

# FLYGG

VAPEN

nytt

Möt nye GI:  
Mats Nilsson

Flygtaktiska  
kommandot  
leder

Internationella övningar • Snabbinsatsförbanden







#### CHEFREDAKTÖR

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

#### ANSVARIG UTGIVARE

Owe Wagermark  
Flygtaktiska kommandot – Uppsala

#### REDAKTIONENS ADRESS:

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

FlygvapenNytt  
utges av tidsningssektionen.  
Högkvarterets informationsavdelning.  
Tillsammans med Arménytt, MarinNytt och  
Försvarets Forum.

I den gemensamma  
Redaktionen för Försvarets Forum  
centralt utgivna tidningar ingår  
Sven-Åke Haglund  
Sektionschef  
Direkttel 08-788 85 54  
Rick Forsling  
Peter Liander  
Ulf Petersson  
Hans Strömberg

#### PRENUMERATION:

Marie Tisäter  
08-788 90 19  
marie.tisater@hkv.mil.se  
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  
respektive författare, för redigering  
redaktionen. För ej beställt  
material ansvaras ej.  
Återgivande av textinnehållet medges.  
Källan önskas tydligt angiven.

FlygvapenNytt 4/00 utges i december.  
Manusstopp för 4/00: 23 oktober.

Grafisk form: MSK T&D/Eva Kent  
Tryck: Christer Perssons tryckeri, Köping  
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbilden:  
Flygvapnets nye generalinspektör  
Mats Nilsson är chef för Flygtaktiska  
kommandot och dessutom  
en aktiv Gripenpilot.

Foto:  
Pia Ericsson/FMV:Prov

**S**å tog då sommaren slut, sommaren som enligt många aldrig var någon sommar. Hur det än är med detta så innebar semesterperioden en omställning och övergången till den nya Försvarets Forum inleddes. Stålbadet! Vissa förband försvann, nya enheter etablerades. Självklart sved det i hjärtat hos många. Gamla fina landskapsregementen avvecklades. Nya militära begrepp kom istället.

Den 1 juli etablerades ett delvis nytt högkvarter med en ny ÖB. Den Operativa Insatsledningen kom till med bland annat de tre taktiska kommandona. Vår tidigare ÖB gick i pension efter en fantastisk insats med ambitionen att skapa en omdiriktad försvarsmakt. Han kom otroligt långt på kort tid. Jag önskar honom all lycka i fortsättningen med helt nya utmaningar.

Övergången till ny organisation har krävt stora arbetsinsatser. Det har jag haft stor respekt för. Det nedlagda arbetet har varit imponerande. Övergången har naturligtvis också krävt personliga uppoffringar, som även påverkar familj och den sociala situationen. Jag hoppas att alla kommer att hitta bra lösningar för framtiden.

Det Flygtaktiska kommandot börjar successivt finna sin roll. Det är glädjande att vi nu tar steget in i den organisation vi sedan länge önskat. Nu har vi möjlighet att utveckla tydlig ledning och flottiljernas och flygstridskrafternas verksamhet kan ledas och samordnas från en stab. Med de utmaningar som väntar, bedömer jag att det är nödvändigt.

En mycket viktig utmaning är flygvapnets uppgifter i internationella sammanhang. Den nyligen genomförda övningen Baltic Link 2000 visade att vilja och förmåga finns. Övningen genomfördes på ett utmärkt sätt, vilket jag är både stolt och tacksam för. Nu gäller det att gå vidare med uppgifterna att från årsskiftet ha snabbinsatsförbanden SWAFRAP AJS 37 och C-130 insatsberedda i 30 dagars beredskap. Detta är en synnerligen viktig uppgift för alla inblandade. Det gäller att visa Sveriges och flygvapnets förmåga att sätta upp flygförband för internationella insatser.

Senast vi var ute i sådana sammanhang var i Kongo

# vilja ansvar laganda

1961-63 och dessförinnan i Finland 1939-40. Faktum är att de erfarenheter, som drogs vid F 19 och F 22 fortfarande har ett värde. De som kämpade då inhämtade kunskaper som i utvecklat skick har giltighet även nu.

Utmaningarna vi står inför är många, men personligen känner jag stor tillförsikt inför framtiden. De beslut som väntar angående Flygskolans lokalisering, framtiden för F 16 i Uppsala, Flygtaktiska kommandots lokalisering, underhållsorganisationens utveckling m m ger osäkerheter. Men osäkerheter kommer alltid att finnas i vår snabbt föränderliga värld. Vi måste alla vänja oss vid ständiga förändringar och att beslut inte kommer att ha permanent giltighet. I det avseendet har vi hamnat precis i det läge näringslivet levt under lång tid. Därför är det viktigt att vi alla aktivt deltar i vad som sker och att vi utnyttjar de tillfällen vi har att kunna påverka utvecklingen. Jag utgår från att alla i flygvapnet arbetar med vårt bästa som mål.

Sedan jag tillträdde som Generalinspektör för flygvapnet har jag besökt de flesta av våra förband och sko-

lor. Jag tror mig ha en god uppfattning om läget inom flygvapnet, inte minst genom de regelbundna mötena med flottiljcheferna. Mina "fem punkter", som jag redovisat för flygvapnets personal vid flottiljbesöken, är att vi gemensamt ska:

- Tydliggöra flygvapnets uppgifter
- Bredda och utveckla framtida kompetens
- Upprätta högkvalitativ taktisk ledning
- Säkerställa hög operativ förmåga i flygvapnets insatsförband
- Utveckla bra och fungerande kommunikation mellan taktisk ledning och förband



MATS NILSSON  
GENERALINSPEKTÖR FÖR FLYGVAPNET



# Internationellt

Just nu sitter du med årets tredje utgåva av FlygvapenNytt i din hand. Ett nummer vars innehåll karaktäriseras av framför allt två ämnen: internationell verksamhet och bildandet av flygtaktiska kommandot som leds av den nyutträdde generalinspektören, generalmajor **Mats Nilsson**. **Sven-Åke Haglund** har mött honom för en intervju.

Under sommarmånaderna har flygvapnet deltagit i ett flertal internationella övningar; Cooperative Banners, Maple Flag, Cooperative Chance, Baltops men framför allt Baltic Link 2000.

Den sistnämnda arrangerades vid F 17 i Ronneby under två veckor i augusti. Övningen satte sin prägel på hela flottilj-området med mycket folk i rörelse.

Med representanter från elva länder på plats ges naturligtvis många intryck av olika karaktär. Ett av många bestående intryck för undertecknad var förekomsten av ett stort antal datorer, eller rättare sagt bildskärmar. Förutom att folk flög, stridsledde eller klargjorde flygplan hade många personer sin arbetsplats vid bildskärmar, vissa jobbade framför dem nära nog hela tiden – tillämpningen av modern kommunikations- och informationsteknik i dessa sammanhang framstod här mycket tydligt.

Baltic Link-övningen är föremål för flera artiklar med början på sidan 17.

Ryssland deltog, men inte med några flygplan i Baltic Link, men det har ändå vid flera tillfällen de senaste månaderna varit ryska flygplan i Sverige. I juli

användes F 16 i Uppsala som bas för en rysk spaningsflygning över Sverige enligt det förtroendeskapande Open Skies-avtalets principer. Den ryska flygningen kommer att följas upp med en svensk fotograferingsflygning över Ryssland.

Uppsala-flottiljen var dessutom värd för en rysk delegation under ett vänskapsbesök i början av september. Det blev också första gången som ryssarnas moderna jaktflygplan Su-30 landade på svensk mark. Läs mera om besöket på sidorna 40 – 41.

## Med livet som insats

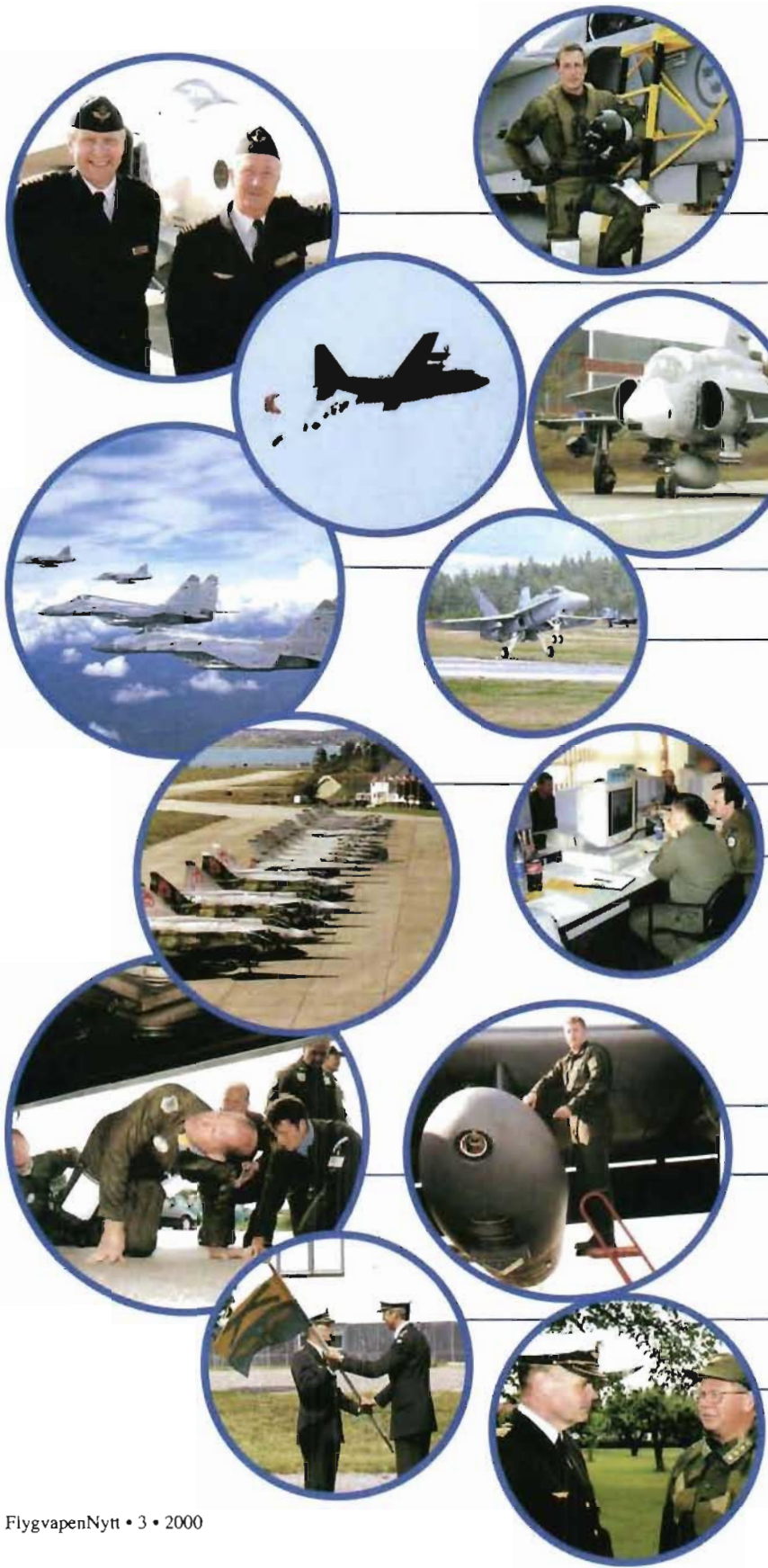
Den ökande internationella verksamheten kommer att sätta stark prägel på Försvarets framtida verksamhet. Men det finns naturligtvis fortfarande en mera vardagsmässig verksamhet här hemma, vilket bland annat innebär stöd till det civila samhället. Att även den kräver sitt tribut blev vi grymt påmind om genom den tragiska helikoptero olyckan med en Super Puma som drabbade Helikopterflottiljen i början av augusti. De tre omkomna i besättningen i helikoptern "Helge 94" offrade sina liv i ett dramatiskt försök att undsätta andra.

För många piloter och tekniker i helikopterförbanden är det en självklar vardagsyssla att tillhöra en beredskapsbesättning i en räddningshelikopter. Vad vi andra kanske inte tänker på så ofta är att de ibland gör det med mycket stora uppoffringar. De förtjänar därför all respekt.



PETER LIANDER  
peter.liander@hkv.mil.se





Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
Flygvapnets nye generalinspektör	6
Viktigt att ställa upp utomlands	10
I beredskap för snabbsats	12
Med kameror som vapen	14
Anpassat flygunderhållskompani	15
SWAFRAP AJS 37 insatsövas	16
Framgångsrik samövning	17
Finsk sisu på Baltic Link 2000	22
En dirigent bland molnen	24
Med Viggen i Norge	26
Svenskar i utländsk stabsövning	30
Storövningen Maple Flag	32
Flygstridsledare till sjöss	35
Sverige redo för Open Skies	36
Open Skies i Sverige	38
Ryssar på vänskapsbesök	40
Flygtaktiska kommandot	42
I korthet	47
FVRF-aktuellt	52





Generalmajor Mats Nilsson var den första militära provflygaren som flög JAS 39 Gripen. En flygplanstyp som han gärna flyger så fört tillfälle ges, också i sin nya roll som flygväpnets generalinspektör.

Foto: Pia Ericson/  
FMV:Prov

# ”Kalla mig Mats”

**Mats Nilssons andra arbetsdag börjar halv tio på kvällen efter "Aktuellt", när barnens läxor sedan länge är lästa och tystnaden sänkt sig över Täby-villan. Planeringen inför nästa arbetsdag pågår sedan fram till midnatt.**

**Mats Nilsson ger ett intryck av att alltid vara förberedd, att aldrig bli tagen på sängen. Det sena kvällsarbetet kan vara en del av förklaringen: "Ett arv från tiden som provflygare är att jag ständigt jobbar med frågan: Vilka alternativ har jag om det oväntade ändå händer?"**

AV SVEN-ÅKE HAGLUND

Flygvapnets nye generalinspektör, blott 43-åriga generalmajoren **Mats Nilsson**, sitter lugnt i flygtaktiska kommandots förarstol – förlåt chefsstol – redan efter två månader. Leendet finns ständigt nära, ingen av intervjuarens frågor besvarar honom, inte ens knepigheter som SWAFRAP eller det som borde vara ett känsligt ämne: att som flygvapnets högste företrädare "sälja" JAS 39 Gripen till utländska spekulanter.

General Nilsson tycks gilla att diskutera alla frågor som kommer på bordet, med ett enda – mer personligt – undantag:

Allt som har med hans ringa ålder att göra. Förmodligen är ämnet redan uttjat, men Mats Nilsson vore inte Mats Nilsson om han undvek frågan ...

– I förra veckan var jag i Sydafrika i samband med sydafrikanska flygvapnets 80-års jubileum. På seminarium och utställningar träffade jag många flygvapenchefer. Självklart är man ung i den kretsen. Men faktiskt, kollegan från Malawi var ännu något yngre ...

Hur känns det att ha sina tidigare chefer under sig i organisationen, är åtminstone inte det ett problem?

– Min första reaktion var att det här måste bli tokigt. I nästa sekund insåg jag att problemet inte ska förstoras. Det handlar egentligen bara om två saker: Öppenhet och ärlighet från alla parter.

### Som en pojkbok

Ett samtal med Mats Nilsson vandrar ut över vida fält. Hans karriär är som en pojkbok, spännande och fylld av överraskningar. Men ganska snart förstår intervjuaren att mycket av Mats Nilssons liv handlar om ett tryggt och inrutad liv tillsammans med hustrun **Anna** samt barnen **Carl** och **Johanna**.

– Jag värdesätter min tid med familjen väldigt högt. Jag vill vara hemma både till frukost och middag.

– Dottern som just börjat andra klass ska kunna göra läxorna både med mamma och pappa. Vår 13-åriga son likaså. Klockan fem kastar jag alla papper i portföljen och åker hem. Familjen äter middag tillsammans, vi pratar om vad som hänt i skolan, på fritids.

– Portföljen tar jag fram igen vid halvtiotiden och jobbar i ungefär två timmar. Så har jag levt ett antal år och värdesätter högt möjligheten att själv styra arbetstiden så att familjelivet inte kommer i kläm. Då får det gärna bli sena hemnakvällar istället.

Ett föräldramöte höll för övrigt på att

bli en komplikation för nyutnämnde **ÖB Johan Hederstedt**, när han skulle tillsätta de högsta chefsposterna i sin organisation:

– Hederstedt ringde med kort varsel och ville träffa mig kl 16.00 onsdagen i påskveckan. Jag svarade ärligt att jag inte kunde komma, eftersom jag inte skulle hinna att både träffa Hederstedt och gå på föräldramötet hemma i Täby.

Dessbättre förstod blivande **ÖB** dilemmat och ändrade sitt eget dagsschema. Mats Nilsson hann med båda mötena, och efter resonemang med familjen under påskhelgen kunde flygvapnets nye generalinspektör (efter **Jan Jonsson** som nu är chef för Operativa insatsledningen, OPIL), utses.

### Cyklande segelflygare

Att Mats Nilssons väg till GI-stolen har gått snabbt förstår vi av hans (redan påpekade) låga ålder. Snabbt – men däremot inte rakt. Åtminstone inte i vanliga termer räknat.

För att göra historien någorlunda kort, kan vi börja med en 14-åring på cykel i höstmörkret mellan hemmet i Lomma och Landskrona, en sträcka på cirka 25 kilometer enkel resa. I Landskrona fanns en segelflygklubb och en skicklig lärare i världsmästaren **Göran Ax**. På hösten avverkades teorin innan vårlyuset förde med sig 22 starter i Bergfalke, de sista två ensamflygningar.

Där kunde hela historien ha slutat. Mats Nilsson blev nämligen en duktig gymnast, och som sådan också utbytesstudent i USA. Kontakten med flygningen bröts.

Väl hemma ett år senare mönstrade Mats och skulle göra värnplikten på KA 2 i Karlskrona. En placering som han tyckte var helt OK.



– Men så dök stunderna i Bergfalke upp igen. Hur härligt jag hade tyckt att det var att få flyga alldeles ensam. Sagt och gjort, jag sökte till flygvapnet, blev antagen och ryckte in på Ljungbyhed två veckor efter studentexamen 1976.

### Svårt med instrumenten

– Det jag minns är att jag hade jättesvårt att flyga efter instrument i början. Min flyglärare **Kenneth Hansson**, som förristen jobbar här på FTK idag, hade tack och lov tålmod med mig.

Efter officersexamen på F 20 i Uppsala, lärde sig Mats Nilsson att flyga Viggen i Söderhamn, innan det bar i väg till F 17 i Ronneby. Efter drygt två år som spaningspilot kom den telefonsignal som fick honom ur den normala flygvapenkarriären.

– Samtalet kom från Försökscentralen i Linköping. Jag erbjöds att jobba där som testpilot. FC visste jag inte något om förutom det jag hade läst i jubileumssboken "Att flyga är att leva", men jag förstod att det här var en chans modell annorlunda.

– Jag stannade tio år som provflygare, med avbrott för allmänna kursen på MHS och ett år på den amerikanska flottans provflygarskola.

### Kursetta på F-18 Hornet

Mats säger det inte själv, men bakom uttryck som "jätteskoj" och "fantastisk roligt", döljer sig också en annan sanning: Svensken Mats Nilsson blev kursetta i stenhård konkurrens på provflygarskolan.

– Det här var 1984 – 85, jag var minst sagt hungrig på all slags flygning. Mitt slutarbete gjorde jag på F-18 Hornet som då var alldeles ny.

Väl tillbaka i Sverige och Linköping blev det ett ännu nyare plan för Mats, även om det skulle dröja innan JAS 39 Gripen kom i luften. När det väl var dags, gick det som vi minns, snett vid en misslyckad landning.

– Jag flög aldrig ettan. Min roll blev betydligt mer annorlunda än som tänkt.

Det blev haverikommissionen istället. Däremot, när tvåan kom i luften dryga året efter ettan var det Saab:s chefsprovflygare **Arne Lindholm** och jag som flög den.

– Det varade i drygt ett år. Lärorikt men fullständigt oplanerbart. Vi flög när planet var friskt och vi hade tillräckligt bra väder. Flygpasset kunde vara planerat till tisdag eftermiddag, men det blev lördag eftermiddag innan vi var i luften.

### Lämnade sitt drömjobb

Mats Nilsson beskriver sig själv som målinriktad och bestämd. Vi tror honom. Att beskriva något som har med ett yrke, ett jobb, att göra på ett mer livfullt och positivt sätt än när Mats berättar om sina år som provflygare går överhuvud taget inte.

Ändå sa han upp sig, valde skolbänken och en väntande stabskarriär. Hur mycket "målinriktning" behövs det inte för att göra ett sådant val?

– Som du förstått stortrivdes jag som provflygare men ville ändå gå vidare. Det blev högrekursen på dåvarande Militärhögskolan 1991–93, följt av två år på flygstabens samordningsavdelning.

– Därefter F 16 och Uppsala i fyra år. Först som flygchef och sedan, efter ett samtal från **Kent Harrskog**, som flottiljchef under dryga två år.

– Samtalet? Jo, Harrskog ringde och frågade om jag ville

ta över flottiljen. Tror du att jag klarar det?, frågade jag. Kanske inte den smartaste jag kunde ha fått ur mig. Harrskog ställde en självklar motfråga: Skulle jag ha ringt dej annars?!

Åter kände Mats att det var dags att gå vidare. Vid det senaste årsskiftet blev han chef för Operationsledningens planeringsavdelning på Högkvarteret i Stockholm.

– Mycket stabssamtal med andra län-der, mitt i Högkvarterets omstrukturering. Lärde mig mycket om uppbyggnaden av EU:s krishantering, nyttigt för mig idag när vi nu sätter upp våra två insatsförband, benämnda SWAFRAP AJS 37 respektive C-130.



Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå





Mats Nilsson inledde sin karriär som förbandspilot i spanings-Viggen. Här flyger han fotospaningsversionen under sin tid som provflygare.  
Foto: Peter Liander

### Tömmer resurserna

Handen på hjärtat, Mats Nilsson, visst har det varit en hel del diskussioner runt åtminstone Viggen-förbandet, att piloterna inte kan eller vill vara ute en tänkt missions alla sex månader?

– Vi har en enda spaningsdivision kvar i Sverige, och det är vid F 21 i Luleå. I storleksordning handlar det totalt om 16 piloter. Till förbandet hör också personal-kategorier som fototolkar och systemtekniker. Lika exklusiva grupper också de.

