

FLYGG

VAPEN

nytt

Håkan

Gripen till F 21
Strong Resolve



CHEFREDAKTÖR

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

ANSVARIG UTGIVARE

Jan Andersson
Flygtaktiska kommandot – Uppsala

REDAKTIONENS ADDRESS:

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

FlygvapenNytt
utges av tidningssektionen,
Högkvarterets informationsavdelning,
tillsammans med Arménytt, MarinNytt och
Försvarets forum.

I den gemensamma
redaktionen för Försvarsmaktens
centralt utgivna tidningar ingår
Sven-Åke Haglund
Sektionschef
Direkttel 08-788 85 54
Rick Forsling (tjl)
Peter Liander
Claes Nilsson-Lundstedt
Ulf Petersson
Anders Sjödén (vik)
Hans Strömberg

PRENUMERATION:

Magnus Trapp
08-788 90 19
E-post: magnus.trapp@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 2/02 utges i juni.
Manusstopp för 2/02: 15 maj.
Layout: Peter Liander
Tryck: VTT Grafiska, Vimmerby
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbilden:
JAS 39 Gripen tillförs nu en tredje
flygflottlilj, F 21 i Luleå.

Foto: Katsuhiko Tokunaga

Trendbrottet

Bokslutet för 2001 är klart och Försvarsmakten har lämnat sin årsredovisning till Regeringen. Jag kan konstatera att det, för Försvarsmaktens trovärdighet så viktiga och nödvändiga besparingsbetinget, har lyckats. Det under 2001 uppkomna ekonomiska problemet var Försvarsmaktens eget fel men vi har nu löst det själva och går skuld fria in i detta år.

Flygvapnet sammantaget utnyttjade under förra året 99,6 procent av tilldelade medel, ett mycket bra resultat. Situationen under 2001 tillät oss dock ej att öva och flyga i tillräcklig omfattning vilket märks tydligt i kvalitetsvärderingarna av våra förband.

Under innevarande år ska förutsättningar skapas för att bryta den negativa trenden i förbandsverksamhetens omfattning och kvalitet. Verksamheten vid det Flygtaktiska kommandot fokuseras nu på att, i dialog med Högkvarteret, återskapa, låt mig kalla det, "Ett livskraftigt flygvapen". Detta är enligt min uppfattning ett flygvapen där personalen övar och utvecklas, där våra system är i drift och där våra flygplan är i luften.

Planeringsförutsättningarna är dock sådana att om vi skapar förutsättningarna för ett trendbrott under innevarande år så ser vi resultatet först under 2003. Men redan innevarande år finns dock både förutsättningar för och målsättningen att öka flygtidsproduktionen.

Ökad internationell förmåga

Flygvapnets förmåga att verka på den internationella arenan har ytterligare övats och befästs. Övningen "Strong Resolve" som genomfördes under några intensiva marsveckor i Polen syftade till att öva en multinationell fredsfrämjande styrka inom ramen för Nato:s koncept, Combined Joint Task Force. Inom ramen för övningen deltog med framgång ett av flygvapnets snabbinsatsförband, Swafrap AJS 37, i PFF-övningen "Operation Allied Timber", en delövning inom "Strong Resolve".

Internationella insatser är och förblir en av Försvarsmaktens huvuduppgifter och övningen var ytterligare en viktig del i uppbyggnaden av flygvapnets internationella förmåga. Vi måste alla inse att uppgiften att försvara Sverige, idag och i framtiden, är som jag sagt vid olika tillfällen en betydligt större och vidare uppgift än att enbart försvara det svenska territoriet.

Inför avfärden till Polen rådde en olycklig turbulens, hos flera olika deltagande förband ur Försvarsmakten, grundat på skiljaktheter i ersättningsnivåer m m under olika övningsformer. Det är min uppfattning att förutsättningar måste skapas så att internationell tjänstgöring för den enskilde självklart uppfattas som en naturlig och utvecklande del av arbetet. Detta är en grundläggande förutsättning för att Försvarsmakten långsiktigt ska klara sina internationella åtaganden.

grundläggs i år

Jag kan bara konstatera att bestämmelserna för internationell tjänstgöring före övningen inte kunde kompletteras med det tydliga regelverk, omfattande försäkringar, förmåner, hemresor och stöd till hemmavarande m m, som ÖB angivit som ett mål i sitt så kallade "10-punktsprogram". Ett regelverk som, enligt min uppfattning, naturligtvis måste behandla såväl övningsdeltagande som deltagande i "skarpa missioner". Det är min förhoppning att våra avtalsparter snarast kan finna en samsyn och en lösning så att ett avtal kan läggas till grund för framtida deltagande.

Flygskolan till Malmen

Verksamheten vid flygskolan på Malmen ska påbörjas 2003 och Flygskolan vid F 10 i Ängelholm avslutar sin verksamhet under innevarande år. Ett bra arbete har kommit igång på bred front för att klara ut alla frågor kring omlokaliseringen.

En grundläggande planeringsförutsättning är att pågående utbildningar ska kunna genomföras med minsta möjliga störning. Till sommaren påbörjas den grundläggande flygutbildningen för sex blivande piloter på F 10. Vid årsskiftet flyttar eleverna och lärare tillfälligt till F 16 i Uppsala för att fullfölja utbildningen med planerad examen sommaren 2003. Samtidigt fortsätter förberedelserna på Malmen med målsättning att den första kursen startar sin grundläggande flygutbildning där nästa sommar.

Jag upplever ett bra engagemang från de direkt berörda vilket gläder mig mycket. Vi har en uppgift att lösa och det måste vi klara tillsammans.

Ledningsutredningen

Vår nya organisation har efter analys och översyn visat sig ha brister vad gäller, i först hand, entydig ledning av förband, skolor och centra. De bakomliggande orsakerna har visat sig vara otydliga ansvarsförhållanden mellan enheter inom Högkvarteret samt mellan Högkvarteret och den Operativa Insatsledningen, OPIL. I mina kontakter med förbanden har jag uppfattat att många av Er, i större eller mindre omfattning, känt av detta förhållande. Mot bakgrund av detta är det glädjande att ÖB nu låter utreda ledningsorganisationen i syfte att, bland annat, skapa mer entydiga ansvarsförhållanden. Uppdraget är att redan till sommaren föreslå organisation, uppgifter och lokalisering för Försvarsmaktens centrala ledning.

Vi i flygstridskrafternas ledning, samt deltagande personal ur flygvapnet, lämnar underlag och synpunkter till utredaren och jag ser fram emot resultatet.

Ominriktningen är riktig och viktig

Försvarsmaktens ominriktning, eller förändring, från ett relativt statiskt invasionsförsvar till ett mer flexibelt insatsförsvar har återigen debatterats i media. Jag vill därför än en gång klargöra min ståndpunkt; ominriktningen är viktig, riktig och nödvändig.

Vi är medvetna om att flygvapnets förmåga har försämrats under inledningen av denna förändring. Men, det är viktigt att komma ihåg att vi avsiktligt har "sänkt garden" några år för att kunna göra oss av med det gamla och kraftsamla på det nya. Jag har vid mina kontakter med förbanden kallat detta "en medveten strategisk time-out" som vi kunnat ta därför att omvärldsläget har tillåtit detta.

De flesta av Europas försvarsmakter genomför just nu liknande processer och i stort sett samma problemområden som våra kan identifieras. De som tvivlar på riktigheten i dessa förändringar borde titta fem år tillbaka i tiden för att sedan tänka sig fem år framåt. Resultatet av ett sådant tankeexperiment ska därefter ställas mot de nya krav och uppgifter som våra folkvalda ställer på försvaret.

Nu ser vi framåt

Med insikt om att stämningarna i flygvapnet varierar beroende på om man tillhör ett utvecklings- eller avvecklingsförband så vill jag ändå uppmana till engagemang och framtidstro. Det är trots allt mer vi kan göra i flygvapnet än vad vi inte kan. Vi måste alla acceptera de beslut som är fattade och mera medelst en attityd av att "gilla läget" tillsammans skapa ett "livskraftigt flygvapen" som inom ramen för tilldelade medel löser de uppgifter som åvilar oss nu och i framtiden. Nyttänkande som leder till rationalitet ska bejakas och uppmuntras av chefer på alla nivåer.

Om vi under innevarande år med hjälp av tydliga prioriteringar och nyttänkande skapar förutsättningarna, så ser jag möjligheter till ett trendbrott under 2003 vad gäller förbandsverksamhetens innehåll och kvalitet.

