinjalerna härintill.

Försvarsberedningens betänkande som blev klart i februari ligger till grund för den proposition som regeringen lämnade den 8 mars. Den propositionen kommer riksdagen att fatta beslut om i maj. Det är det första tillfället då riksdagen kan besluta om en ändrad inriktning av försvaret.

Med riksdagsbeslutet som grund ska sedan Försvarsmakten, den 15 juni, redovisa en reviderad materielplan.

Men dessförinnan finns andra viktiga brytdatum där Försvarsmakten måste agera. Den 3 maj ska Försvarsmakten till regeringen överlämna ett underlag som beskriver den nuvarande grundorganisationen. Med detta som grund kommer regeringen senare att lämna direktiv för det fortsatta arbetet om den framtida grundorganisationen.

Den 19 maj ska Försvarsmakten till regeringen redovisa en eller flera målbilder för det framtida försvarets utformning.

Samma dag kommer Försvarsmaktens personal att få ta del av förslagen genom en specialproducerad, intern, TV-sändning. Överbefälhavaren Owe Wiktorin kommer då personligen att presentera Försvarsmaktens underlag.

Riksdagsbeslut

Riksdagsbeslut om inriktningen av försvaret för åren 1999-2001 tas den 26 maj.

Därefter startar det omfattande arbetet med att avgöra vilka faktiska konsekvenser beslutet får för Försvars-



Överbefälhavare Owe Wiktorin leder arbetet med ominriktningen av Försvarsmakten.

Foto: Christer Jansson.

maktens framtida organisation. I denna process föreslås bland annat vilka förband etc som kommer att tvingas läggas ner.

Detta underlag ligger sedan till grund för en proposition som regeringen skall presentera den 15 november. Riksdagsbeslut i ärendet kommer att tas någon gång under början av år 2000. ■

Projektgrupper i Högkvarteret tar fram underlagen

I Högkvarteret arbetar sju projektgrupper med att ta fram underlag inför den 3 maj, 19 maj och 15 juni (se tidslinjalerna). De olika grupperna svarar för olika områden enligt följande indelning:

- Perspektivplan
- Målbilder och strukturer för Försvarsmaktens utveckling
- Ledningsöversyn
- Försvarsmaktens materielplan
- Personalförsörjningssystem för yrkesofficerare och civila
- Personalförsörjnings- och utbildningssystem för värnpliktiga
- Grundorganisationsutveckling

Arbetet inriktas av en styrgrupp som leds av överbefälhavaren Owe Wiktorin. I styrgruppen ingår även ställföreträdande ÖB Frank Rosenius och ledningscheferna. Arbetet med att ta fram underlagen leds av chefen för planeringsstaben med stöd av en koordineringsgrupp bestående av projektledare från de sju projektgrupperna.

I alla arbetsgrupper finns personal från flygvapnets förband. Dessa personer företräder inte sin egen organisation utan företräder en specifik kompetens som erfordras i utredningsarbetet. ■

Boken

”Vingade vapen

– se'n var Sven Hammar såld

Sven Hammar blev den siste chefen för Flygvapnets krigshögskola i Uppsala - men först på jobbet som informationschef för Flygvapen-centrum.

Text & foto: SVEN-ÅKE HAGLUND, HKV Info

Av flygvapnets officerare är det få som inte känner Sven Hammar. Enbart under tiden som chef för Flygvapnets Krigshögskola hann Sven "avverka" 1 500 elever, och dessförinnan - som lärare på MHS - ytterligare några hundratals.



Överstelöjtnant Sven Hammar är flygvapnets nye informationschef. Tidigare har han varit skolchef vid F 20 i Uppsala. Dess byggnad, som ses i bakgrunden, byggs nu om för att i framtiden inrymma Flygvapen-centrum.

Idag går Sven Hammar, vid 54 års ålder, bokstavligen talat mot en ny karriär. Han tömmer sitt ljusa hörnrum i

F 20:s huvudbyggnad och promenerar över gräsmattan till den barackkonstruktion som tills vidare utgör Flygvapen-centrums högkvarter.

Jobbet? Jo, som informationschef.

– Jag blev uppriktigt glad över erbjudandet. Information är en av de få uppgifter jag inte sysslat med, åtminstone inte yrkesmässigt.

Bästa komplimangen

”Alla”, som i sin yrkesroll har mött Sven Hammar, har något att berätta om denne, nästan ständigt leende man med sitt välvärdade yttre.

Ryktet säger att han alltid har tid över för en arbetskamrat, att han som chef för FKHS inte missade många tillfällen att prata ut och ge stöd till den elev som för tillfället hade det tungt. Åtskilliga uppmuntrande klappar på axeln hörde till bilden.

Sven Hammar förklarar sin människosyn:

– Att människan är vår viktigaste resurs får inte bara bli tomma ord. Vi är så beroende av varandra, både som enskilda individer och i vårt jobb. Att ta hänsyn till dem omkring dig, är ett måste, en självklarhet, för att vardagen ska fungera.

Skulle bli jurist

Sven Hammar har snabba svar på allt som rör flygvapnet, jobbet... Däremot blir det litet svårare när han ska berätta om sig själv. Var det verkligen självklart att bli flygvapenofficer?

– Ärligt talat, på gymnasiet siktade jag mot en juristkarriär, men min flickväns pappa gav mig en bok som fick in mig på ett annat spår. Pappan var flygläka-

ren Stig Holmgren och boken hette ”Vingade vapen”. Se'n var jag såld.

Tanken att bli officer kunde nog ändå inte vara så långt borta. Svens pappa var lärare, arméofficer, på Karlberg. En del av Svens ungdomsår kom dessutom att präglas av livet i garnisonsstaden Eksjö.

Efter studentexamen följde aspirantsskolan på Hägernäs, gamla F 2. Redan tidigt hade Sven bestämt sig för att satsa på Stril-systemet.

Stanna på marken

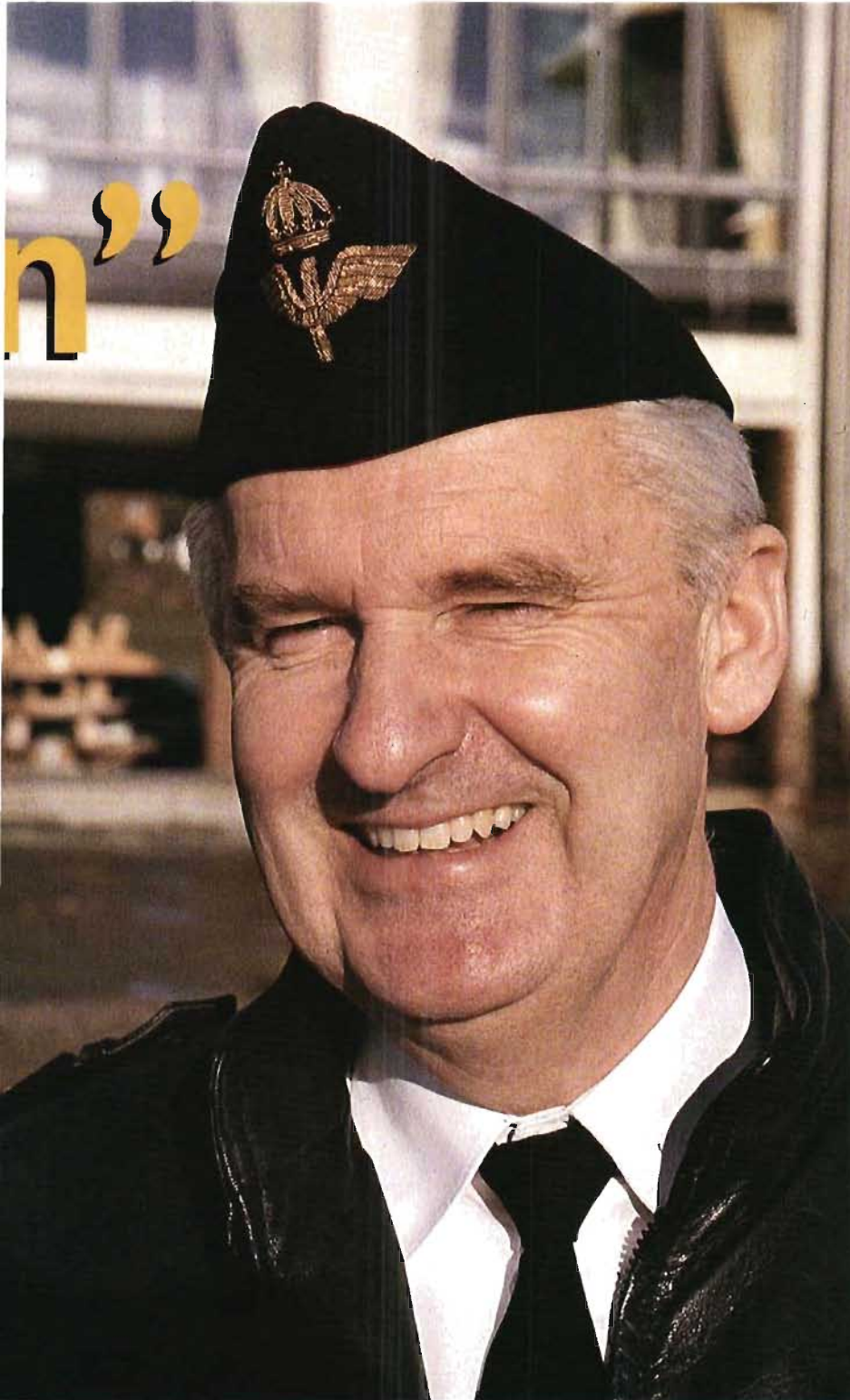
– Jag sökte aldrig som pilot. Hågen låg mer till tekniken som gjorde enorma framsteg också på den tiden. Jag fick tidigt jobba med STRIL 60-systemet som fortfarande var under uppbyggnad.

– Som fänrik på Barkarby blev det RB 68-systemet som tog över intresset. Jag var med och sköt den första skarpa roboten i Vidsele. Så 'nt glömmet man inte.

1973 väntade allmänna kursen på MHS, som gav kaptenskompetens, innan Flygstaben och Bas 90-systemet väntade. Tio år senare, som 39-åring, åter i lektionssalen: MHS, högre kurs. Även här måste han ha gjort bra ifrån sig. MHS behöll honom som lärare och kurschef i fem år, innan Sven 1993 flyttade till Uppsala för att bli den siste på FKHS:s chefsstol.

Ordet tradition

Vid FlygvapenNytts besök i mitten av februari var F 20:s huvudbyggnad näst intill tom. Inte "kusligt" tom. Bara tom. Också för den som aldrig förr satt sin fot där hörs fortfarande stegen i den vackra förbindelsegången. Den med kartan över 30 års flygande besöksverksamhet



ut i Europa och alla chefsporträtten, rösterna i den stora, vackra samlingssalen med rosa väggar och valmat tak.

Tradition, heter det visst.

– Vet du, jag är uppriktigt glad över att huset får ett nytt liv som Flygvapenscentrums högborg. Vi har börjat planera för återinvigningen den 15 december.

Sven Hammars engagemang går inte att ta miste på. Både för byggnaden, och

allt som lever kvar i den, och för själva ordet tradition.

Bort från overallen

– Det fanns en tid, inte så förbaskat avlägsen, när allt som bara hade den minsta anknytning till tradition skulle bort. Svens entusiasm går upp i nya högar:

– Vet du, att flygvapenmärket till och med skulle bort från träningsoverallen? Försvarsmakten skulle det vara över hela

linjen. Men vem vill bli försvarsmakts-officer? Antingen väljer du väl att bli armé-, marin- eller flygvapenofficer... Inte något allmänt utslått!

Helt klart en fråga, bland många, som engagerat - och engagerar - Sven Hammar. Att en del av officersutbildningen ändå måste vara försvarsmaktsgemensam understryker också FKHS:s "gamle rektor":

– Självklart sammanslagen utbildning till gemensamma ledningar och staber, men då har vi passerat kaptensnivån.

Personlig förolämpning?

Att rekrytera till flygvapnets många yrken har nog aldrig varit speciellt svårt, men nu, plötsligt, går det tungt.

Den situationen tycks överstelöjtnant Hammar närmast ta som en personlig förolämpning:

– Ibland undrar jag vad för slags självplågeri vi svenskar ägnar sig åt. Sverige, lilla Sverige, har med egen kompetens, egna erfarenheter, lyckats ta fram ett fjärde generationens jetflygplan ... ändå kan vi inte enas om att det är ett enastående gott betyg för svensk kunskande, för svensk industri, ja, ytterst för hela vårt skolsystem!

Vi lämnar ämnet. Informationschefen drar ut ett brevfack, märkt FAQ, för att bevisa att ungdomarnas intresse för flygvapnet inte helt har svalnat.

FAQ? Jo, Frequently Asked Questions, vanligen förekommande frågor.

– Idén har vi lånat från den brittiska uppvisningsgruppen Red Arrows, som har byggt upp ett nät av standardsvart runt sin verksamhet för att överhuvudtaget hinna svara på frågorna från sina fans.