– När det gäller SWAFRAP talar vi om ett behov i storleksordning tio piloter. I princip tömmer vi vår spaningsresurs på hemmaplan. Till detta kommer att en insats i exempelvis Kosovo, vilket är det troligaste området, handlar om taktisk flygspaning av inte speciellt svårt slag – till skillnad från de skarpa uppdrag som flygs här hemma.

– Vad som behövs, för att både lösa uppgifterna här hemma och under ett internationellt uppdrag, är ett klokt rotationssystem som också syftar till att hålla uppe kompetensen på bredden. Kanske blir det fem-sex veckor dämere och två därhemma rullande under en sexmånaders mission.

Mats Nilsson menar att det inte blir så kraftiga omställningar för besättningarna på våra transportflygplan med 20–25 års erfarenhet från flygningar på uppdrag från i huvudsak FN, Sida och Räddningsverket.

– Problemet är att det också här är fråga om en begränsad resurs. Totalt har vi åtta Hercules med tillhörande besättningar, som redan idag är hårt engagerade både

inom och utom landet. Också här behövs ett väl genomtänkt rotationssystem.

– Så, det handlar inte om ekonomi, inte om några gräddfiler i jämförelse med kamrater i de båda andra försvarsgrenarna, utan det faktum att vi samtidigt ska kunna lösa vissa begränsade uppgifter här hemma.

### Ovan säljarroll?

Vi byter ämne. Nästa fråga handlar just om ekonomi. Och affärer. Försvarsmakten ska stödja svensk försvarsindustri, ”exportfrämjande verksamhet”, som det heter. Att jobba som säljare av Gripen, som nyligen i samband med Sydafrika-besöket, måste väl ändå vara en ovan roll?

– Stopp! Flygvapnet är ingen säljorganisation. Däremot är vi en kvalificerad kund, som gärna återger våra erfarenheter och våra krav när det gäller JAS 39 Gripen. På så sätt ger vi vårt stöd till exportsatsningen.

Men, handen på hjärtat, Mats Nilsson, du är t o m mer än flygvapnets främste företrädare i ett sammanhang som det här. Få, om ens någon, pilot känner Gripen så grundligt som du när det gäller konstruktion och funktion. Kan du vara helt ärlig och svara uppriktigt även när det gäller känsliga, mindre bra punkter?

– I annat fall skulle det genomskådas, förr eller senare. De som frågar är yrkesmän, kollegor. De vet mycket väl att ingen teknisk konstruktion av det här slaget någonsin kan vara fulländad. Framför allt

inte i början. Visst har vi haft barnsjukdomar med JAS 39, och det berättar jag. Problem med bränslesystemet, problem med luftsystemet – men till bilden hör att vi idag har snart tre operativa divisioner som fungerar mycket bra!

### Med i bagaget

Sedan den 1 juli är du generalinspektör för flygvapnet, försvarsgrenens främste företrädare, med ett utökat ansvar i jämförelse med företrädaren på stolen. Samtliga flottiljchefer är numera direkt underställda GI. Du är dessutom taktisk chef med ansvar för de uppgifter som tre flygkommandocheferna tidigare delade på.

Med din för generaler helt unika bakgrund som provflygare, är det något speciellt som du har med i bagaget?

– Ett arv från tiden som provflygare, är att jag ständigt jobbar med frågan: Vilka alternativ har jag om det oväntade ändå händer?

– Som provflygare måste du vara analytisk, förberedd, målinriktad, kommunicerbar.

Är det med samma egenskaper du nu styr flygvapnet?

– Faktiskt finns det paralleller. Det jag försöker leva upp till själv och uppskattar hos andra är öppenhet, tydlighet och ärlighet. Det går inte att driva en sådan här verksamhet om du inte är tydlig.

### ”Kalla mig Mats”

Till sist. Din företrädare, nuvarande chefen för OPIL, Jan Jonsson kallas mer eller mindre allmänt för ”Pinnen”. Har du något smeknamn?

– Nej, också polarna säger Mats. Här på FTK har jag talat klarspråk också när det gäller hur jag vill tilltalas: Ni ska kalla mig Mats. Att också jag, som chef, kan tilltalas med förnamn är ett uttryck för den öppenhet och lätta stämning jag vill ha på min arbetsplats.

– Men det är klart, vid uppställningar, parad för fanan och sådant, måste det väl ändå bli något åt generalshället ...

# Nya snabbinsatsförband

Regeringen beslöt den 21 juni att Sverige och Försvarsmakten ska bidra med förband ur samtliga försvarsgrenar för att uppfylla överenskomna Nato partnerskapsmål angående deltagande i multinationella fredsbefrämjande operationer för perioden 2001-2006. För flygvapnets del innebär beslutet att två snabbinsatsförband bildas:

- Ett förband med AJS 37 Viggen, inklusive basförband,

som under perioden (2004) ersätts av ett JAS 39-förband inklusive basförband.

- En transportflygförband (fyra TP 84 Hercules) inklusive basförband.

Förbanden benämns SWAFRAP (Swedish Air Force Rapid Reaction Unit) AJS 37 respektive C-130. Snabbinsatsförband har 30 dagars insatsberedskap från den 1 januari 2001. ●

AV PETER LIANDER

**Nu pågår rekryteringen av personal till flygvapnets två insatsförband för internationella insatser. Efter årsskiftet ska de kunna sättas i drift med 30 dagars varsel.**

**M**ed början den 1 januari 2001 ökar flygvapnets beredskap för att kunna sättas in i internationella insatser med basering utomlands. Flygvapnet ska med 30 dagars insatsberedskap kunna ställa upp utomlands med ett spaningsflygförband med Viggen respektive ett transportflygförband med fyra TP 84 Hercules. De två enheterna, inklusive tillhörande basförband, benämns SWAFRAP AJS 37 och SWAFRAP C-130.

Högkvarteret gav Flygvapencentrum (Flygtaktiska kommandot. FTK) i uppdrag att leda utvecklingen och upprättandet av SWAFRAP. För projektens genomförande har förbandsarbetsgrupper bildats vid F 21 i Luleå och F 7 i Sätenäs. Sammanhållande för arbetsgruppernas verksamhet är överste **Frank Fredriksson**, flottiljchef för F 21 i Luleå. Han anser att förbandens tillkomst är av största betydelse:

– Svenska värnpliktiga och officerare gör en omvittnat skicklig insats i internationella sammanhang. Sveriges internationella engagemang bidrar till fred och

säkerhet i Europa samtidigt som det ger nya impulser och erfarenheter till vårt försvaret.

– Överbefälhavaren **Johan Hederstedt** har klart deklarerat att även flygstridskrafterna nu ska användas i internationella sammanhang. Nu har vi chansen att tillsammans visa att även flygvapnet klarar detta på ett proffsigt sätt.

## Frivilligt deltagande

När det gäller transportflyg har Sverige deltagit internationellt vid flera tillfällen, bland annat med transporter av förnödenheter till det belägrade Sarajevo under

Bosnien-kriget. Det senaste tillfället som svenska stridsflygkrafter användes i motsvarande sammanhang var under Kongo-krisen mellan 1961 – 63. Nu kan det således bli dags igen, vilket är ett tydligt tecken på Försvarsmaktens omriktning från ett invasionsförsvaret till ett insatsförsvaret.

– Vi står inför ett historiskt ögonblick med att planera, rekrytera och eventuellt sätta upp ett flygvapenförband utomlands, säger Frank Fredriksson.

Den enda kvarvarande spaningsdivisionen är "Urban Röd", d v s 1. divisionen vid F 21. Divisionen jämte markpersonalen från flottiljens 1. flygunderhållskompani kommer att utgöra grunden för SWA-

**SWAFRAP:s utvecklingschef  
Frank Fredriksson:**

# Viktigt att ställa upp utomlands





Överstelöjtnant Harry Östling och överste Frank Fredriksson framför en av de Viggen som kommer att ingå i ett av flygvapnets snabbinsatsförband.  
Foto: Ivar Blixt/Försvarets bildbyrå

FRAP AJS 37. Förbandet kommer att bestå av cirka 225 personer och det kommer därför att behövas mycket personal som normalt inte arbetar vid just F 21.

– Stödet till SWAFRAP vid upprättandet och en eventuell insats kommer att beröra hela flygvapnet. Det blir en gemensam angelägenhet för oss alla, säger överste Fredriksson.

Viggen-förbandet organiseras för att kunna vara operativt i sex månader. All personal som ska ingå i SWAFRAP-förbanden gör det på frivillig basis. Tjänstgöring i dessa förband är naturligtvis annorlunda jämfört med den vardagsbetonade i Sverige. Men Frank Fredriksson framhåller starkt att uppgiften är viktig:

– Jag är övertygad om att vi genom lag-

arbete kan skapa en stimulerande och spännande miljö där alla delaktiga kommer att kunna utveckla både sin egen och förbandets kompetens. Min önskan är att alla som på något sätt finner detta intressant, tillsammans med sin familj och anhöriga verkligen överväger att ställa upp för Sverige och flygvapnet. ●

## Om du vill delta i ett SWAFRAP-förband

Den som är intresserad av att ingå i ett SWAFRAP-förband kan kontakta SWE-DINT/ JJ, Box 635, 15127 Södertälje.

Beträffande SWAFRAP AJS 37 finns behov av personal som inte tillhör Försvarmakten. Vilka befattningar som är aktuella framgår enligt följande tabell. Siffror inom parentes anger antalet personer på respektive befattning.

Tolk  
Jurist  
Fältpräst  
Sambandsexpeditionsgruppchef  
Närskyddsmän (24)  
Kock (2)  
Utspisningsbiträde (7)  
Drivmedelsman (4)  
Bussförare (3)  
Lastbilsförare (3)  
Förrådsman (3)  
Bilmekaniker (4)

Sjukvårdare (5)  
Sjuktransportman (4)  
Flygplansmekaniker AJS 37 (10)  
Fototolk (5)  
Sensorgruppchef(6)

Personalen i SWAFRAP C-130 avses rekryteras bland F 7:s ordinarie personal. Endast ett fåtal befattningar blir aktuella för övriga. Befattningarna är en förbandsplatsgruppchef och fyra lastsamordnare.

# I beredskap för snabbinsats

AV OLOF EKMAN

Från det kommande årsskiftet kan insatsförbandet SWAFRAP C-130 komma att med 30 dagars beredskap sättas in utomlands. I så fall lyfter fyra av Försvarets åtta TP 84 Hercules från F 7 Såtenäs mot en basering utomlands, som kan komma att vara i upp till ett år. Det kan då komma att få märkbara konsekvenser för det militära transportflygets kapacitet i Sverige.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



flesta länder världen över är markerade med minst en nål och i Europa är nålmattan tät. Från det kommande året tillkommer dock ett nytt inslag för enheten. Då ska förbandet SWAFRAP C-130 innehålla 30 dagars beredskap för att kunna sättas in som en del i en internationell PSO (Peace Support Operation) under Nato:s ledning.

Av Försvarets åtta Hercules ingår fyra i insatsförbandet. I likhet med AJS 37-förbandet förbereds SWAFRAP C-130 för att kunna verka i ett operationsområde beläget i främst Europa eller dess närhet. Däremot ska förbandet kunna verka längre, upp till tolv månader i sträck.

SWAFRAP C-130 planeras att baseras på en flygbas i närheten av själva insatsområdet och där få stöd av värdnationen och/eller Nato. Väl på plats ska förbandet

**T**ransportflygenheten vid F 7 Såtenäs har flugit uppdrag utanför Sveriges gränser i flera decennier, under 50-talet med TP 79 och sedan mitten av 60-talet med TP 84 Hercules

Transportflygenhet idag har en gedigen erfarenhet av olika typer av internationella uppdrag. I operationsrummet på Såtenäs täcks ena väggen av enhetens världskarta, där olikfärgade nålar markerar de flygplatser som har besökts. De

(C-130). Försvarets långvariga deltagande i t ex FN-sammanhang har möjliggjorts bland annat av den egna transportflygfloTTan. De uppdragen har lett till att F 7:s





kunna flyga i tvåskift med två TP 84 dygnet runt. Det kan även bli aktuellt att tillfälligt flyga med fyra flygplan samtidigt, även om uthålligheten då minskar över tiden.

Företagsplanering, uppföljning, samverkan och övrig ledning ska kunna ske dygnet runt på samma sätt för att hantera uppdragen. Uppdragstyperna omfattar förbands-, materiel- och sjuktransporter, men däremot inte stridstransporter. Efter 2004 kan uppgiften dock komma att utökas med lufttankning. Då planeras SWAFRAP AJS 37 nämligen ersättas av JAS 39, där lufttankning kan komma att ingå som krav. Just nu pågår ett arbete inom TP 84-systemet som syftar till lufttankningsförmåga med en demonstrator TP 84 från 2004.

### Nato-modell

Bemanningen inom SWAFRAP C-130 fördelar sig på fyra delar: en stabsdel, en divisionsdel, en kompanidel och en sjukvårdsdel, alla under förbandschefen överstelöjtnant **Lars-Eric Blad**.

Organisationen följer Nato-modell och staben sätter därmed upp ett nav för upp-

dragsplanering och uppföljning under namnet S3 Operations. Det biträds, enligt samma Nato-mönster, av S1 personaltjänst, S2 underättelseavdelning, S4 ogistik, S5 samverkan och S6 sambands- och informationssystem.

### Fyra besättningar

Förbandets divisionsdel med divisionschef major **Tore Ottosson** i spetsen, innehåller fyra kompletta besättningar, klargöringspersonal och en särskild grupp för att hantera varnings- och motmedelssystemet med remsor och facklor, VMS. Till denna kommer en kompanidel, under kompanichef major **Per Norelius**, med resurser för service och reparation, motorkörning och materielhantering. Kompanidelen ska även kunna ge stöd till lastsamordning i samverkan med värnationen. Dessutom ska övriga svenska transportflygplan kunna tas emot i begränsad omfattning. Förbandets sjukvårdsgrupp består också av en sjuksköterska.

Transportflygheten har redan viss erfarenhet av Nato-strukturen genom att

under 90-talet ha medverkat i luftbron till Sarajevo, den humanitära luftbron under Kosovo-kriget och övriga flygningar till Balkan. Luftrum och flygplatser i området hanteras delvis av Nato:s ledningscentral CAOC (Combined Air Operations Centre) i Vincenzo, Italien, vilket kräver kunskap om Nato:s organisation, regler och terminologi för att flyga i området. Personalen har således vana vid att arbeta på engelska och med Nato-begrepp som ATO (Air Tasking Order, d v s uppdragsorder), SPINS (Special Instructions) och STANAG (Standard NATO Agreement). Det underlättar den ofta omfattande samverkan som förutses som nödvändig med Flygtaktiska kommandot och SWEDINT som operationens ledning, andra länders förband och lokala myndigheter.

Under det gångna året har arbetet med att förbereda SWAFRAP C-130 i stor utsträckning präglats av Transportflyghetens arbete. Rekrytering och materieförberelseplaneras att slutföras under hösten. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN  
ÄR MAJOR OCH TJÄNSTGÖR VID  
FLYGTAKTISKA KOMMANDOTS INSATSLEDNING.

# Med kameror som vapen

AV PETER LIANDER

**Viggen-divisionen "Urban Röd" vid F 21 i Luleå kommer att utgöra grunden till SWAFRAP AJS 37. Dess piloter har förberett sig genom att bland annat göra nya utbildningsanvisningar och öva ett nytt taktiskt uppträdande i luften.**

Fotospaningsflygning i en fredsbevarande uppgift ställer andra krav än vad som traditionellt gällt för det svenska spaningsflyget inom invasionsförsvaret. Då karaktäriserades spaningsflygningarna av extrem lågflygning som genomfördes i hög fart, med ett flygplan per mål.

Major **Per Nilsson** är sedan 1996 chef för spanings- och attackdivisionen "Urban Röd" vid F 21 i Luleå:

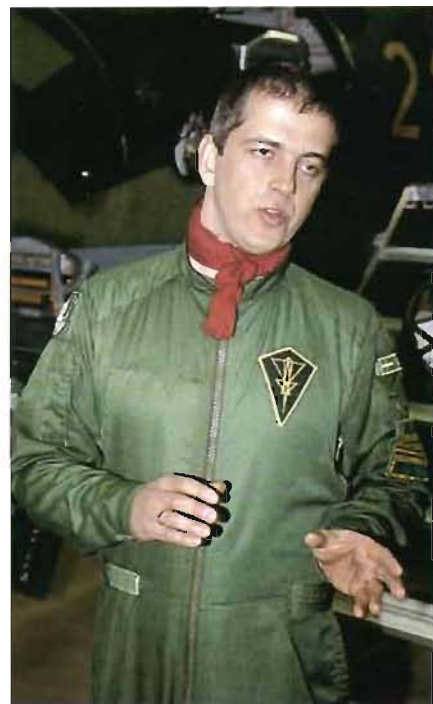
– Tanken är att vi ska kunna genomföra två rote-företag per dag med en förmåga att momentant kunna fördubbla antalet företag. Vi skall kunna verka i Europa och dess närhet under sex månader för att sedan åka hem och utbilda/utvärdera och åka tillbaka igen efter tolv månader.

– Taktiken som Nato använder och som vi har anpassat oss till innebär att spaningsflygningarna genomförs med en rote, d v s två flygplan. Flyghöjden är relativt

hög, mellan 3000 – 6000 meter. Därmed kan man undvika det hot som eventuellt kan uppkomma från vissa luftvärnsrobotar. Över målområdet sjunker ett flygplan till 1500 – 3000 meter medan rotetvåan ligger kvar ovanför och "håller ryggen fri".

– Vi piloter har förberett oss genom att ta fram utbildningsanvisningar för divisionens personal, berättar Per Nilsson. Vi har också läst publikationer från Nato. Det vi har studerat mest är Aircent Air Interoperability Handbook, i dagligt tal kallad AAIH. Den är uppdelad i 23 kapitel och är ett dokument som beskriver hur Nato genomför fredsbevarande operationer. Dessutom har vi noga satt oss in i ordervägssystemet.

För att få del av erfarenheter från flygningar över Balkan-området har även utländska kontakter etablerats i samband med studiebesök hos flygförband ur tyska,



Major Per Nilsson, divisionschef för spaningsflygdivisionen vid F 21 i Luleå.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

norska, holländska och det amerikanska flygvapnen.

– Studiebesöken var mycket givande och vi har bemötts med stor förståelse och öppenhet. Utan detta hade vi inte nått så här långt i förberedelserna. Nato-förbandens gemensamma syn på vår förmåga är att vi klarar av att genomföra de insatser som vi planerar för. Vi måste bara anpassa vår taktik och förbättra vår kunskap om hur Nato planerar och genomför sina insatser.

När denna utgåva av FlygvapenNytt lämnar tryckeriet pågår rekryteringsarbetet för fullt.

– Divisionen har en positiv attityd, säger Per Nilsson. För oss innebär uppgiften något av en nytändning. Vi har varit nedläggningshotade två gånger de senaste åren, men nu har det vänt. Jag upplever att vi för närvarande är den mest prioriterade divisionen i hela flygvapnet.



Nya utbildningsanvisningar har skapats för att svenska spaningspiloter ska kunna delta i fredsbevarande operationer utomlands.

Foto: Ivar Blixt/Försvarets bildbyrå



# Anpassat flygunderhållskompani

AV ROGER MANNBERG

**Utvecklingsarbetet med SWAFRAP-förbanden omfattar i hög grad markpersonalen. Här krävs en anpassad organisation för att ett spaningsflygförband ska kunna operera effektivt utomlands.**

Organisatoriskt finns det vissa skillnader gentemot ett " normalt " flygunderhållskompani. Förändringarna är nödvändiga för att få en mer flexibel organisation i och med att numrären är mindre.

I kompaniledningen finns förutom kompanichef och ställföreträdare även klargöringsledare, verksamhetsföreträdare (klargöring flygplan/underhåll flygplan) samt en systemingenjör. I kompaniet ingår

en flygunderhållspluton samt en fototolkpluton. Flygunderhållsplutonen är i princip uppbyggd som en normal servicepluton förutom att man har en klargörings-tropp för betjäning av flygplan samt en materielgrupp för underhåll av materiel och handläggning av reservdelar och utbytesenheter.

Fototolkplutonen är uppbyggd som en fototolktrupp, men har tillförts en motmedelsgrupp för utvärdering av varnings- och motmedelssystemet (VMS).

Totalt består kompaniet av 59 personer, varav två är civila och 26 är värnpliktiga.

Det bör nämnas att kompetensmässigt är urvalet inte stort om man ser till kunskap om AJS 37-systemet. Detta gör att alla förband i flygvapnet kommer att bli delaktiga. Det finns vissa särskilt trånga sektorer såsom systemtekniker fototolktrupp, flygtekniker avionik AJS.

Under ett internationellt uppdrag ska kompaniet klara att:



I flygunderhållskompaniet som ingår i SWAFRAP AJS 37 finns fototolkare som har till uppgift att utvärdera flygspaningsfilmerna.

- Betjäna flygföretag med AJSF 37 Viggen dagligen, sju dagar per vecka.
- Ladda/plundra/framkalla film och utvärdera flygspaningsresultat.
- Förebyggande och felavhjälpande underhåll på stridsfältnivå av AJSF 37 Viggen.
- Förebyggande och felavhjälpande underhåll av varnings- och motmedelssystem samt IR-robotar för självförsvar.

För att uppnå detta har förberedelsearbetet bland annat inneburit att kompaniets personal har övat genom att arbeta med Air Tasking Order (ATO) samt enligt den nya kompaniorganisationen. Vidare har personalbehovet för Flygunderhållskompaniet kartlagts, erforderlig materiel har definierats och materiellistor har framställts. Vidare har en mall att användas vid rekognosering av en ny bas utvecklats, liksom en stående order för kompaniet.

Fortsättningsvis krävs ett stort engagemang för att färdigställa förbandet. Det kommer att krävas en kraftfull arbetsinsats av alla berörda under ett eventuellt uppdrag utomlands. Det är en stor utmaning. ●



En Viggen laddas med nya filmkassetter.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR MAJOR OCH CHEF FÖR 1. FLYGUNDERHÅLLSKOMANIET VID F 21 I LULEÅ.