**vilja
ansvar
laganda**



MATS NILSSON
GENERALINSPEKTOR FÖR FLYGVAPNET



Flygvapenhistoria

Den stora PFF-övningen Strong Resolve i Polen, med 23 deltagande nationer, har just avslutats. En övning som för flygvapnets del kan betraktas som smått historisk, eftersom det var första gången ett av de två nya snabbinsatsförbanden övade utomlands. Swafrap AJS 37 var förvisso inte fullt bemannat, men alla dess funktioner deltog i övningen.

Flygskolefrågan har länge varit på dagordningen och planeringsarbetet inför flykten till Malmen pågår. Flygvapnets ombesvärning till JAS 39 har tagit ytterligare ett steg framåt genom att flygplanstypen nu tillförs en tredje flygflottilj, F 21 i Luleå. Att Ungern ska hyra 14 av Försvarets Gripen blir också en angelägenhet för flygvapnet som ska svara för utbildning av ungersk personal. Ett nytt spaningskapselsystem har också beställts. Aktuella ämnen som beskrivs i detta nummer av FlygvapenNytt. Det är också skenden som så småningom kommer att betraktas i ett historiskt perspektiv.

Historisk är definitivt händelsen med den svenska DC-3:an som försvann under ett signalspaningsuppdrag över Östersjön en sommardag 1952. Under efterspaningarna tre dagar senare besköts en Tp 47 Catalina och tvingades nödlanda på havet. Det har förflutit 50 år sedan denna dramatik utspelade sig, men ännu kan ingen med säkerhet säga vad som hände de åtta

besättningsmännen i DC-3:an. Med början på sidan 32 redogör två medlemmar ur svensk Flyghistorisk Förening (SFF) för händelserna.

SFF är en ideell förening som i 40 år har verkat för att dokumentera svensk flyghistoria, företrädesvis den militära. Föreningen har idag över 5000 medlemmar, vilket gör den till världens största flyghistoriska förening.

Resultatet av medlemmarnas forsknings- och dokumentationsarbete har genom åren publicerats i både böcker och i den regelbundet utgivna medlemstidningen Svensk flyghistorisk tidskrift. Ett berömvärt arbete som förtjänar uppskattning.

Den som vill veta mera om SFF rekommenderas att knappa in Internetadressen www.sff.n.se på sin dator.



PETER LIANDER
peter.liander@hkv.mil.se

Försvarsbilder finns på:

www.fbb.mil.se

Rubriken är synonym med Internetadressen till Försvarets bildbyrå, FBB. Bildbyrån har en digital bild databas med bilder från Försvarets olika verksamheter.

Bilderna kan användas till exempelvis OH-presentationer, hemsidor, trycksaker etc. För tjänstebruk inom Försvarets makt är bilderna tillgängliga för användning och publicering utan kostnad.

Användare utanför Försvarets makt har tillgång till bilderna enligt en fastställd prislista.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING 1 - 2002

Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
Swafrap AJS 37 förbandsövat	5
Ny Desk i FTK	11
	
Flygskolan till Malmen	12
Spaningskapsel till JAS 39C	14
Gripen kommer till Luleå	16
	
Budgeten höll	20
Intervju med GI Mats Nilsson	22
	
Ungern hyr 14 Gripen	22
	
Utmaning för flygvapnet	28
Den mänskliga faktorn	28
50 år sedan DC-3:an försvann	32
I korthet	36
FVRF-aktuellt	38

**PFF-övningen
Strong Resolve**

Swafrap AJS 37 förbandsövade i Polen

Flygvapnets internationella snabbinsatsförband Swafrap AJS 37 har för första gången övats utomlands. Det skedde under två marsveckor i samband med PFF-övningen Strong Resolve som genomfördes över nordvästra Polen med cirka 20 000 deltagare från 23 nationer.

AV PETER LIANDER

Strong Resolve är en Partnerskap för fredsövning (PFF) som genomförs vart fjärde år. Denna gång var övningen uppdelad på två länder, Norge och Polen.

Sverige deltog i Polen med mark-, sjö- och flygstridskrafter. Flygvapnet bidrog med spaningsflygförbandet Swafrap AJS 37, som med sex flygplan AJSF 37 Viggen var baserat på flygbasen Powidz (33th Air Base). Det lilla samhället Powidz är beläget cirka 25 mil väster om Warszawa och cirka sex mil öster om staden Poznan.

Det var första gången som förbandet övades i denna omfattning utomlands, av förbandets totalt 219 personer deltog 116.

I praktiken innebar det att alla funktioner representerades med delar av den ordinarie personalstyrkan.

Under Strong Resolve övades en fredsbevarande operation i de två fingerade länderna Woodland och Treeland. Övningen leddes från en stab ombord på ett amerikanskt örlogsfartyg, USS Mount Whitney.

Uppgiften för den svenska flygstyrkan var att genomföra spaningsuppdrag i samverkan med andra nationers flyg som ett led i övervakningen av att fredsavtalet mellan de två länderna efterföljdes.

Överstelöjtnant **Jan Unander** från F 21 i Luleå är ställföreträdande chef för Swafrap AJS 37. Sedan hösten 2001 har ▶▶▶



En AJSF 37 Viggen taxar ut till start från den polska basen Powidz under PFF-övningen Strong Resolve. I bakgrunden belgiska F-16A Fighting Falcon.

Överstelöjtnant Jan Unander (t h) är ställföreträdande chef för Swafrap AJS 37. Här i samtal med en holländsk officer under Strong Resolve i Polen.



Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

▶▶▶ han arbetat på heltid med förberedelserna inför deltagandet i Strong Resolve. Det första av ett flertal internationella planeringsmöten skedde i september. Därutöver har två rekognoseringsbesök genomförts.

Att få komma utomlands med förbandet och öva dess olika delar tillsammans med andra länder anser Jan Unander var ett av de allra viktigaste målen med att delta i Strong Resolve. Det är då som man stöter på kulturella skillnader, vilket är svårt att öva hemma i Sverige. Han hävdar att förbandet förvisso kan sprida kunskaper till andra nationer, men mestadels är det svenskarna som lär och tar del av andras länders erfarenheter.

– Att vi gör misstag är oundvikligt, men det ska inte vara samma misstag som andra redan har gjort, säger Jan Unander.

Hans erfarenhet, bland annat från tidigare utlandstjänstgöringar, är även att det inte alltid är så enkelt att samarbeta över språkgränserna. Bara för att man kommunicerar på engelska är det inte säkert att alla begriper allt som sägs eller skrivs. Missförstånd uppstår lätt och kanske inte alltid upptäcks förrän det har uppstått problem.

– Missförstånd under förberedelserna av Strong Resolve har resulterat i att flygledarna vid fem olika flygbaser först använde samma radiofrekvens. Det skapade problem, inte minst med tanke på flygsäkerheten, säger Jan Unander.

– Man kan heller inte alltid lita på att få

det stöd som utlovas från en värdnation. Då är det bättre att som vi ha egen utrustning såsom datorer, fordon o s v med sig. Då vet man att det fungerar.

Han framhåller också vikten av att vara noga under rekognoseringen inför en utlandsbasering.

– Då läggs grunden för hur snabbt man kan etablera en verksamhet med hög kvalitet. Man måste se till att verkligen kontrollera allt, mäta och fotografera detaljer. Ställa frågor om exempelvis tillgång till elektricitet, vilken typ, hur anslutningarna ser ut. Mät höjder på lastkajer, märk ut var baracker och containrar ska ställas upp.

Inför Strong Resolve reste ett specialteam på 25 personer till Powidz för rekognosering. När övningen väl var igång kunde Jan Unander konstatera att det var en riktig satsning, etableringen på

basen fungerade. Självfallet uppstod vissa problem som var svåra att förutse, men han är ändå mycket nöjd med resultatet.

Förbandets materiel fraktades huvudsakligen per järnväg mellan Luleå och Powidz, 25 godsvagnar hade lastats med 34 fordon och 28 containrar. Det 400 meter långa tågsetet anlade till flygbasens egen järnvägsstation den 26 februari. Dessutom användes tre långträdare och tre TP 84 Hercules samt en S 100B för att frakta ytterligare materiel och personal.