Team Flygvapnet

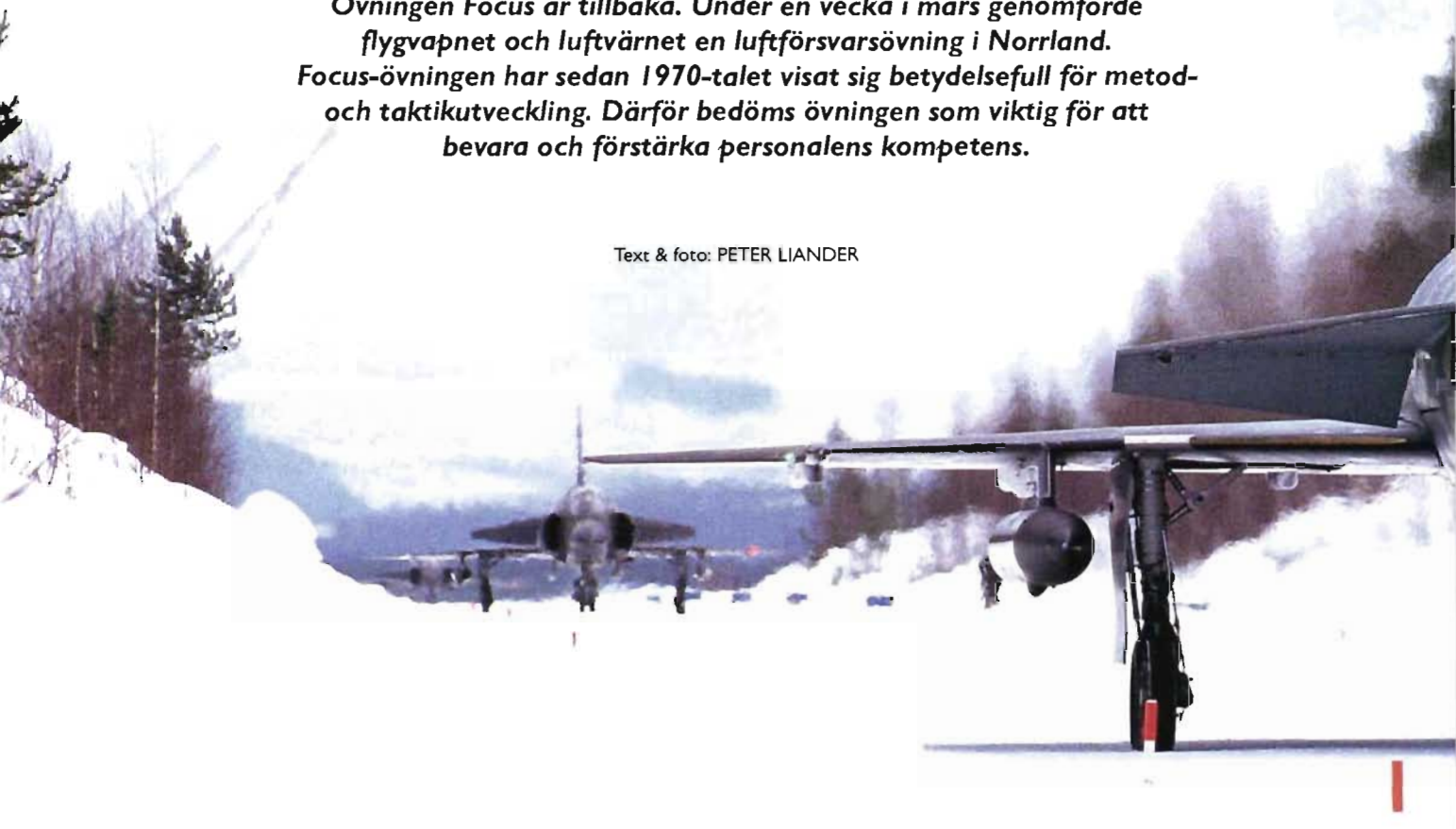
Innan intervjun är slut tar Sven Hammar chansen att marknadsföra info-satsningen "Team Flygvapnet", som berättar vad flygvapenledningen anser måste göras för att hålla verksamheten igång, med bibehållen kvalitet, både på kort sikt, sex månader, och år framåt.

– Grundtanken bakom "Team Flygvapnet" är att ingen är bättre skickad att skapa framtidens flygvapen än vi som utgör flygvapnet, säger han. Vi ska ta initiativ och rusa in i framtiden för att skapa ett modernt och effektivt flygvapen. ■

Focusövningen tillbaka

Övningen Focus är tillbaka. Under en vecka i mars genomförde flygvapnet och luftvärnet en luftförsvarsövning i Norrland. Focus-övningen har sedan 1970-talet visat sig betydelsefull för metod- och taktikutveckling. Därför bedöms övningen som viktig för att bevara och förstärka personalens kompetens.

Text & foto: PETER LIANDER



Flygförband som ingick i den tidigare 1. Flygeskadern, E 1, deltog under en längre tidsperiod i en årlig övning kallad Focus. När E 1 lades ner för några år sedan upphörde även Focus, den sista genomfördes 1994.

Men nu har övningen Focus återupptått. Det skedde under en vecka i mars och platsen var övre Norrland.

I år deltog ett fyrtiotal flygplan i övningen, samt helikoptrar ur två heli-

kopterkompanier från 1. Helikopterbataljonen i Boden.

Samövning med luftvärnet

Focus-övningarna har alltid bedrivits i samarbete med luftvärnet, så även i år. Luftvärnet deltog denna gång med 700 man, varav drygt 500 värnpliktiga. Personalen kom från fyra olika förband, varav tre från södra Sverige.

Övre Norrland erbjuder nära nog ide-

aliska förhållanden för en flygövning som Focus. Det finns gott om lufrum och stora obebyggda områden medger lågflygning. Flygningen kan därför genomföras på ett taktiskt riktigt sätt under ett helt flygpass, vilket ger ett stort övningsutbyte. Det finns dessutom möjlighet att avlysa stora områden för övrig flygverksamhet. Därmed kan telestörningsutrustning användas, utan menlig inverkan på den civila luftfarten.



Övningsområdet var stort, 180 000 kvadratmeter.

– Det sträcker sig ungefär från Vidsel upp till trakten av Gällivare och begränsas i väster av fjällkedjan, berättar major Christian Christensen och chef för divisionen "Johan Röd" från F 10 i Ängelholm.

Divisionen var under Focus 99 baserad på Vidsel-basen med sina AJS 37 Viggén. FlygvapenNytt gjorde ett kort

besök hos Johan Röd när ungefär halva övningen hade genomförts. I ett stort rum arbetade piloter, störsystemoperatörer och underrättelsepersonal med att förbereda en kommande flygning.

Flyg 16 timmar per dygn

Christian Christensen berättar att divisionen under övningen genomförde spanings- och attackuppdrag mot flygbasen utanför Jokkmokk.

– I övningen representerar den en fientlig flygbas som är i ett uppbyggnadsskede. I spelet ingår att den försvaras av luftvärn och att flygverksamhet bedrivs där i begränsad omfattning.

– Varje pass genomförs som ett så kallat gruppföretag. De innebär att fyra AJS 37 samverkar i en insats mot målet. De assisteras av två störflygplan J 32E Lansén, från FMV, som hjälper till att störa luftvärnet.



En laserreflektorpod monteras på en Viggen. Reflektorerna användes för att luftvärnet skulle kunna utvärdera sina "träff"-resultat.

– Två av planen övar bombkapselanfall mot målet, medan de två resterande gör en spaningsinsats, avslöjar Christian om det kommande flygpasset.

– I övningens senare del kommer vi att samverka med jaktflyg, som kommer att ge oss skydd mot fientligt jaktflyg, fortsätter divisionschefen.

Flygövningarna genomfördes från klockan åtta på morgonen till klockan 22 på kvällen. De olika förbanden tilldelades egna så kallade blocktider i övningsområdet, vilket innebar att de

En AJS 37 Viggen klargörs med en motmedelskapsel U221A. Under övningen Focus 99 användes telekrigsutrustning i stor omfattning.



kunde operera utan att behöva ta hänsyn till andra flygaktiviteter.

Snabb utvärdering

Vid divisionen fanns också två samverkansofficerare från luftvärnet. De hade kontakt med sina kollegor som försvarade Jokkmokks-basen och kunde rapportera till piloterna om hur respektive anfall hade förlöpt. Normalt hade piloterna cirka en timme efter landningen en preliminär rapport om hur det hade gått. Detta gjorde att man tvingades anpassa taktiken, med de tidigare erfarenheterna som grund, inför nästa insats.

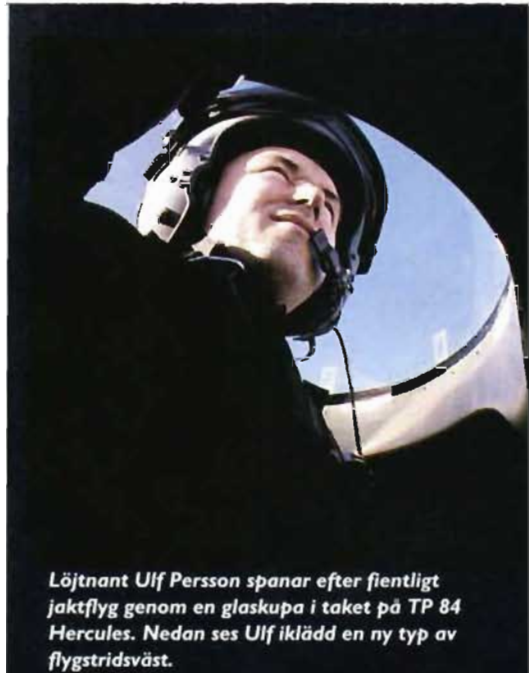
Under tidigare Focus-övningar har utvärderingen gått betydligt långsammare.

Den nu relativt snabba återmatningen av information om utfallet gjorde övningen mera realistisk och upplevdes som värdefullt av de berörda.

Jaktflyg

För jaktflygets del var det framför allt tre uppgifter som skulle övas. Eskort och skydd av attack- och spaningsflyg har redan nämnts. Likaså övades planering och genomförande av samordnade insatser tillsammans med transportflyg och telekrigsförband.

Jaktversionen av Viggen har utvecklats för att kunna beväpnas med den nya



Löjtnant Ulf Persson spanar efter fientligt jaktflyg genom en glaskupa i taket på TP 84 Hercules. Nedan ses Ulf iklädd en ny typ av flygstridsväst.



DELTAGARE I FOCUS 99

Flygförband

F 7 Såtenäs	TP 84 Hercules
F 10 Ängelholm	AJS 37 Viggen SK 60
F 17 Ronneby	JA 37 Viggen
F 21 Luleå	AJS 37 + JA 37 Viggen
I. Hkpbat Boden	HKP 9A

Luftvärnsförband

Lv 2 Visby
Lv 3 Norrtälje
Lv 6 i Halmstad
Lv 7 Boden



Tillämpningen av motmedelssystemet i TP 84 Hercules var ett viktigt inslag i Focus 99. Här prepareras systemet inför en övningsflygning.



roboten Rb 99 AMRAAM, vilken ingår i huvudbeväpningen av JAS 39 Gripen. Övningen gav tillfälle att arbeta vidare med utvecklingen av det taktiska uppträdandet med AMRAAM-beväpningen. Detta berörde även de markbaserade stridsledningsförbanden.

Hercules fällde facklor

Transportflygenheten vid F 7 i Såtenäs deltog i övningen med två TP 84 Hercules, som var baserade på F 21 i Luleå. I övningens inledande skede, För-Focus, transporterade de upp en del av luftvärnsförbanden från södra Sverige till Jokkmokk. Därefter övades bland annat taktisk flygning mot luftvärnsskyddade områden samt samordnade uppdrag tillsammans med störflygplan.

Besättningarna tränades också i hanteringen av motmedelssystemen ombord. I samband med detta fälldes facklor, som används till att avleda robotar med värmemålsökare, över skjutområdet nordväst om Vidsel.

Viktig övning

Under senare år har övningar av den här storleken inte kunnat genomföras i flygvapnet. Men det är en allmän uppfattning att större övningar är nödvändiga för att kunna bibehålla personalens kompetens.

Major Christian Christensen framhåller att en övning som Focus är viktig:

– Under en sådan här övning kan man pröva och utveckla sin taktik. Det ges möjligheter till att praktisera och verifiera funktionen hos olika system. Här visas också betydelsen av motmedelssystem.

För luftvärnshåll anser man också att Focus-övningen är betydelsefull. Överstelöjtnant Ulf Persson är chef för luftvärnets stridsskola i Norrtälje:

– Vi fick chansen att öva på ett sätt som vi inte gjort på länge. Övningen har ett bra upplägg och genomfördes i ett lämpligt område. Teknikutvecklingen gör också att det finns bättre förutsättningar för samordning och ledning av insatserna.



Major Christian Christensen är chef för Viggen-divisionen vid F 10 i Ängelholm.

– Det är också oerhört viktigt för att kunna samöva med och mot kvalificerat stridsflyg, kommenterade Ulf Persson i samband med ett besök av flygvapnets generalinspektör, generalmajor Jan Jonsson.

Även Jan Jonsson, som också var övningsledare, var mycket nöjd med att Focus 99 kunde genomföras.

– Focus kommer i framtiden att vara ett årligt inslag i övningsverksamheten, sade han i samband med en presskonferens på Jokkmokks-basen. ■



Generalmajor Jan Jonsson, flygvapnets generalinspektör, var övningsledare under Focus 99. Här i samtal med major Göran Hagman, chef för I. Flygunderhållskompaniet vid F 10 i Ängelholm.

Draken pensionerad

Draken var under många år den starkaste länken i Sveriges luftförsvär. Nu är det slutfluket, efter 39 års flygvapentjänst. Den sista flygningen genomfördes strax före årskiftet. Därmed avslutades en viktig epok i flygvapnets historia.

Text: PETER LIANDER

Draken skulle enligt planerna ha flugits vid F 10 i Ängelholm fram till våren detta år. Utökade ekonomiska besparingskrav ändrade dock förutsättningarna och därför tog denna 39-åriga epok slut redan i december förra året. Tiden mellan beslut och verkställan blev kort och därmed blev det ingen stor tack- och avskedsföreställning.

I stället blev det en avskedsflygning runt Skåne den 8 december. Chefen för "Johan Blå"-divisionen vid F 10, major **Per Amelin**, ledde en formation bestående av sju flygplan.