# Insatsövas i höst

AV HARRY ÖSTLING

**Under hösten kommer en stor övning att genomföras med den personal som kommer att ingå i insatsförbandet SWAFRAP AJS 37. Den blir kulmen på ett omfattande utvecklingsarbete som det senaste halvåret bedrivits i F 21:s regi.**

Utvecklingen av flygvapnets internationella insatsförband, SWAFRAP AJS 37/C-130 kom igång i april. Målet är att förbanden ska kunna upprätthålla 30-dagars beredskap från den 1 januari 2001.

Sex arbetsgrupper bildades för att driva utvecklingsarbetet inom olika områden: förbandsledning, personaltjänst, underrättelsetjänst, sambandstjänst, logistik, personlig räddningsutrustning för flygande personal inklusive undsättning (CSAR), samt fastställande av en preliminär förbandsmålsättning för SWAFRAP-förbanden.

I början av maj fastställdes en stabsarbetsplan som ska leda till att de två förbanden ska vara organiserade, rekryterade och övade samt kunna upprätthålla anbefälld beredskap.

Den preliminära målsättningen för förbanden godkändes av Högkvarterets krigsförbandsledning i slutet av juni. Därmed var organisationen fastställd och utgör grunden för den fortsatta utvecklingen. Vid samma tidpunkt var det också klart vilken typ av befattningar som ska ingå i förbandet.

Under arbetet i arbetsgrupperna framkom ett behov av utveckling avseende materiel och utbildning. Allt för att kunna

erhålla rätt kompetens i förbanden gentemot ställda uppgifter.

### Övning i höst

Arbetet med rekrytering av personal till de båda förbanden påbörjades i slutet av augusti. Målsättningen är att rekryteringsprocessen ska vara slutförd i oktober.

En viktig del i utvecklingen av Viggens förbandet är att med den rekryterade personalen som bas genomföra en övning. Denna syftar dels till att utbilda personalen, dels till att utvärdera och skapa bra förutsättningar för att utveckla en dokumenterad målsättning med hänsyn taget till taktiska, operativa och ekonomiska aspekter. Detta ska vara fastställt senast vid årets slut.

Övningen kommer att ledas av FTK och inleds i mitten av oktober med rekognosering av en flygbas någonstans i södra Sverige. Den valda flygbasen får represen-

tera en bas utomlands och kommer senare att bli centralpunkt för den fortsatta övningen. Under november ska sedan övningen genomföras med olika skeden:

- Etablering av en övningsmission med tilltransport av personal och materiel.
- Genomförande av flygverksamhet enligt gällande stridsfrekvenslinjal.
- Öva och utbilda organisationen gentemot de uppställda taktiska, operativa och ekonomiska målen.
- Avveckling av övningsmission och hemtransport av personal och materiel.

I nära anslutning till övningen ska den rekryterade personalen genomföra viss anpassad utbildning; främst avseende det engelska språket, Nato:s organisation och arbetssätt, missionsutbildning samt för civil personal även allmän militär utbildning.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT OCH ENHETSCHEF VID F 21 I LULEÅ.



AJS 37 Viggens målades nu i grå kamouflagefärger som är bättre lämpad för spaningsuppdrag på hög höjd.  
Foto: Ivar Blixt/Försvarets bildbyrå





Tyska MiG-29 och JAS 39 Gripen sida vid sida i svenskt luftrum under Baltic Link.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

# Framgångsrik samövning



AV PETER LIANDER

**Under två augustiveckor genomfördes flygövningen Baltic Link 2000 med F 17 i Ronneby som bas. Det var första gången som Sverige arrangerade en stor internationell övning med stridsflygplan. Övningen genomfördes i "Partnerskap för freds anda" och cirka 600 personer från elva nationer deltog.**

**F** 17, Blekinge flygflottilj, i Ronneby var under tiden 14 – 25 augusti värd för den första stora internationella övningen med stridsflygplan som arrangerats i Sverige. Övningen kallades Baltic Link 2000 och genomfördes i "partnerskap för freds anda" med deltagare från

elva länder: England, Norge, Österrike samt alla Östersjö-stater, utom Litauen som lämnade återbud i sista stund. Under Baltic Link 2000 gavs tillfälle för de inblandade ländernas deltagare att prova sin interoperabla förmåga, d v s förmåga att agera i samverkan.

Sju länder deltog med egna flygplan baserade i Ronneby. Polen och Tyskland med MiG-29 Fulcrum, Norge med F-16 Fighting Falcon och Finland med sina nya F-18 Hornet. Estland och Lettland hade var sitt transportflygplan på plats, vilka användes som transport- och målflygplan.



En norsk F-16 taxande på F 17 i Ronneby. Totalt elva nationer deltog i Baltic Link.



Multinationellt samarbete – svenska, polska och finska officerare under en genomgång utanför en av nationsbarackerna i den stora hangaren.

Österrike deltog med piloter som flög i svenska JA 37 Viggen. För svensk del var det första gången som JAS 39 Gripen och FSR 890 användes i en internationell samövning. På plats fanns även ett svenskt luftvärnsförband från Lv 6 i Halmstad med RBS 77 Hawk.

Ett annat unikt inslag i övningen var också att man för första gången använde ett brittiskt radarspaningsflygplan – populärt kallat AWACS – för stridsledning. Vid två tillfällen landade flygplanet, en E-3D Sentry, på Sturups flygplats i Malmö för att låta svenska stridslednings- och luftbevakningsofficerare på plats ta del av hur stridsledning från luften enligt Nato-modell går till.

Övningens storlek med de 600 deltagarna satte en speciell prägel på flottiljområdet. På marken kretsade det mesta av verksamheten kring en av hangarerna som var en sorts centralpunkt för övningsdeltagarna. Här hölls så kallade "mass briefings" d v s stora genomgångar två gånger per dag och här fanns en väl tilltagen matsal. Personal som arbetade med olika ledningsfunktioner för flygtjänsten hade sina arbetsplatser i samma hangar. I en annan del av byggnaden disponerade varje nation dessutom var sitt kontor, som utgjordes av byggbaracker. I närheten av hangaren fanns en radargruppcentral för stridsledningen av flygplanen.

Utrymmet var väl tilltaget och mellan barackerna fanns sittgrupper som utnyttjades till avkopplande samvaro likväl som genomgångar inför och efter flyguppdragen. Mitt bland allt detta fanns också ett "Internet-torg" med datorer tillgängliga

för alla deltagare. Därigenom blev det möjligt att kommunicera med exempelvis anhöriga via e-post.

### Flygförbudszon

Övningsscenariot förutsatte att det efter ett fredsavtal mellan två fiktiva stater upprättats en flygförbudszon i området, en så kallad "No Fly Zone". Uppgiften som övades var att med radar och flygplan övervaka flygförbudszonerna.

Flygförbudszonerna patrullerades i luften genom att fyra flygplan, uppdelade på två rotar, flög i en patrullbana – Combat Air Patrol. På marken arbetade flygstridsledare från olika nationer för att med hjälp av radar upptäcka kränkningar av det förbjudna luftrummet.

När luftrummet kränktes var piloternas uppgift att identifiera det okända flygplanet och rapportera uppgifterna till marken. När detta skett skulle en avvisning ske.

Det kränkande flyget utgjordes av



Flygstridsledaren löjtnant Stefan Siggelin arbetade med att leda angriparsidans flygplan från radargruppcentralen Myran.





En svensk flygtekniker vinkar in en tysk MiG-29.



Den norske teknikern Vidar Pedersen skriver i loggboken till en F-16.



En estnisk underrättelseofficer registrerar Thor Erikssons iakttagelser.

Viggen, SK 60. TP 84 Hercules, en estnisk An-2 och en lettisk L-410, som var base- rade på Gotland. Därifrån hade de ett bra utgångsläge till övningsområdet som var beläget över Östersjön.

Flygmässigt var uppgiften relativt enkel, men i en fredsbevarande operation är det viktigt att piloterna vet exakt hur man ska agera i olika situationer. Det är inte självklart att man får ta till vapen för att freda flygförbudszonen, utan tvingas agera på annat sätt.

### Strikta regler

De grundläggande bestämmelserna för piloternas agerande är ett regelverk kallat

Rules Of Engagement, förkortat ROE. Det som är mest signifikant för ROE är att de skapas speciellt för varje aktuell uppgift. Reglerna ska inte kunna misstolkas och inte heller ge utrymme för egna initiativ från enskilda piloter. De är således extremt hårt styrda av hur ROE är utformade. Piloterna får aldrig improvisera, vilket i värsta fall skulle kunna leda till en upp- trappad konflikt.

Översatt till svenska förhållanden kan ROE jämföras med IKFN, d v s det regel- verk som styr enskilda piloters agerande om ett främmande flygplan skulle kränka svenskt luftrum. En stor skillnad jämfört med IKFN är att ROE "skräddarsys" för varje operation och att de kan förändras i

takt med utvecklingen i det aktuella kon- fliktområdet.

### Internationell kommandostruktur

Baltic Link genomfördes med en kom- mandostruktur som överensstämmer med vad som tillämpas inom Nato. Däremot övades inte hela orderkedjan, utan insat- serna koncentrerades till själva genomfö- randedelen.

– Vi övade inte med en Joint Forces Operation Commander, JFAC, och heller inte Central Air Operations Center, CAOC, berättar överstelöjtnant **Johan Svetoft** som var ställföreträdande flygchef under övningen.



Överstälöjtnanterna Thomas Niclason (t h) och Johan Svetoft på plats i Wing Operation Center. Niclason var dessutom övningens flyg- chef och bland annat ansvarig för flygsäkerheten.



Kapten Jim Boistrup arbetade med Air Tasking Order, d v s den speci- ella order som styrde varje enskilt flygupdrag.



Finska och svenska piloter under debriefing tillsammans med flygstridsledaren (i mitten) efter ett flygpass.



Löjtnant Fredrik Larsson, svensk underrättelseofficer, samråder med den norske överstelöjtnanten Morten Klever.

I den förstnämnda nivån sker planeringen för de närmast kommande dygnet. Utifrån detta lägger sedan CAOC upp en Air Tasking Order, ATO. Denna order lämnas ut minst ett dygn innan den ska genomföras. Den är giltig under en viss tidsperiod, vanligen ett dygn.

– I ATO:n regleras vad som ska ske under ett specifikt flyguppsdrag. Principen är att den ska vara mycket tydlig, snudd på ner i minsta sväng. Där anges exempelvis exakt vilken beväpning som ska bäras och hur den ska fördelas mellan flygplanen, starttid, vilka punkter som ska passeras på väg till och från patrullbanan, förklarar Johan Svetoft.

Metoden är faktiskt jämförbar med hur det svenska systemet med företagsorder för attack- och spaningsflyget tidigare var upplagt.

– Ja, det stämmer. De svenskar med ett

förflutet inom attackflyget som är med i övningen har sagt att gamla Första flygskadern kanske borde återuppstå, säger Johan Svetoft med ett leende.

Under Baltic Link svarade övningsledningen för utformningen av ATO:erna, med **Mats Brindsjö** och **Richard Lindborg** från F 17 som arkitekterna bakom jobbet.

När ATO:n kommer ner i orderkedjan till genomförandenivån hamnar den hos en funktion benämnd Wing Operation Center (WOC). Här fördelades flyguppsdragen mellan de olika nationerna, som under övningen opererade tillsammans två och två. Ett mål under övningen var att alla länder skulle få flyga tillsammans minst en gång i en "mixed fighter force operation" d v s i ett sammansatt förband med två olika flygplanstyper. Exempelvis kunde svenska Gripen och polska MiG-29

tillsammans övervaka flygförbudszonen under ett flygpass, för att senare avlösas av ett förband med norska F-16 och finska F-18. I möjligaste mån strävade man också efter att låta så många piloter som möjligt agera som gruppchefer.

Inför ett flygpass åligger det "missionleadern", d v s chefen för en fyrgrupp, att tillsammans med en flygstridsledare planera genomförandet med ATO som grund, liksom att hämta in aktuell väderinformation samt att hos underrättelseavdelningen hämta in uppgifter om exempelvis luftvärmsshot.

I WOC-funktionen fanns också en befattning kallad Supervisor Flying, SOF. Den motsvaras i Sverige av flygövningsledaren på division. SOF-officeren har till uppgift att kontrollera att "missionleadern" har tagit hänsyn till en mängd olika aspekter vid planeringen för genomförandet av ett uppdrag. Exempelvis kontrolleras att ATO:n har tolkats riktigt och att genomförandet av uppdraget inte bryter mot flygsäkerhetsbestämmelserna.

– Flygsäkerhetsmålen gäller minst lika mycket under en fredsbevarande operation som i fred. Det är lika illa att förlora ett flygplan i ett haveri som att få det nedskjutet, säger Johan Svetoft.

För många svenska piloter var det ett nytt sätt att arbeta och naturligtvis gjordes



Två polska MiG-29 startar på väg mot övningsområdet öster om den svenska kusten.





Lettland deltog med en L-410 som målflygplan.



Estland utförde transport- och målflygningar med denna An-2 Colt. Den estniska delegationen bestod av sex personer.



Försvarsminister Björn von Sydow och ÖB Johan Hederstedt gästade Baltic Link.



Överste Christer Salsing ledde övningen Baltic Link.

det många värdefulla erfarenheter under övnings gång. Johan Svetoft ger ett exempel:

– Vi belastade SOF för mycket, han fick för många briefingar på en dag, så vi tvingades ändra en del rutiner inom vad vi kallar "WOC-loopen". En underrättelsefunktion kallad militärinteraktionsavdelningen (milinfo) fick ta över avrapporteringen, debriefingen, efter varje pass, och då flöt det mycket bättre.

Om andra nyvunna erfarenheter säger han:

– Det är inte lätt med de nya stabsrutinerna och inte heller att lägga upp övningarna utan kunnigt stöd. Stridstekniskt är vi ganska långt framme, men vi behöver träna mera och ges möjlighet att få vara mera i en internationell miljö. Det är viktigt att öva procedurer och att få tala språket. Detta är angeläget, för vi måste snabbt komma in i de nya rutinerna inför framtida internationella uppdrag, säger Johan Svetoft.

#### Utländsk stöd

Som stöd för ledningsfunktionerna fanns erfarna utländska officerare i olika stabsfunktioner. Det fanns exempelvis en dansk flygstridsledare och inom underrättelsefunktionen fanns officerare från Stor-

britannien, Finland och Lettland på plats. På flygsidan deltog den norske överstelöjtnanten Morten Klever.

– Han har varit helt enastående och till stor hjälp för oss som jobbade i WOC. Med sin erfarenhet från bland annat Kosovo-kriget kunde han ge goda råd om verksamheten på WOC-nivå, men också på de högre JFAC- och CAOC-nivåerna.

Johan Svetoft är nöjd med Baltic Link 2000 och anser att övningens svårighetsgrad var bra anpassad.

– I flygvapnet bör dessa övningar kunna göras på bredden, så vi direkt kan gå in i kommande PFF-övningar på en högre nivå.

#### Kompetenshöjning

En som också ser tillbaka på Baltic Link med belåtenhet är övningsledaren överste Christer Salsing från Flygtaktiska kommandot:

– Från att inledningsvis mest ha varit politiska manifestationer, kan vi nu genomföra effektiva PFF-övningar med tydlig kompetenshöjande effekt.

– Övningen blev en stor framgång. För flygvapnets del har vi tagit ett rejält steg mot ökad interoperabilitet, eftersom representanter från alla flottiljer och yrkesfack deltog.

– Vi är också på god väg att behärska tillämpningen av det engelska språket, både i luften och på marken.

Att övningen blev lyckad beror enligt Salsing bland annat på en noggrann planläggning där många parter varit delaktiga. Han framhåller också det fina stödet från värdfloattiljen F 17 och fördelarna med att ha alla deltagarna samlade kring det gemensamma område som hangaren utgjorde.

– För att kunna gå vidare på ett bra sätt måste vi samordna utbildnings- och övningsverksamheten så att det blir en tydlig kompetenshöjande effekt i varje steg. Därför är det viktigt att fortsätta öva på den inslagna vägen, både nationellt och bilateralt liksom i PFF-övningar. ●

# Finnsk sisu på Baltic Link 2000

AV BO CARLSSON

**Bland de första utländska deltagarna som anlände till Baltic Link var tre finska F-18 Hornet. Det var första gången som Finland deltog i en multinationell PFF-övning med stridsflygplan.**

**B**altic Links övningsledare, överste **Christer Salsing**, fanns på plattan när den finska kontingenten anlände. De var entusiastiska inför mötet med den nya miljön och piloten **Olli Siivola** klev ur sin Hornet med höga förväntningar. På överste Salsings fråga om flygningen gått bra svarade kapten Siivola:

– Piece of cake!

Finland beslöt att köpa F-18 för åtta år sedan och de första tvåsitsiga flygplanen levererades 1995. Året därpå var de ensitsiga flygplanen på plats och efter ytterligare ett år var systemet operativt. Det sista av totalt 65 flygplan levererades tidigare i år.

Beslutet att delta i Baltic Link 2000



Finnsk F-18 Hornet landar på F 17.



De finska piloterna **Ossi Sivén** och **Petri Tolla** (t v) i samspråk med tyska kolleger mellan två flygpäss.

togs sommaren 1999 och nu har Finlands regering beslutat att öka sitt deltagande i framtida PFF-övningar enligt "the Planning And Review Process" (PARP 3).

– Vi deltar i Baltic Link 2000 med tre flygplan men fram till 2006 ska antalet flygplan öka till åtta, säger kontingentchefen överstelöjtnant **Ossi Sivén**.

Uppgifterna bekräftar av Generallöjtnant **Matti Ahola**, chef för den finska insatsledningen när han besökte Baltic Link-övningen.

– Anledningen till att vi inte kunnat delta förrän nu är ombeväpningen från MiG-21 och Draken till F-18 Hornet. Nu är den klar och vi kommer att öka vårt

engagemang i PFF-övningar med flygstridskrafter, säger general Ahola.

## Snabb anpassning

Den finländska gruppen fann sig snabbt tillrätta på F 17. Redan andra dagens morgon var det febril verksamhet på Ramp 3 där de ljusgrå F-18-maskinerna stod uppställda. Flottiljens räddningsledare och deras personal var uppmärksamma åhörare till de finska flygtekniker som minuttiöst gick igenom flygplanets olika säkerhetsfunktioner och de olika risker som finns för räddningspersonalen om en insats måste ske.



# Omfattande planering

AV BO CARLSSON



Finske löjtnanten Jari Huuskonen (t h) demonstrerar cockpiten i F-18 Hornet för löjtnant Lars Dahlstedt, räddningsledare vid F 17.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Löjtnant **Jari Huuskonen** från Kuopio och fänrik **Mika Vaarranmaa** från Rovaniemi lämnar inget åt slumpen och snart klättrade räddningspersonalen överallt på de finländska maskinerna och undersökte alla detaljer som visades.

– Vi har gått igenom de här flygplanen in i minsta detalj med hjälp av CD-skivor innan övningen började, säger löjtnant **Lars Dahlstedt**, en av F 17 räddningsledare.

– Det vi gör nu är mer en bekräftelse på att teori och verklighet stämmer överens.

Både den finländska och den svenska personalen var överens om att en övning som denna är både stimulerande och lärorik. Det gör att vardagsrutinerna ses ur ett nytt perspektiv och man skärper sig lite extra – bra för säkerheten. ●

**En övning som Baltic Link 2000 är mycket mer än två veckors övning, 600 deltagare och 25 flygplan.**

**Övningen föregicks av minutlöst planerande, delövningar, förhandlingar, applex, mer planerande och en del omplanering.**

**Ansvariga för detta arbete var Hans Jansson och Gunilla Runberg.**

Överstelöjtnant **Hans Jansson** har varit projektledare för Baltic Link 2000 och arbetat med förberedelserna sedan januari 1999. Till sin hjälp har han haft projektsekreterare major **Gunilla Runberg**.

Förberedelserna inför övningen har bland annat inneburit flera konferenser och övningar. Efter att de första målsättningarna för övningen skissats följde förhandlingar med de deltagande länderna, där man så småningom kom överens om övningsupplägget.

Beslutet att genomföra Baltic Link 2000 togs i juli 1999 av regeringen. Efter två planeringskonferenser under våren blev så äntligen dags för Baltic Link 2000 den 14 augusti i år.

Under övningen kunde man se Hans Jansson fungerande som biträdande övningsledare och Gunilla Runberg lite varstans på "the exercise area". Bägge såg märkbart nöjda och lugna ut all uppståndelse till trots.

– Vi har hela tiden strävat efter att alla inblandade ska vara delaktiga från början. Alla länder har deltagit aktivt i planeringen och alla funktioner har varit representerade, säger Hans Jansson.

– Jag tror att det gjort att alla känner delaktighet – det är "deras" övning kan man säga, instämmer Gunilla Runberg.

Det är en gigantisk apparat att få allt att fungera så friktionsfritt som möjligt.

– F 17 har verkligen gjort allt och lite till för att tillmötesgå alla tänkbara krav vi haft från övningsledningen, konstaterar Hans Jansson. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN I FLYGVAPNET OCH INFORMATIONSCHEF VID SÖDRA UNDERHÅLLSREGEOMETET.



Överstelöjtnant **Hans Jansson** och major **Gunilla Runberg** var ansvariga för planeringen av Baltic Link. Foto: Christer Bergqvist

# En dirigent bland molnen

AV BJARNE DARWALL

**Ett unikt inslag under övningen Baltic Link 2000 var närvaron av en flygande stridsledningscentral av typ E-3D Sentry från det brittiska flygvapnet. Planet deltog vid två tillfällen, då även svensk stridsledningpersonal gavs tillfälle att på plats studera hur AWACS-systemet fungerar i praktiken.**



En finsk F-18 Hornet flyger i formation med den flygande stridsledningscentralen E-3D Sentry under övningen Baltic Link.  
Foto: Antti Rautio/Ilmavoimat

**P**icture Bogey, Bullseye one three zero, fifteen, heading two two zero, altitude twothousand fivehundred.

Ombord på den flygande stridsledningscentralen E-3D Sentry AWACS orienterar den brittiske flygstridsledaren sina flygplan om var målet befinner sig i luften. Uppdraget är relativt enkelt, han har genomfört många liknande uppdrag på flera ställen, senast i Kosovo.

Men på vissa punkter skiljer sig uppdraget väsentligt från tidigare. E-3D-planet har nyss startat från svensk mark, cirklar över svenskt territorium och har svenska stridsledningsofficerare ombord. Dessutom leds såväl svenska, finska som polska jaktflygplan – även dessa i svensk luft.