Enorm flygbas

Flygbasen i Powidz har två attackflygdivisioner med flygplanstypen Su-22 Fitter. Det polska flygvapnet tog basen i bruk 1956 och den har dimensioner som skvallrar om att det tidigare varit en bombflyg-

Foto: Stefan Helsing



Lastning av materiel i ett snöigt Luleå.



Den svenska stabsplatsen på Powidz-basen. Utöver egna containrar användes inhyrda baracker.

Löjtnant Peter Hassleryd manövrerar de totalt 100 ton(!) tunga hangardörrarna till ett av de fyra s k Hardened Aircraft Shelter (HAS) som användes av det svenska insatsförbandet.

bas. Huvudbanan är drygt 3 500 meter lång och hela 80 meter bred. Parallellt löper en drygt 2 700 meter lång bana, liksom en rak taxibana på 3 100 meter med en bredd som kan jämföras med en svensk vägbas. Flygfältet uppges vara ett av de största i östra Europa.

Basen erbjuder också stora ytor för uppställning och klargöring av flygplan. Den två flygplansplattorna är cirka 450 respektive 375 meter långa. Utöver detta finns tre områden med totalt 40 täckta flygplanvärn.

Tät gruppering

Ett av de tre värnområdena användes av de gästande nationerna för deras stabs- och underhållstjänst. För svensk del disponerades fyra flygplanvärn samt ett markområde där stabens inhyrda barackbyggnad placerades, liksom containrar som rymde sambands- och underrättelsepersonalens arbetsplatser.

Denna gruppering innebar att den svenska kontingenten var samlad till samma plats, med gångavstånd mellan olika hangarer, stabsbaracker och de förråds- och markentertält som rests inne i ett av flygplanvärnen.

Flygplanen stod i regel uppställda utomhus, nattetid bevakade av förbandets egen vaktstyrka.

Swafrap-personalen bodde dock inte på basen, utan var förlagd på olika hotell i staden Gniezno, 28 km från basen. Lunchmåltiderna intogs på en officersmäss i staden Witkowo, tio kilometer från basen.

Flygsamverkan

Spaningsflygdivisionen inom Swafrap AJS 37 genomförde sina uppdrag i samverkan med de övriga flygstyrkorna som var baserade i Powidz.

Intill Viggarna på den stora plattan fanns F-16A/B Fighting Falcon från



Skyddsvaktstyrkan ur Insatskompaniet under ett övningsmoment i Powidz.



Entrén till den polska flygbasen Powidz, som drivs av förbandet 33 Baza Lotnicza.

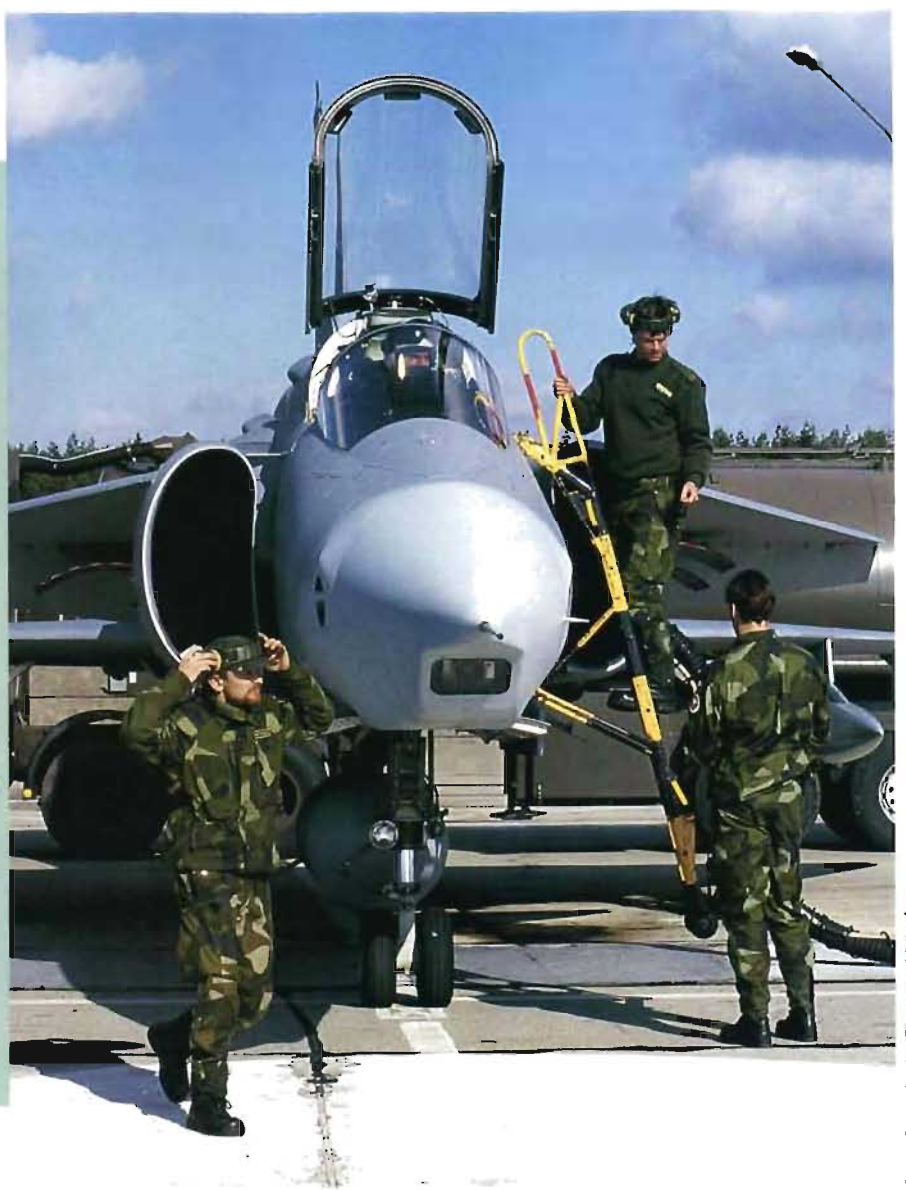


Löjtnant **Martin Sun** tjänstgjorde som klargöringsledare i Maintenance Operation Center (MOC), tillsammans med kolleger från de övriga nationerna med samma funktion.

MOC var beläget i en mindre barack i anslutning till den stora klargöringsplattan. Från sin position ledde Martin Sun den svenska klargöringspersonalens arbete ute på plattan, där det fanns två flygtekniker till varje Vigg.

Klargöringsledaren svarar bland annat för beställning av bränsle, syrgas, rangering av flygplan etc. Den svenska klargöringsledaren stod också i direktkontakt med serviceplutonen som fanns vid den svenska huvudgrupperingsplatsen, redo att rycka in om det uppstod tekniska problem på flygplanen.

Till vardags arbetar Martin Sun som Gripen-tekniker vid F 10 i Ängelholm.



Bilder: Peter Linder/Försvarets bildbyrå

►►► Belgien och Holland samt fyra F-18 Hornet från Finland.

I andra änden av fältet fanns Su-22 från en av hemmadivisionerna, samt jaktflygplan av typ MiG-29 från det polska flygvapnet. De sistnämnda kom från en division som deltog under PFF-övningen Baltic Link 2000 i Sverige.

Alla flygningar som genomfördes beordrades genom en ATO – Air Tasking Order. ATO:n gällde dygnsvis, med början klockan sex varje morgon. ATO utges dagen innan, vilket betyder att den svenska divisionen kunde börja det omfattande planeringsarbetet dagen innan uppdragets genomförande.

Det är tid som kommer väl till pass. ATO:n är omfattande och kräver ett omfattande planeringsarbete innan det är dags för piloterna att sätta sig i flygplanet.

Efter landningen plundras kamerorna på sina filmkassetter, som transporteras till framkallning och efterföljande tolknings- och analysarbete. En process som sker helt inom den svenska grupperingsplatsen. Ett förhållande som är unikt för Swafrap AJS 37 under Strong Resolve. Spaningsbilder från andra länders flyg tolkades ombord på ledningsfartyget USS Mount Whitney.

Flygövningar i PFF-sammanhang brukar delas upp i två faser. Under den första veckan bedrivs k familiarization flights som syftar till att piloterna ska bli bekanta med det lokala luftrummet, öva särskilda procedurer m m. Därefter börjar den verkliga flygövningen under påföljande vecka.