Dagen till ära hade divisionen passat på att måla ett av planen helt i divisionsfärgen blå. Översidan pryddes av divisionsemblemet, en skräckinjagande dödskalle. Ett emblem med anor sedan 1950-talet.

Incidentberedskap

Med J 35 Draken fick flygvapnet under 1960-talet tillgång till ett modernt flygplan. Draken utgjorde länge den starkaste länken i det svenska luftförsvaret. Under många år var den ett vik-

tigt inslag inom den ständiga incidentberedskapen. Antalet starter ur ett beredskapsläge kan räknas i tusental.

Draken konstruerades ursprungligen som en "interceptor", d v s ett flygplan som snabbt skulle kunna nå mål på höga höjder, avfyra jaktrobotar och sedan återvända till basen. Därför krävdes bra fart- och stigprestanda.

Den första flygningen med Draken genomfördes den 25 oktober 1955. Överljuds fart uppnåddes året därpå och Draken blev år 1960 det första svenskbyggda plan som uppnådde dubbel ljudfart, Mach 2 (2 100 km/h).

Till förbanden

Draken levererades till F 13 i Norrköping 1960 och har därefter flugits vid ytterligare tio flygflottiljer. Efter att ha utgjort huvuddelen av det svenska luftförsvaret fram till mitten av 1980-talet ersattes J 35 av olika Viggen-versioner.

Utvecklingen av Draken ledde till totalt tolv olika versioner, varav sju använts av det svenska flygvapnet.

F 13 utrustades med modernare versioner vartefter dessa lämnade produk-

tionslinjen hos Saab i Linköping. A-versionen av Draken överfördes sedermera till F 16 i Uppsala. Vid sidan av rollen inom jaktflyget kom denna version i stor omfattning att användas vid inflygning av nya piloter.

F 16 svarade för typinflygningen på Draken fram till 1985, varför även den tvåsittiga skolversionen SK 35C fanns vid flottiljen. Ett mindre antal "Cesar" överfördes därefter till F 10. De togs ur tjänst 1997.

J 35B hade i jämförelse med J 35A





Major Per Amelin, en av flygvapnets mest erfarna Drakenpiloter, inför den sista Drakenflygningen.

Foto: Niklas Lindberg

ett vidareutvecklat vapensystem, men denna version blev något av en parentes och togs ur drift redan i början av 1970-talet.

Bättre radar

J 35D såg dagens ljus 1963. Den hade ett bättre radarsystem och denna version hade försetts med en starkare motor. I likhet med föregångarna utgjordes beväpningen av två 30 mm automatkanoner och IR-roboten Rb 24 Sidewinder. ▶▶▶



Den sista landningen med J 35 Draken, F 10 Ängelholm den 8 december 1998.

Foto: Michael Lundqvist



Inledningsvis flögs J 35D vid F 13 och F 3 i Linköping liksom vid F 10. Dessa flottiljer lämnade senare över planen till norrlandsförbanden F 4 på Frösön och F 21 i Luleå. Där flögs de till 1984.

Fort och lågt

30 av totalt 120 tillverkade J 35D kom att modifieras till spaningsversionen S 35E. Den kunde inte robotbeväpnas och saknade kanoner och radar. Nosen och akan-boxarna i vingarna fylldes i stället med kameror. För att utöka planets aktionstid kunde det förses med fyra, fällbara, extratankar. Det extra bränslet behövdes, eftersom spaningstaktiken att flyga fort på låg höjd var bränslekrävande.

Totalt levererades S 35E i 60 exem-

plar, vilka fördelades på sammanlagt tre divisioner, två vid F 11 i Nyköping och en vid F 21 mellan åren 1965 – 1979. Sedan tog spanings-Viggen över.

Starkare luftförsvaret

Med åren kom jaktflygplanens roll att förändras och därmed också Draken. Introduktionen av versionen J 35F år 1966 förstärkte ytterligare luftförsvarets kapacitet.

Vapensystemet var bättre integrerat med stridsledningssystemet STRIL 60. Siktesutrustningen var förbättrad och

robotarsenalen utökades med en IR-variant av den amerikanska Falcon-roboten, RB 28.

Nytt för 35 "Filip" var också möjligheten att bära radarstyrda robotar av typen RB 27 Falcon. Något som verkligen ökade Drakens slagkraft. Behovet av inre utrustning till dessa system gjorde dock att endast en 30 mm automatkanon rymdes.



Tidsbilder från 1960-talet. Ovan ses två piloter, med fallskärmarna på ryggen, på väg mot sina flygplan. Platsen är F 16 i Uppsala, året troligen 1962. Bilden är tagen av Owe Gellermark, under många år en aktiv flottiljefotograf vid dåvarande F 8 i Barkarby.

Bilden till höger är tagen 1966 på andra divisionens platta vid F 11 i Nyköping, när spanings-Draken var nylevererad.



Flottiljer som flög J 35F var F 1 i Västerås, F 10, F 12 i Kalmar, F 13, F 16 och F 17 i Ronneby.

35 Johan

Under 1980-talet gjordes den sista moderniseringen av Draken. 66 plan ingick i ett projekt som resulterade i versionen J 35J. Den erhöll förbättrade radarprestanda och utökad bränsle- och vapenkapacitet. Projektet påbörjades med inriktning mot att Draken skulle flygas till år 2000. Eventuellt skulle en fjärde division sättas upp vid F 10. Så blev dock aldrig fallet, som mest fanns det tre divisioner vid flottiljen.

Målflyg i USA

Totalt tillverkades 544 Drakenplan av sju olika versioner för det svenska flygvapnets räkning. Därutöver har 51 plan av tre versioner exporterats till Danmark. Ytterligare tolv plan har tillverkats på licens av Valmet i Finland. Dessutom har Finland köpt 35 begagnade plan från Sverige. Detsamma har även Österrike gjort, 24 renoverade J 35D levererades i slutet av 1980-talet.

Det danska flygvapnet slutade flyga Draken för drygt tre år sedan. Ett mindre antal av planen, huvudsakligen två-

sitsiga, finns numera i USA. De är civilregistrerade och används bland annat som målflygplan av civila företag. En annan operatör är National Test Pilot School i Kalifornien.

Militärt flygs Draken nu i Finland och Österrike. Typen är på väg att ersättas i Finland. Österrike räknar med att flyga sina Draken ytterligare några år till. ■



Draken har genom åren stått i incidentberedskap under tusentals timmar. Bilden visar en skarpladdad J 35A Draken under utprovningen i början av 1960-talet.

Foto: Saab

Helikopterflottiljen har lyft

Den militära helikopter verksamheten har nu samlats i en organisation, Försvarets Helikopterflottilj. Den är uppdelad i fyra bataljoner, en per militärområde.

Genom samordning kan resurserna utnyttjas effektivare.





Tolv HKP 10 Super Puma ingår i Helikopterflottiljen.

Sveriges militära helikopterförband är sedan den 1 januari 1999 samlade i en försvarsmaktsintegrerad organisation – Försvarsmaktens Helikopterflottilj. Förbandet är direkt underställt överbefälhavaren och Högkvarteret. Det innebär att de tre försvarsgrenarna armén, marinen och flygvapnet inte längre har några egna helikopterförband.

Helikopterflottiljen ska kunna lösa såväl mark-, sjö- som luftoperativa uppgifter. Grundtanken med den nya organisationen är genom samordning av uppdrag utnyttja helikoptermaterielen bättre och öka tillgängligheten. Samordningen innebär också att det tekniska underhållet kan utföras mer kostnadseffektivt.

Helikopterflottiljen har sitt huvudsäte på Malmen utanför Linköping. Flottiljchef är kommandör av 1. graden **Håkan Neckman**, som med hjälp av sin stab leder all militär helikopterverksamhet i Sverige.

Den nya organisationen gör också Helikopterflottiljen till Sveriges största militära förband. I grundorganisationen ingår cirka 660 officerare, 100 civilanställda och 300 värnpliktiga. Det innebär att var tjugonde officer inom Försvarsmakten tjänstgör inom Helikopterflottiljen.

All personal är dock inte baserad på Malmen. I likhet med tidigare är helikopterförbanden spridda över hela landet. Men i stället för den tidigare uppdelningen på bataljoner, divisioner och helikoptergrupper, har nu verksamheten organiserats i fyra bataljoner:

- **1. Hkpbat**, Norrlands Helikopterbataljon har Boden som huvudbas, med ytterligare verksamhetsställen vid F 21 i Luleå, Lycksele, F 4 Frösön och Sundsvall.
- **2. Hkpbat**, Svea Helikopterbataljon är baserad på Berga i Stockholms skärgård. Ytterligare verksamhetsställen är F 16 i Uppsala och Visby.
- **3. Hkpbat**, Göta Helikopterbataljon har sin huvudbas vid F 17 i Kallinge. Bataljonen bedriver även omfattande verksamhet vid Säve-basen utanför Göteborg, samt vid F 7 Sätenäs.
- **4. Hkpbat**, Östgöta Helikopterbataljon hör hemma på Malmen i Linköping.

Fördelningen av helikopterresurserna gör att det finns en helikopterbataljon i varje militärområde. Dess uppgifter är att producera krigsförband, men även att medverka i räddningstjänsten. Helikopterflottiljens tunga helikoptrar står i beredskap – dygnet runt, året runt.



Beredskapen hålls på fem platser: Säve, Kallinge, Visby, Berga samt på Midlanda flygplats utanför Sundsvall.

I 10 helikoptrar

Totalt förfogar helikopterflottiljen över drygt 110 helikoptrar, fördelade på sju olika typer.

Till kategorin tunga helikoptrar räknas HKP 4 och HKP 10 Super Puma, vilka tidigare tillhörde marinen respektive flygvapnet. Båda är användbara till flygräddning, HKP 4 även till ubåtsjakt och radarmålsspaning över hav.

Från det tidigare arméflyget finns pansarvärmshelikoptern HKP 9A. De är liksom tidigare baserade i Boden och på Malmen.

De medeltunga helikoptertyperna HKP 3 och 11 används till transportuppdrag. Den förstnämnda är på väg ut ur organisationen, de har varit med se-

dan 1960-talet. Den modernare HKP 11 används även till ambulansflygningar.

Den vanligaste helikoptertypen är HKP 6 Jet Ranger. De har tidigare tillhört armén och marinen.

Den kolvmotordrivna HKP 5B används vid östgötabataljonen, främst till grundläggande flygutbildning. Bataljonen ansvarar också för Helikopterflottiljens gemensamma skolor.

Namnet till trots ingår också ett flygplan i flottiljens organisation. Det är en SH 89 Casa Aviocar som ärvt från marinflygets tidigare 13. Helikopterdivision. Den används till havsövervakningsuppgifter och är baserad i Kallinge hos 3. Hkpbat.

Sverige först

Den försvarsintegrerade organisationen gör, än så länge, Helikopterflottiljen unik inom Försvarsmakten. Det som är speciellt är att organisationen innehåller krigsförband med stridande uppgifter från olika försvarsgrenar.

Sammanslagningen av helikopterförbanden har uppmärksammats internationellt. Sverige är först i världen att göra denna lösning, men diskussioner om liknande förändringar pågår i flera länder. Våra nordiska grannar har lik-

Den grundläggande helikopterpilotutbildningen bedrivs vid Östgöta helikopterbataljon på Malmen. Här ses flygläraren major Lennart Tapper instruera en elev.



nande lösningar i sikte. I Storbritannien har man kommit ännu längre. Där finns ett beslut om att organisera samtliga helikopterförband i ett Joint Service Helicopter Command. Staben kommer att lokaliseras till basen Wilton i Wiltshire. Den kommer att leda en verksamhet som inkluderar omkring 12 000 personer och disponerar cirka 350 helikoptrar.

För den svenska helikopterflottiljen står ett tillskott av modernare materiel

högt på önskelistan. En stor del av helikopterparken är äldre än 25 år och behöver bytas ut mot modernare materiel. Hur och när detta kan ske är dock oklart och påverkas naturligtvis av hela Försvarsmaktens omstrukturering. Men inom den nyuppsatta Helikopterflottiljen är man övertygad om att helikoptersystemen kommer att vara mycket efterfrågade även i framtiden. Både för militära uppdrag och till nytta för det civila samhället. ■



Pansarvärnshelikoptern HKP 9A flygs vid två kompanier, i Boden hos 1. Hkpbat och vid 4. Hkpbat i Linköping.

HKP 3B har landat för gott



Flygvapnets HKP 3B har flugit färdigt. Den sista flygningen gjordes den 26 januari. HKP 3B hade då varit i bruk i 36 år.

Flygvapnets HKP 3B togs ur operativ drift under hösten förra året. Typen förekom i sju exemplar som tillhörde flygvapnet. Armén har fortfarande den något större HKP 3C i bruk.

HKP 3B är en amerikansk, men de svenska versionerna är licenstillverkade och betecknas Agusta-Bell 204B. Leveranserna av flygvapnets HKP 3 skedde under 1962. Bakgrunden till anskaffningen stod att finna i uppbyggnaden av strids- och luftbevakningssystemet Stril 60. Systemets radar och kommunikationsanläggningar var mestadels placerade på avlägsna platser. För att underlätta arbetet med det tekniska underhållet, föddes tanken att använda helikopter för att transportera servicepersonal till dessa platser.

Helikoptrarna fördelades på sex olika flottiljer. Den sjunde maskinen flögs under många år vid RFN i Vidsele, med civil registrering.

HKP 3B kom dock i allt större om-

fattning användas till flygräddningsuppdrag. Under 1990-talet har de sju helikoptrarna varit baserade vid F 4 Frösön, F 10 Ängelholm och F 16 i Uppsala.