Händelsen utspelade sig den 17 augusti

i samband med övningen Baltic Link 2000. Bakgrunden är bland annat att Sverige från den 1 januari nästa år med 30 dagars varsel ska kunna ställa upp med Spaningsviggen och Hercules i en internationell krishärd.

Flygstridsledare och en luftbevakare från olika flottiljer fick därför möjlighet att för en dag följa med på ett uppdrag för

att utbyta erfarenheter och studera Nato:s arbetsmetodik.

## Många versioner

Den första versionen av E-3 Sentry togs i bruk 1977 av US Air Force. Systemet har modifierats under åren och finns idag flera olika versioner. Förutom Nato:s egna finns E-3 i USA, Storbritannien, Frankrike och

*Kapten Per-Erik Freijd var en av de svenska flygstridsledare som fick chansen att på plats studera arbetsmetoderna i E-3D Sentry.  
Foto: Bjarne Darwall*







Saudiarabien. E-3 brukar kallas "luftens hangarfartyg" eller AWACS, Airborne Warning And Control System.

Flygplanet är i grunden en Boeing 707 modifierad med en radar på ryggåsen. Möjligheten att lufttanka medger väldigt långa aktionstider – ungefär elva timmars flygning på en tank. Ombord finns kommunikationsutrustning och mellan 9 - 14 operatörsplatser beroende på version.

Att en E-3 landar på svensk mark tillhör inte vanligheterna och hade för antal år sedan varit en politisk omöjlighet. Medieuppbådet var därför stort när det brittiska flygplanet mellanlandade på Sturup.

Efter en inledande briefing gick besättningen ombord tillsammans med besökarna. Efter en stund befann sig flygplanet i sin orbit, patrullbana, strax norr om Gotland.

### God överblick

Ju högre upp en radar är placerad desto längre räckvidd har den – det är en av radarlärans grundteser. En E-3D som flyger på 9 000 meters höjd täcker därför en yta på över 310 000 kvadratkilometer, både i luften och på havsytan. Målföljningsledaren, surveillance controller, i en E-3D tillsammans med en eller två "surveillance operators" upptäcker och följer flygplan på medelhög höjd på över 50 mils avstånd.

På flygplanets vingspetsar finns ett hemligt signalspaningssystem kallat Yellowgate. Med denna kan besättningen upptäcka och identifiera både flygplan och fartyg inom ett stort område. Luftläget



Löjtnant Lotta Nilsson, fänrik Bjarne Darwall och kapten Roger Norman följer flygstridsledningen under Baltic Link.

sammanställs och skickas vidare till de som behöver den, till exempel Nato-anslutna flygplan genom systemet JTIDS – Joint Tactical Information Distribution System. Dock kan även en E-3 ta emot kompletterande information från markbaserad eller luftburen radar.

### Mycket flyg i luften

"Bogey, Tactical zero niner zero, two five miles, heading one eight zero."

De två ombordvarande brittiska flygstridsledarna är fullt upptagna med sitt uppdrag att upprätthålla en flygförbudszon över Östersjön. Avståndet till det okända flygplanet har krympt till åtta kilometer och kontakten mellan de två polska MiG-29:orna och det kränkande flygplanet, en svensk JA 37, är snart ett faktum.

"Tally one" hörs plötsligt över radion när den polske piloten ytterligare närmar sig målet. På skärmarna flyter de två symbolerna ihop för ett ögonblick när flygplanen ligger nära varandra strax öster om Öland. Snart svänger MiG:arna ifrån och roteettan påbörjar sin "in-flight report", berättande bland annat var och när kontakten ägt rum, vilken nationalitet och flygplanstyp det var samt flygplanets identifikationsnummer.

"Papa one, turning cold." Kontakten är

klar och roten återvänder till patrullbanan, medan målet svänger tillbaka för att göra sig redo för en ny kränkning av flygförbuds zonen. Det är nu en rote JAS 39 Gripen som ska få göra ingripandet

### Nyttigt utbyte

De närvarande svenska officerarna kunde under uppdraget hela tiden på nära håll följa besättningens arbete. Det visade sig att arbetssättet inte skiljde sig så mycket som man trott från början.

Största skillnaden torde vara passtiden. Upp till tio timmar framför skärmarna är inte ovanligt. Rekordet sägs innehas av en amerikansk flygstridsledare som under Panama-krisen tillbringade 22 timmar framför skärmen! Måltiderna intas oftast på position och besättningen är sparsamma med dryck innan uppdraget för att inte behöva gå på toaletten.

Likheterna var däremot flera och dagen innebar många erfarenheter. Öppenheten och gästvänligheten hos den brittiska besättningen var god och kunskapsutbytet var stort. Efter avslutat uppdrag kunde samtliga konstatera att det inte innebär några större problem att arbeta tillsammans i en internationell miljö

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR FÄNRIK OCH BLIVANDE FLYGSTRIDSLEDARE VID F 16 I UPPSALA.

# Med Viggen i Norge

## Erfarenheter från Cooperative Banners



AV SVEN AXELSSON

**Deltagande i internationell verksamhet i samverkan med andra nationer kommer att bli vanligare för flygvapnets personal. Kapten Sven Axelsson från F 4 på Frösön deltog i Coop Banners och berättar här om sina upplevelser från övningen.**

Övningen Cooperative Banners 2000 har just börjat. Vid samma tid tre år tidigare satt jag i samma sits. Då var det första gången som en svensk Jaktviggen deltog i en PFF-övning. Jag kommer här att försöka återge hur en PFF-övning kan upplevas från en vanlig pilots perspektiv.

Det är intressant att försöka minnas hur det var den gången, då det kändes som att vi var med och bröt ny mark. När vi åkte iväg den gången ska man komma ihåg att vi svenska piloter endast pratade engelska någon vecka per år och enbart på flygledarfrekvenser. Nu skulle vi även utföra enklare uppdrag med stridsledare som dessutom använde sig av fot och knop.

Visst var det med spänd förväntan och lite nervositet som jag fällde in landstället på Frösön och satte kurs söderut i maj 1997. De två veckor som följde i Norge med en fantastisk natur, en ständigt klarblå himmel och en tonvikt på det sociala engagemanget länderna emellan, gjorde dock att det blev två av mina bästa veckor som flygvapenpilot. Målet att bli en sammansatt division bestående av piloter från ett tiotal länder föll mycket väl ut. Alla var en i gänget.

Sedan dess har mycket hänt. I Sverige har vi tagit fram ett underlag för engelsk terminologi på såväl flygledar- som stridsledningsfrekvenser. Det går att presentera fot, knop och nautiska mil i flygplanet.



des ligger rullbanan bara 100 meter rakt framför. På andra våningen i huset finns en större samlingslokal och ett antal mindre rum. Nedervåningen är i stort sett likadan och där har varje land tilldelats varsitt rum på fyra gånger tre meter. Det finns ett skrivbord, en bokhylla, en liten whiteboard några stolar och en soffa.

Om två timmar ska den första Viggen vara i luften och det är bara 20 minuter till den första omfattande genomgången inför passet.

Jag hämtar mina knäblock och går en trappa upp till "briefing room no 5". Min rotechef, en norsk F-16-pilot kallad "Card", är redan på plats och skriver de sista punkterna på tavlan inför genomgången. Flygningen är mycket enkel, en navigering på 600 meters höjd som avslutas med några varv runt fältet.

Under genomgången förstår jag snart att rotechefen är mer orolig än jag. Han kan ju omöjligt veta min utbildningsstatus, varför allt från avstånd mellan flygplan på taxibanan till hur vi ska agera vid ett eventuellt nödutsprång penetreras. Jag lyssnar artig och kontrollfrågar pliktskyldigt, vilket jag tror lugnar honom en aning. Han inser att vi svenskar faktiskt också kan en del fastän vi "bara" är ett PFF-land.

### Förtroende

Eftersom första dagen flyter mycket bra och kontakten med normmännen nu även övergått till att sitta tillsammans över en kopp kaffe eller vid samma bord till lunch, har det förtroende som måste finnas piloter emellan skapats. Därför förstår vi att redan nästa dag kommer att ta vid där vi slutade för tre år sedan och bygga vidare därifrån. Jag känner att alla svenskar är väl med i övningen och att allt är sig likt. Efter en dag med otaliga briefingar, korta och långa, samlas vi på hotellet för att summera dagen. Vi har gjort ett bra arbete och varit de ambassadörer för det svenska flygvapnet som vi önskat – bara genom att agera som vanligt.

### Sista dagen

"Vandal" knackar på till ett av de små briefingrum jag satt mig i för att kunna arbeta ostört vid datorn. Jag sitter och

begrundar skärmen, lätt bakåtlutad med fötterna upplagda på en stol. Genom fönstret ser jag flygplan taxa in och ut från platta 2. Väggar förmår inte ljudet att stanna ute, men det stör mig inte. Två F-16 lyfter och rutorna skallrar.

"Vandal" är amerikansk F-16-pilot. Till utseendet påminner han lite om "Iceman" i filmen Topgun, aningen längre och tuggar ständigt tuggummi. Liksom alla amerikanska piloter jag mött är han mycket trevlig och artig. Han frågar om han får slå sig ned en stund. Det känns som jag blivit ertappad med handen i kackburken och försöker snabbt ställa om för att inte hamna i underläge. Varför vet jag inte, kanske är det språket, men jag är alltid mer på min vakt då andra än normmän uppenbarar sig i rummet.

– Sure, svarar jag, och rättar till min sittställning samtidigt som jag försöker gesken av att vara naturligt oberörd.

– I just spoke to your squadron commander and he told me that you gonna be the flight-leader for the Viggen four ship tomorrow, did you know that?

– No, but is the schedule for tomorrows flights already set? svarar jag undrande.

Min amerikanske kollega förstår att jag blir lite överraskad och förklarar lugnt att han är ansvarig för det pass vi ska delta i på torsdag eftermiddag. Jag har flugit med honom tidigare i veckan och har stort förtroende för hans kunnande. Tuggummit skymtar till ibland samtidigt som han avslutar sin redogörelse kring passet. Jag förstår snart att detta kommer att bli finalen på Coop Banners 2000. Vi enas om vilka vapen vi ska simulera och ett grovt taktiskt scenario.

Vi skiljs åt med att avtala en tid för nästa samtal och han lämnar rummet. Jag lutar mig återigen bakåt och försöker sammanfatta vad som nyss sagts. Två amerikanska F-16, två belgiska F-16, fyra Viggen, två polska Su-22, två litauiska Albatross mot sex norska F-16 och två Viggen.

### Luftherravälde

Torsdag morgon och inte ett moln på himlen. Liksom alla dagar tidigare sitter vi strax efter sju i vårt svenskrum. Mötets form har under övningens gång övergått



Dessutom kan presentationen göras mera Nato-lik, dock inom svenska ramar. Vi har övergått till engelska på kontrollen och kan när vi vill även öva detta på stridsledningskanalerna, vilket görs med jämna mellanrum. Våra flygstridsledare är utbildade inför Baltic Link för att motsvara de krav ett Nato-land ställer på stridsledning. Flygvapnet har kort sagt ominriktat till ett internationellt uppträdande. Därför slog hjärtat lugnare då vi passerade norska gränsen denna gång.

### Första dagen

Gårdsplanen framför "Vita Huset" består av taxibana "Foxtrot" till bana I8 och såle-



Foto ovan: PIC/Coop Banners  
Foto nedan: Jörgen Nyqvist



## Om Coop Banners 2000

**P**FF-övningen Co-operative Banners 2000 kulminerade med genomförandet av LIVEX-fasen i, över och i havet utanför södra Norge under två veckor i maj-juni. Övningen omfattade dessutom både planläggning av den operation som skulle övas och av övningens praktiska genomförande samt utbildning. Allt detta pågick under en 18-månadersperiod.

Från Försvarsmakten bidrog flygvapnet med en grupp JA 37 med piloter och teknisk personal ur F 16 Uppsala och F 4 Frösön, en Forward Air Controller och stabsförstärkningspersonal till JFACC HQ<sup>1</sup>. Försvarsmakten i övrigt deltog huvudsakligen med ett skyttekompani ur armén (som ingick i en italienskt ledd bataljon), ett amfibieförband, helikoptrar (HKP 4, 6 och 11), stabsfartyg (HMS Visborg), en kustkorvett, och minjaktfartyg.

Totalt deltog 16 nationer varav åtta plus Nato AEW Force<sup>2</sup> medverkade med flygande enheter. Några som planerat deltagande föll ifrån i ett sent skede, bl a brittiska Harriers som i stället med kort

varsel sändes till Sierra Leone på skarpt uppdrag. En nog så god och tydlig påminnelse om syftet och allvaret med dessa övningar.

Som brukligt utspelades den övade operationen i ett fiktivt scenario där fiktiva länder hade ritats in på den skandinaviska halvön. I scenariot var den multinationella styrkans främsta uppgift att upprätthålla ett av FN beslutat embargo. Nog så intressanta utmaningar för sjö- och markstridskrafter men för flygförband innebär ett sådant scenario främst patrullering och vissa insatser med låg svårighetsgrad. Därför omfattade operationsplanen också övningsverksamhet inom den multinationella styrkans flygförband för att öva upp och vidmakthålla deras förmåga att hantera en eventuell skärpning av konflikten. Denna senare del gavs mest utrymme i flygprogrammet och gav för svensk del ett mycket värdefullt utbyte.

CLAES M JOHANSSON, ÖVERSTELÖJTNANT  
OCH KONTINGENTCHEF FÖR FLYGVAPNETS  
DELTAGANDE FÖRBAND.

1) JFACC – Joint Forces Air Component Commander är den chef som har ansvaret för ledning av alla flygande förband i en Nato ledd operation. Under övningen ansvarade CC AIR NORTH (Ramstein) för denna roll genom att i Stavanger, med stöd av personal från JHQ North i Stavanger och deltagande nationer upprätta ett embryo till JFACC-högkvarter under befäl av danske brigadgeneralen Hans-Jörgen Pedersen.

2) NATO AEW Force är unikt genom att vara ett av Nato gemensamt ägt förband som opererar AWACS (E-3A Sentry) med hemmabas i Geilenkirchen, Tyskland.

från polsk riksdag till att alltmer likna en strukturerad svensk ordergivning. Denna dag går alla svenskar upp till en gemensam briefing som leds av "Vandal", där samtliga deltagande piloter i övningen samlas för en mycket snabb och professionell genomgång av det scenario som planlagts.

Efter tio minuter delar vi upp och den "röda" sidan går ut för sina enskilda överläggningar och vi slutför vår planering. Övningen går ut på att vi ska försöka skapa luftherravälde i en övningssektor så att de polska Su-22:orna, attack, och de litauiska Albatrosserna, resultatfoto, kan passera utan att bli bekämpade av den "röda" sidan.

Vi delar upp sektorn i nord/syd och vi "blå" svenskar får ansvaret för syd. På det sättet minimeras samordningen med F-16-gruppen och vi kan använda vår egen taktik. Efter att nu brutit ned scenariot till denna lilla del och på så sätt lyckats få klarhet i vår roll känns det bra när vi går ut till flygplanen. Alla vet i detalj sin uppgift och förberedelserna har varit bästa tänkbara.

Efter drygt en timmes flygning kuperar jag motorn på plattan. "Sverige är underbart" tänker jag när jag kliver ned från stegen. Taktiskt är vi helt "avklädda" i denna miljö. Vår styrka med datastridsledning fungerar ju inte här. Från att i Sverige vara





Under PFF-övningar ges också tillfällen till att umgås under gemytliga former.

Foto: Jörgen Nyqvist

van med en oslagbar omvärldsuppfattning till att i huvudet försöka bilda sig en uppfattning om var alla befinner sig är steget stort. Förr gjordes detta även hemma, men nu har den förmågan liksom hamnat i sky-mundan. Mycket förstås beroende på att vi övar mycket mindre.

Det känns inte bra och lite ovanligt att inte veta exakt hur det gått eller hur det gick till. Som gruppchef väntar jag in mina kolleger och vi summerar snabbt på vägen in vad vi upplevt. Det känns skönt att det inte är jag som ska leda den gemensamma genomgången.

Väl inne i "Vita huset" försöker jag få tag i "Vandal" för att höra hans version av passet. Det visar sig att han samlat sin grupp och tittar på de band de spelat in. Förmodligen utvärderar de robotskott och flygbanor.

Jag hinner inte prata med honom innan vi åter sitter i den stora samlingsalen. Det är nu vi ska få svaren. "Vandal" börjar rita på whiteboarden sin version, men avbryts rätt snart. Vad vi nu får uppleva är egentligen naturligt eftersom ingen har ett facit att lägga fram, men mitt i uppståndelsen kan det kännas rätt frustrerande. Vissa

detaljer gällande tider och lägen verkar ha lika många sidor som inblandade aktörer. Ibland kommer någon dessutom med klarlägganden om hur någon annan har flugit och när.

### Svår utvärdering

Exakta tider för robotskott visar sig vara hårdvaluta och ibland kan man undra om det är vuxna människor som befinner sig i rummet. Till sist lyckas vi enas om en version som åtminstone skulle kunna stämma. Diskussionen har stundtals varit het men vi skiljs åt som vänner. Det känns lite som att ha deltagit i en förhandling och är nöjd med resultatet. Det är naturligtvis omöjligt att kunna få allt att stämma precis med så många olika system inblandade. Det viktiga är att allt skett med ett

högt säkerhetstänkande och utan incidenter.

Om jag lärde mig något? Absolut! Detta var kanske mitt livs flygpass och det som jag kommer att återkomma till många gånger i karriären. Ibland är inte det viktigaste att segra utan att delta väl, men att vi nu gjorde båda gör inte saken sämre.

Att enkelt summera erfarenheterna från två veckors deltagande i Coop Banners är svårt. Numera tycker jag dock att mina bästa fyra veckor som pilot har tillbringats i Norge. Det känns mycket tillfredsställande att återigen ha fått ett kvitto på att det svenska flygvapnet håller internationellt. Vi har mycket kvar att lära, men också en del att lära ut.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN  
VID F 4 PÅ FRÖSÖN.

### All radiokommunikation mellan piloter och flygstridsledare skedde på engelska. Följande redovisar kommunikationen mellan de båda vid bevakning av en flygförbudszon.

- Established CAP, turning cold.
- Authenticate alpha two.
- Authentication whisky.
- Bogey bulls, south thirty, cold.
- Your six is clear.
- Same.
- Bogey turning hot, bulls south thirty.
- Commit left, reference two zero zero.
- Bogey bulls one niner zero, twenty-eight, loose advisory, interrogation, armament safe.
- Interrogation, switches are safe.
- Bogey bulls one niner zero, heading north, angel one three zero.
- Copy.
- Contact bullseye, one niner zero, twenty.
- Your target, picture same.
- Tactical two zero zero, thirty-three.
- Scope clara.
- Bogey bullseye south fifteen.
- Nova two contact, picture same.
- Judy.
- Offsetting east.
- Roger.
- Left turn, zero niner zero.
- Bogey bullseye ten.
- Tally on my nose, low.
- Two tally.
- Standby for inflight report.
- Standing by.
- Inflight report, Nova one, bullseye South ten, altitude one three zero, heading three six zero, four twenty indicated, zero eight ten zulu, one single F-16, tailnumber six eight eight, no photos taken, famushed.
- Copied, reset CAP.

Officerare från det svenska flygvapnet har deltagit i stabsövningen Cooperative Chance, som genomfördes i Slovakien. I övningen, som genomfördes i Partnerskap för Freds anda, övades sven-skarna att verka i olika ledningsfunktioner i samband med en fredsbevarande operation.

Det var som ett led i den fortsatta kompetensutvecklingen inom flygvapnet inför framtida internationella uppgifter som fem svenska flygvapenofficerare deltog i stabsövningen Cooperative Chance 2000 (COCH 2000). I övningen, som genomfördes i Slovakien under tio dagar i april, deltog 18 nationer.

Svensk kontingentchef var överstelöjtnant **Rolf Rimsby**, Flygkommando Syd, som under övningen tjänstgjorde som Deputy Chief Current Operations (ställföreträdande chef för pågående operationer). Eftersom Sverige i planeringsskedet hade uttryckt intresse av att bemanna positioner inom luftrumskoordinering, luftrumsbevakning, flygspaning samt luftförsvar, erbjöds ett antal officerare med denna kompetens från olika förband att delta.



Bilder: Marcus Björkgren

**Ledning av svenskt stridsflyg internationellt**

# Svenskar i utländsk stabsövning

Funktionen Air Space Management (ASM) (luftrumskoordinering) kom att bemannas av flygkommandoflygledare

**S-O Drejning**, från Flygkommando Mitt, medan Air Space Command And Control/Airborne Early Warning (ASACS/AEW) (luftrumsbevakning och stridsledning/flygburen radar) bemannades av major **Stefan Svensson** från F 10 i Ängelholm.

Svensk representation inom taktisk flygspaning – Tactical Air Reconnaissance (TAR) – utgjordes av major **Michael Lagnebäck**, som är taktik- och systemofficer vid F 21 i Luleå. Eftersom detta också var den första internationella stabsövning där det spelades med JAS 39 Gripen, kom Air Defense (AD) (jaktförsvar) att representeras av artikelförfattaren.

Målsättningen med COCH 2000 var att ytterligare utveckla interoperabilitet och samarbetsförmåga på ledningsnivå mellan flygstridskrafter från såväl Nato som PFF-länder. Detta genom utförandet av de flygrelaterade delarna av en fredsbevarande



Övningen Cooperative Chance hade ett övningsscenario som gick ut på att övervaka en flygförbudszon.





Modern stabsmiljö präglas av officerare framför datorer, datorer, datorer ...

operation (Peace Support Operation, PSO) samt humanitär hjälp/katastrofhjälp (Humanitarian Aid/Disaster Relief Operation, HADRO).

Som vanligt i PFF-sammanhang lades stor vikt vid den sociala delen av programmet, där många värdefulla personkontakter knöts. Det övergripande intrycket från COCH 2000 är att övningen var utmärkt organiserad och att den gav en mycket god inblick i hur en JFACC (Joint Force Air Component Commander) och ett AOC (Air Operation Center) fungerar.

### Rollspelet

Scenariot för övningen var att ett fiktivt tidigare land fredligt delats upp i fem självständiga nationer. Som en följd av etniska, ekonomiska och politiska motsättningar mellan två av de nya nationerna uppstod efterhand öppna stridshandlingar mellan dem. Båda länderna var i spelet geografiskt belägna inom det nuvarande Slovakien.