Detta upplägg visade sig befogat under Strong Resolve. De första dagarna framkom bristande rutiner i flygtrafikavvecklingen vid Powidz, vilket fick till följd att

de olika ländernas divisionsledningar ställde in flertalet flygpass. Efter några dagar kom dock flygverksamheten igång och kunde genomföras i normal omfattning.

Telekrigsgrupp

På grupperingsplatsen i Powidz var stabstrymmen för Insatskompaniet och Divisionen placerade på varsin sida om förbandets stabsbaracker. Samgrupperade med piloterna i divisionen finns också en funktion kallad MSE, Mission Support Element. MSE utgörs av specialistgrupper bestående av underättelsepersonal, flygledare och meteorologer, samt en grupp kallad Electronic Warfare Support Group (EWSG).

Personalen som arbetar inom EWSG



Ett attackflygplan typ Su-22 från en av de polska divisionerna taxar på det stora bansystemet framför Viggén och en finsk F-18 Hornet.



En polsk MiG-29 Fulcrum rangeras in i en hangar efter dagens sista flygpass. Till höger ses två F-16 Fighting Falcon från det holländska flygvapnet.



tillhör en kategori som det generellt sett råder brist på i Försvarmakten. Det rör sig om specialister inom telekrigsområdet, som i Swafrap-förbandet arbetar med flygplanens varnings- och motmedelssystem (VMS). På AJSF 37 används VMS-kapslarna U22/A (radarstörning för egenskydd) och rems- och fackelfällaren KB, som hängs på vardera vingens undersida.

EWSG assisterar divisionen med kalibrering av VMS. Inför ett flyguppslag deltar gruppen i planeringen och föreslår lämpliga inställningar för kapslarna och eventuella defensiva åtgärder som piloterna kan vidta inför olika hotsituationer, såsom manövrering, fällning av remsor och facklor.

Efter ett uppslag analyserar EWSG vilken typ sändare som flygplanet blivit belyst av. Syftet är att se om de varningar

som piloten erhållit kom från verkliga hot eller från liknande civila eller egna system.

Genom analys av data som registrerats av VMS kan EWSG under en fredsbevarande operation också upptäcka om någon part eventuellt bryter mot ingånget avtal om att inte använda en viss typ av utrustning, exempelvis radarstyrt luftvärn.

Testade ny utrustning

Två meteorologer fanns på plats, **Lars Pålsson** från Försvarmaktens vädercentral och **Anna Johansson** från F 4 på Frösön. Deras uppgift var att svara för väderuppföljning och göra prognoser, precis som hemma.

Meteorologernas rum i divisionsbarracken domineras av två stora dator-

bildskärmar. Den väderinformation som presenterades på skärmarna kom från den polska vädertjänsten. Anna Johansson var nöjd med sina polska kollegers insatser och tyckte att det hade fungerat bra. Arbetet med övergripande väderprognoser skedde på USS Mount Whitney.

De svenska meteorologerna ägnade mycket tid till att prova två för dem nya system, kallade Tacmet respektive Namis.

Tacmet är en observationsplattform som konstruerats i Finland som har funnits i Sverige sedan 2000. Än så länge ägs Tacmet av Försvarets materielverk, men är tänkt att ingå som standardutrustning i flygvapnets nya baskoncept Basbataljon 04. Utrustningen är bärbar och kan snabbt sättas upp i princip var som helst.

– Man tar med den i lådor, monterar upp den, kopplar på strömmen och mät-



Överstelöjtnant Slawomir Kaluzinski (t v), chef för Powidz-basen, och chefen för Swafrap AJS 37, överste Lars Johansson. I bakgrunden överstelöjtnant Jan Unander.

▶▶▶ data överförs via ett modem in till PC:n i divisionsbaracken, säger Lars Pålsson.

Tacmet mäter vindstyrka, luftens temperatur, tryck och fuktighet, sikt, nederbörd och höjden på molnbasen.

På Powidz stod Tacmet uppställd ovanpå ett av flygplanvämen alldeles intill den svenska stabsplatsen.

Tacmet ger bara information om det aktuella vädret på plats, men för att göra prognoser krävs mera information, säger

Lars Pålsson. Det får vi genom ett system kallat Namis.

Namis är ett standardssystem inom Nato, men som blev tillgängligt i Sverige först några veckor före övningen i Polen. Genom Namis får meteorologerna tillgång till satellitbilder, väderradarinformation, observationer m m som kommer från engelska UK Metoffice. Informationen gör att meteorologerna kan utarbeta och följa upp väderprognoser. Dataöverföringen skedde



Meteorologerna Lars Pålsson och Anna Johansson vid observationsutrustningen Tacmet.

via satellitlänk och togs emot med hjälp av en parabolantenn som satts upp intill baracken.

Nöjd förbandschef

Överste **Lars Johansson** blev ny chef för Swafrap AJS 37 den 1 februari och kom direkt in i övningsverksamheten. Han har tidigare inte arbetat med förbandet och kan därmed betrakta det ur ett annorlunda perspektiv.

Vid FlygvapenNytts besök i början av övningen förmedlar Lars Johansson ett positivt intryck av sitt nya förband, men ser också behov av förbättringar.

– Uppsättningen av förbandet och planeringen inför deltagandet i Strong Resolve har gjorts omsorgsfullt, säger Lars Johansson.

– Visst finns det delar som kan utvecklas. Nu vinnas nya erfarenheter som får ligga till grund för hur förbandets ledningsorganisation kan utvecklas.

– Jag hade heller inte klart för mig tidigare att vissa stödsystem ännu inte har ackrediterats, vilket orsakar problem för verksamheten. Det måste lösas.

Under övningens inledning fanns också problem med telekommunikationerna, men Lars Johansson konstaterar ändå att det nya telesambandssystemet TBII fungerar. Svårigheterna låg i att få det att fungera med de militära och civila markbundna polska telenäten och personalen gjorde sitt yttersta för lösa problemen.

Lars Johansson tror också att det skulle vara bra för hela flygvapnet om Swafrap AJS 37 anlitas för en skarp mission utomlands. Utöver att det skulle innebära en stor utmaning anser han att det är viktigt att flygvapnets får visa sin förmåga i internationell miljö. Dessutom skulle det ge värdefulla erfarenheter inför bildandet av framtida internationella insatsförband med JAS 39 Gripen.



Major Olle Torbratt (t v) är nybliven Deskofficer vid Flygtaktiska kommandot i Uppsala. Major Björn Nordlander har mångårig erfarenhet av rollen från Swedint, nu har han inrättat Desken vid FTK.

Ny Desk i FTK serverar utlandsförbanden

Ett flygvapenförband baserat utomlands behöver en kontaktpunkt i Sverige som kan assistera med hanteringen av uppkomna spörsmål av stabskaraktär. Kontakten benämns Deskofficer och är en ny befattning vid Flygtaktiska kommandot i Uppsala.

AV PETER LIANDER

Svenska militärförband baserade utomlands står i ständig kontakt med olika ledningsorgan i Sverige. Hittills är det Försvarmaktens internationella centrum, Swedint, i Södertälje som har varit den naturliga parten när det gäller frågor som inte har varit av taktiskt operativ art. Den så kallade Desken vid Swedint har samordnat stabsärenden om t ex personal- och underhållsfrågor.

Till hjälp för de flygvapenförband som kan komma att utlandsbaseras finns en Desk vid Flygtaktiska kommandot (FTK) i Uppsala. Den upprättades den 1 januari 2002 efter ett beslut av chefen för Operativa insatsledningen (OPIL).

Major Björn Nordlander från F 7 i Såtenäs har stor erfarenhet av många års utlandstjänstgöring sedan början av 1970-talet. De senaste åren har han varit Deskofficer och chef för insatsavdelningen vid Swedint. Efter 37 år i flygvapnet drog han sig nyligen tillbaka som pensionär, men ser med tillfredsställelse att han dessförinnan fick uppdraget att etablera FTK:s Desk.

Björn Nordlander karaktäriserar Desken som ett serviceorgan för utlandsförbanden. Deskofficern är som en projektledare som fördelar och bevakar olika inkommande ärenden till rätt instans inom FTK, för att sedan följa upp att

utlandsförbandet också får ett svar. En sorts garant för att inga ärenden hamnar mellan stolarna. Det är viktigt eftersom det ofta kan krävas snabba beslut, som dessutom måste fattas av rätt instans.