Under senare år har "3:an" succesivt tagits ur bruk. Sista att flyga HKP 3B var F 10. Den sista flygningen, den 26 januari i år, gjordes med den äldsta helikoptern. Den återfinns sedan dess hos Gotlands Flygmuseum i Visby.

Av de övriga maskinerna har fem hamnat på olika museer. Dessutom lever en vidare som instruktionsobjekt vid en flygteknisk skola i Uppsala. Således ingen skrotning i onödan. Att bevara dem är intressant både ur historiska och ekonomiska aspekter. Skrotvärdet är nämligen lägre än kostnaden för att utföra skrotningen.

HKP 3 av C-version, som tidigare tillhört arméflyget, blir kvar i drift fram till nästa år. Sedan är slutfluket även med dem.

Text: Peter Liander ■

Helikopter- köp fortsatt aktuellt

Förberedelsearbetet inför ett eventuellt samnordiskt inköp av nya transporthelikoptrar fortsätter. Den planerade affären gäller beställning av cirka 50 helikoptrar, gemensamt för Sverige, Norge, Danmark och Finland.

Det rör sig om en helikoptertyp i storleksklassen cirka tio ton. Den ska vara användbar till trupptransporter, ubåtsjakt, ytspaning och flygräddningsuppdrag. De svenska helikoptertyper som behöver ersättas är HKP 3C och HKP 4, som varit i drift sedan tidiga 1960-talet.

En samnordisk upphandling bedöms sänka priset på helikoptrarna. Fördelaktiga samordningseffekter kan också uppnås genom gemensamt tekniskt underhåll och utbildning.

Värdet på hela affären uppskattas till cirka 15 miljarder kronor. För Sveriges del beräknas behovet till 30 helikoptrar. Arbetet i det nordiska helikopterprojektet leds av en styrgrupp. Som svenska representanter ingår generalmajor **Johan Kihl**, Högkvarteret, och kommandör **l. Håkan Neckman**, chef för Försvarsmaktens Helikopterflottilj.

Styrgruppens rapport lämnas till regeringens den 19 maj. Sedan avvaktas svaret på om arbetet kan föras vidare och i så fall i vilken omfattning.

– Det finns ett stort värde i att göra den här affären tillsammans. Dels finns stora besparingar att göra dessutom lär vi oss mycket av processen i affären. Det kommer säkert att bli vanligare med den här typen av affärer länder emellan, säger Johan Kihl.

I maj ska ett förslag vara klart som kan presenteras för försvarsministrarna i de nordiska länderna. Ett anbudsunderlag planeras gå ut till tillverkarna under samma månad.

Går allt som planerat levereras den första helikoptern år 2003. ■

A photograph of a MiG-1.42 fighter jet on a runway. The jet is white with dark grey accents and is viewed from a low angle, looking towards the cockpit. The background shows a clear blue sky and a flat landscape.

Premiär

för ryska MiG 1.42

Trots det kärva ekonomiska läget i Ryssland arbetar landets flygindustri vidare med utveckling av nya flygplanstyper med höga prestanda. Den nya MiG 1.42 kallas femte generationens jetflygplan. Projekt är starkt försenat, men premiärflygningen planeras ske 1999.

Text: ULF HUGO, FMV

I december 1998 offentliggjordes de första bilderna på det under många år omtalade ryska flygplansprojektet "av femte generationen" – MiG-1.42. Fram till dess var projektet omgärdat av hög sekretess och flygplanet hade visats endast för en begränsad krets av ryska politiker och höga militärer.

Projekteringen av ett nytt jetflygplan av femte generationen inleddes 1983 i dåvarande Sovjetunionen. Utvecklingen gjordes under programmet MFI, Mnogofunktsionalnyj Frontovoj Istrebitel, (taktiskt multiroll-flygplan).

Det primära kravet för MFI-projektet var en optimering för BVR-strid (Beyond Visual Range). Flygplanet

skulle ha långräckviddig radar med kapacitet att engagera flera mål samtidigt och kunna bära långräckviddiga jaktrobotar. För snabba jaktinsatser på långa avstånd skulle flygplanet ha höga fartprestanda (Mach 2,6) och supercruise-kapacitet, d v s överljudskapacitet (Mach 1,6) med enbart grundmotor.

För närstrid skulle flygplanet vara mycket manövrerbart. Därför är motorerna försedda med vektorstyrning samtidigt som närstridsrobotarna skulle vara bättre än de befintliga R-73 (AA-11). Flygplanet skulle också kunna utrustas med en bakåtriktad radar. Beträffande manövrerbarheten var kraven för MFI att kontrollerad flygning skulle kunna ske konstant vid anfallsvinklar upp till

60-70°, momentant upp till 100-120°.

1986 valdes så ett koncept framtaget vid Mikojans konstruktionsbyrå (MiG) med beteckningen 1.42. Flygplanet är deltavingat med rörliga nosvingar, dubbla fenor, statiskt instabilt och har digitalt styrsystem. Konfigurationen valdes främst beroende på fördelar i överljudsprestanda.

De nyutvecklade AL-41F-motorena har ett lågt by-pass-förhållande, dragkraften med ebk är cirka 175 kN (17850 kp) per motor. Dragkraftsviktsförhållandet för motorn ligger på cirka 10:1 jämfört med ca 8:1 för t ex AL-31F som sitter i Su-27.

MFI är det första projektet i f d Sovjetunionen/Ryssland som från början tagits fram med signaturanpassning (minskad radarmålyta) som mål. För detta är flygplanet bl a försedd med inre vapenutrymmen. Det är ännu dock för tidigt att bedöma hur långt konstruktörerna nått, t ex vad gäller utnyttjande av radarabsorberande material.

Rullprov

En aerodynamisk provplattform, betecknad 1.44, blev klar 1989. Projektet var då tidsmässigt endast marginellt efter utvecklingen av amerikanska F-22. Emellertid ökade förseningarna i allt större takt i samband med Sovjetunionens sönderfall. Den första flygningen planerades till 1991, men den kunde av ekonomiska skäl inte genomföras.

I december 1994 skedde roll-out av MiG 1.44 på provflygbasen Zjukovskij utanför Moskva. Den 15 december gjordes de första högfartstaxiproven, men tillstånd att genomföra den första flygningen saknades. Den förberedande utprovningen ansågs otillräcklig, motorn och delar av styrsystemet var inte certifierade för flygning. Allt detta beroende på brister i finansieringen. Projektledningens uppfattning var dock att den första flygningen och ett begränsat antal provflygningar skulle kunnat genomföras.

Från 1994 har MiG:s representanter vid upprepade tillfällen, bl a vid internationella flygutställningar, uppgivit att flygplanet flugit. Något som dock inte varit sant. På Le Bourget-mässan 1995 meddelades att 1.42-projektet skulle premiärvisas i augusti samma år, vilket

inte skedde. De ryska statsmakterna förbjöd offentlig visning.

Organisationsförändringar och MiG:s samgående med fabriken MAPO i maj 1995 innebar ett hårt slag mot projek-



Den ryska MiG 1.42 planeras premiärflyga under 1999.

Foto, samtliga bilder: MAPO-MiG

tet. Ledningen för MAPO-MiG ville inte satsa på MiG 1.42. De insåg att det ryska flygvapnet inte skulle ha råd med en anskaffning och därmed var en serieproduktion otänkbar. Företagets policy blev att endast utföra verksamhet som betalades av försvarsministeriet. Flygplanet ställdes i malpåse på Zjukovskij-basen.

Projektet återupptogs

I september 1997 utsågs Michail Korzjujev till VD och senare även chefskonstruktör vid konstruktionsbyrån MiG. Flygprov med MiG 1.44 fick nu hög prioritet. Att Suchojs konkurrentprojekt till MFI, S-37, i samma månad flög för första gången, påverkade också prioriteringen.

I december 1998 gav de ryska statsmakterna tillstånd att offentliggöra de första bilderna på flygplanet. Den offentliga premiärvisningen för ryska militärer, inbjudna gäster och internationell press genomfördes den 12 januari i år på Zjukovskij. Då uppgavs att den första flygningen planerades till februari/mars i år, dvs strax före denna tidnings pressläggning.

Framtiden

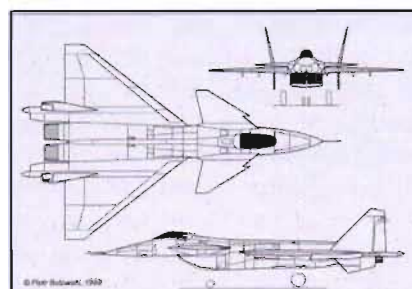
Serieproduktion och operativ tjänst i det ryska flygvapnet ter sig som ytterst osannolikt. Flygplanet är för stort och därmed alldeles för dyrt för att passa den ryska ekonomin. Vidare har flygplanet blivit "gammalt" under det påtvingade uppehållet under mitten av 90-talet. Viss utrustning har mer än tio år på nacken.

Projektet bör anses som nedlagt vad

gäller serieproduktion. Däremot kommer det att användas som teknologiprovflygplan för kommande nya, ryska system, då tillsammans med Suchojs konkurrentprojekt S-37.

I september 1998 beslutade de ryska statsmakterna att serieproduktion av motorn AL-41F, som sitter i MiG 1.44, skulle inledas vid två fabriker. Motorn kommer sannolikt att bli "standardmotor" för kommande ryska flygsystem, t ex Su-34.

Trots alla bekymmer i Ryssland går utvecklingen vidare inom flygområdet – om än i långsam takt, med begränsade medel och utan nämnvärd produktion. Forskning och utveckling utgör dock en viktig del i den strategiska planeringen för den ryska flygindustrins överlevnad.



Längd: ca 21,7 m. Spännvidd: ca 16,4 m.
Max startvikt: ca 35 ton

DEFINITIONER

Enligt rysk definition uppdelas de olika generationerna enligt följande:

Generation	Flygplanstyper
1	MiG-15, MiG-17, MiG-19
2	MiG-21, Su-9, Su-11
3	Su-15, MiG-23, MiG-25
4	MiG-29, Su-27, MiG-31
5	efterträdare till 4:e generationen

Internet

en viktig del av PFF-verksamheten

Text: CHRISTER BERGQVIST, kapten FKS

Flygvapnet gör nu en informationssatsning på internet. Nätet blir ett allt viktigare verktyg i tjänsten, både nationellt och internationellt.

Internet användes som det viktigaste verktyget för press- och informationstjänsten under PFF-övningen Cooperative Bear 98. Personal ur svenska flygvapnet spelade då en framträdande roll.

Övningen Cooperative Bear 98 genomfördes hösten 1998 inom ramen för Partnerskap för fred, PFF. Brittiska Royal Air Force, RAF, svarade för värdskapet på basen St. Mawgan. Övningen bestod av flygtransport, fällning av last och humanitära insatser i form av flygtransport av skadade. 18 nationer medverkade. Från svensk sida deltog en TP 84 Hercules, personal från Södra och Mellersta flygkommandostaberna, från F 7 Såtenäs, F 10 Ängelholm och F 16 i Uppsala. Samt hoppmästare från Fallskärmsjägarskolan.

En liten grupp svenskar kom att få en nyckelroll i övningens informationsverksamhet. De ansvarade för övningens internetpresentation, en av de mest omfattande hittills av en europeisk PFF-övning.

Satsningen krävde omfattande förberedelser. En viktig del av arbetet bestod i att samla in underlag från de deltagande länderna. För att lyckas med detta och för att kunna utforma en bra internetpresentation gällde det att tidigt

vara med i planeringsprocessen av övningen. Arbetet påbörjades därför redan i februari, under de första planeringsmötena. Mellan planeringskonferenserna genomfördes förberedelsearbetet på internet. Planering och hemsidproduktion gjordes i Sverige. Underlag skickades från de olika deltagarna till RAF:s pressofficer i London för sammanställning. Därefter skickades underlaget över internet till Sverige. De som lämnat underlag kunde sedan kontrollera resultatet, på en lösenordsskyddad sajt, och via e-post lämna synpunkter innan sidorna publicerades för allmänheten.

När övningen startade var en stor del av arbetet redan gjort. Nu gällde det att ge aktuell information, med så kort tid som möjligt mellan händelse till presentation på nätet. Arbetsbelastningen för medarbetarna i Press and Information Center (PIC) blev stor. Att trycket blev så stort berodde delvis på driftstörningar i utrustningen och de brittiska internet-servrarna. Men framförallt på ett oväntat stort intresse från

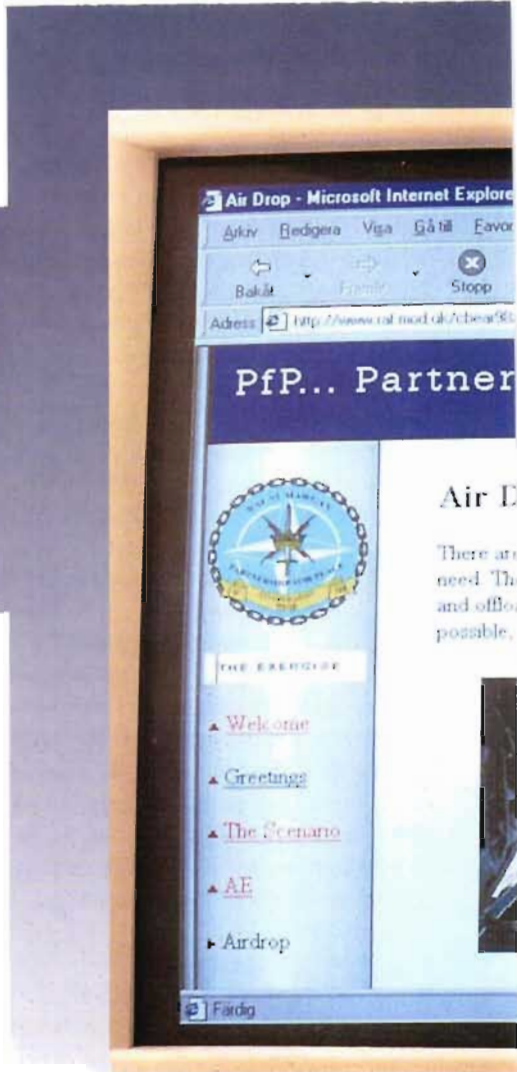
deltagarna att komplettera med ytterligare information och önskemålen att bevaka så mycket som möjligt av händelserna.