Efter en FN-resolution organiserades en Nato/PFF-ledd fredsbevarande operation. Nordatlantiska rådet (North Atlantic Council, NAC) utsåg överbefälhavaren för Europakommandot (Supreme Allied Commander Europe, SACEUR) att planera operationen. SACEUR delegerade uppdraget att upprätta en multinationell insatsstyrka (Combined Joint Task Force,

CJTF) till befälhavaren för norra Europa-kommandot (Chief In Command Allied Forces North, CINCNORTH) som i sin tur uppdrog åt Commander AIRNORTH att vara befälhavare för luftstridskrafterna inom den multinationella insatsstyrkan JFACC.

Efter det att ett fredsavtal slutits mellan de stridande parterna upprättade JFACC med sin stab, inkluderande ett Deployable Combined Air Operation Center, DCAOC (Deployerbar integrerad luftstridscentral), sitt högkvarter i staden Zvolen i Slovakien.

### Språkkunskaper viktigt

Av övningstekniska skäl var inte hela JFACC stab organiserad under övningen, men ett komplett AOC etablerades. Sammanlagt var drygt 400 personer direkt engagerade i övningen, vilket gör COCH 2000 till en av årets större flygrelaterade stabsövningar i Europa. Det märktes inte minst vid ett besök som arrangerades av Commander AIRNORTH, den amerikanska generalen Martin, där en stor del av nyckelpersonerna från Europas flygvapen deltog.

Övningen hade föregåtts av sedvanliga planeringskonferenser och en tredagars workshop (WS) i Ramstein, Tyskland. I workshopen deltog samtliga övningsdeltagare som sedan kom att tjänstgöra i AOC

och de instruktörer ur Nato som vi sedan arbetade ihop med under övningen. Workshopen utgjorde en bra utbildning i övningens syfte och målsättning. Genomgångarna var professionellt utförda och den praktiska träningen med det gemensamma ledningssystemet ICC var bra.

För att kunna bidra till övningar av detta slag på ett adekvat sätt samt att själv kunna tillgodogöra sig delgiven information, krävs det mycket goda kunskaper i engelska. Framförallt krävs goda kunskaper i Nato-terminologi, vilket framgår av ovanstående mängd av vedertagna förkortningar.

### Öva oftare

Deltagandet i övning COCH 2000 gav de svenska deltagarna en god inblick i använd metodik för ledning av flygstridskrafter under en multinationell fredsoperation. Upplägget med en instruktör ur Nato vid varje position var bra och medförde, förutom bra handledning vid respektive position, att ett stort utbyte av erfarenheter och allmän information mellan deltagarna från olika länderna var möjlig på ett naturligt och avspänt sätt.

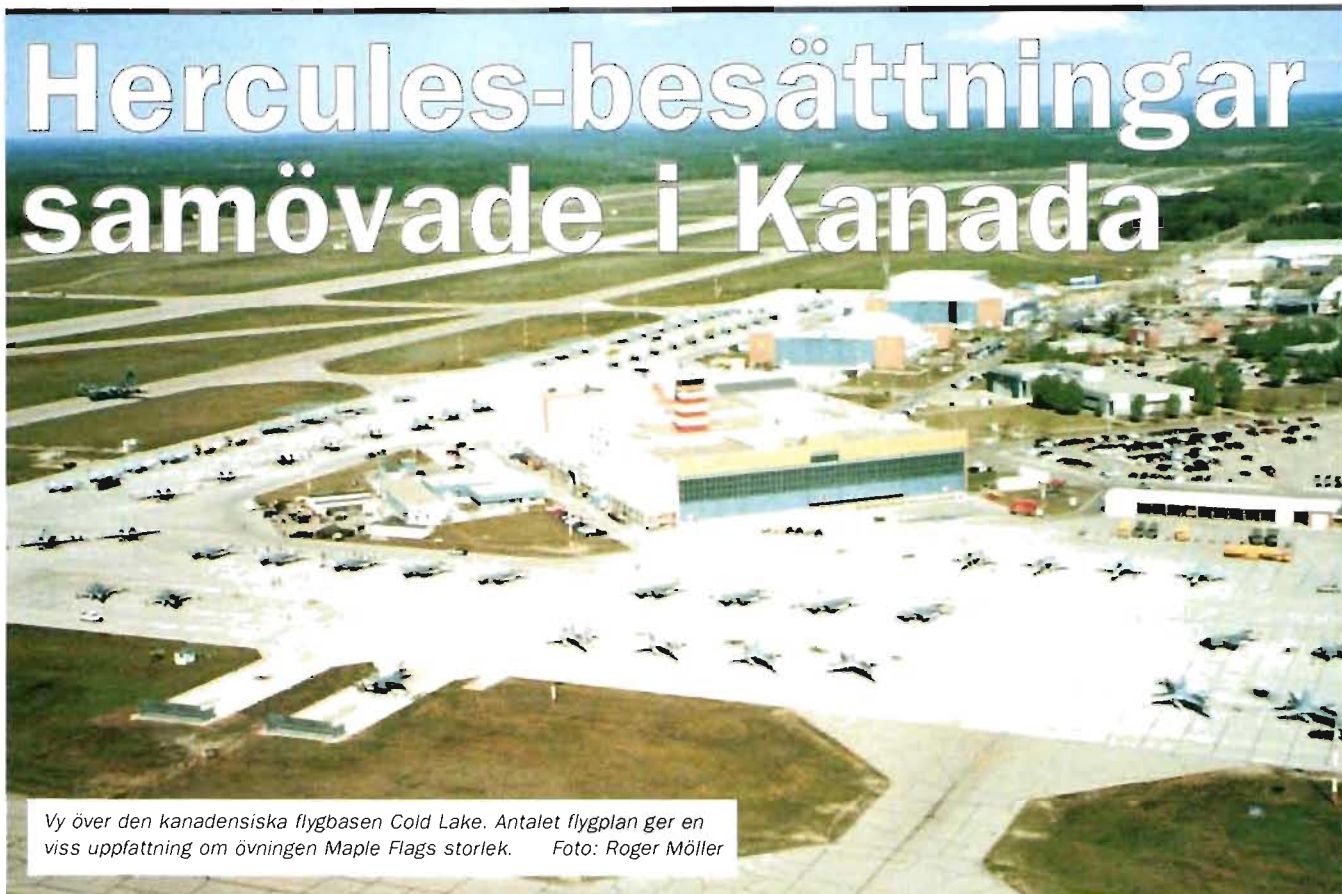
I COCH 2000 spelades för första gången JAS 39 Gripen i rollen för defensivt luftförsvar – Defensive Counter Air (DCA).

Fram till dess att en Viggen- eller Gripen-division sänds ut på internationella insatser är det för svensk del nödvändigt att så mycket som möjligt delta i övningar av denna typ. Detta för att utbilda och förbereda svensk ledningspersonal som ska bemanna AOC när svenska flygstridskrafter ingår i en PSO. Det känns även angeläget att den svenska personal som ska ingå i JFACC och AOC omgående utses och utbildas för att kunna verka i ett AOC samtidigt som en svensk division sänds ut på internationellt uppdrag. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR  
MAJOR OCH GRIPEN-PILOT VID F 7 I SÄTENÄS.

## Storövningen Maple Flag

# Hercules-besättningar samövade i Kanada



Vy över den kanadensiska flygbasen Cold Lake. Antalet flygplan ger en viss uppfattning om övningen Maple Flags storlek. Foto: Roger Möller

AV THORBJÖRN ENGBACK

**Personal ur Transportflygenheten vid F 7 i Såtenäs deltog under två försommarveckor i den stora övningen Maple Flag i Kanada. Här erbjöds möjlighet att med en TP 84 Hercules samverka tillsammans med både attack- och transportflyg från andra länder under realistiska övningsförhållanden.**

Övningen Red Flag startades 1975 som en följd av erfarenheter från Vietnamkriget. 1978 utökades Red Flag med en övning, "Northern Red Flag", i Cold Lake, Alberta, Canada.

Denna fick namnet Maple Flag och pågick under fyra veckor, två gånger om året. Sedan 1988 hålls övningen under sex veckor uppdelad på tre perioder. Varje år inbjuds ett eller flera icke-Nato-länder att delta i övningen Maple Flag som genomförs i Kanada. I övningen Maple Flag deltar varje år cirka 90 flygplan och omkring 1200 personer under varje period om två veckor.

Sverige har tidigare inte aktivt deltagit i Maple Flag, men 1997 deltog Sverige med observatörer både på marken och i luften. En inbjudan kom även året därpå, men den ledde inte till något svenskt deltagande. 1999 var det dags igen, men övningen ställdes in p g a Kosovo-konflikten.

I år var det därför tredje gången gillt. Planeringskonferensen hölls i januari 2000. Där går man igenom alla regler och bestämmelser och all den service som del-

tagarna önskar under övningen beställs. Efter denna inledning påbörjades ett intensivt arbete med att planera till- och fråntransporter, sökande av diplomatiska tillstånd, uttagning av personal m m. Sverige skulle delta med en TP 84 Hercules, två flygande besättningar, en teknisk markstyrka och underrättelsepersonal. För att kunna vara helt självförsörjande med reservdelar, fick dessa flygas med över till Cold Lake. Reservdelarna utgjordes bland annat av motor, propeller, markservicevagn och mycket annat.

De länder som deltog i årets Maple Flag var USA, Canada, Storbritannien, Tyskland, Nederländerna, Singapore, Nya Zeeland och Sverige. Dessa kom med en bred flora av olika flygplanstyper, såsom F-14 Tomcat, F-15 Eagle, F-16 Fighting Falcon, F-18 Hornet, Tornado F.3, F-4 Phantom, MiG-29 Fulcrum, Jaguar, C-130 Hercules, C-160 Transall, E-3 Sentry,



VC-10, B-52 Stratofortress och A-10 Thunderbolt II. Observatörsländer var Slovakien, Tjeckien, Sverige (representerade av FBS, Flygvapnets flygbefälskola), Danmark och Sydafrika.



Köerna till startbanan var stundtals långa. Närmast i bild MiG-29 Fulcrum. Foto: Roger Möller

## Stort övningsområde

Tre dagar före övningens början, den 26 maj, startade Hercules-planet "Swedeforce 844" mot Keflavik på Island, för tankning och lunch. Därefter gick färden vidare mot Söndre Strömfjord på Grönland för övernattnin. Dagen därpå inleddes sedan den långa flygningen till Cold Lake. Basen ligger i provinsen Alberta på 54 24 nord, 110 17 väst och har ett typiskt kontinentalt klimat med varma somrar och kalla vintrar. Vi upplevde under vistelsen både minusgrader, snöbyar och 25 graders värme. Dock var det ovanligt sen vår, så vi slapp myggplågan.

Övningsområdet vi flög i, CLAWR, (Cold Lake Air Weapons Range) är 7200 kvadratkilometer stort och bestod mest av lövskog, sjöar, myrar och vattendrag, men inga berg att kunna gömma sig bakom. I området fanns hotssystem i form av robot- och eldrörsluftvärn. Flygbaser fingerades med uthuggningar i skogen och träattrapper i form av MiG-25 och liknande flygplan.

Djurlivet i CLAWR var omfattande och vi fick exempelvis se älg, bisonoxe, panter och mängder av fåglar. Fåglarna utgjorde dock ett problem och en del av området hade flygförbud där populationen av pelikaner var extremt stor.

Övningsupplägget påminde mycket om det vi tidigare varit med om, framförallt under hjälpsändningar till Sarajevo. Konfliktområdet kallades "Albertland" och hade en slående likhet med Balkan.

Söndagen den 28 maj började övningen med omfattande genomgångar av bestämmelser och underrättelseverksamhet, som underlag för nästa dags flygpas. Besättning nummer 1 började kartstudier och möten med övriga deltagare under ledning av dagens övningsledare (Package Commander). Vår svenska Hercules samordnades i flödet av transportflygplan (C-130 och C-160) och attackflygplan (Jaguar och A-10) på låg höjd via väntlägen, inpasseringspunkter och fällningsområden. Allt detta tillsammans med eskort och försvarsjakt, resulterade i en plan, kallad "coordination card". Där framgick vilken start-, inpasserings- och fällningstid man fått.

Klockan 16.00 var vi klara med all planering och fick välbehövlig middag och vila på "All Ranks Mess". Vi bodde på basen i "Maple Flag Inn".

## Samordning

Måndag den 29 maj började övningen Maple Flag 33, period 2. "Mass briefing" klockan 06.30 med underrättelseorienter-

ring, väderprognos och utdelande av "coordination card". Klockan 07.45 åkte vi till flygplanet för att knappa in alla uppgifter i navigationssystemen INS och GPS. Taxningen till startbanan påbörjades klockan 08.49, en minut efter de kanadensiska kollegerna i en Hercules från 8 Wing Trenton.

Starten skedde klockan 08.59 och vi var äntligen i luften för det första flygpasset. Vårt radioanrop under övningen var "Swedeforce 15" och vi flög tillsammans med "Ghost 14" (8 Wing, Trenton) och "Cargo 11-12" (en tysk Transall). Vår gemensamma uppgift under övningen var "TRSP" vilket ska utläsas som "tactical resupply". Det innebar fällning av trupp, materiel och förnödenheter.

Vi uppträdde taktiskt på låg höjd för att i möjligaste mån undvika fientlig jakt och luftvärn. Radarvarnarutrustningen i TP 84 är föråldrad. En klar nackdel eftersom vi därmed inte kunde detektera alla de hot som förekom. Här var de kanadensiska och tyska flygplanen bättre utrustade för att agera i en fientlig miljö.

Flyghöjden fram till inpasseringspunkten ("pushpoint") var 4500 fot eller lägre, men lägsta höjd fick inte intagas förrän vid inpassering i CLAWR.

När vi kom ut i övningsområdet passerade A-10:or som följande dagar gav oss eskort. Första dagen var det inte så mycket hot från luftvärn och jakt, men det trappades upp dag för dag. Flygtiden blev första passet en och en halv timme och det varierade upp till cirka två timmar de andra passen.

Efter varje dags första flygpas genomfördes rutinmässigt en "mass debriefing" klockan 12.15, där alla förbandschefer fick presentera vad som hade skett under passet. Därefter erhöles en ny ATO (Air Tasking Order) och att klockan 14.00 sammaträffa med en ny "Package Commander" och planera likt föregående dag.

Besättning nummer 2 planerade sitt företag på förmiddagen för att starta vid



Några av de svenska besättningsmän som deltog i Maple Flag. Fr v: Löjtnant Thomas Pekár, löjtnant Tony Lifh, major Roger Möller, kapten Tony Larsson, löjtnant Anders Leopoldsson, kapten Thorbjörn Engback och kapten Kenneth Torstensson.



Kartstudier i det fria före ett uppdrag.

Foto: Roger Möller



Flygmaskinisten löjtnant Tony Lifv vid sin arbetsposition i cockpit på TP 84 Hercules.

Foto: Roger Möller



En motor ingick bland de reservdelar som togs med till Kanada.

Foto: Thorbjörn Engback

halv två-tiden, med sedvanlig "mass debriefing" klockan 16.45. Detta förfaringsätt upprepades varje dag, måndag till fredag under två veckor.

Ett spektakulärt inslag i övningen var den så kallade silent launch, vilket innebar att alla taxade ut till gällande bana och startade på utsatt tid – utan att säga någonting på radion. Det första passet startade 85 flygplan enligt denna metod ...

### Svårt luftvärnshot

Övningen trappades upp dag för dag och luftvärnshoten blev ibland svåra. Även den fientliga jakten (F-16, F-4, MiG-29) anföll. De fientliga styrkorna hade dock svårt att få fatt på oss, eftersom vi uppträdde på låg höjd enligt svensk transportflyktaktik.

Tyvärr fick några pass avbrytas på grund av snöbyar eller låga stratusmoln. Vissa pass ställde övningsledningen in all flygverksamhet p g a väderskäl. Flygsäkerheten hölls mycket hög, vid minsta tvekan om dåligt väder ställdes övningen in. Vår egen flygsäkerhet hölls också hög. Trots låg flyghöjd, mycket fåglar och andra flygplan hade vi inga nämnvärda incidenter. Flygplanet tekniska status hölls också hög tack vare duktiga tekniker.

### Erfarenheter

Svensk personal har med TP 84 Hercules under flera år deltagit i internationella insatser, exempelvis under Desert Storm, Bosnien och Kosovo. Om detta ska kunna ske även framöver är det nödvändigt att få öva under mycket realistiska former, som erbjuds under Maple Flag. Den svenska personalen som nu deltog fick många värdefulla erfarenheter. Vi lärde oss att agera korrekt tillsammans med Nato-länder och andra allierade både i luften och på marken. Vi har börjat förstå hur radiokommunikationen fungerar. Många kontakter både på Maple Flag AFTTC och bland övriga besättningar etablerades och det svenska flygvapnet hälsades välkomna tillbaka. Förmodligen blir det av redan nästa år. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN VID F 7 I SÄTENÅS.



# Flygstridsledare till sjöss

AV MATS NILSSON OCH ERIC NILSSON

**Baltops är en övning i "partnerskap för freds-anda" som under många år genomförts i Österjöområdet. I år deltog det svenska flygvapnet med spaningsflygplan och ledningspersonal.**

I Baltops 00 deltog tre AJSH 37 Viggen, två flygstridsledare och två flygledare från flygvapnet. Ledningspersonalen fanns ombord på den amerikanska jagaren USS Ross respektive den danska fregatten HMS Niels Juel. Syftet med övningen var att öva marin- och flygförband för fredsbeämjande uppgifter och leddes av Commander in Chief US Naval Forces Europe med Sverige som värdnation.

Övningen var scenariobaserad med en flygförbudszon upprättad över och öster om Bornholm. AJSH 37 samverkade med marina förband i Tactical Air Support of Maritime Operations och utförde bl a spanings- och flygföretag i multinationella formationer på den anfallande sidan.

Övningsområdet sträckte sig över hela Östersjön. Utöver ett 50-tal fartygsenheter från tolv nationer deltog ubåtsjaktflygplanen Atlantic och P-3 Orion, tyska F-4 Phantom och Tornado, polska MiG-21, amerikanska F-16 och helikoptrar.

## Ledning från fartyg

Uppgifterna för flyg- och flygstridsledarna ombord på Ross och Niels Juel var att samverka med civila flygtrafikledningsorgan (ATS), stödja "Air-coordinatorn" ombord samt se och lära.



Reservofficern major Eric Nilsson tjänstgjorde som flygledare ombord på ett fartyg under övningen Baltops. På flygsidan deltog tre spanings-Viggen från F 21 i Luleå.

Foto: Eric Nilsson

Utrustningen på USS Ross var av hög standard med bra radar- och radiosystem. Informationsmängden på operatörens skärm var imponerande men utrustningen var svårarbetad och inte anpassad för att stridsleda flygplan eller att samarbeta med ATS-organ.

Personalen som tjänstgjorde som "controllers" hade bara sex veckors grundutbildning, varför kunskapen om luftfart var begränsad. Begrepp som t ex QNH, höjdmätarens inställning, var okända för de flesta. Vanan att arbeta i "trånga luftrum" och förmågan att samordna med andra ledningsorgan höll inte den standard som krävs i svenskt luftrum.

Intressant för en flygstridsledare var hur flyguppdragen stridsleddes vid skydd av flygförbudszonen. Den typ av stridsledning som användes var "Tactical control", dvs flygstridsledaren beordrade kurs, fart, höjd och ansvarade för separation gentemot andra flygplan. När F-16 ingick tillämpades "Broadcast control", där flygstridsledaren enbart ger information om flygplan i området varpå piloten själv lägger upp anflygning, inflygning m m.

Den fraseologi som US Navy använder skiljer sig från den brittiska som vi har börjat tillämpa i Sverige. Vissa uttryck har olika innebörd, vilket naturligtvis ställer till vissa problem. Därför är det väldigt viktigt att alla följer den standardiseringsmanual som finns inför varje övning

Regler för identifiering, avvissning och varningseld under övningen skiljde sig från de som tillämpas i Sverige. T ex avges inte varningseld med den amerikanska motiveringen att man vet aldrig hur den identifierade reagerar. Den identifierade kanske tror att han blir anfallen och försöker försvara sig, vilket kan få förödande konsekvenser.

Övningen var intressant och lärorik med mycket nytt att fundera över när flygvapnet ska samverka i internationell verksamhet med länder med olika bakgrund. Vår uppfattning är att representanter för svenska flyg- och flygstridsledare bör finnas med när svenska flygförband deltar i PFF-övningar.

MATS NILSSON ÄR KAPTEN OCH FLYGSTRIDSLEDARE.  
ERIC NILSSON ÄR RESERVOFFICER MED MAJORS  
GRAD OCH FLYGLEDARE.

## Sverige redo för

# Open Skies

**Rustningskontroll genom öppenhet**

AV LARS-OLOV JOHANSSON

**Genom det förtroendeskapande avtalet Open Skies kan enskilda länder genomföra observationsflygningar över andra länders territorium. Hittills har avtalet undertecknats av 27 länder.**

**Sverige vill ansluta sig till avtalet och stärker nu genom Forsvarsmakten sin förmåga för att bli antagen som fullvärdig medlem.**



*Kamerautrustning för spaningsflygning inom Open Skies monterad i en kapsel på en engelsk C-130 Hercules. Foto: André Caldenius*

**R**ustningskontroll samt förtroende- och säkerhetsskapande åtgärder utgör en central del av OSSE:s verksamhet och har en grundläggande betydelse för det konfliktförebyggande arbetet och för säkerheten i Europa. Bland de viktigaste överenskommelser som skett är de om begränsning av konventionella

stridskrafter i Europa (det s k CFE-avtalet), Open Skies-avtalet, Wiendokumentet om säkerhets- och förtroendeskapande åtgärder samt den s k Uppförandekoden.

CFE- och Open Skies-avtalen omfattar de stater som är medlemmar i Nato och de som ingick i Warszawapakten.

Open Skies-avtalet ger de deltagande

staterna rätt att genomföra omfattande spaningsflygningar över varandras territorier. Avtalet, som undertecknades 1992, har dock ännu inte ratificerats av tillräckligt antal stater. Bland dem finns Ryssland som ännu inte har ratificerat avtalet, men det väntas ske senare i år.

Hittills har 27 länder undertecknat avtalet, vilket måste ratificeras av minst 20 länder. Sex månader efter att avtalet trätt i kraft kan andra länder söka medlemskap. Sverige kan söka anslutning till avtalet när detta träder i kraft.