Befattningen som deskofficer vid FTK innehas av major **Olle Torbratt**. Han är flygtekniker i botten, har erfarenheter från logistik- och stabstjänst och ser fram emot att vidareutveckla desken.

– Genom att vara som en spindel i nätet blir desken den naturliga kontaktpunkten för utlandsförbanden och FTK:s serviceorgan vars mål är att stabsarbetet bedrivs på ett snabbt och effektivt sätt, säger Olle Torbratt.

Flygskolan flytt till Malmen

Flygskolan ska flytta till Malmen i Linköping. Upp och nervända världen enligt vissa, men regeringsbeslutet gäller.

Verksamheten ska påbörjas 2003. Tre år senare ska skolan årligen kunna utbilda 40 elever. Planeringsarbetet inför flytten från dagens utbildningsplatser F 10 Ängelholm och F 16 Uppsala pågår.

AV PETER LIANDER



Flygskolan för flygvapnets piloter flyttar under 2003 till Malmen i Linköping. En för svenskt militärflyg klassisk plats, som sedan tidigare är huvudbas för Helikopterflottiljen, flygvapnets radar- och signalspaningsflyg, Gripens taktikutvecklingsenhet TUJAS 39 samt FMV:s provflygverksamhet.

Flygskolan vid F 10 i Ängelholm, som i dag ansvarar för den grundläggande flygutbildningen (GFU), måste avsluta sin verksamhet innan årets slut, då all flygtjänst i F 10:s regi ska ha upphört. Den grundläggande taktiska utbildning (GTU) som bedrivs vid F 16 ska vara kvar där till slutet av 2003.

Sedan regeringsbeslutet i december 2001 om Flygskolans placering har detaljplaneringsarbetet om nyetableringen på Malmen intensifierats. Projektledare är överstelöjtnant **Jan-Olof Persson**, flygchef vid F 16 i Uppsala.

– En grundläggande planeringsförutsättning är att pågående utbildningar ska kunna genomföras med minsta möjliga störning. Ett avbrott i den kontinuerliga tillförseln av nya piloter kan på sikt medföra alltför negativa konsekvenser för flygvapnet, säger Jan Olof Persson.

Tillfälligt till Uppsala

I sommar inleds en ny GFU-kurs för sex blivande piloter. GFU tar normalt ett år, vilket innebär att kursen måste flyttas när F 10 stänger. Eleverna och ett antal flyglärare fullföljer GFU-kursen vid F 16. Examen planeras ske i Uppsala sommaren 2003. Därefter fortsätter de som vanligt med GTU, som avslutas i december samma år. Därefter läggs F 16 ner.

Resterande personal från F 10:s flygskola flyttar under våren 2003 till Malmen och hjälper till med nyetableringen. Målet

är att den första GFU-kursen på Malmen kan påbörjas efter sommaren nästa år.

Flygskolan hamnar på den norra delen av flygfältet, på den plats där Målflygdivisionen tidigare huserade. Där finns en stor hangar, som idag används av Helikopterflottiljen. Kontorsutrymmena i anslutning till hangaren disponeras idag av Flygunderhållsenheten, som kommer att flytta till andra lokaler. Inför leveransen av HKP 14 kommer det att byggas en ny helikopterhangar på annan plats inom flygfältsområdet.

Inledningsvis räcker den befintliga hangaren med tillhörande klargöringsplatta för flygskolans behov, dvs flygning med en division. Den första GTU påbörjas sommaren 2004 och då finns kapacitet för totalt 20 elever.

På sikt kommer Flygskolans verksamhet att dimensioneras för att vid full kapacitet kunna utbilda 40 elever per år. Då



Bilder: Peter Lander/Försvarets bildbyrå

Flygskolan ska från 2006 ha kapacitet att kunna utbilda 40 elever per år.



Överstelöjtnanterna Göran Assarsson (t v) och Jan Olof Persson leder planeringsarbetet inför Flygskolans flytt till Malmén utanför Linköping.

avses GFU och GTU genomföras en gång per år och med 20 elever i varje kurs. På årsbasis är det samma antal som normalt utbildats hittills, men då med tio elever fördelat på fyra kurser.

Längre GTU

Enligt Jan-Olof Persson avser flygvapnet att utöka GTU-skedet med bland annat mera flygtid och därmed tar utbildningssteget cirka ett år. Det ger möjlighet att låta eleven flyga mer EK-flygning samt att öva mer på relativt svåra moment som exempelvis förbandsflygning och attackanfall mot markmål.

– Detta ger stora fördelar eftersom SK 60 är billigare att flyga jämfört med Gripen, och att eleven därmed erhållit mer erfarenhet inför steget till det avancerade flygsystem som Gripen utgör.

– Andra faktorer som talar för att

GFU/GTU ska genomföras på årsbasis är att Gripen-centrum vid F 7 i Sätenäs är dimensionerat för 20 elever per år. Officershögskolan, som alla flygelever först ska utbildas vid, har också examen en gång per år, säger Jan-Olof Persson.

Kapaciteten kommer att utökas successivt fram till mitten av 2006. Då ska det också finnas större hangarkapacitet och ytterligare en klargöringsplatta.

För att kunna bedriva skolflygverksamhet på Malmén med start 2003 krävs bland annat ett tillståndsgodkännande (koncession) som utfärdas av Länsstyrelsen. Arbetet med att ta fram det underlag som ska ingå i ansökan har redan påbörjats och fortgår till sommaren.

Dessutom behövs ett verksamhetstillstånd, utfärdat av den militära Flygsäkerhetsinspektionen.

En flygutbildningsgrupp kommer att börja arbeta på Malmén i början av 2003.

En av dess tidiga uppgifter blir att flyga i olika övningsområden, undersöka lämpliga in- och utflygningvägar m m. Dessa ska sedan godkännas och dokumenteras för att visa att de krav som ställs enligt RML (Regler för Militär Luftfart) för en flygskola är uppfyllda.

Civila tekniker

Flygskolan har ingen renodlad militär uppgift och därför utbildas inte heller några vämpliktiga flygmekaniker på SK 60. Fram till F 16:s nedläggning ska ett mindre antal tekniska officerare, med stor erfarenhet av SK 60, ansvara för den dagliga tekniska tjänsten assisterad av civil personal.

Hur det blir med flygunderhållstjänsten på Malmén är inte beslutat. En möjlighet som kan bli realitet är att tjänsten upphandlas på den civila marknaden. ●

Nyutvecklad spaningskapsel till JAS 39C

En nyutvecklad typ av taktisk spaningskapsel har beställts till Gripen. Den kommer att komplettera JAS 39-systemet med fotospaningsförmåga, något som länge stått på önskelistan.

Från och med år 2006 ska Gripen vara operativ i fotospaningsrollen. Det medger att AJS 37, den äldsta av Viggen-generationerna, då kan tas ur bruk.

AV P-O ALMSTEDT
ILLUSTRATION: KJELL STRÖM

Spaningsförmågan i JAS 39 Gripen är än så länge begränsad till radarspaning eftersom bildalstrande spaningskapacitet saknas. För att få denna förmåga måste konventionella stillbildskameror och/eller EO-sensorer (elektrooptiska) medföras i en särskild kapsel som hängs under flygplanet.

Att JAS 39 ska förses med en spaningskapsel har ingått i planeringen för JAS 39-systemet sedan starten. Arbetet med spaningskapseln har pågått med varierande intensitet sedan mitten av 1980-talet. Vid några tillfällen under 80- och 90-talen kom det också så långt att offerter infordrades från industrin. Vid dessa tillfällen stoppades dock processen när ekonomiska realiteter krävde omprioritering. Genom åren har spaningskapseln till Gripen, enkelt uttryckt, använts som budgetregulator.

Utbyggbar plattform

Under planeringen av Försvarsmaktens ominriktning avsattes pengar i den ekonomiska så kallade JAS-ramen till en spaningskapsel med begränsad förmåga. Den skulle kunna användas främst för uppgifterna territoriell integritet och internationella insatser. Spaningskapseln skulle dock ha utvecklingspotential för att motsvara de krav som kan ställas av Försvarsmaktens Målbild 2010 och där bortom.

Efter en utdragen process har till sist en taktisk spaningskapsel beställts. Upphandlingen, som har genomförts av Försvarets materielverk (FMV), skedde i internationell konkurrens och resulterade i att

ordern gick till Saab Avionics AB. Spaningskapseln baseras på en modulärt utbyggbar plattform med stor utvecklingspotential och är i sin första version försedd med en EO-sensor optimerad för spaningsuppdrag på medelhög höjd.