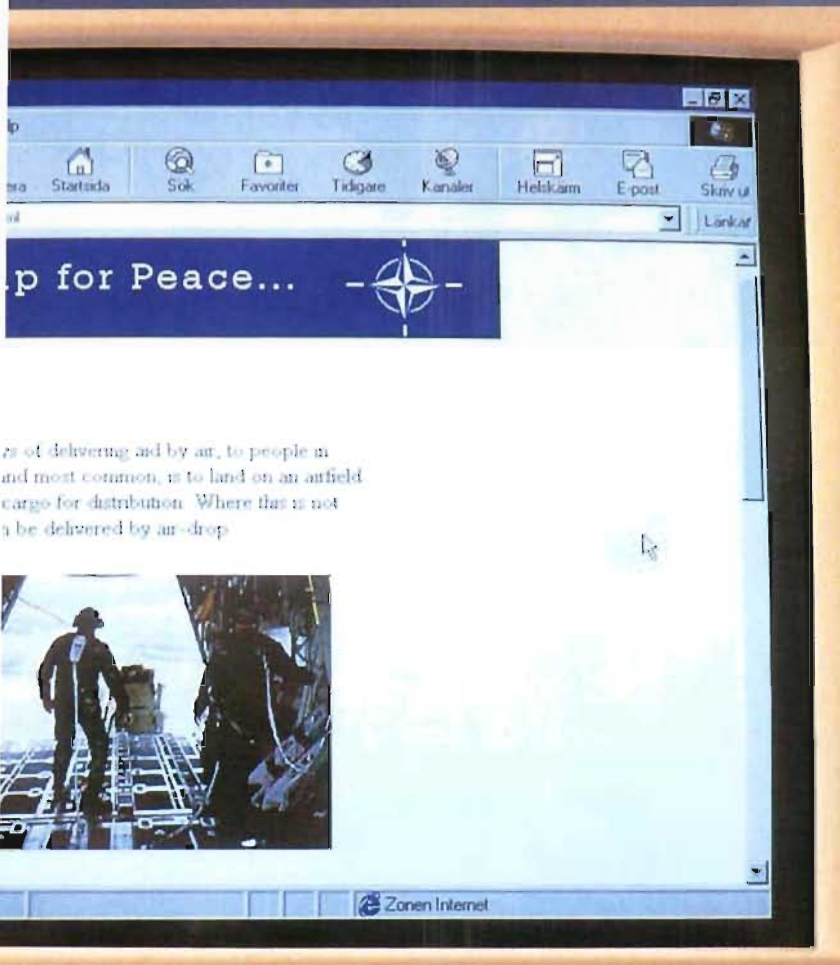
Många besök

Under övningsveckan besöktes sajten av 1000-3000 surfare varje dygn (7000 - 15000 träffar/dygn), drygt 10.000 besökare totalt under övningen. Under september var sajten den populäraste på Ministry of Defence:s server, i konkurrens med bland annat RAF:s hemsida.

Internetpresentationen av Coop Bear 98 har använts före, under och efter övningen - dels som hänvisning för press, dels även som verktyg i planeringsarbete för deltagarna.

Under övningen följde kolleger från Sverige övningen via internet och skickade kommentarer med e-post. Stabschefen i det estniska flygvapnet, Valeri Saar, visade under ett besök sin uppskattning för det arbete som bedrevs





i PIC. Han hade nämligen förberett sitt besök genom att följa övningen via internet.

Efter övningen har sajten även använts som underlag vid presentation av Coop Bear 98; bland annat vid Nato-staben SHAPE i Mons.

Artikelförfattaren fungerade som projektledare för hela internetprojektet och arbetade med planering och förberedelser samt ledde arbetet på St. Mawgan.

Jonas Ohlsson, systemingenjör vid F 10, ansvarade för kodning och teknisk drift av datorerna. Reporter under övningen var löjtnant **Johanna Nygren**, från Underåttelse och Säkerhets Centrum i Uppsala. Med en bakgrund som förhållningsledare och med det engelska språket som specialområde, visade Johanna prov på sin skicklighet vid intervjuer av höga befattningshavare inom Nato och besökande politiker.

Bilder togs av fotografer, huvudsak-

ligen från det brittiska och holländska flygvapnet.

Snabb uppdatering

Skillnaden mellan internetproduktion och att producera tryckt information är tiden. Tiden mellan händelse och presentation är oftast mycket mindre och att informationen läggs ut kontinuerligt, samt att den förändras över tiden. Arbetet rör sig mellan direktsänd TV och tidningsutgivning. Detta ställer krav på utrustningen, kameror måste vara digitala för att snabbt få ut bilder på nätet. Det är möjligt att sända både video och radio direkt över nätet. Någon video på internet presenterades inte från Coop Bear 98.

Trots att både kunskapsnivån och de tekniska förutsättningarna varierade mellan de olika deltagande ländernas representanter i Coop Bear 98, har förberedelserna inför övningen visat att det är möjligt att arbeta virtuellt - över nationella, kulturella och språkliga gränser - med hjälp av internet.

Den femte och sista Cooperative Bear-övningen kommer att genomföras i Polen under september 1999.

Sverige i täten

Internet har bidragit till att föra samarbetet inom PFF framåt. Redan i år har internet blivit en central och naturlig del av övningsverksamheten, både för informationstjänsten och som verktyg i planeringsarbetet. Övningar som Washington Summit 99, en Nato-övning där Sverige spelar en central roll, utnyttjar internet som kommunikationsplattform. Washington Summit 99 är huvudsakligen en demonstration av ett nytt dator- och kommunikationsstöd för PFF-verksamheten. Uppföljaren Viking 99, som är en övning ledd av Mellersta militärområdesstaben, har samma koncept.



Där kommer militära och civila organisationer att samverka i fredsarbete.

I båda övningarna är en central punkt simuleringsanläggningen på Sveriges Internationella Kommando, SWEDINT, i Södertälje. Personal från Försvarets Krigsspelcentrum (FKSC) har en nyckelroll för genomförandet eftersom huvuddelen av övningen bygger på datorsimulering.

Det är i detta sammanhang man ska värdera flygvapnets satsning på internet. I båda ovan nämnda övningar kommer det svenska flygvapnet att medverka, bland annat med personal för internetexponering. ■

INTRESSANTA INTERNET-ADRESSER

Försvarmakten: www.mil.se

Flygvapnet: www.mil.se/flyg

Flygvapenmuseum: www.flygvapenmuseum.nu

Cooperative Bear 98: www.raf.mod.uk/cbear98

Washington Summit 99: www.mil.se/pfp/wsummit99

Viking 99: www.mil.se/pfp/viking99

Försvarets Krigsspelcentrum: www.fksc.mil.se

SWEDINT: www.swedint.mil.se

Förbättra v



i Hercules

årdmiljön

TP 84 Hercules används bland annat till sjuktransporter, men det krävs förbättringar beträffande vårdmiljön. Specialbyggda containrar är en metod, att flyga hela ambulanser en annan.

Det sistnämnda skedde efter den tragiska diskoteksbranden i Göteborg.

Hercules är ett utmärkt transportflygplan, men som i grundutförandet inte är avsett för sjuktransporter. Bullernivån är hög och belysningen kan ofta vara otillräcklig. Det går att inreda flygplanet med 74 bärar i bärställningar. Men de praktiska svårigheterna vid lastning samt svår åtkomlighet gör det opraktiskt att transportera så många patienter på detta vis.

Efter diskussioner under hösten 1998 har vi insett att vårdmiljön i TP 84 Hercules bör förbättras, för att uppnå en fredsmässig standard. En lösning som studerats finns hos det danska flygvapnet. De har byggt två hopkopplade containrar där vårdmiljön är bra. Dessa består i grundutförandet av en intensivvårdsdel och en transportdel.

Transportflygenheten vid F 7 har fått låna dessa containrar av danskarna under PFF-övningar och erfarenheterna är goda. Miljön är ren, ljus- och bullerdämpad och erforderlig medicinsk utrustning finns tillgänglig.

Behöver fler än två patienter transporteras är containrarna en idealisk lösning.

Ett sådant transportbehov kan exempelvis vara hemtransport av skadade svenskar, såväl civila som FN-anställda, efter olyckor utomlands. Containrarna kan också vara användbara vid

katastrofer, var som helst i världen, där skadade behöver förflyttas.

Rör det sig om en eller två patienter, kan det vara lättare att flyga dem i en eller två ambulanser som körs in det stora lastrummet i Hercules. Fördelarna med det är att omlastningar inte behövs, vårdmiljön är den som ambulansen erbjuder och transporten på ankomstorten är löst.

Stöd till samhället

Försök med denna metod genomfördes förra året vid F 7. I oktober blev det sedan aktuellt att prova metoden un-

om en Hercules kunde flyga en patient till Bergen. Senare tillkom önskemål om att ytterligare en patient skulle få medfölja till Norge. Med erfarenheter från de tidigare försöken med ambulanstransporter, kunde flygvapnet erbjuda räddningstjänsten i Göteborg att ta med två ambulanser med de skadade.

Transporten genomfördes senare under dagen. Ambulanserna kördes ombord vid 18.30-tiden. Vårdpersonal medföljde från Östra sjukhuset och Kungälv's lasarett. Efter en timmes flygning landade flygplanet i Bergen.



Interiör från en för TP 84 Hercules specialbyggd sjukvårdscontainer som lånats från det danska flygvapnet.

der verkliga förhållanden. Den aktuella händelsen var den tragiska diskoteksbranden i Göteborg. Dagen efter den svåra branden förelåg ett omfattande transportbehov av svårt skadade patienter till olika sjukhus i Sverige och Norge. Inte ens en storstad som Göteborg, med tre sjukhus, förmår att behandla en sådan mängd brännskador som inträffade den 30 oktober.

Redan på morgonen efter brandnatten flögs patienter till olika sjukhus i Sverige med Försvarmaktens helikoptrar. Under förmiddagen tillfrågades Transportflygenheten vid F 7 i Sätenäs,

Poliseskort lotsade ambulanserna till Haukelands sjukhus där de båda skadade togs om hand. Den ena personen räddades till livet, tyvärr inte båda.

Det ska nämnas, att Försvarmaktens personal känner stor tillfredsställelse över att kunna medverka till att rädda människoliv. I detta fall medverkade kaptan **Bo Andersson** med besättning. Stöd till det civila samhället blir en fortsatt viktig uppgift för den framtida svenska, oinriktade, Försvarmakten. ■

Text & foto: ULF NYLÖF, flottilljäkare, F 7

Flygvapenmuseum välbesökt

Flygvapenmuseum i Linköping är välbesökt. Utställningen öppnade för 15 år sedan och museet har nu räknat in drygt 800 000 besökare. Museets öppettider: sept - maj, ti - sö kl 12 - 16 och jun - aug alla dagar kl 10 - 17. Mer information finns på deras hemsida:

www.flygvapenmuseum.nu

Flygvapenmuseums senaste ny-tillskott är den blåmålade Draken som pryder omslaget till denna tidning! Den kommer att ställas upp utanför museet som blickfång. Förhoppningsvis något snedställd så att den färggranna ovasidan exponeras tydligt. ■



Den sista TP 85 Caravelle blir inte, som planerat, ett utbildningsobjekt vid Forsvarsmaktens Halmstadsskolor. Den civila föreningen Le Caravelle Club får i stället disponera världens sista flygande Caravelle. Den 28 januari flögs planet från Malmen till Arlanda. Det ägs nu av Flyg-

vapenmuseum, men är deponerat hos föreningen. Deras avsikt är att hålla planet luftvärdigt.

– Introduktionen av Caravelle var en betydelsefull milstolpe i utvecklingen av det moderna civila trafikflyget och är en del av vår moderna kultur, säger föreningens ordförande Ola Carlsson. ■

Foto: Peter Liander/FBB

Viggen för telekrigsutbildning

För närvarande pågår utprovning av den tvåsitsiga SK 37E vid FMV: Prov i Linköping. E-versionen är baserad på skolverversionen SK 37, som nu utrustas med elektronisk motmedelsutrustning.

SK 37E ska användas till telekrigsutbildning. Den kommer att flygas som störflygplan i samövningar med olika typer av förband inom Forsvarsmakten. Utöver flygdivisionerna även luftvärn och marina enheter. SK 37 "Erik" kommer att tas i bruk av flygvapnet senare i år vid F 4 på Frösön.

Tio flygplan ska modifieras. Arbetet utförs vid F 21 i Luleå. ■

Får du FlygvapenNytt till rätt adress?

Alla adressändringar ska inte göras till FlygvapenNyttets prenumerationsregister!

För adressering av FlygvapenNytt används tre olika register med databaser vid Högkvarteret/personalbemanningsavdelningen/flyg, FVRF:s kansli och prenumerationsregistret vid Högkvarterets informationsavdelning.

HKV/pers Bem Flyg (Gunilla Widsing, tel 08 - 788 75 05) uppdaterar flygvapnets anställda personals adresser utifrån lönelistorna, F/Slör.

Medlemmar i FVRF skall meddela adressändring till kansliet, Camilla Amcoff 08 - 788 89 48.