Sverige ansökte 1990 om att få delta i Open Skies, när förhandlingarnas tredje fas inleddes i Wien. Denna begäran blockerades av att Grekland krävde att alla ansökande skulle röstas in som ett block för att därmed garantera att Cypern skulle kunna anslutas. Turkiet krävde att varje ansökan skulle behandlas för sig för att kunna säga nej till Cypern. Därmed blockerades möjligheterna för Sverige och andra ansökande att komma med i Open Skies.

Hittills har Sverige varit observatör, vilket i praktiken inneburit att den svenska delegationen kunnat delta fullt ut i förhandlingarna i likhet med de fullvärdiga medlemmarna, dock utan rätt att formellt blockera beslut. Avtalet reglerar när, var och hur observationsflygningar kan ske. En förutsättning är att avtalet måste ha trätt i kraft. Efter en introduktionsfas på tre år ska alla områden vara öppna för Open Skies-flygningar inom de berörda ländernas territorier. De enda undantagen som tillåts är de som bestäms av flygsäkerhetsskäl. Kvoter för överflygningar baseras på landets storlek.



I avtalet regleras vilka typer av sensorer och kameror som är tillåtna, bl a optiska kameror, videokameror, SAR- och infraröda sensorer. Sensorernas kapacitet regleras genom bildupplösningens storlek för varje typ av sensor. För att kunna kontrollera att otillåtna sensorer inte används måste observationsflygplanet vara tillgängligt för inspektion.

### Intensiv testverksamhet

Trots att avtalet ännu inte är formellt giltigt, sker ett omfattande samarbete i enlighet med avtalets principer. Bland annat har flygningar genomförts över ex Jugoslavien i syfte att stödja genomförandet av Daytonavtalets bestämmelser om rustningskontroll. Avtalet har därmed visat sig vara ett viktigt förtroendeskapande instrument.

I medlemsstaterna pågår förberedelser inför att avtalet träder i kraft. Många länder gör en betydande ekonomisk satsning och testflygverksamheten är intensiv. Efter särskild överenskommelse mellan

berörda länder och med Open Skies-avtalet som grund, görs flygningar över något land av ett eller flera andra länder. Drygt 200 flygningar gjorde under 1998-99.

### Sverige ska med

Sveriges avsikt är att bli en fullvärdig medlem i Open Skies. I juni 1999 beslöt regeringen att Försvarsmakten ska förbereda ett svenskt medlemskap inom Open Skies. Detta ska ske genom planering, utbildning av personal samt anskaffning av nödvändig utrustning. Målet var att Sverige senast i år ska kunna genomföra såväl aktiva som passiva träningsflygningar. Senast 2001 ska Sverige ha förmåga att som medlemsstat kunna verka inom ramen för ett ratificerat Open Skies-avtal.

Personal ur det svenska flygvapnet har hittills deltagit som observatörer vid andra länders flygningar. Exempelvis har flygningar med ryska och ukrainska flygplan bland annat i Storbritannien och Ryssland



Löjtnant Urban Dahlgren lägger ut en duk för kontrollfotografering. Foto: André Caldenius

med Polen och Finland som observatörer under 1999. Dessutom har en rysk spaningsflygning genomförts över Sverige (se nästa uppslag).

Detta är en bra början, men det återstår mycket arbete för att Försvarsmakten ska kunna svara upp mot regeringens och Open Skies-avtalets krav. Tiden är mycket knapp och det krävs mycket utbildning, iordningställande av framkallningsutrustningar samt en ny organisation.

### Storbritannien och Finland stödjer

Under 2000 utbildas de svenska teamen på Open Skies-avtalet, fotoframkallning med kvalitetssäkring samt på direkt observationsflygutbildning.

Utbildningen kommer i huvudsak att genomföras av den brittiska Open Skies-organisationen. Sverige kommer att flyga i Storbritannien och det brittiska teamet med flygplan kommer att besöka Sverige. Sverige kommer då att få stöd av ett finskt Open Skies-team. Finland har under fyra år genomfört verksamhet inom Open Skies och har god förmåga.

För att Sverige ska nå samma kompetensnivå som exempelvis Finland krävs förståelse för Open Skies-verksamheten på alla nivåer inom Försvarsmakten. För att Försvarsmakten ska kunna anmäla till regeringen att vi har förmåga att tillträda Open Skies-avtalet krävs inledningsvis att samtliga ingående i teamen har en grundutbildning och förståelse för vad flygspaningsverksamhet innebär.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT OCH TJÄNSTGÖR I HÖGKVARTERET.



England använder ett turbopropflygplan av typ Andover för Open Skies-flygningar. Foto: Ulf Hugo



Det amerikanska flygvapnet använder en ombyggd Boeing 707 för Open Skies-fotograferingar. Foto: Ulf Hugo

# Sveriges första uppdrag inom

# Open Skies

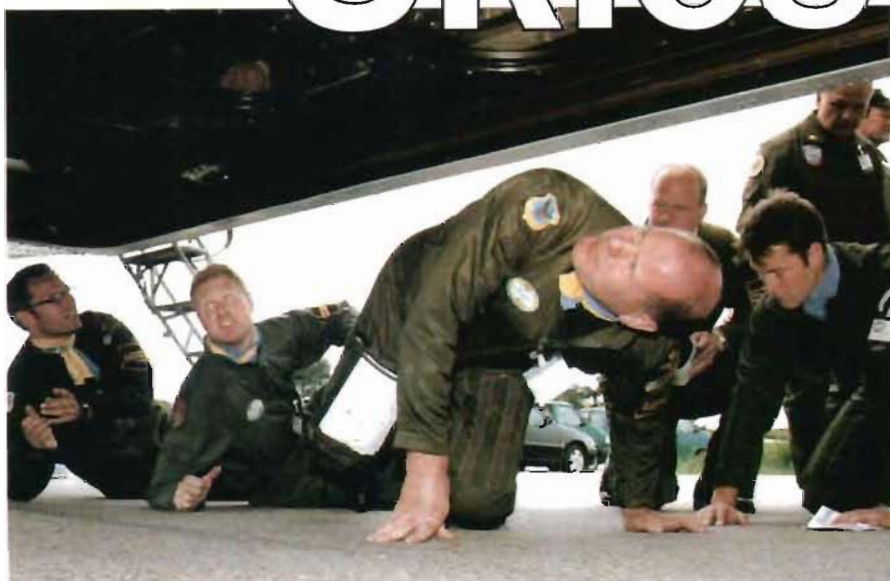
AV GÖRAN ENGDAR

**Sveriges första uppdrag inom Open Skies genomfördes i somras vid F 16 i Uppsala. Det var Ryssland som gästade Sverige för en träningsflygning.**

Genom ett bilateralt avtal mellan Sverige och Ryssland har en överenskommelse träffats om ett ömsesidigt utbyte av träningsflygningar inför ett eventuellt medlemskap i Open Skies. Avtalet innebär att länderna genomför en träningsflygning i respektive land. Ryssland genomförde den första observationsflygningen i Sverige under tiden 5 - 12 juli och Sverige genomför motsvarande uppdrag i Ryssland i oktober. Dessa träningsflygningar genomförs helt inom Open Skies-avtalets bestämmelser.

Det svenska teamet, som bestod av 15 personer, samlades vid F 16 för två dagars förberedelser innan det ryska teamet skulle anlända. För framkallning och hantering av filmen fanns flera frågor olösta, men detta klarades successivt ut med stöd från F 16.

I det ryska teamet ingick 21 personer. De kom direkt från Finland där motsvarande träningsflygning genomförts. Efter sedvanliga hälsningsceremonier och presentation av respektive team vidtog genomgångar av program för uppdraget samt inspektion av det ryska flygplanet, en An-30B. Denna inspektion genomförs dels för att kontrollera att samtliga kameror varit plomberade under flygningen från Finland och dels för att kontrollera att flygplanet med utrustning stämmer överens med vad som angivits i förväg.



Efter det ryska spaningsflygplanets ankomst kontrolleras att all kamerautrustning är korrekt plomberad och av den typ som överenskommit i förväg. Närmast i bild överstelöjtnant Jan Andersson.  
Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Kamerautrustningen var korrekt plomberad konstaterar löjtnant Per Åhrlund.

Nästa dag vidtog "Demonstration Flight". Denna genomfördes mot ett mål som lags ut på fältet vid F 16 och syftet var att kontrollera att kamerornas prestanda överensstämde med specifikationen. Sam-

tidigt överlämnade det ryska teamet sin "Mission Plan" som var den planerade flygrouten under "Observation Flight".

## Bra resultat

"Demonstration Flight" genomfördes i stort enligt tänkt plan med gott resultat. Medlemmar ur det svenska teamet medföljde under flygningen för att kontrollera att flygningen genomfördes planenligt. Filmen framkallades omedelbart efter landningen. Resultatet blev över förväntan beroende på att den ryska filmens kvalitet var bättre än vad tidigare erfarenhet av rysk film visat.

Det svenska teamet kontrollerade att den planerade routen överensstämde med avtalets bestämmelser. Detta innebar kontroll av routens längd, planerad flyghöjd och fotografering m m. Routens längd





Det ryska spaningsflygplanet av typ An-30B anländer till F 16 i Uppsala. Till höger en bild av interiören och dess kamerautrustning.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå och André Caldenius



bestäms i avtalet i förhållande till landets geografiska storlek. I Sverige är cirka 140 mil tillåten flygsträcka medan det i Ryssland är tillåtet att flyga cirka 500 mil. Flyghöjden bestäms med hänsyn till kamerornas prestanda. I övrigt får flygningen genomföras var som helst inom hela landet. I detta fall hade dock Arlanda undantagits för att undvika risk för störningar i den civila flygtrafiken.

### Fyra timmars flygning

Påföljande dag var det dags för "Observation Flight", d v s den "skarpa" flygningen. Flygningen tog fyra timmar och flögs på höjder mellan 1800-2000 meter. Routens sträckning framgår av illustrationen härintill. Vädret under routens östra delar var bra och fotografering kunde genomföras utan begränsningar. Under de västra delarna kunde däremot fotografering inte genomföras p g a för låg molnbas.

Ryssarna hade planerat att fotografera så mycket som möjligt och där vädret tillät gick kameran längs större delen av varje delsträcka. Under flygningen medföljde svenska representanter för att kontrollera att flygning och fotografering kunde genomföras på ett flygsäkerhetsmässigt säkert sätt och enligt planen och avtalet.

Framkallning av filmen visade på ett utmärkt resultat. Eftersom Sverige för när-



Granskning av bildresultatet.

Foto: André Caldenius

varande saknar kopieringsmöjligheter tog ryssarna med filmen hem till Ryssland för kopiering. Därefter skickas kopian till Sverige, eftersom båda nationerna enligt

avtalet ska ha var sitt exemplar av filmen.

Uppdraget har i allt väsentligt fungerat väl och med gott resultat. Detta var Sveriges första träningsuppdrag och flera länder har haft avsevärt flera övningstillfällen. Ryssarna, som har stor erfarenhet av ett flertal uppdrag hemma i Ryssland och utomlands, uttryckte sin uppskattning på vilket sätt Sverige genomförde denna första uppdrag. Det svenska teamets kunskaper om genomförande av Open Skies-uppdrag har ökat avsevärt och erfarenheter tas nu till vara för att ytterligare förbättra förmågan.

Nästa år, om Sverige undertecknar medlemskap i Open Skies, är det kanske dags för riktigt "skarpa" uppdrag. Då gäller det att stå väl rustad för att kunna leva upp till vad avtalet säger om hur en Open Skies-uppdrag ska genomföras.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT OCH TJÄNSTGÖR VID HÖGKVARTERET

# Ryssar på vänskapsbesök

JA 37 Viggen eskorterar en rysk Il-76,  
två Su-30 och två Su-27 på väg till F  
16 i Uppsala.

*Russian Air Force,  
this is Swedish  
fighters Papa One and Two.  
Welcome to Sweden".*

AV PETER LIANDER

**F 16 i Uppsala stod i början av september som värd för ett unikt vänskapsbesök från det ryska flygvapnet. För första gången landade stridsflygplan som Su-27 Flanker och Su-30 på svensk mark.**

Citatet ovan är hämtat från talkommunikationen som sändes över en radiofrekvens på eftermiddagen den 3 september. Major **Conny Forsberg** anropade en formation om fem flygplan från det ryska flygvapnet som anlände för ett vänskapsbesök vid F 16 i Uppsala. Han flög i spetsen för fyra JA 37 Jaktviggen som på cirka 9 000 meters höjd över Gävlebukten anslöt till den ryska formationen för att eskortera dem den sista biten före landningen.

Den ryska delegationen anlände efter ett besök i Finland och kom närmast från Kuopio. Gruppen bestod av ett 40-tal officerare från basen Savaslejka, belägen cirka 40 mil öster om Moskva. Uppsala-visiten varade under fyra dagar som svar på ett svenskt vänskapsbesök förra sommaren (se FV-Nytt 3/99).

F 16 har en lång tradition med besöksutbyten med det stora landet i öster. Redan 1968 stod flottiljen som värd för ett unikt besök med MiG-21 från det sovjetiska





Bilder: Peter Liander  
Försvarets bildbyrå

Klargöring av en Su-30 inför nästa flygpass från Uppsala.

Nöjda miner efter ett flygpass i Su-30. Överste Tommy Pålsson (t h) signerar loggboken under överinseende av den ryske piloten och en tekniker.



Den svenska teknikern Leif Franzén assisterar en rysk kollega.



flygvapnet. Fyra år senare gjorde F 16 med ett svarsbesök med J 35 Draken på Kubinka-basen utanför Moskva. Nästa gång flottiljen stod som värd var 1991; då ett besök med MiG-29 Fulcrum.

Vid det nu aktuella besöket kom rysarna med tre olika flygplanstyper. Markpersonalen anlände med ett civilregistrerat transportflygplan av typ Il-76. De fyra stridsflygplanen utgjordes av två jaktflygplan Su-27 Flanker och två Su-30.

Su-30 är konstruktionsmässigt baserad

på Su-27 och är tvåsitsig med plats för en systemoperatör i baksits. Denne kan bland annat via s k jaktlänk agera som taktisk ledare för Su-27 i luften. Än så länge finns endast fem exemplar av typen i det ryska flygvapnet, men den förekommer också i det indiska flygvapnet.

Både Flanker och Su-30 är stora, tvåmotoriga flygplan med en maximal startvikt på 33 ton. De är nästan 22 meter långa med en spännvidd på cirka 15 meter. Som jämförelse kan nämnas att Gripen är drygt

14 meter lång med 8,4 meter mellan vingspetsarna och med 12,8 ton max startvikt.

Su-30 har trots sin storlek en imponerande manövrerbarhet i luften, vilket demonstrerades i en spektakulär flyguppvisning över Ärna-fältet. Ett antal svenska piloter fick chansen att prova på flygplanets egenskaper från baksits. I gengäld fick lika många ryssar tillfälle att flyga med i baksits på SK 37 Viggen. Således kunde blandade rotar bestående av Viggen och Su-30 ses flyga in över flygfältet före landning.

Förutom flygning ägnades besöksdagarna åt kamratlig samvaro och olika kulturella aktiviteter.

Nu leds flygvapnet av

# Flygtaktiska kommandot

Nya förutsättningar och stora förhoppningar

AV CHRISTER SALSING

**Det nyupprättade Flygtaktiska kommandot – FTK – ingår som en del av Försvarsmaktens Operativa insatsledning (OPIL). Chefen för FTK är även generalinspektör för flygvapnet och chef för Sveriges flygstridskrafter.**

**I väntan på beslut om var OPIL ska samgrupperas är FTK tills vidare placerad i Uppsala.**

**F**lygtaktiska kommandot, FTK, är en del av den Operativa insatsledningen (OPIL). OPIL består av Chefen för OPIL, Operationsledningen (OPL) och de tre taktiska kommandona för respektive försvarsgren (se FV-Nytt 2/2000).

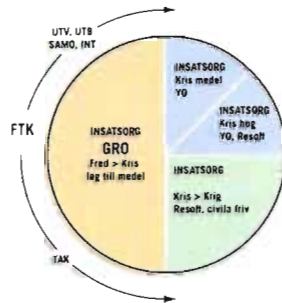
Den nya organisationen medför en mängd fördelar jämfört med den gamla:

- Det finns nu en chef, C FTK, för samtliga flygstridskrafter. Denne är dessutom chef både i fred, kris och krig.
- Samtliga flottiljchefer och chefen F 20 är underställda C FTK.
- Den centraliserade ledningen med färre och kortare ordervägar förbättrar möjligheterna att utnyttja flygstridskrafternas höga tempo.
- Befintliga personalresurser inom hela flygvapnet utnyttjas optimalt.
- Verksamhetsledningen sker i "ett rör" där FTK svarar för verksamhetsamordningen i nära samverkan med förbanden.

FTK är organiserat med chef, ställföreträdare och fem avdelningar. Chef för FTK och tillika flygvapnets generalinspektör är generalmajor **Mats Nilsson**, med överste l. **Owe Wagermark** som ställföreträdare.

## Taktisk ledning

FTK-organisationen innehåller tjänster för 106 yrkesofficerare och 16 civila. För närvarande är dessa bemannade till cirka 75 procent.



Av bilden här intill framgår att personalen vid TAK svarar för taktisk ledning i normalfallet. Då verksamheten kräver ökad uthållighet, kompetens eller kapacitet stödjer personal ur övriga delar av FTK. All personal vid FTK har alltså en plats i A1-A9. Hela den gröna delen av cirkeln utnyttjas. Då ytterligare effekttillskott krävs, sker förstärkning med yrkesofficerare från förband och skolor samt med reservofficerare och med frivilligpersonal.

## Verksamhetsamordnande roll

Målet är att all information, orienteringar och order ska gå i "ett rör". Förbanden vänder sig till respektive flyg-, bas- eller ledfunktion i främst den taktiska avdelningen inom FTK med frågor som behöver avdömas eller som kräver nya upp-

drag. FTK svarar vid behov för kontakten mot OPIL:s och Högkvarterets olika avdelningar.

## FTK:s avdelningar

Samordningsavdelningens (SAMO) främsta uppgift är att ge FTK internt stöd, men avdelningen har också övergripande uppgifter inom verksamhetsamordning, personaltjänst och informationstjänst. Chef är överste **Nils Ullgren**, som tillika är FTK stabschef.



## Verksamhetsamordningssektionens

stora uppgift är att leda FTK:s samordning av verksamheten inom flygvapnet samt att samordna verksamhetsplanering, budgetering och redovisning inom FTK. Därutöver ska sektionen stödja chefen för FTK med framtagande av underlag inför möten, rapporter och sammanträden. Stöd ges också till C FTK/GI FV genom att GI adjutant ingår i sektionen.

**Administrativa sektionen** har central betydelse för att det dagliga livet vid FTK ska fungera. Här leds stabs- och expeditionstjänsten, intern säkerhetstjänst och samordning av allt stöd för FTK i samarbete med främst F 16. Sektionen samordnar också allt IT-stöd och inte minst chefer och avdelningars sekreterarstöd.

Förutom att leda personaltjänsten inom FTK (arbetsgivaransvaret) har **Personalsektionen** ett övergripande ansvar för personaltjänsten inom flygvapnet. Sektionen leder personaltjänsten vid internationella insatser/övningar, leder bemannings- och antagningsarbetet, samordnar personalfunktionen, leder personalresursuppföljning m m.





Flygtaktiska kommandot (FTK) i Uppsala leder flygvapnets verksamhet. Här har man t ex kontroll över var incidentberedskapens flygplan är base-  
rade, vilka radarstationer som är aktiva och hur mycket stridsledningsre-  
surser som finns tillgängliga.

Bilder ovan: Peter Liander/Försvarets Bildbyrå

**Informationssektionen** leder flygvapnets och FTK:s press- och informationsverksamhet och stödjer OPIL:s informationsavdelning med främst kompetens inom det flygspecifika området. Sektionen leder också framtagandet av denna tidskrift, FlygvapenNytt, i samarbete med chefredaktören som tillhör Högkvarterets informationsavdelning. Här finns också ansvaret för att utveckla och vidmakthålla flygvapnets traditioner och historia.

### Taktikavdelningen



Taktikavdelningens (TAK) huvudsakliga uppgifter är taktisk ledning, övningsverksamhet, verksamhets-samordning och på sikt verksamhetsledning i det militära luftfartssystemet. Avdelningen är organiserad som en CJTF-stab (Combined Joint Task Force) för att underlätta det internationella samarbetet. Chef är överste I. Ulf Sveding.

### A1 Personal (Personnel).

A1 bemannas vid behov med personal ur Samordningsavdelningen/personalsektionen (SAMO), chef är överste löjtnant Tomas Hurtig.

### A2 Underrättelsetjänst (Intelligence).

Underrättelsetjänsten inom flygvapnet leds och inriktas av taktikavdelningen vid FTK. I taktik-avdelningen utförs arbetet av A2 som är den enhet som har till uppgift att bearbeta och delge de underrättelser som behövs för den taktiska ledningen av luftstridskrafterna.

Överstelöjtnant Gunnar Brifjord är chef för A2 som är indelat i tre sektioner: **Inhämtningssektionen** vars huvuduppgift är att sammanställa underrättelsebehov och genom att upprätta en underrättelseplan se till att FTK:s och övriga OPIL:s underrättelsebehov om luftstridskrafter tillgodoses. **Bearbetssektionen** har till huvuduppgift att från erhållna underrättelser sammanställa uppgifter om främmande luftstridskrafter läge, verksamhet och handlingsmöjligheter. **Delgivningssektionen** stödjer C TAK

med det underlag om främmande stridskrafter som behövs för ledning av våra luftstridskrafter. Sektionen svarar också för delgivning av underrättelser om främmande flygstridskrafter till de flyg- och luftvärmsförband som leds av C FTK.

### A3 Insatsledning (Operations).



A3 svarar för insatsledning av luftstridskrafterna i nära samverkan med övriga "A". A3 består av chefen överste Christer Salsing, luftstridssektionen och genomförandesektionen.

**Luftstridssektionen** svarar för att anbefalld beredskap och insatskapacitet innehålls samt leder insatser med luftstridskrafterna. Luftsektionen samordnar allt utnyttjande av luftrummet samt samverkar med mark- och sjöstridskrafter.