För användning på lägsta höjd under incidentberedskapsuppdrag förses även två av kapslarna med en konventionell stillbildskamera av typ SKA 24, en väl beprövad kamera av hög kvalitet som används i AJS 37-systemet.

Operativ 2006

De första spaningskapslarna levereras för inledande utprovningsverksamhet under 2004. Flygvapnet ska ha operativ förmåga, för nationella och internationella uppdrag, med spaningskapseln från och med 2006.

Spaningskapseln kommer att kunna användas på C- och D-versionerna av Gripen. Om och när befintliga JAS 39A/B ska modifieras för att kunna utrustas med spaningskapseln är ännu inte beslutat.

Införandet av spaningskapseln möjliggör också en slutlig avveckling av den äldsta Viggen-generationen, som använts sedan mitten av 1970-talet.

På längre sikt ska spaningskapselns utvecklingspotential tas tillvara när ekonomiska medel finns tillgängliga. En fortsatt systemutveckling planeras med sikte på samtliga flygspaningsuppgifter som finns i Försvarsmaktens Målbild 2010. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT VID HÖGKVARTERETS LUFTSTRIDSAVDELNING.



JAS 39C kommer att utrustas med en ny typ av fotospaningskapsel som har beställts av Saab Avionics AB.

Provningsverksamhet med kapslarna planeras påbörja 2004. Flygvapnet tar dem i operativt bruk från 2006.

F 21 tredje JAS 39-flottiljen

Gripen kommer



F 21:s första JAS 39 Gripen taxar in till plattan i Luleå.

till Luleå



Den 17 januari överlämnades officiellt de första JAS 39 Gripen till F 21 i Luleå, här eskorterade av två JA 37 Jaktviggen.

Ytterligare en flottilj beväpnas nu med JAS 39 Gripen, nämligen F 21 i Luleå.

Nu pågår utbildningen av flottiljens andra division – "Urban blå" – och som ska pågå till årsskiftet.

AV PETER LIANDER

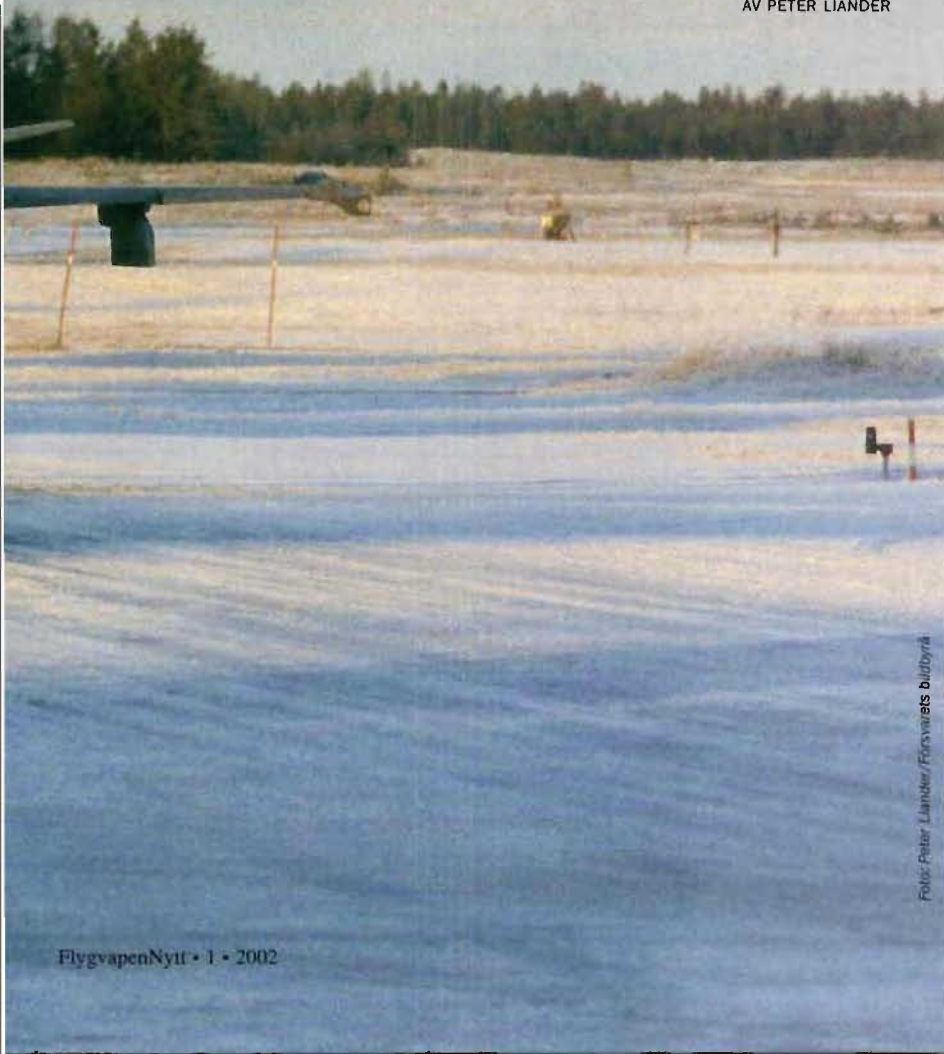


Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Urban Blå, den andra divisionen vid F 21 i Luleå, har flugit sitt sista Viggen-pass och ombeväpnas till JAS 39. De första flygplanen överlämnades vid en ceremoni den 17 januari.

F 21 är den tredje flottiljen som tar Gripen i förbandstjänst. Först ut var F 7 i Såtenäs 1996, följt av F 10 i Ängelholm 1999.

Under några år kommer norrbottenflottiljens två divisioner att flyga med både Gripen respektive Viggen. Den sistnämnda kommer dock att flygas längre än vad som planerats. I stället för till 2004 blir det snarare till 2006.

Den nu pågående Gripen-omskolningen ska vara klar till årsskiftet. Urban Blå utgör därefter en division anpassad till Försvarets nya insatsorganisation.

Vid F 21 har förberedelserna inför ombeväpnningen till Gripen pågått under ett drygt år och arbetet har varit omfattande. Den tekniska personalen fick sin



Divisionschefen överstelöjtnant Mats Hakkarainen (t v) och flygingenjör Fredrik Holmbom är bland F 21:s första Gripen-piloter.

▶▶▶ Gripen-utbildning först. I olika omgångar utbildades 40 flygtekniker under förra året på plats i Luleå. (Se FV-Nytt 3/01.)

Den flygande personalen utbildas i två omgångar. Det påbörjades förra året, då fem piloter blev klara: flygchefen, två i divisionsledningen, en flygingenjör och en instruktör.

När det gäller infrastruktur har en av hangarerna byggts om och personalen både vid divisionen och 2. Flygunderhållskompaniet har just flyttat in i moderna och ändamålsenliga lokaler. Utomhus har en av klargöringsplattorna kompletterats med en bullerskyddande jordvall som avskärmar flygplanen från flottiljområdet.

Divisionschefen redo

Överstelöjtnant **Mats Hakkarainen** är ny tillträdd divisionschef för Urban Blå. Som jaktpilot har han mångårig erfarenhet av JA 37 Jaktviggen. Förberedelserna inför rollen som chef för en Gripen-division påbörjades redan 1997 genom att flyga som attack- och spaningspilot i AJS 37-systemet.

Efter två år på Försvarshögskolans chefsprogram tog han hösten 1999 över chefskapet för Urban Blå, en period som varade till slutet av 2000. Medan divisionen under 2001 utbildade österrikiska piloter på Viggen, flög Mats Hakkarainen in sig på Gripen. Inledningsvis vid F 7 i Såtenäs, men mestadels vid F 10 i Ängelholm.

Att vara chef för en Gripen-division är



en av de mest ansvarsfyllda befattningar man kan ha i flygvapnet. Men Mats Hakkarainen tvekar inte:

– Jag har fördel av att ha varit divisionschef på Viggen, som är ett moget system. Detta kombinerat med min kunskap om mognadsgraden i Gripen-syste-

met, gör att jag känner mig väl förberedd.

I den nu aktuella utbildningsomgången ingår tolv piloter, varav tio från Urban Blå. Det första skedet genomförs vid Gripen-centrum på F 7 i Såtenäs. Där sker det mesta av teoriutbildningen samt simulatorsflygning. I detta skede får varje pilot



Cirka 60 av norrbottenflottiljens flygtekniker har nu blivit utbildade på JAS 39 Gripen.