Prenumeranter och andra läsare som finns i Forsvarsmaktens tidningsregister meddelar adressändringar till Högkvarteret, Liselotte Mogén, 08 - 788 90 19. Prenumerationsavdelningen vid HKV har telefotid vardagar mellan 9 - 11. ■

Svenskarnas syn på försvaret

Styrelsen för Psykologiskt Forsvar har gjort en undersökning av svenskarnas syn på samhället, säkerhetspolitiken och försvaret. Av resultatet kan utläsas, att en majoritet av Sveriges befolkning vill att Sverige håller fast vid alliansfriheten. En fjärdedel tycker emellertid att vi ska söka fullt medlemskap i Nato. Nästan hälften är i huvudsak för att vi ska söka fullt medlemskap i Nato. Nästan hälften är i huvudsak för att Sverige medverkar i en fördjupning av det utrikes- och säkerhetspolitiska samarbete inom EU i riktning mot ett framtida gemensamt försvar.

Forsvarsviljan är fortfarande hög, men en tredjedel ser mörkt på våra möjligheter att framgångsrikt försvara oss. Över hälften tror att Sverige kan räkna med en snabb och betydande militär hjälp utifrån om vi skulle angripas av en främmande makt.

Undersökningen gjordes under hösten 1998. ■

Gripen förbereds för lufttankning



De Gripen-flygplan som ingår i delserie 3 kommer att förberedas för installation av lufttankningsutrustning. Leveransen av det första planet i denna omgång beräknas ske år 2003. Genom att kunna tanka i luften ges Gripen förbättrade operativa prestanda. Sverige har inga planer på att be-

ställa några tankflygplan, men i en eventuell framtida internationell operation kan Gripen samverka med utländska tankflygplan.

Saab/BAe genomförde i höstas inledande prov med ett prototypflygplan. Bilden härintill visar ett av provmomenten. ■

Foto: British Aerospace

Svenskar positiva till Gripen-export



En stor andel av det svenska folket har en positiv inställning till export av JAS 39 Gripen. Det visar en undersökning som SIFO gjorde strax före årsskiftet.

På frågan "Skall Sverige försöka exportera JAS 39 Gripen till andra länder?" svarade 72% "ja". 24% svarade "nej" och 4% svarade "tveksam/vet ej".

65% av de tillfrågade hade en

positiv inställning till att Sverige tillverkar Gripen, 29% var negativa. Andelen "tveksamma/vet ej" var 6%.

Undersökningen gjordes på uppdrag av Saab/BAe Gripen. Den skedde genom telefonintervjuer av 1000 personer - män och kvinnor, 15 år och äldre - i hela landet. ■

Foto: Katsuhiko Tokunaga

Sök Volvo Aeros stipendium

I samband med flygvapnets 70-årsjubileum överlämnade Volvo Aero Corporation ett gåvobrev till flygvapenchefen. Gåvan ska manifesteras det mångåriga samarbetet mellan Volvo och flygvapnet.

Gåvan omfattade ett stipendium om 20 000 kronor att årligen utdelas till en yrkes- eller reservofficer i flygvapnet. Medlen ska användas för studier inom flygmotorområdet för militära flygplan. Stipendiaten utses gemensamt av VD för Volvo Aero Corporation och generalinspektören för flygvapnet. Stipendiet utdelas i samband med de årliga flygmässorna i Farnborough respektive Paris.

Stipendiet som årets ansökan gäller kommer att utdelas i Paris. Du som söker ska vara beredd att medfölja i Forsvarsmaktens officiella delegation till flygmässan i Paris 13-17 juni 1999.

Ansökan

Något formulär finns inte utan ansökan formuleras av den sökande själv och ska innehålla:

- Personuppgifter, grad, befattning och arbetsplats.
- Avsett studieområde.
- Motiv för ansökan
- Plan för studierna omfattande innehåll, kostnadskalkyl m m.
- Chef(-er) eller annan sakkunnig ska yttra sig över ansökan.

Du förbinder dig att efter genomförda studier skriva en rapport om erfarenheterna.

Ansökan insänds senast den 10 april 1999 till: Flygvapencentrum
Att: Övlt Stellan Pihlemark
Box 16096, 750 16 Uppsala

Vill du veta mera? Kontakta överstelöjtnant **Stellan Pihlemark**, tel 018-28 22 15, fax 018-28 22 75 eller e-post stellan.pihlemark@flygvapenc.mil.se ■

H M Konungens Militärhospitals- och Medaljfonder

Efterlevande maka och barn efter avlidna yrkesofficerare av kaptens eller högre tjänstegrad (motsvarande enligt tidigare gällande befälsordning), som är ekonomiskt behövande, kan efter ansökan få understöd från H M Konungens Militärhospitals- och Medaljfonder med för närvarande

12.000 kronor per år. Ansökan bör inges senast den 15 april.

Ansökningsblankett kan rekvideras hos fondernas sekreterare **Sven-Olof Hedengren**, Kungl. Maj:ts Orden, Kungliga slottet, 111 30 Stockholm.

Tel 08-402 61 96. ■

Färgindikator i Viggen

En färgindikator av LCD-typ har för första gången provflugits i en JA 37 Viggen. På indikatorn presenteras en elektronisk karta, där även taktisk information som t ex målsymboler, luftvärn, brytpunkter presenteras. Genom att använda färger på bildskärmen blir det lättare för piloten att uppfatta informationen.

Utrustningen är levererad av Ericsson Saab Avionics AB och

ingår i en förserie på tio enheter. För system- och funktionsintegration svarar Saab AB. Utprovningens verksamheten kommer att under året fortsätta vid FMV:s provningsavdelning (FC) på Malmen.

Nästa år planeras införande av den nya färgskärmsutrustningen i en del av JA 37-flottan. När dessa tas ur drift kommer utrustningen att överföras till JAS 39 Gripen. ■

Nya namn i Finland

Finland har nyligen förändrat de svenska benämningarna på sina militära stridskrafter. Land-,

sjö- och luftstridskrafter benämns numera som Finlands Armé, Marinen och Flygvapnet. ■

Flygvapnets musikkår



Flygvapnets musikkår höll årets första konsert i slutet av januari. Platsen var Berwaldhallen i Stockholm.

Konserten var en underhållande tillställning, som borde ha lockat en större publik. Men det blir fler tillfällen att se och lyssna till Flygvapnets musikkår. Årets speltillfällen kommer att anges bland annat på internet. Adressen är: www.fomusc.mil.se/fvmk.html

Flygvapnets musikkår är stationerad i Göteborg. Den delar sin

tid med Göteborgs kommun och kallas då för Göteborgsmusiken. Musikkåren har spelat som en professionell blåsorkester sedan 1992, men dess rötter går tillbaka ända till 1905.

Med hjälp av blåsmusiken vill man agera som kulturspridare. Samarbetet med Försvarsmakten ger möjlighet att nå en bredare publik, liksom att vidareutveckla den fina militära musiktradition som finns i Sverige.

Foto: Peter Liander/FBB ■

Draken till tjeckiskt museum

Den 15 februari flögs en J 35J Draken till Tjeckien. Flygplanet (nr 35518) ska senare i år officiellt överlämnas till ett flygmuseum på basen Kbely, i närheten av Prag.

– Leveransflygningen var sannolikt den sista till ett museum inom överskådlig tid, säger Sven Scheiderbauer, chef för Flygvapenmuseum som äger flygplanet ■

Efterlysning!

Generalinspektören för flygvapnet har beslutat att det årligen skall genomföras en Flygvapenfälttävlan. Årets tävling avgörs vid F 16 i Uppsala den 8 - 10 juni.

Tävlingen har sitt ursprung i den tidigare E 1 Eskaderflygfälttävlan, där segraren erhöll en in-teckning i ett vandringspris. Ett stort problem för den nya arrangören är att vandringspriset så att

såga har funnit sin egen väg och inte synts till på länge. Trots ihärdigt sökande har pokalen inte kunnat återfinnas.

Förhoppningsvis finns det någon i läsekretsen som kan bidra med upplysningar om var priset finns. Major **Maria Wickman**, Flygvapencentrum i Uppsala, tar tacksamt emot upplysningar på telefon 018 - 28 22 34. ■

Uppvisningar med Team 60



Foto: Michael Mårtensson/Försvarets Bildbyrå

Flygvapnets uppvisningsgrupp Team 60 förbereder sig som bäst inför årets uppvisningssäsong. Går allt planenligt kommer man i år återigen att flyga med sex flygplan.

Vidstående datum anges med reservation för ändringar.

Mer information om Team 60 finns att hämta på internet. Här presenteras bland annat gruppens medlemmar, uppvisningsprogrammet, uppvisningstillfällen, bilder mm. Dessutom finns en omfattande historisk översikt, något för

kalenderbitarna inte får missa.

Gruppen har numera en egen internetadress:

www.team60.mil.se

Deras hemsida kan naturligtvis även nås under adressen:

www.mil.se/flyg ■

Uppvisningsflygningar med Team 60

10 juni	F 10 Ängelholm
12/13 juni	Karup, Danmark
19 juni	F 21 Luleå (familjedag)
25 juni	Kauhava, Finland
31 juli	Visby
22 augusti	Ludvika
28 augusti	Norrköping
24 september	Ljungbyhed

Team 60-uppvisningar med ett begränsat program

15 augusti	Helsingborg
21 augusti	Ystad (Military Tattoo)
23 oktober	Södertälje (Swedint)

Vid dessa tillfällen sker uppvisningarna inte över ett flygfält, därav det begränsade uppvisningsprogrammet, exempelvis överflygningar i formation.

Sie fliegen für Österreich

Österrikes flygvapen presenteras i en fotobok med bilder tagna genom den japanska fotografen Katsuhiko Tokunagas kamerallinser. Österrikes flygvapen har traditionellt haft nära kontakter med det svenska. Här presenteras bilder i absolut världsklass av bland annat Draken och Saab 105. Boken innehåller 200 sidor och varje kapitel inleds med en kort introduktion på tyska och engelska.

Förlag: Austria Medienservice, Graz. Fax: 00943-316 31 87 36 15

Uteliv

Med överlevnadsteknik

Lars Fält, chef för Försvarets överlevnadsskola, har gjort en bok om hur man överlever på egen hand i naturen. Hur söker man skydd? Vilka växter är ätbara? Hur tillreder man ett fångat villebråd? Hur skyddar man sig mot väta och kyla?

Svaren ges i denna bok, tillsammans med instruktiva illustrationer.

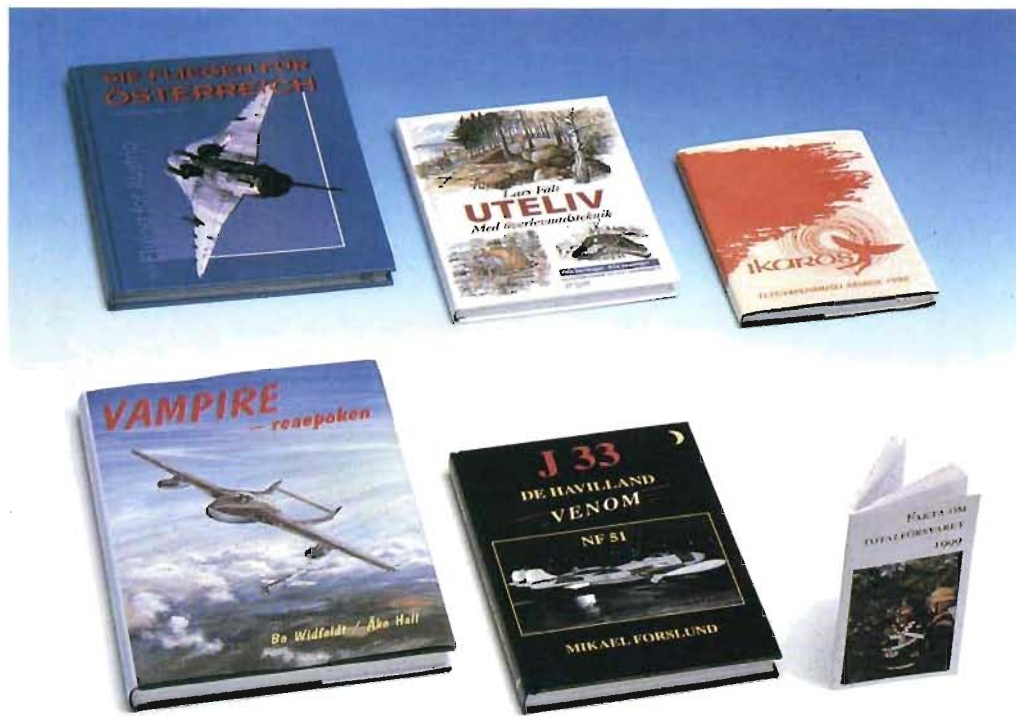
Förlag: Wahlström & Widstrand

Ikaros

-Flygvapenmusei årsbok 1998

Flygvapenmuseums årliga bok har publicerats för åttonde året i rad. Den senaste utgåvan innehåller 144 sidor med kapitel om bl a FMV:s provningsavdelning (FC) i ett historiskt perspektiv, flygtekniska kunskaper på 1910-talet, F 16:s förbandsmuseum, en fotokavalkad från förr och Flygvapenmuseums senaste verksamhetsår. Utgiven av Flygvapenmuseum.

Pris: 90,-,
www.flygvapenmuseum.nu



Vampire - reapoken

Den välkände flyghistorikern Bo Widfeldt fortsätter att ge ut böcker på sitt eget förlag Air Historic Research. Den senaste produktionen behandlar en viktig milstolpe i det svenska flygvapnets historia, nämligen J 28 Vampire och flygvapnets tidiga introducerande av jetdrivna stridsflygplan.

På 248 sidor i A4-format finns det mycket att läsa om J 28 Vampire; ur teknisk synvinkel, om de tidiga jetmotorerna, piloter och tekniker berättar om sina intryck. Mycket bilder, ritningar, flygplansdata m m.