**Genomförandesektionen** svarar för genomförandet av insatser med luftstridskrafterna, hanterar incidentberedskapen och utnyttjandet av transportflyg. Sektionen bygger upp en funktion som dels ska ansvara för utnyttjandet av luftrummet i samverkan med Luftfartsverket,

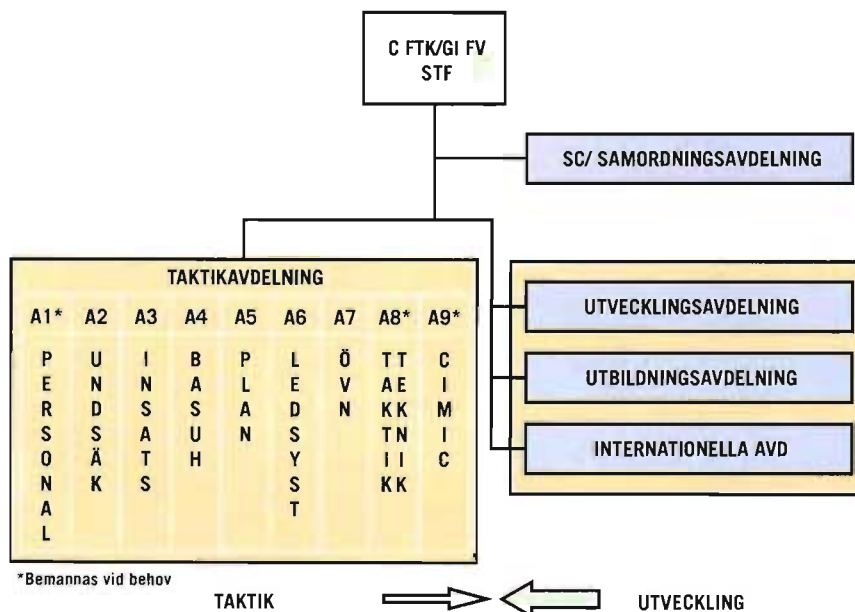
dels ska svara för att flygstridsledarna används optimalt inom hela landet.

Genomförandesektionen leder också FTK:s 24-timmars jourtjänst. Det finns numera alltid en vakthavande officer på plats i FTK, dygnet runt, året om.

### A4 Bastjänst och logistik (Logistics).

Bastjänst och logistik ansvarar för att följa upp och leda samtliga bas- och verkstadsförband inom flygstridskrafterna, dessutom den försvarsgrensgemensamma underhållstjänsten (logistik), fältarbeten, skydds- och markförsvartjänst samt marktransporter för alla flygvapenförband. Det viktigaste är att leda verksamheten så att anbefalld beredskap och insatskapacitet innehålls. Jämfört med en Nato-stab är den stora skillnaden att A 4 i FTK inte bara ansvarar för logistik utan även leder insatser med bas- och verkstadsförband.

Andra viktiga uppgifter är att samordna utbildnings- och övningsverksamhet (verksamhetssamordning) av bas- och verkstadsförband. Det innebär även att följa upp och vid behov samordna teknisk tjänst för flygmateriel. A 4 svarar dessutom för att planera och leda alla militära flygplatskontroller och för att biträda





## FTK:s uppgifter med stödjande avdelningar

- Taktisk ledning av luftstridskrafter: TAK/UTV, UTB, SAMO, INT
- Kapacitetsutveckling av underställda förband: UTV
- Planering och ledning av internationella och nationella övningar: TAK A7
- Flygvapnets utbildningsfrågor: UTB
- Verksamhetsamordning: TAK/SAMO, UTV, UTB
- Verksamhetsledning i det militära luftfartssystemet: TAK kommer att svara för denna verksamhet då den startar.
- Exportfrämjande verksamhet: INT

C FTK med medicinsk kompetens (funktionsföreträdare sjukvårdstjänst).

A 4 är organiserad i fyra sektioner; bassektion, underhållssektion med stabsläkare, flygmaterielssektion samt en fältarbets- och skyddssektion. Chef är överstelöjtnant **Kurt Aronson**.

### A5 Planering (Plans and policy).

A5, planeringssektionen, ansvarar för FTK:s långsiktiga planering. A 5 företräder FTK gentemot övriga OPIL vad avser nyttjandet av luftstridskrafter i insatsorganisationen. Bland de viktigaste uppgifterna ingår att delta i OPIL:s operativa bedömandearbete, leda FTK:s taktiska bedömanden och utarbeta FTK:s Taktiska Verk. A 5 svarar dessutom för FTK:s interoperabilitetsutveckling och internationella verksamhet.

Andra uppgifter är att utarbeta underlag för FTK:s taktiska värdering, samordna FTK:s återtagandeplanering samt verksamheten inom taktikledningen. Chefen för A 5, överstelöjtnant **Sven Hellqvist**, är tillika stabschef för taktikledningen.

### A6 Ledningssystemtjänst (Command, Control, Communication and Information systems).

– Överstelöjtnant **Mikael Christoffersson** är chef för A6, som svarar för funktionsledning och verksamhetsamordning av flygvapnets stridslednings och luftbevaknings-, sambands-, marktele- och informationssystem. A6 funktionsleder samtliga stril-, sambands-, marktele- och IS-förband. Uppgiften är att skapa resurser för att effektivt utnyttja våra luftstridskrafter.

Ledningssystemet består av personal, teknik, organisation och ledningsdoktrin.

A6 inriktar systemutvecklingen av våra befintliga system. Denna inriktning ges till FTK/Utvecklingsavdelning som därefter påverkar TU-enheterna.



Generalmajor Jan Jonsson (t h) överlämnar befälet över Flygtaktiska kommandot till generalmajor Mats Nilsson vid en ceremoni i Uppsala.

### A 7 Övningar (Exercise planning). Chef: överstelöjtnant **Jan-Ola Berglund**.

A7 ansvarar för att leda planering, genomförande och utvärdering av flygvapnets större övningar samt FTK:s interna stabstjänstövningar. Normalt är det övningar där flera flottiljers förband är övade och/eller utländska förband deltar. Den viktigaste uppgiften är att öva insatsorganisationen, d v s den del av flygvapnet som omedelbart ska kunna sättas in för att värna vår territoriella integritet och delta i internationella uppgifter.

Andra viktiga uppgifter är övningar i väpnad strid, grunden för att kunna lösa övriga uppgifter. Den kanske mest kända övningen i den genren är "Focus", där flygstrikrafternas offensiva förmåga övas samtidigt som luftvärnet övar sin huvuduppgift under realistiska former. En väl fungerande ledning är en förutsättning för att kunna genomföra insatser. Stabsövningar som "Ludvig" ger tillfälle att öva ledning av luftstridskrafter utan att omfattande resurser krävs ute på "fältet". A7 sammanhåller även OPIL:s erfarenheter från övningar med luftstridskrafter med syfte att skapa underlag för luftstridskraf-

ternas framtida kapacitetsutveckling och övningar. Sist men inte minst samordnas inom A7 en mängd internationella övningar som deltagande i PFF och bilaterala verksamheter, seminarier, m m.

Ledning av större övningar som Baltic Link och Focus sker i projektform, vilket innebär att personal inlänas från förband och andra organisationer för att skapa erforderlig kompetens och arbetsstyrka.

### A8 Taktik- och teknikledning (Tactical and technical evaluation).

Bemannas vid behov med främst personal ur UTV med syfte att svara för analys och förslag till förändringar avseende taktisk och teknisk.

**A9 Civil samverkan (CIMIC)** Bemannas vid behov.

### Utvecklingsavdelningen

Utvecklingsavdelningen (UTV) ansvarar för taktik-, stridsteknik- och teknikutveckling av flygvapnets samtliga typer av krigsförband samt deltar i utvecklingen av luftvärmets krigsförband.

Inom den nya Utvecklingsavdelningen prioriteras arbetet mot att med helhetssyn samordna denna utveckling mot en ensad målbild.

Utvecklingsavdelningen består av fem sektioner; flyg-, bas, led- (teknik)utveckling- och telekrigsektion. Att utveckla samordnad ledning inklusive samordning och ledning av flygvapnets TU-enheter står "högt på agendan". Att framgent även finna en arbetsform där flygvapnets samtliga förband deltar i utvecklingsarbetet är också ett viktigt mål.

Som pågående studier inom utvecklingsavdelningen kan nämnas internationella insatser med Gripen och försvarsmaktsgemensam sensorstudie. Ytterligare större studier kommer att inledas i närtid. Framtagning av Försvarsmaktens Luftstridsdoktrin är också ett exempel på verksamhet som utvecklingsavdelningen leder.

För närvarande tjänstgör 20 personer vid avdelningen under ledning av överste



Ärenden rörande flygvapenanknuten frivilligverksamhet handläggs av FTK:s utbildningsavdelning.

Foto: Lennart Andersson/Försvarets bildbyrå

**Jan Otterström.** Personalen kommer också att tjänstgöra vid förband och skolor för att stödja verksamheten med bl a taktikutveckling.

### Utbildningsavdelningen

Utbildningsavdelningens (UTB) stora uppgift är att administrera utbildning som bedrivs inom och utom Försvarsmakten för flygvapnets räkning. Detta innebär att utbildningsavdelningen bland annat handlägger utformning av handbok personaltjänst (HPers). När det gäller utformningen av HPers granskas och bearbetas främst de stycken som rör utbildning. Detta utgör grunden för antagning till olika skolor, samt reglerar bl a betygskraven.

UTB leder även utveckling och genomförande av flygvapnets befattnings- och specialutbildning. Det innebär allt från kurser i underhållstjänst till flygstridsledarutbildning. Inom avdelningen hanteras även de värnpliktigas befattningsutbildning, främst genom påverkan av de olika funktionsskolorna.

Flygvapenspecifika frivilligfrågor handläggs också av utbildningsavdelningen.

För att stödja all utbildning leder utbildningsavdelningen framtagning av läromedel, publikationer och reglementen.

Utbildningsavdelningen består av sex officerare, med överstelöjtnant **Rolf Ohlsson** som chef.

### Internationella avdelningen

Internationella avdelningen (INT), med överste **Roland Sterner** som chef, svarar för den övergripande samordningen av flygvapnets exportfrämjande verksamhet och C FTK:s internationella verksamhet. Några exempel på avdelningens uppgifter:

- Samordna/planera exportstödsverksamhet för systemen JAS 39, FSR 890 och StriC.
- Skapa och vidmakthålla internationella kontakter med andra flygvapen.
- Samordna bilaterala avtal.
- Stödja GI FV med underlag inför utländska besök och resor utomlands.

En del av avdelningens verksamhet bedrivs utomlands, men även mottagande av olika utländska delegationer i Sverige är vanligt förekommande.

## Taktiska utvecklingsenheter

Nära knutna till FTK är taktikutvecklingsenheterna och Försvarsmaktens Telekrig stödenhet (FM TK SE).

Taktikutvecklingsenheterna (TU JAS 39, TU 37, TU TP 84, TU BAS, TU Stril, TU SB/Marktele är i den nya organisationen underställda chefen för F 16, förutom TU TP 84 som är underställd chefen för F 7. TU-verksamheten leds av en TU-ledning som är underställd F 16 men samgrupperad med FTK. Chef för TU-ledningen är överstelöjtnant **Hans Rosén**.

Chef för FM TK SE är överstelöjtnant **Kristian Artman**. Enheten är knuten till FTK, men förslag är lämnat om att enheten ska bli ett fristående förband under chefen för OPIL. Enheten är

en försvarsmaktsgemensam resurs som genomför systemanpassning av telekrigssystem och telekrigsfunktioner i andra system. Här omfattas SIS/ESM-, varnings-, målinmättnings- och motverkanssystem.

FM TK SE uppgift innebär produktion av företagsspecifika datasatser; benämnda telekrigsbibliotek. Produktionen ska täcka Försvarsmaktens behov för fred, kris, krig och internationella uppdrag.

I enheten ingår en mobil produktionsenhet som möjliggör produktion av telekrigsbibliotek i direkt anslutning till stridande enheter vid internationella insatser eller vid kris/krig inom landet.



# Sammanläggningar på F 16

Vid F 16 i Uppsala har det gjorts organisatoriska förändringar beträffande de två Viggen-divisionerna jämte tillhörande flygunderhållskompanier. På bilden ses de tekniska officerarna ur andra flygunderhållskompaniet (Petter Blå) samlade en sista gång. Sedan den 1 juli är kompaniet sammanslaget med tredje flygunderhållskompaniet.

Numera arbetar alla Viggentekniker tillsammans i det nybildade första flygunderhållskompaniet vid F 16.

Sammanläggningarna är en följd av att flygvapnets Viggen-förband läggs ner i förtid i samband med omskolningen till Gripen. Vid F 16

sker det också som en del av förberedelserna inför övertagandet av Flygskolan.

För att markera det nya och stärka samhörighetskänslan togs snabbt initiativet till att skapa ett nytt kompaniemblem. Hur det ser ut framgår här intill.

– Vi tog fasta på flottiljens traditioner och lät oss inspireras av några emblem som förekom under 1940-talet på det klassiska jaktflygplanet J 26 Mustang, säger kapten **Magnus Bengtsson**. Bland annat hade flottiljchefen **Knut Lindahl** ett märke med en vit häst med ryttare målat på sitt personliga flygplan.



Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

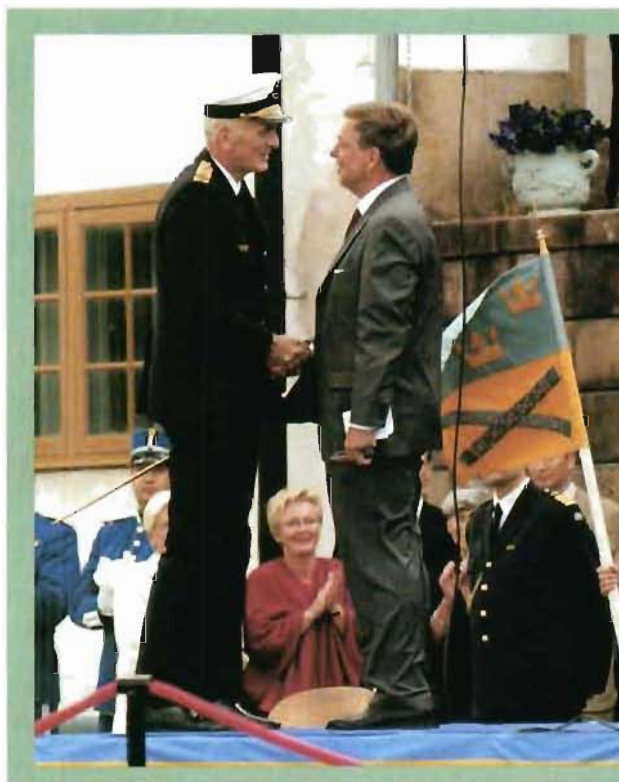
*Teknikerna från andra flygunderhållskompaniet vid F 16 samlade framför två av sina Viggen. Just dessa flygplan valdes ut med omsorg. Flygplanet närmast, "Petter 25", ska kasseras inom kort men har tillhört kompaniet ända sedan det nylevererades 1987. "Petter 59" var den första Viggen som levererades till flottiljen.*

De två Viggen-divisionerna märke har redaktionen dock slogs den 1 september ihop inte sett skymten av – ännu ... till en. Något nytt divisions-

## Ny flottilj- chef vid F 17

Överste **Lars Johansson** blir den 1 oktober chef för Blekinge flygflottilj, F 17, i Ronneby. Han kommer närmast från en befattning vid Milostaben i Kristianstad. Han har dock under många år varit verksam som pilot vid just F 17.

Den tidigare flottiljchefen överste **Lennart Pettersson** tar tjänstledigt för att utveckla sig inom IT-säkerhetsområdet.



## Wiktorin lämnar över

General **Owe Wiktorin** lämnade sin post som Sveriges överbefälhavare den 30 juni. Händelsen uppmärksammades med en ceremoni vid Karlbergs slott i Stockholm. Bland annat avtackades Owe Wiktorin för sina insatser av försvarsminister **Björn von Sydow**, innan nye ÖB general **Johan Hederstedt** officiellt övertog befälet för Försvarmakten.

Foto: Peter Liander/  
Försvarets bildbyrå

## Sjukvårdspersonal utbildas till reservare



Försvarets Sjukvårds Centrum (FSC) har startat en ny utbildning för reservofficerare i hälso- och sjukvårdstjänst. Den är avsedd för civil sjukvårdspersonal som vill bli reservofficer i krigsorganisationen samt tjänstgöra internationellt.

Utbildningen sker under sammanlagt 16 veckor och föregås av mönstring samt vid behov grundläggande soldatutbildning (GSU). Det sistnämnda omfattar två skeden om fyra veckor vardera och ska genomföras vid stridande förband ur olika försvarsgrenar. Utbildningen benämns GU 1 och GU 2 och genomförs under sommaren. GU 1 är en förkortad GSU med inriktning mot vapenkunskap, försvarsupplysning, fältvana m m. GU 2 inriktas mot ledarskap och sjukvårdstjänst.

I år har GU 1 och 2 genomförts av Underhållskompaniet vid F 16 i Uppsala. Elever var 27 kvinnor och tio män, som till vardags är läkare, sjuksköterskor och veterinärer. De två

grupperna organiserades som en pluton med chefer ur GU 2. Eleverna på GU 2 kunde delta i utbildningen av sina kamrater i GU 1 – i linje med den ledarskapsutbildning GU 2-eleverna ska få.

Första veckan präglades av exercis, försvarsupplysning, vapenhantering m m, med högt tempo och motiverade elever. Andra veckan var inriktningen strid och vapentjänst för GU 1. För GU 2 blev det ledarskap och skjutning med GU 1. Under ledarskapsutbildningen blev det djupa diskussioner kring ledarskapet inom försvaret kontra Landstinget.

Den tredje veckan var en fältvanevecka som genomfördes på Marma skjutfält, i konstant hållregn. GU 1 fick lära sig att uppträda under fältmässiga förhållanden samt posttjänst och försvar av gruppering. GU 2 fick prova sitt ledarskap i praktiken samt utbildning i att kunna verka och leda arbete på en skadep plats. Veckan avslutades med



en gemensam patrullfälttävling. Det genomfördes också skjutning och prov för Försvarets fysiska baskrav.

Studier av elevutvärderingarna visar att kurserna var lyckade. Förhoppningsvis börjar

ett antal väl motiverade elever på MedOHS. Dessutom har de säkert fått ett positivt intryck av flygvapnet!

Anders Hultström,  
kapten och kurschef

Foto: Birgitta Lindahl

## Pugh sjunger om Gripen

"The show must go on" lyder devisen för 1. divisionen vid F 10 i Ängelholm. Det är också titeln på pogruppern Ghosts senaste CD-skiva. Gruppens medlemmar är **Anders Olsson, Henric Svensson, Ola Bengtsson** och **Torbjörn Olsson** från F 10. Låten är en sk cover av den kända engelska gruppen Queens låt med samma namn.

Läs mera på Internet:  
<http://home.swipnet.se/gotoghost>



CD:ns andra låt heter "JAS" och är skriven av **Pugh Rogefeldt**, som här också förstärker Ghost.

Båda låtarna är bildsatta med läckra filmsekvenser på Viggen och Gripen, filmade av **Cent Carlstedt**.





## F 4 utbildar i jämställdhet

Jämställdhet handlar om respekt. Kvinnor och män på lika villkor – ger ett mervärde.

En etisk debatt som handlar om människors lika värde är viktig. Alla har ett ansvar att delta i denna. Våldet runt omkring oss ökar och vi måste byta strategi för kunna förändra och förhindra detta. Om män och kvinnor kommer tillsammans försöker båda parter att visa sina bästa sidor. Jämställdhet är alltså också en överlevnadsfråga. Män måste lära sig lyssna mer och kvinnor måste lära sig våga tala och bli bättre på att ställa krav på sin omgivning. För att bli trovärdiga i

jämställdhetsarbetet måste vi gå från ord till handling.

En av åtgärderna för att komma tillrätta med förekomsten av kränkande särbehandling är att utbilda rådgivare. Vid F 4 har löjtnant **Annika Sahlin** och major **Roger Pettersson** utsetts till rådgivare. De genomför nu en utbildning för att i sin tur utbilda personal och värnpliktiga vid F 4 och fungera som stöd för chefer och drabbade.

### Jämställdhetsdag

Vid den årliga jämställdhetsdagen på F 4 deltog cirka 350 anställda. Årets tema var

respekt och flottiljens handlingsplan för att komma tillrätta med kränkande särbehandling.

"Ståupparen" och f d traversföraren **Kerstin Bäck** från Borlänge, berättade roligt och engagerande om sitt arbetsliv på Domnarvets Järnverk, där hon har varit anställd i drygt 27 år.

Kerstin växte upp med en ensamstående pappa och blev därför präglad av "manligt tänkande". I hennes familj var hon van vid att man resonerade om allting och att man lyssnade till varandra. Detta tog hon med sig ut i arbetslivet och det väckte viss bestörtning bland manliga arbetskamrater och chefer, som ju inte alls var vana vid att ha kvinnor som jobbade inom den tunga och mansdominerande industrin. Kerstin berättade, att hon redan under första arbetsdagen fick hon en klapp i baken. Hon reagerade genast och utsattes sedan aldrig mera för detta. Kerstins råd är att om du blir utsatt för sexuella trakasserier, säg ifrån omedelbart.

**Göran Lindberg**, länspolischef i Uppsala och föregångsman när det gäller jämställdhetsarbete talade om etik, våld, risk och makt utifrån sin yrkeserfarenhet. Han talade om fyra "Varför": varför jämställdhet, varför ser det ut som det gör, varför förändra något och varför just jag?

Text och foto:  
Signe Linnéa Karlsson, F 4

## Anders Eriksson vann igen

Kapten **Anders Eriksson** från F 17 i Ronneby har återigen uppmärksammats utomlands för sin uppvisningsflygning med Viggen. Vid årets upplaga av Royal International Air Tattoo (RIAT) i Cottesmore, England, tilldelades han utmärkelsen The Super Kings Trophy. Den minnesgode läsaren minns kanske att han vann även förra året (FV-Nytt 3/99).

Att vinna detta vandringspris två gånger i rad är unikt.

– Jag har tittat i namnförteckningen, men inte hittat samma namn två gånger, säger Anders Eriksson med stolt stämma.

Vinsten blev en värdig avslutning på sex års uppvisningsflygande med JA 37.

– Det skulle vara kul att fortsätta, men det är dags att sluta nu, säger han.

Efter denna säsong tar kapten **Martin Ramsin** över sysslan vid F 17.