Bilder: Peter Lander/Forsvarets bildbyrå

Stolt över JAS 39 Gripen



också flyga två pass i den tvåsitsiga versionen JAS 39B.

Från mitten av april genomförs all flygverksamhet hemma vid F 21. Den inleds med att eleverna gör sina första ensamflygningar.

Det är en erfaren grupp piloter som nu tar sig an Gripen. I genomsnitt har de cirka 1500 flygtimmar vardera. Ett gynnsamt förhållande, men divisionschefen manar ändå till viss ödmjukhet inför den nya flygplanstypen:

– Det absolut viktigaste är att utbildningen genomförs korrekt också i ett flygsäkerhetsmässigt perspektiv. Vi måste vara medvetna om att Viggen och Gripen är två olika typer av flygplan och att vi är nya i JAS 39-systemet.

Mentorer välkomnas

Förra året drabbades flygtidstilldelningen för Gripen av kraftiga nedskärningar. En av konsekvenserna blev förseningar i pilotutbildningen.

Hur mycket flygtid har Urban Blå tilldelats i år?

– Tillräckligt, säger Mats Hakkarainen. Den tilldelade flygtiden räcker till utbild-

ningen och jag hoppas verkligen att det inte blir några oväntade nedskärningar.

När flygningarna i Luleå kommer i gång på allvar förfogar F 21 över 14 flygplan. Efter sommaren ska ytterligare två ha tillkommit som gör flygplansparken fulltalig.

För F 21:s flottiljchef, överste **Frank Fredriksson**, betydde flottiljens Gripen-premiär något av ett bokslut. I början av 1980-talet ledde han introduktionen av JA 37 Jaktviggen på F 21. Under 1990-talet var han ansvarig för JAS-projektet i dåvarande Flygstaben. Inom kort lämnar han F 21 för att den 1 juli bli försvarsattaché vid svenska ambassaden i London. Men dessförinnan kan han belåtet konstatera att Gripen nu också kommit till Luleå.

– Jag är mycket, mycket glad och stolt över att vi börjat flyga JAS 39 Gripen på F 21, säger Frank Fredriksson.

En förutsättning för att flygomskolningen ska fungera är att flygplanen också är tillgängliga för flygning. Utöver de redan utbildade flygteknikerna vid 2. Flygunderhållskompaniet har det avslutande praktiskskedet för ytterligare en omgång tekniker genomförts under årets början.

– Det ser bra ut, konstaterar Mats Hakkarainen. Tekniker från F 7 och F 10 stödjer vår personal som mentorer här i Luleå vid uppstarten av verksamheten. Det förstärker tillgängligheten på flygplansparken och därmed ökar möjligheterna att klara av utbildningen planenligt.



Klargöringsplattan hos 2. Flygunderhållskompaniet har kompletterats med en bullerskyddande jordvall.

Budgeten höll

Flygvapnet höll budgeten under det ekonomiskt kärva 2001, liksom Försvarmakten som helhet.

Inför 2002 märks en ökad flygtidstilldelning, men också en målsättning att förbättra de ekonomiska förutsättningarna inför de närmast kommande åren.

AV LENNART THOMSEN

Fjölårets upprepade omplaneringar och ryckiga tempo har varit tungt att bära för organisationen. Listan över verksamheter som inte genomfördes eller kraftigt reducerades är lång. Självklart har denna genomgripande ambitionssänkning påverkat alla verksamheter och områden med en rad besvärande och allvarliga konsekvenser som följd.

I början av 2002 kan det nu trots allt konstateras att den verksamhet som prioriterats har genomförts med bra resultat. Det kan också konstateras att flygvapnet underskred sin ekonomiska ram med cirka 14 miljoner kronor, av totalt 3769,4 Mkr.

Det innebar att flygvapnets totala budgetram utnyttjades till 99,6 procent vilket får anses vara mycket nära fullträff, i synnerhet som direktiven till förbanden var att styra mot ett underutnyttjande.

Att flygvapnet höll sin hårt reducerade budget bidrog till att Försvarmakten kunde gå skuldfri ur år 2001. Resultatet för hela Försvarmakten blev ett underutnyttjande på cirka 60 miljoner kronor.

För innevarande år är inriktningen att försiktigt plana ut den nedåtgående kurvan inom förbandsverksamheten. Tydligast kommer det att avspeglats i ökad flygtidsproduktion.

Årets verksamhet kommer även att präglas av att lägga grunden inför kommande ambitionsökningar inom förbandsverksamheten som kommer att märkas redan 2003, men framför allt 2004. Årets dialoger för den långsiktiga verksamhetsinriktningen (LVI) kommer därför att ha fokus på åren 2004 och 2005.

Under 2003 ska den tidigare nedåtgående trenden i förbandsverksamheten brytas, en utveckling av förbandsverksamhetens omfattning och kvalitet påbörjas.

De inriktningar och prioriteringar som Generalinspektören för flygvapnet har inför innevarande och kommande år framgår i separata rutor nedan och till höger.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTE OCH STABSCHEF VID FLYGTAKTISKA KOMMANDOT (FTK) I UPPSALA.

Inriktningar och prioriteringar för flygvapnet

2002

Prioriteringar för årets förbandsverksamhet:

- Anbefalld beredskap inklusive internationell förmåga ska vidmakthållas (Swafrap AJS37 och Swafrap C-130).
- Genomförandeplan för flygutbildning ska innehållas
- Flygtidsproduktionen optimeras mot angivna produktionsmål. Därutöver ska förutsättningar för en stegvis ökning av flygtidsproduktionen från 2003 påbörjas (17 000 flygtimmar år 2003).
- Övningsverksamheten återupptas i begränsad omfattning, inkluderande nationell ledningsförmåga.
- Implementering av nytt värnpliktsutbildningssystem påbörjas.
- Förmågeutveckling inför internationella insatser med JAS 39 Gripen ska fortgå.

2003

Prioriteringar till grund för förbandsverksamheten 2003:

- Anbefalld beredskap inklusive internationell förmåga ska innehållas (Swafrap AJS37 och C-130).
- Genomförandeplan för flygutbildning ska innehållas.
- Optimering av flygtidsproduktionen mot angivna produktionsmål fullföljs. Förutsättningar för en stegvis ökad flygtidsproduktion till 21 000 flygtimmar år 2005 ska utvecklas, (19 000 flygtimmar år 2004).
- Övningsverksamhetens omfattning och kvalitet inriktas mot PersQ 3 i bataljon och inkluderar utveckling av funktionen nationell ledningsförmåga.
- Förmågeutveckling inför internationella insatser med JAS 39 Gripen slutförs.

Prioriterade verksamheter på flygflottiljerna 2002



Foto: Matsuhiko Tokunaga

F 4 Frösön

- Typinflygning på Viggen (TIS 37)
- Grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) på JA 37
- Deltagande i Flygvapenövningen
- Nordiskt flygsäkerhetssamarbete (SveNorDaFi)
- Övergång till nytt värnpliktssystem fullföljs

F 7 Såtenäs

- Insatsförband Swafrap C-130
- Omskolning till JAS 39 Gripen
- Deltagande i Flygvapenövningen
- Deltagande i Nordic Peace och Maple Flag (TP 84)
- Exportstöd (JAS 39 Gripen)
- Övergång till nytt värnpliktssystem fullföljs



F 10 Ängelholm

- Omskolning till JAS 39 Gripen
- Grundläggande flygutbildning (GFU)
- Flytt av Gripen-divisioner och flygunderhållskompanier till F 17
- Deltagande i Flygvapenövningen
- Deltagande i Baltops samt FTKÖ i Norge
- Fullföljer omstrukturering inför nedläggning

F 16 Uppsala

- Incidentberedskap
- Grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) på JA 37
- Grundläggande taktisk utbildning (GTU)
- Specialflygverksamhet
- Deltagande i Flygvapenövningen och Nordic Peace
- Förbereder omstrukturering inför nedläggning



F 17 Ronneby

- Övertagande av Gripen-divisioner och flygunderhållskompanier från F 10.
- Påbörjar Gripen-omskolning
- Deltagande i Flygvapenövningen
- Övergång till nytt värnpliktssystem fullföljs



Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

F 21 Luleå

- Insatsförband Swafrap AJS 37
- Ombeväpning till JAS 39 Gripen
- Deltagande i Flygvapenövningen
- Deltagande i Nordic Peace
- Övergång till nytt värnpliktssystem fullföljs

Generalinspektör Mats Nilsson:

Vi måste våga tänka nytt

I FlygvapenNytt 2/2001 intervjuades generalinspektör Mats Nilsson och brigadgeneral Jan Andersson, ställföreträdande chef för Flygtaktiska kommandot (FTK).