Förlag: Air Historic Research
Pris: 400,-, www.widfeldt.se/ahr

J 33 Venom

Det brittiska flygplanet J 33 Venom användes av flygvapnet under 1950-talet som allvädersjaktplan. Verksamheten med de 60 flygplanen vid F 1 i Västerås beskrivs ur olika aspekter av Mikael Forslund. Boken är på hela

304 sidor och är rikt illustrerad och med många unika bilder.

Förlag: Allt om Hobby
Pris: 310,-, www.hobby.se

Fakta om totalförsvaret

Broschyren Fakta om totalförsvaret 1999 innehåller bl a information om Försvarmakten och totalförsvarets civila delar. Broschyren finns även i en engelskspråkig utgåva.

En grundtilldelning har sänts ut till Försvarmaktens staber, förband, skolor och centra. Ytter-

ligare exemplar kan beställas hos Försvarets bok- och blankettförråd (FBF).

Flygvapnet

An illustrated history of the Swedish Air Force

Anders Annerfalk publicerade 1995 en bok om flygvapnets tillkomst och historia - Flygvapnet, en historisk översikt. Nu finns boken utgiven på engelska, i något omredigerad form. 192 sidor, rikt illustrerad.

Förlag: Aviatik Förlag AB, Ljungsbro
Pris: 395,-

Faktaboken om Gripen

Faktaboken om Gripen finns nu i en fjärde, omarbetad, utgåva. Här presenteras en mängd faktainformation om Gripen; systemet, flygplanet, flygstriidskrafterns betydelse, ekonomi, industripolitiska aspekter m m.

Boken är resultatet av fyra mans arbete: Jan Ahlgren och Lars Jansson från Saab Gripen, Lars Christofferson vid Försvarmaktens infoavdelning och Anders Linnér, flygvapnet. För utgivningen svarar Industrigruppen JAS. (www.gripen.saab.se)



NYTT
I-99

FVRF:s väg mot år 2000

Att förändra sig ligger i tiden för all verksamhet som berör försvaret. Flygvapen-frivilliga har de senaste åren visat stor vilja till förändringar. Det senaste året har inneburit ett ständigt arbete för att förändra och förnya. Följande aktuella nyheter märks den närmaste tiden:

- Instruktörsutbildningen förändras med ny utbildningsgång från och med i sommar.
- Den nya ungdomsverksamheten presenteras i maj (se separat artikel).



FVRF och dess medlemmar är beredda att möta 2000-talet.

- Ledarskapsutbildningen ses över i samarbete med lottorna och Bilkåristerna samt I 2 och F 10.
- FVRF:s internationella engagemang utvecklas i den riktning som styrelsen bestämt.
- FVRF:s detachement på Stagården och kursgården moderniseras och blir en viktig utbildningsplats. Återinvigning med frivilligdag den 12 – 13 juni.
- Nya uppgifter inom basområdet kan presenteras i slutet av året.
- Profilprogrammet förnyas och presenteras i juni.
- Ny video om LOMOS produceras under 1999.
- Regionaliseringen, mot tolv förbund, blir som planerat klar 1999. Detta är de viktigaste nyheterna just nu. Vi kommer att ständigt fortsätta att förändra oss för att ge de frivilliga möjlighet att uppleva nya verksamheter och säkerställa framtiden för oss. Målet är 13 500 medlemmar i år och 15 000 år 2000. ■

HKV/Friv måste tänka om

Inför 1999 hade FVRF av Högkvarteret (ÖB) äskat 5,1 miljoner kronor till administration och 14,1 miljoner till utbildning. Denna fördelning, 27 respektive 73 procent, är normal eller lägre än för andra frivilligorganisationer.

Eftersom FVRF:s medlemsutveckling och utbildningsresultat ökat ett flertal år i följd, till skillnad från de flesta andra frivilliga försvarsorganisationerna, var denna fördelning logisk.

Tilldelningen blev dock mindre än begärt. 4,36 miljoner till administration och 13,7 miljoner till utbildning. Därutöver

tillkom 0,425 miljoner för överflyttning av hyra m m från flygvapnet till FVRF.

FVRF har en stor utbildningspotential, eftersom det fortfarande finns köer till de planerade kurserna, främst vid de centrala skolorna. Eftersom all utbildning kräver administration måste kostnaderna för detta och utbildning korrespondera. Så är inte fallet för FVRF. Konsekvenserna av detta borde vara att de frivilligorganisationer som minskar sin utbildning också får ett minskat administrativt bidrag, medan de som ökar får ett högre. Det är Högkvarterets frivillig-

avdelning som, efter dialog med frivilligorganisationerna, avgör fördelningen.

Från år 2000 ska utbildningsmedlen även bekosta den administration som hänförs till utbildningen (overheadkostnaderna), vilket för FVRF:s del borde ta bort den "administrativa bromsen" på utbildningen. Tyvärr tyder tecknen på att även här beräkningsgrunderna att "justeras", så att man tar med sig den felaktiga bas som bidraget sedan ska fördelas efter. Mer om detta i kommande artiklar ■

BJÖRN MOBERG, kanslichef/styrelseordf

Ny ungdomsverksamhet

Efter ett omfattande utredningsarbete om den framtida ungdomsverksamheten inom Flygvapen-frivilliga samt en del turer med departement och myndigheter, är vi äntligen på väg mot konkreta mål.

Två arbetsgrupper arbetar parallellt med vissa kontakter. Den ena är tillsatt av Rekryteringscentrum och ser över hur deras verksamhet ska bli inom ramen för den större översynen som gjordes i Högkvarteret.

Inom Flygvapen-frivilliga arbetar en arbetsgrupp på tre personer, ledd av vår ungdomsansvarige **Johan Dahlberg**. De två övriga är **Jenny Jönsson**, riksförbundsstyrelsen, och **Fredrik Alcén** från projektgruppen.

Några inriktningar för arbetet:

- Flygvapnets verksamhet begränsas till flottiljor, medan FVRF har verksamhet på ett 15-tal orter.
- Det gamla systemet överges och ett nyare, mer anpassat system till dagens ungdomskrav, ersätter.

För Flygvapen-frivilliga innebär det ett vidgat program, som kommer att omfatta många olika kurser.

Målsättningen för verksamheten är:

- Att behålla försvarets folkförankring genom information.
- Att erbjuda ett allsidigt utbud av aktiviteter inom områdena flyg, försvar, föreningsverksamhet och friluftsliv.
- Att frivilliga instruktörer och ledare behövs i betydligt större omfattning.

I slutet av maj presenteras den nya verksamheten. En månad senare påbörjas de första centrala kurserna.

I höst startar den regionala verksamheten. Då framkommer säkerligen många synpunkter och en del problem. Synpunkterna diskuterar vi gärna vid en utbildningskonferens i oktober. Problem som uppstår ska vi åtgärda så gott vi kan.

Om några år räknar vi med att den nya inriktningen trängt igenom. Förhoppningsvis har ungdomsverksamheten ett bredare och större utbud, anpassat till förändringarna i Försvarsmakten.

Många nya utmaningar väntar de frivilliga. Spännande och intressant! ■

TORE BERTILSSON

Mot nya mål – men vilka?

Nya broschyrer från FVRF har temat "Mot nya mål", vilket ska ge signaler om organisationens positiva attityd till en ominriktning av Försvarsmakten. Men vi önskar konkreta uppgifter och mål med vår verksamhet.

Vid Folk & Försvars konferens i Sälen framfördes av många föredragshållare nödvändigheten av att förändra Försvarsmaktens organisation och uppgifter. Mer diffust var svaren om hur detta ska genomföras. Men nödvändigheten av att ställa upp på nya uppgifter och arbetssätt är nog alla överens om.

Det som saknades i Sälen var uttalanden om vilken betydelse och uppgifter frivilliga ska ha i framtiden. Det talas mycket, främst från politiker, om de frivilligas betydelse, hur många de är

och att Sverige är unikt när det gäller frivilligengagemang inom försvaret.

Om detta är så betydelsefullt, räcker det inte med att tilldela oförändrade eller till och med höjda anslag. Det måste också ges motiverade uppgifter för att behålla och rekrytera frivilliga. Denna kategori är oerhört lojal. Det tyder på engagemang och vilja att göra saker för att känna betydelse och få testa förvärvade kunskaper, inte passivitet.

Då går det inte att undvika de frivilliga eller sakna svar på frågor. Vi ska naturligtvis arbeta hårt för att göra vår röst hörd och få berörda parter att inse nödvändigheten av att även frivilliga behöver en förändrad planering som anvisar uppgifter och verksamhet.

Om detta uteblir så blir det mycket

svårt att behålla frivilliga i dagens omfattning.

Försvaret behöver en stark folkförankring – nu och i framtiden – om vi ska klara t ex ett återtagande. Men att hundratusentals frivilliga alltid ska finnas som en evig fan club är ingen självklarhet.

Frivilligt är engagemang för något man vill göra utan tvång. Men då måste målet finnas i sikte. Annars blir det en irrande frivilligrörelse, där många kommer att välja andra aktiviteter utanför totalförsvaret.

FVRF är gärna med i förändringar, men då måste detta betyda förändring mot nya presenterade mål. ■

TORE BERTILSSON

Stagården allt bättre

Vinterns kurser vid Stagården hade samma omfattning som tidigare. Nytt var att de fördelades på fyra veckor. Detta möjliggjorde att alla kunde förläggas i delvis nya förläggningar.



Patrik Wallengren, närmast i bild, studerar kartan tillsammans med Mikael Karlsson under en utbildningsvecka i Hälsingland.

Foto: Lennart Andersson/FBB

Verksamheten har letts från den nyuppförda byggnaden av skolcheferna **Johan Södereng** och **Thomas Hillemar**, F 16, biträdd av **Johan Dahlberg** och **Pär Ericsson** från FVRF. Utbildningen genomfördes med F 16 som utbildningssamordnare. Flottiljens intendenturenhet svarade för huvuddelen av materielen. Detta tillsammans med stöd från F 16:s frivilligdetalj i Söderhamn, gjorde att allt fungerade utmärkt.

Det totala omdömet för hela utbildningsperioden blir klart i vår, men några punkter är värt att notera:

- Det har blivit svårare att rekrytera elever. Vissa kurser har genomförts med färre deltagare än planerat.
- Stagårdens utveckling ger alla möjligheter till central utbildning. Jämfört med en flottilj är det flygplanen som saknas.
- Det går att genomföra både bas- och Lomos-utbildning i detta område.

- Tillgången på kurschefer/instruktörer har varit bra.

- Vissa specialkompetenser kan det vara svårt att få tag på personal till.

Bland de annorlunda inslagen under kursveckorna märks information om nya BAS 2000 och speciallektioner om idrott.

Verksamheten inspekterades vid ett besök av överste **Jan Salestrand**, HKV, och FVRF:s kanslichef **Björn Moberg** samt representanter från frivilligsektionerna.

Det känns viktigt att Stagården är under utveckling nu när försvaret i flera delar hotas av avveckling. Inte minst för frivillighetens framtid inom försvaret.

TORE BERTILSSON



Magnus Svedberg var en av kursdeltagarna i vid Stagården i februari.

Foto: Lennart Andersson/FBB

12 283 Flygvapen- frivilliga!

Totalt minskade FVRF med 511 medlemmar under 1998, vilket motsvarar 4%. Statistiken är förd mot de nya förbundsbidningarna 1999, dvs tio förbund och tre föreningar. Av dessa 13 minskade åtta i storlek.

Det totala medlemsantalet 1998 uppgick till 12 283 personer.

FÖRÄNDRINGAR I MEDLEMSANTAL

Norrbottnen FVFB	+ 14%
Stockholm FVFB	+ 9%
Upplands FVf	+ 8%
Skåne Halland FVFB	+ 5%
Västmanlands FVf	+ 1%
Sydöstra Sveriges FVFB	- 37%
Nedre Norrland FVFB	- 27%
Sala FVf	- 18%
Bråvalla/Gotland FVFB	- 12%

I det sistnämnda berodde en del av minskningen på sammanslagning av de båda förbunden. Det förekommer alltid en kontroll av dubbelbokförda medlemmar vid sammanslagningar av organisationenheterna. Den 1 januari 1999 skedde tre sådana och sammanlagt "försvann" 297 medlemmar vid de fusionerna.

Detta konstaterande medför alltså, att den verkliga medlemsminskningen inte alls är lika stor som totalsiffran redovisar.

Lomos-systemet övat



Gun Karlsson var en av de frivilliga som deltog i Lomosövningen vid F 17. Här vid en observationsplats i kustbandet.

Text: Major CONNY NÖBELIN, F 17

Luftbevakningssystemet Lomos har provats praktiskt under intensiv övningsvecka vid F 17 i Ronneby. Personalen bestod av en blandning av värnpliktiga och frivilliga.

Övningen "SydostLomos" genomfördes vid F 17 i Ronneby under fem dygn. Deltog gjorde cirka 90 frivilliga, samt värnpliktiga ur flotttiljens våromgång -98. De övergripande målsättningarna var att öva taktisk rapportering, genomföra underhållstjänst, tekniskt och taktiskt verifiera funktionen observationscentraltjänst (OC-tjänst) vid F 17 samt att bedriva observationstjänst (OBS-tjänst) under den kalla årstiden.

Tidpunkten för genomförandet planerades så att en samordning kunde ske med flygverksamheten i en ordinarie slutövning. Rationellt och kostnadseffektivt.

Fungerade väl

För första gången fanns en observationscentral driftsatt vid F 17. All berörd personal hävdar uppfattningen att vi har ett väl fungerande system, som kompletterar övriga sensorer med en god uppföljning.