## Skol-Viggen till museum

En SK 37 Viggen, flygplan 37803, flögs den 21 juni till Flyg- och Lottamuseet på Optands flygfält, strax utanför Östersund. Pilot vid tillfället var major **Per Brodd**, som efter ett 40-minuters pass genomförde en imponerande kortlandning på Optands flygfält och fick stopp på knappt 300 meter. Maskinen bogserades sedan till sin uppställningsplats utanför museet. Pga platsbrist kommer flygplanet tills vidare att förvaras utomhus.



Text & foto: Niklas Knutzén, F 4

# 28:e segern i flygfemkamp

Årets VM i flygmilitär femkamp har avgjorts i Finland. Det blev svensk seger både individuellt och i lagtävlingen. Kapten **Peter Carlsson** från F 16 i Uppsala fick ännu en gång stiga upp överst på prispallen, nu tillsammans med

löjtnant **Niklas Isaksson**, F 16, som blev trea. Andra platsen gick till överstelöjtnant **Marku Viitala**, Finland.

I lagtävlingen segrade Sverige knapt före Finland, och med Spanien på tredje plats.



Det segrande svenska laget, stående fr v: Peter Carlsson, Göran Larsson, Mattias Larsson, Niklas Isaksson. Främre raden fr v: Jonas Rohlén, Ted Nilsson och Andreas Brink.

## Utländska besök



En delegation från Rumänien med dess flygvapenchef general **Gheorghe Bucse** i spetsen besökte Sverige under fem dagar i augusti. Bland annat besöktes F 17 i Ronneby och övningen Baltic Link 2000, liksom F 7 i Såtenäs där han fick flyga i JAS 39B Gripen.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Chiles flygvapenchef general **Patricio Rios Ponce** var i Sverige på besök en knapp vecka i juli. Besökets höjdpunkt var en visit på F 7 i Såtenäs där han gavs tillfälle att flyga den tvåsitsiga versionen av Gripen.

Foto: Håkan Brandt/  
Försvarets bildbyrå



## F 21-värnpliktiga räddar liv



Michael Granath, i mitten på bilden, kunde räddas till livet tack ett snabbt ingripande av sina kamrater Johan Troeng, Marcus Varmin-Kask, Johan Steen och Jonas Pekkari.

Fyra värnpliktiga ur Skydds-kompaniet vid F 21 i Luleå har belönats för att de på ett aktivt sätt har ingripit vid olyckshändelser och hjälp till att rädda liv. Först vid en bussolycka och senare i samband med att en kamrat drabbades av andningsstillestånd. Chefen för F 21 har därför beslutat att de ska belönas "För berömvärda insatser".

Foto: Ivar Blixt/  
Försvarets bildbyrå.

## Nya brigadgeneraler

Tre flygofficerare har utnämnts till brigadgeneraler. Det är **Michael Moore** som tjänstgör vid Forsvarsdepartementet, **Jan Warren** som är ställföreträdande personalchef i Högkvarteret samt **Håkan Bergström**, chef för Högkvarterets samordningsavdelning.





## Polens flygvapenchef flög Gripen

Polens flygvapenchef generalmajor **Andrzej Duleba** samt överste **Tadeusz Zamojta** har varit på officiellt besök i Sverige och F 7 i Såtenäs för att informera sig om förbandstjänsten med JAS 39 Gripen. I programmet ingick ett flygpass i den tvåsitsiga versionen av Gripen.

Flygningen genomfördes i rote med en ensitsig Gripen och förutom flygplanets prestanda demonstrerades också förmågan till informationsöverföring i realtid mellan olika flygplan. Därutöver genomfördes övningsanfall mot markmål samt luftstrid. Flygningen avslutades med instrumentinflygning och kortlandning.

Svenska piloter var provflygarna **Björn Johansson** och **Sievert Ohlander** från FMV:Prov i Linköping.

Foto: Håkan Brandt/Försvarets bildbyrå

## Nye ÖB besökte F 16

Sveriges nye överbefälhavare general **Johan Hederstedt** tillträdde sitt ämbete den 1 juli. Redan under den första veckan passade han på att besöka F 16 i Uppsala. Vård under besöket var flottiljchefen överste **Tommy Pålsson**. Förutom en orientering om de



olika verksamheterna vid flottiljen besöktes även olika arbetsplatser. Dagen avrundades med ett möte med representanter för olika personalkategorier.

Foto: Peter Liander/  
Försvarets bildbyrå



## Tack alla "undare"

Norra Flygkommandots (FKN) reservofficerare i underrättelse-tjänst tillsammans med tidigare underrättelsechefer och lärare deltog i början av juni i ett kombinerat informationsmöte och gravöl över kommandot. Initiativet togs av reservarna under ledning av major **Göran Kajiser**. Sex rutinerade reservare som slöt upp, de har en sammanlagd tjänstgöringstid om 188 år, varav Kajiser svarade för 45.

Platsen var dåvarande Flygvapencentrum i Uppsala, där överstelöjtnant **Hans Eriksson** inledde träffen med intressanta genomgångar med erfarenheter om flygkriget i Kosovo, rysk flygindustri m m. Resten av kvällen ägnades åt middag och eftersnack i nostalgins tecken med många berättelser från ett långt leverne i flygvapnets tjänst.

Vi Und-reservare vill framföra vårt tack till personalen på FKN och F 21 i Luleå för den trevliga och intressanta tid vi tillbringat tillsammans under många gemensamma övningar.

Text & foto: Ingemar Järn, reservofficer/  
major med 40 års tjänst i flygvapnet



*Reservofficersmajorerna Göran Kajiser, Rolf Paulsson och kapten Anders Ånevall var några av de underrättelseofficerare som tog farväl till det nedlagda Norra Flygkommandot.*



# Lättrörlig luftbevakning

Under många år var den optiska luftbevakningsorganisationen bunden av telefonnätet till att spana endast från förutbestämda platser. Med LOMOS – Luft och Mark Observations Systemet – som introducerades 1994 kom möjligheten att verka flexibelt från snart sagt varje plats med tillgång till telefon. Det räcker nämligen med en knapptelefon och förbindelse. Idén är att förbanden ska kunna flyttas till den plats där de bäst behövs. I praktiken har vi dock fortsatt att öva i vår gamla vana hemterräng på platser som nog börjar kännas alltför bekanta.

Under övningen Gandalf, som genomfördes i våras, prövades för första gången att bilda ett tillfälligt LOMOS-förband genom att föra samman personal från olika håll. Personalen på Gotland förstärktes med observatörer och kompaniledning från kompanierna med personal från Gästrikland, Hälsingland och Dalarna.

LOMOS-personal från Gotland hade med gott stöd från F 16G och dåvarande Militärkommando Gotland (MKG) förbättrat övningen så att fastläggningarna snabbt kunde komma i gång. Efter flygtransport från Uppsala i en TP 84 Hercules och utrustning med vapen på MKG (Visby) organiserades; ett par observationsplutoner, Oc (observationscentral), kompaniledning och underhåll med personal från; FVRF (Flygvapenfrivilliga), SLK (Lottorna) och SKBR (Kvinnliga Bilkåren).

Till detta kan läggas att hemvärnsmän från Gotland skötte bevakning och en lottakurs med traktorkokkärria sörjde för det lekamliga med förträffligt resultat.

Gotland erbjuder inte bara bra terräng för luftbevakning, t ex bra sikt i alla riktningar och rimliga avstånd. Där finns också väl utvecklade anläggningar med möjligheter att jämföra information från LOMOS och radar. Övningen besöktes av F 16:s stirlchef, företrädare för MKG och lokala hemvärnschefer. Materiellt sett fungerade allt väl och det gavs många erfarenheter om hur liknande övningar kan förbättras i framtiden.

Den övande personalen lämnade sina synpunkter på övningen i en relativt omfattande enkät och det sammanfattade resultatet blev mycket gott. Många uppskattade att öva på ett annorlunda sätt och många betraktade denna övning som den bästa de deltagit i. Ett bra betyg eftersom de flesta övande var "gamla rävar". Chefen för F 16:s frivilligavdelning gav oss slutligen uppdraget att sammanställa erfarenheterna från Gandalf, varför dessa nu finns tillgängliga för nästa LOMOS-kompani som vill ta chansen att öva i obekant terräng.



Under övningen Gandalf fick transporterades deltagarna från Uppsala till Visby med TP 84 Hercules.

Foto: Peter Wallenskog

PETER WALLENSKOG, KOMPANICHEF 1611. RO/KN



## Beträffande FVRF:s framtid

# Engagemang kommer med bättre information

**I FlygvapenNytt nr 2/2000 på Forum för Debatt ställer Tore Bertilsson frågan "... var finns engagemanget?" Eftersom Tore får antas representera FVRF centralt, antar jag att frågan i rubriken därför är ställd till oss medlemmar i FVRF och Lottorna – de flygvapenfrivilliga.**

Jag skulle vilja besvara frågan med ett entydigt svar: Ja, det finns! Men samtidigt ställa frågan: Behövs det?

I och med den ominriktning av försvaret som skett till "ett smalt, men spetsigt" har behoven av personal radikalt minskat. För flygvapnets del har ominriktning inneburit nedläggning, alternativt planering för återtagande av förband. Denna ominriktning innebär stora utmaningar för de Flygvapenfrivilliga, både när uppgifter som tidigare sköts av den ordinarie organisationen nu ska skötas av frivilliga, men också när verksamhet som tidigare engagerat frivilliga försvinner. Sannolikt kommer dock behovet av frivilliga att minska på samma sätt som behovet att fast- och reservanställd personal har minskat. Detta faktum måste givetvis vara styrande vid produktionen av frivilligpersonal till befattningar i krigsorganisationen och följaktligen reflekteras i det centrala kursutbudet. Utbildningen till BAS 2004 FRIV kan givetvis komma att påverka detta, men på vilket sätt återstår att se.

Vad sedan gäller det tjänstegrensintrikade engagemanget kan jag tyvärr konstatera att mitt eget område, flygbastjänsten, under de senaste åren har kommit i skuggan bakom LOMOS. Från mitt perspektiv har FVRF till synes alltmer kommit att inriktas mot LOMOS och dess behov, med följd att utvecklingen inom bastjänsten har kommit i efterhand. Jag vill ingalunda ställa bastjänsten i någon form av motsatsförhållande till LOMOS, men kan endast konstatera att det stora fokus på LOMOS inom FVRF i kombination med den minskade aktiviteten inom bastjänsten nog redan fått många basfrivillig att ledsna och söka sig till andra områden.

Tores artikel är i sin frustande entusiasm hoppingivande, men för att det ska leda någon vart måste FVRF inte bara ställa frågan om de frivilliga vill delta, utan även skapa fora för fortsatt aktivitet. Det är FVRF som besitter kunskaperna om det arbete som pågår inom Högkvarteret och har den överblick som krävs för att kunna initiera arbetet i frivilligrörelsen så att vi ska kunna svara upp till de krav som Försvaret ställer på oss. Om FVRF driver processen och sprider information i högre grad än hittills, kommer de frivilliga att delta.

Vidare i sin artikel ställer Tore frågan "Var finns instruktörerna?". Jag tolkar frågan som att det tydligen råder brist på instruktörer för ungdomar inom FVRF. En tillfällig lösning borde vara att utnyttja den befintliga kader av vuxna instruktörer som finns. I och med det minskade antalet centrala kurser för vuxna, finns det ett stort antal instruktörer tillgängliga att utnyttjas inom ungdomsverksamheten. En uppen-

bar åtgärd är att sprida information om ungdomskurserna och deras behov till dessa instruktörer, samt erbjuda dem platser på dessa kurser. Detta kan ske genom att man föreslår instruktörer som sökt till centrala (vuxen-) kurser, men inte fått någon plats, att de istället överväger en ungdomskurs, samtidigt som man upprättar ett centralt register över instruktörsutbildade frivilligbefäl, vilka ganska omgående kan utgöra en resurspool. Det måste vara bättre att genomföra en ungdomsutbildning med vuxna instruktörer och fånga ungdomars intresse och engagemang för försvaret än avstå från kurser på grund av brist på instruktörer för ungdomar. Återigen är det FVRF som har den överblick som krävs.

Sammanfattningsvis skulle jag vilja hålla med Tore om att de frivilliga står inför många spännande utmaningar och att det är tid för förändring och anpassning. Den omvärld som vi ska verka i är stadd i en snabb förändring såväl politiskt som tekniskt. Jag tror att FVRF måste vara beredd att sätta till såväl ekonomiska som personella resurser för att möta dessa utmaningar. Den viktigaste faktorn är dock *information till medlemmarna*. Utan en effektiv informationsspridning till medlemmarna kan man knappast räkna med någon större entusiasm och intresse. FVRF:s viktigaste utmaning idag är att skapa engagemang för framtiden hos medlemmarna.

STOCKHOLM 2000-08-03

JAN RUBINSTEIN, LT/VO  
STOCKHOLM FVFB

# Klargör frivillig- organisationernas roll

Under våren har jag haft förmånen att agera som kompanichef under en övning benämnd Gandalf på Gotland där man för första gången övade integrering av LOMOS-information med traditionell radarinformation.

Utfallet rent luftlägesmässigt, med risk för jäv från min sida, blev gott där folk från stril klart kunde följa vad respektive sk Obs-plats rapporterade med vad radarbilderna gav.

Centrala resurser för övningens genomförande var:

- En väl fungerande och utbyggd anläggning
- Ett antal stamofficerare
- En reservofficer (RO)
- Ett stort antal sk frivilliga från både Gotland och fastlandet
- Lokalt hemvärn
- Lokalt representerat SLK (i dagligt tal lottor)

Jag har med samma inriktning fast i olika former själv verkat som reservofficer i flygvapnet sedan 1981, dvs i stort sett 20 år, och sett hur tiderna har förändrats. Jag vill inte påstå att allt blivit sämre – tvärtom! I flera fall har det blivit bättre – men i vissa fall har det de facto blivit sämre.

Två aspekter, kanske de viktigaste, är emellertid klart sämre och det bekymrar mig:

- Försvarsmaktens neddragning
- Frivilligorganisationernas roll

## Försvarsmaktens neddragning

När det gäller den kraftiga neddragning som våra politiker har fattat beslut om kan jag klart konstatera, med stor erfarenhet av att arbeta med både "stammisar" och frivilliga, att politikerna huggit rejält i sten.

För att spara relativt sett lite pengar har "tappet" blivit omfattande både kvantitativt och kvalitativt. Jag tycker det märks på flera plan; engagemanget, försvarsviljan, känslan, resurserna som gör allting realistiskt på övningar m m.

En ännu viktigare faktor är hur den sk folksjälen reagerar och här är politikerna helt klart ute och cyklar. "Vanligt folk" tycker inte alls att det här är bra! "Vanligt folk" tycker att politikerna sviker och "drar ner brallan" i tider av oro och instabilitet. Bland de frivilliga, som man får betrakta som "vanligt folk" i sammanhanget, från både fastlandet och Gotland upplever man idag att rekryteringen går trögare samt att folk inte längre kommer på övningar – man håller helt enkelt på att sluta i stor omfattning.

Det är lite märkligt att politikerna, och för den delen även ett antal "högre" militärer som det verkar, tycks tro att man kan luta sig mot frivilligorganisationer när dessa i realiteten är ytterst beroende av att själva ryggraden är stark och fungerar väl. Jag talar nu med erfarenhet från att träffa folk från dessa organisationer som står för själva kärnan i dessas verksamheter; gruppchefer, lokalt ansvariga "kårschefer" eller liknande befattningar, vanliga meniga etc.

Det är de här individerna som uttrycker oro – inte de yttersta företrädarna för de frivilligas organisationer vad jag kan erinra.

## Frivilligorganisationernas roll

Det jag upplevt under de senaste åren i allmänhet och på Gandalf-övningen i synnerhet är att folk inom frivilligverksamheterna har andra grunder att verka i

Försvarsmakten än andra kategorier; intresse, aktiv fritid, meningsfull fritidssysselsättning, kunskapsinhämtning för att nämna några centrala faktorer spelar här stor roll.

Det är ingenting dumt med det, tvärtom – det är bra och starka drivkrafter. Men om man inte sätter dessa drivkrafter i ett större perspektiv kan de slå fel!

Som maktthavare inom Försvarsmakten och frivilligorganisationerna måste man inse att man agerar på en "marknad", där marknaden bl a består av olika organisationers förmåga att attrahera folk som önskar en; aktiv fritid, meningsfull fritidssysselsättning, kunskapsinhämtning etc, dvs precis samma drivkrafter som gäller inom frivilligorganisationerna.

Jag menar att en grundförutsättning för att människor ska söka sig till frivilligorganisationerna är att ryggraden är stark, dvs Försvarsmakten i sig.

Även på denna stort upplagda övning med trupp som flög från Uppsala i en TP 84 Hercules samt en oerhört stor uppbackning i form av rejäl planering och därmed stora resurser satsade, hoppade en oroväckande stor andel av de frivilliga av i sista stund.

Skälen är, anser jag, inte acceptabla! Någon "kom på" att vederbörande var tvungen att studera istället, flera påstår att de inte fick OK från arbetsgivare, andra kände helt sonika inte för det m fl argument. Eftersom övningen varit känd i två månader och de frivilliga accepterat på särskild anmälan ser jag inte logiken i agerandet annat än som att man just är intresserad och för stunden var det andra intressen som tog överhanden.

Jag förstår att det blir såhär och har inga synpunkter på det – övningen gick över



förväntan med ett mycket gott slutbetyg (vi genomförde en stort upplagd enkätundersökning) och de som kom agerade med stor integritet och inlevelse.

Däremot måste man dra ett antal slutsatser från det inträffade och den trend som finns från de senaste åren:

- En förutsättning för väl fungerande frivilligorganisationer är en stark och väl fungerande försvarsmakt.
- Försvarsmakten måste "ta befälet" och

dra upp riktlinjer och ramar betydligt tydligare visavi frivilligorganisationerna än hittills.

- Frivilliga inom Försvarsmakten måste agera på samma premisser som "vanliga" (värn)pliktiga, dvs man kan inte bara låta bli att komma – man har en plikt att komma om man har "signat".
- Företrädare för både Försvarsmakten och frivilligorganisationer måste inse att man agerar på en marknad avseende den

enskilde individen och dennes intresse för Försvarsmakten.

En övergripande slutsats är således att man inte kan bygga en enhet (förband, kompani, verksamhet, kompetenspool etc) enbart på frivillighetens grund – som komplement ja! Till 100 % – nej!

Med den luttrade individens reflexioner

PETER WALLENSKOG  
RESERVOFFICERSKAPTEN OCH CHEF  
FÖR LOMOS-KOMPANI 1611.

## Peter Wallenskogs inlägg får svar av överstelöjtnant Rolf Olsson vid Flygtaktiska kommandot:

Jag tror att du är rätt ute när du påstår att Försvarsmaktens omorganisation (neddragning) och frivilligorganisationernas roll är två områden som i hög grad påverkar utvecklingen av frivilligverksamheten.

Visst är det som du skriver, att "vanligt folk" tycker att politikerna sviker och har gett oss ett försvar som inte kommer att kunna lösa sin uppgift i tider av oro och instabilitet. Detta kommer i sin tur att göra att intresset för frivilligverksamheten kan minska i stor omfattning om inte budskapet om varför vi ominriktar till ett insats- och kompetensförsvar blir accepterat och förstått av "vanligt folk".

Vidare måste bakgrunden redovisas till varför system som inte är moderna 2010 avvecklas på kort tid så att utrymme för utveckling och möjlighet till anpassning till omvärldens förändringar säkerställs. Vi vet att världen kommer att förändras men inte hur. Försvarsmakten och våra folkvalda är överens om att "kriget inte kommer" på tio år och då skall vi inte ha en försvarsmakt som kan återtas till det den var förut utan vi skall satsa våra resurser på utveckling mot nya system och organisationer.

När det gäller att få acceptans för Försvarsmaktens nya organisation är det mycket kvar att göra trots att Högkvarteret har startat en stor informationskampanj för att få förståelse för "Det nya försvaret". Jag tror dock att yrkesofficeren, generellt idag, har accepterat och förstått ominriktningens idé så det gäller för oss att sprida nya ringar på vattnet. Först när "vanligt folk" förstår den nya försvarsmaktsidén och dess möjlighet att lösa ställda uppgifter idag och i morgon kommer frivilligorganisationerna att få förutsättningar för en positiv utveckling.

### Frivilligorganisationerna

Av vikt är att frivilligorganisationerna är nära knutna till kärnverksamheten och att det finns en bärande idé i deras verksamhet som är accepterad och lättförstådd. Detta är inte alltid fallet idag då Försvarsmakten har en ny målbild. Detta kommer med all säkerhet också att ske så fort Försvarsmakten kommit in i den nya kostymen.

Dina slutsatser från övningen och med hänsyn till trender i samhället håller jag med om. Här finns mycket att

utveckla om frivilligrörelsen skall fungera så som vi vill.

När det sedan gäller organisationsutveckling för frivilligorganisationerna har det ur ett FVRF-perspektiv arbetats hårt för att organisationerna skall få goda förutsättningar i framtiden. Vad gäller frivilligorganisationernas agerande så består detta av i ett antal skrivelser och uppvaktningar, såväl i försvarsdepartementet som i Högkvarteret.

Att de inte "nådde ända fram" framgår av dagsituationen, men de bidrog bland annat till att:

– LOMOS blir kvar som en "skarp" funktion i stället, som var föreslaget, ett till 100% återtagandeförband.

– Frivilligpersonalen (totalt) får större uppgifter i den nya flygbasorganisationen än tidigare.

– Flygvapnets flottiljer får behålla sina frivilligsektioner, i stället för att ingå i MD-enheterna (-grupperna).

Att ÖB var tvungen att göra neddragningar av Försvarsmakten förstås och accepteras av frivilligorganisationerna, då det är politikerna som sätter budgetramarna, att sedan prioriteringarna inte till 100% (men nästan) blev vad som föreslogs är en annan sak.





### **Fyrverkeri när F 7 firade 60 år**

F 7 i Såtenäs firade sitt 60-årsjubileum med en stor flygdag helgen 17–18 juni. I uppvisningsprogrammet ingick bland annat Hercules (t v) fällandes motmedelsfacklor, JAS 39 Gripen och Viggen. Det historiska flyget speglades med "warbirds" som Spitfire och Mustang liksom en rote J 34 Hunter.

De cirka 40 000 besökarna kunde även beskåda en omfattande markutställning, med bland annat rekryteringsinformation.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