OC-centralen var samgrupperad med underhållsresurserna och delar av OBS-kompaniernas personal. En fördel som

ger positiva effekter avseende samverkan, delgivning och uppgiftslösning.

OBS-personalen upplevde en ny storhetstid med mycket flygplan i luften, JA 37 Viggen, SK 60 samt propellerflyg. Verksamheten bedrevs med ordinarie utrustning, vapen, förläggingsutrustning m m.

Naturligtvis genomfördes dessutom en del moment omfattande bl a vakt-, sjukvårds- och fälthygientjänst för all deltagande personal.

Den taktiska utrustningen i fält ut-sattes för snö och kyla, ned till minus tolv grader. Den fungerade som avsett. Telefonens batterier är dock känsliga för kyla. En viktig erfarenhet är att knapptryckning bör ske långsamt för att rapporterna ska komma fram till observationscentralen. Det bör påpekas i utbildningsplanerna.

Fältmässig tjänst med transporter, fältkok och samband bedrevs i alla nivåer på ett bra sätt.

Marknadsföring

Vid F 17 finns nu ett komplett Lomos-system att användas i samband med rekrytering och utbildning, lokalt, regionalt och centralt. Ett omfattande arbete har genomförts för att marknadsföra och visa systemet. Övningen besöktes av major **P Helsinger** från Högkvarteret, **Yvonne Hansen** och **Ingrid Johansson** från Sveriges Lottakärer samt regionalt av SKBR och

FRO. **Claes Ronge**, FMV, kaptenerna **Thomas Hillemar** och **B-O Franzén**, F 16, liksom den lokala pressen.

Blekinge Lottaförbund genomförde samtidigt en allmän lottakurs (ALK) vid F 17 och passade naturligtvis på att visa hela Lomos-systemet från sin bästa sida. Resultatet blev att alla deltagande lottor i ALK bestämde sig för fortsatt utbildning!

Utveckling internationellt?

Med välutbildad personal kan systemet även användas i ett internationellt scenario med exempelvis övervakning av gränser, stöd med rörligt samband (mobiltelefon) vid brandövervakning, underhålls- och sjukvårdstjänst. Möjligheter att erbjuda utbildning inom systemet för personal från andra länder bör beaktas.

Under övningen tillfrågades personalen om intresset för internationell tjänstgöring samt språkkunskaper. Resultatet var uppseendeväckande, hela 75 procent visade intresse. Alla i gruppen behärskar engelska och en tredjedel av dem ytterligare ett språk.

Hög förbandsanda

Sammantaget kan "SydostLomos" betraktas som en lyckad övning med värdefulla erfarenheter som resultat. Den deltagande personalen gjorde en bra insats. Man ställer självklart upp igen under nästa övning, som genomförs i månads-skiftet maj - juni. ■



En bild från observationscentralen vid F 17, som under övningen inrymdes i en lekionssal.

Vart tog divisionscheferna vägen?

Vart tog de flygande divisionscheferna vägen? De som mestadels sågs klädda i flygställ, diskuterande stridsteknik så fort tillfälle gavs.

Major Peter Nilsson, Gripen-pilot vid F 7 i Såtenäs, vill få dem tillbaka genom en förändrad chefsutbildning.

Inom Försvarsmakten kommer det alltid att finnas enheter som är "spetsen på svärdet". Inom flygvapnet är en tung flygdivision ett exempel på en spetsenhet.

För att få förtroendet att leda en spetsenhet krävs det vissa egenskaper och förmågor hos en person. Förmånen att leda detta arbete torde vara en av de största utmaningarna som finns i flygvapnet. Arbetet med att skjuta t ex en robot mot en fiende är stort. Pilotens arbete är endast den sista - dock avgörande - delen i ett ofantligt arbete utfört av en mängd människor.

När jag började i flygvapnet, för elva år sedan, tror jag mig kunna säga att jag kunde namnet på alla divisionschefer. Det var färgstarka personligheter. Förmodligen var de inte uppskattade av alla - de visste kanske inte vad Wien-dokumentet innehöll, de kunde kanske inte göra en fullständig budget och somliga kunde inte skriva en enskild utredning.

Men de var chefer för en tung flygdivision. De kunde känna av när det var dags att sänka ribban under övningar, de kunde höja den när det behövdes och de hade förmågan att svetsa samman 15-20 piloter under olika utbildningsståndpunkter så att divisionen som helhet utvecklades. Mot målet att vara proffs i luften. Inte för att producera officerare med ingående kunskaper om budgetarbete, analysarbete eller hur man upprättar en handling.

Jag tror inte att dessa två roller kan förenas. Piloten är uttagen för att göra ett visst jobb och bli proffs på det. Inför

nästa sekel accentueras detta ännu mer när piloten ska behärska de tre roller-na jakt, attack och spaning.

Det kan tänkas att vissa piloter, med de rätta egenskaperna, kommer att ägna en del av sin till tid att utveckla även andra färdigheter. Men det får inte börja för tidigt. Vi har inte råd att utbilda unga piloter som inte ger 100 procent för att bli en bättre pilot och instruktör samt att föra divisionen framåt. Varje uppgift som läggs på personalen inom en spetsenhet ska syfta till att öka stridseffekten. Allt annat är slöseri med pengar.

Divisionschefen leder en grupp väl-motiverade piloter som är individer med speciella egenskaper. Gemensamt har de vissa egenskaper för vilka de fått förtroendet att tillhöra "spetsen". Men det finns lika många personligheter som personer. Individuella egenskaper kan stjälpas både en enskild person och kolleger inom många områden, inte minst i luften. Chefens roll är att klämma ur varje uns av individuella egenskaper som gagnar gruppen.

Anledningen är att organisationen, och skattebetalaren, har rätt att ställa mycket höga krav på spetsenheten. Den ska vara proffs inom sitt gebit och de ska ledas av ett proffs.

Den blivande divisionschefen måste fostras och accepteras inom divisionen. Piloterna måste ha förtroende för honom. Sätten att uppnå det är många, men det tar tid. Det går inte att rusa igenom tiden på en division. En blivande chef måste t ex först få vara ställföreträdande chef, för att lära sig och skapa egna idéer om hur han ska agera när han får förtroendet att leda en division.

Skolor?

Ska utbildningen till divisionschef verkligen innehålla samma saker som det nuvarande chefsprogrammet? Knappast. Utbildningen syftar till en allmän militär chefsroll efter det att man praktiserat på diverse staber. De militära skolorna utbildar till största delen mot en befattning som kommer efter den man "åker hem" till.

Enligt min uppfattning är det inte bra för en spetsenhet. Det enda en blivande divisionschefs utbildning ska syfta till är just att leda en division.

Det sägs att vi inte har råd med särskilda chefsutbildningar för specifika befattningar. Jag hävdar att vi inte har råd att inte skraddarsy utbildningar för chefsbefattningar inom spetsenheten.

Enligt den nuvarande utbildningsmodellen är den blivande chefen borta två år från sin division. "Vilken förändring killen har gått igenom och vad han har vuxit", säger vissa. Jag säger: första halvåret är han som en gäst på divisionen. Rotechefer har blivit gruppchefer, gruppchefer har flyttat till transportflyget, sex nya ansikten (elever) har tillkommit.

Skapa ett specialistchefsprogram. Utbilda blivande chefer för spetsenheten ur samtliga försvarsgrenar tillsammans under ett år. Året kan innehålla studier vid en spetsenhet inom annat lands försvarsmakt. Låt dem utvecklas taktiskt, låt dem se andra enheters lösningar. Anlita utländska föreläsare som har varit chefer för spetsenheter i strid, inte operativa chefer. Anlita duktiga tränare inom lagsporter, psykologer, krishanterare - listan kan göras lång. Utbilda mot jobbet de ska komma hem till, inte vad de ska vidare till efter tiden som chef för en spetsenhet.

Det andra året

Ett andra år för högre militär utbildning behövs säkert, men inte för dem som ska bli chefer för spetsenheter. Låt istället dessa personer besluta om sin framtid efter tiden som divisionschef. Låt det andra året innehålla den utbildning som krävs för ett jobb vid en högre stab eller enhet. Ett bra andra år i kombination med erfarenheter från att leda en spetsenhet kommer att skapa mycket dugliga högre chefer.

I dagens läge tror jag att det är bättre att låta piloter bli divisionschefer utan att genomföra den tvååriga utbildningen. Uppfattningen grundas inte på dålig erfarenhet av de chefer jag haft eller kän-

ner. Jag bara undrar hur de utvecklats om de varit "ställd" två år till? Jag tror inte att de blivit sämre divisionschefer.

Divisionscheferna måste vara skickliga i sin yrkesutövning, annars riskerar spetsenheternas stridseffekt och styrka gå förlorad. De positiva omdömena vid internationella övningar riskerar att sina. Varför? Det är hela

organisationens arbete som syns hos spetsenheten. Det är den, inte handläggarna vid de högre staberna, som synas och avgör andra länders uppfattningar om vår professionalism.

Du divisionschef, tacka nej till nästa möte som inte berör stridsteknik/taktik.

Går inte det; ta på dig ditt isolerställ och öppna fönstren i möteslokalen. Om

övriga deltagare gnyr, säg att dräkten är varm. Om någon frågar varför du klär dig så, - svara samtidigt som du reser dig: - Jag har bråttom tillbaka till mitt kontor, som kräver denna klädsel. Nämligen kontoret däruppe tillsammans med mina killar. Det är där jag leder min division!

Major PETER NILSSON, F 7

Välutbildad divisionschef är ett måste

Överstelöjtnant Thomas Karlsson, chef för FBS, Flygvapnets Flygbefälsskola i Uppsala, bemöter Peter Nilssons förslag:

Låt mig först ge ett mer övergripande svar på huvudfrågeställningen, för att sedan kommentera några av de påståenden som finns i din insändare.

Jag kan till viss del hålla med om att divisionscheferna precis som alla andra chefer för "spetsenheterna", som du benämner dem, borde få en mer specialinriktad utbildning. Detta för att öka deras kunskap och förmåga i taktik och stridsteknik. Nu är det dock så att en divisionschef, likaväl som andra chefer, ska ha en mer övergripande kunskap i bland annat ekonomi, analysarbete och administration. Ansvarsområdet innefattar just det.

Förutom detta ska han ha kunskap om arbetet på olika ledningsnivåer, Försvarmaktens styrning i fred och krig, internationell säkerhetspolitik med mera, för att förstå sin och divisionernas roll i systemet. Det är just sådana kunskaper som erhålls på chefsprogrammet. Den specialkurs, som du

nämner, bör enligt min mening genomföras i FBS (Flygvapnets Flygbefälsskola) regi. En sådan kurs är under utveckling och kommer att ersätta den gamla "Gruppschefskursen"

Tillbaka till dina påståenden. Du säger bland annat att divisionscheferna var mer färgstarka för ett tiotal år sedan. Det måste bero på något annat än att de har genomfört chefsprogrammet eller ej. Då som nu hade ungefär hälften av divisionscheferna genomfört Militärhögskolans Högrekurs - nuvarande Försvarshögskolans Chefsprogram. Från min horisont sett är de divisionschefer, som genomfört det tvååriga chefsprogrammet, definitivt inte sämre som divisionschefer - snarare tvärtom, eftersom de har fått en bredare syn på det mesta. Därmed inget ont sagt om de divisionschefer, som inte har genomfört kursen.

Du påstår att en divisionschef inte kan ha båda rollerna såsom proffs i flygtjänst och dessutom vara en duktig chef på marken vad gäller administration etc. När jag som Chef för FBS föreslår en pilot till divisionschef är det just den kombinationen jag söker. Dock är vi alla olika, vilket medför att alla inte kan vara perfekta i allt. Enligt min mening bör problemet i stället rättas till. Divisionscheferna kan få mer tid till



stridstekniska diskussioner om de avlastas från den administrativa bördan genom en mer kvalificerad administrativ hjälp, som tillhör divisionen. Divisionschefen ska dock fortfarande ha ansvaret. Det är han som är chef.

Jag hoppas innerligt att de som är divisionschefer idag, inte är några "mysnallar", som enkelsidigt ska fostras och accepteras av divisionen. Det är i allra högsta grad ömsesidigt. En divisionschef ska ha kurage nog att "fostra" sin division - dock med ödmjukhet och glimten i ögat. Att han "växer" upp på samma division, som han sedan ska vara chef för har både för- och nackdelar.

Till sist vill jag göra en kort internationell jämförelse. I Storbritannien är det krav på att den som blir tillsatt som divisionschef har genomfört högre stabskurs, vilket motsvarar FHS CP. Kursen är dock bara hälften så lång. Ett minimikrav är också att ha arbetat i central stab i ett till tre år. Därför tillträder normalt ingen som divisionschef förrän i 40-års åldern.

En kommentar till din avslutande uppmaning. Börjar vi med att frysa ut andra är risken stor att de fryser ut oss. Vi är ett lag och bör jobba därefter.

Överstelöjtnant THOMAS KARLSSON
Chef för FBS



B-Post
FÖRSVARSMAKTEN
FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM



CM 181
CM 181

Välkommen att träffa familjen

Flygvapennytt tillhör en tidningsfamilj.

I familjen ingår även Marinytt och Arménytt. Syskonen delar både utseende och inriktningen att sprida kunskap om försvaret.

Alla tre tidningarna utkommer numera fyra gånger/år. Om du också vill ha Marinytt och Arménytt hem i brevlådan, eller en av dem, är du välkommen att prenumerera.

Priset är 100 kronor per prenumeration.

Beloppet sätter du in på postgiro 31 65 04 - 0 (Marinytt), respektive 31 40 07 - 6 (Arménytt). För att tidningen ska komma utan försening, är det viktigt att du anger din fullständiga adress på inbetalningskortet.

Det går också bra att faxa beställningen: Faxnumret är 08 - 788 8866.