Två herrar som var mycket bekymrade över flygvapnets dåvarande situation: nya besked om flottiljnedläggningar, den segslitna flygskolefrågan ännu olöst, stoppad personalutbildning och försenad ombeväpning till Gripen. Samt överskuggande allt annat, ett ytterst ansträngt ekonomiskt läge.

I en ny intervju ger de två generalerna sin syn på dagsläget.

AV PETER LIANDER

Nu är det 2002. Mats Nilsson, vad tycker du om dagens situation för flygvapnet?

– Det känns bättre. Nu vet vi hur organisationen ska utvecklas, det finns ett beslut om Flygskolan och ett arbete med att implementera en ny flygskola är påbörjat. Vi har också klarat av ett verksamhetsmässigt och ekonomiskt mycket besvärligt år 2001 som förbanden klarade av det på ett bra sätt. Nu är vi inne i ett nytt år och måste försöka bryta de negativa trenderna.

Vad menar du med en ny flygskola?

– Malmen ska inte bara vara platsen dit funktionerna GFU och GTU ska flyttas ihop från Ängelholm respektive Uppsala. Resultaten som har åstadkommits där hittills har varit fantastiskt bra. Men nu ska vi ta chansen att skapa något nytt och utveckla flygutbildningen.

Jan Andersson inflikar att målet till en början naturligtvis är att just flytta GFU- och GTU-delarna till Malmen, så att GFU-verksamheten kan börja där 2003. I ett andra steg är inriktningen att se över hela

utbildningskedjan så att eleverna framgent blir ännu bättre förberedda att ta sig an JAS 39 Gripen.

Mats Nilsson:

– Generellt måste vi se över alla verksamheter för att effektivisera, hitta nya former, göra det smartare, göra det billigare. Flygutbildningen är inget undantag. Vi måste våga att både tänka och göra på nya sätt.

Jan Andersson:

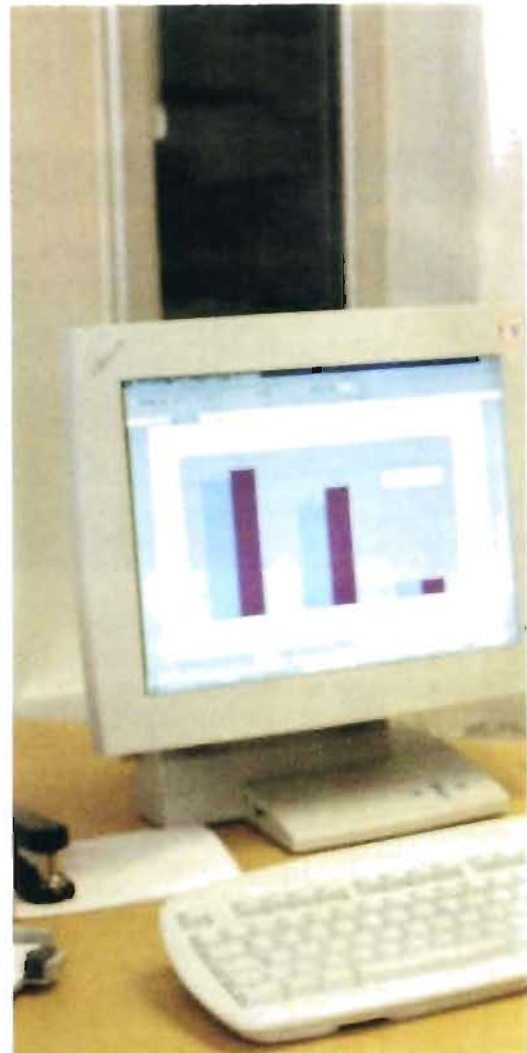
– Ett exempel är att vi studerar hur flygutbildningen kan genomföras i samverkan med den civila industrin, som skulle kunna svara för den tekniska tjänsten.

Ringrostiga

Fick flygvapnet betala ett för högt pris för att Försvarsmaktens budget skulle hålla förra året?

Mats Nilsson:

– Hela Försvarsmakten fick betala ett högt pris för att hålla budgeten. Jag stödde



ÖB:s målsättning att hålla budgeten, för det går inte att bedriva verksamhet med pengar som inte finns. Men, precis som det lyfts fram i Försvarsmaktens årsredovisning, tvingades i första hand både flygvapnet och marinen skära hårt i sin verksamhet. För hårt anser jag inte så länge vi är medvetna om nedgången i förmåga.

– En viktig faktor är att vi blev ringrostiga inom alla verksamhetsområden. Därför är det nu upp till varje engagerad medarbetare och chef att se till att det inte tas för stora steg framåt när verksamheten nu successivt ökar igen. Bli inte övermodiga. Alla måste förbereda sig noggrannare inför olika uppgifter, även sånt som man tidigare varit bra på. Det gäller oavsett om man är pilot, tekniker eller flygstridsledare. Att t ex inför en mörkerflygning ställa sig frågan: när gjorde vi detta senast? Är svaret länge sedan, gäller det att lägga svårighetsgraden på rätt nivå. Låt det gå lite långsammare i början, hjälp varandra med tips och erfarenheter både inför och efter flygpasset. Inom flygvap-



Generalinspektör Mats Nilsson framhåller vikten av uppföljning av flygvapnets verksamhet. På sin dator kan han enkelt följa flygtidsproduktionen vid flygflottiljerna.

nets verksamhet har vi inte råd med onödiga misstag, priset kan snabbt bli oacceptabelt högt.

Ökad medvetenhet

Finns det positiva lärdomar av de tuffa besparingskraven?

– Ja, på flera områden. Förhoppningsvis ökade kostnadsmedvetenheten, på alla nivåer. Det blev tvunget att ifrågasätta invanda mönster och tänka om. Det är egentligen ingen skillnad mot den privata ekonomin. Planera så att pengarna räcker till det som prioriteras högst även på jobbet.

Jan Andersson:

– Vikten av uppföljning aktualiserades också. Rutinerna för hur verksamheten följs upp kvalitetsmässigt och ekonomiskt var otillräckliga och måste förbättras.

Mats Nilsson instämmer och poängterar att det måste till en attitydförändring och ger ett exempel:

– Även den första kvartalsrapporten

måste tas på allvar för att redan då analysera om verksamheten har startat på ett sätt som gör att hela årets verksamhet kan genomföras som planerat. Det duger inte att upptäcka det efter halvårsrapporten, då kan det vara för sent.

Rimlig flygtidstilldelning

Är ökningen av årets flygtidstilldelning tillräcklig?

– Det beror på ur vilket perspektiv man ser det. Om man ser till gamla normer är det inte tillräckligt. Men det måste också beaktas med hänsyn till ekonomiska och praktiska realiteter som en följd av att flygvapnet befinner sig mitt i ombeväringssarbetet. Mot bakgrund av tillgången på teknisk personal, befintlig flygunderhållskapacitet och flygplanens tillgänglighet med mera är årets flygtidstilldelning rimlig. Det kan bli nog så krävande att uppnå målet, men det är nödvändigt inför det fortsatta arbetet med flygvapnets utveckling.

Jan Andersson:

– Att verka med flygplan i luften är flygvapnets kärnverksamhet. Ökad flygverksamhet är nödvändigt för att återgå till flygvapnets normala verksamhet, där alla funktioner övas. I år sker en medveten prioritering av funktionen flyg och ombeväringen till JAS 39. Funktioner som Basbataljon 04 och markförsvaret får stå tillbaka, men det är inte enbart för flygandets skull. Det är ett sätt att få fart även på andra funktioner vid förbanden, som automatiskt dras med genom flygverksamheten.

– FTK arbetar med en plan inför de närmaste åren som ska säkerställa att även funktioner som Basbataljon 04 och Strilbataljon 04 ska kunna utvecklas så att det blir balans inom flygstridskrafterna.

På den internationella arenan

Generalinspektören har uttryckt en önskan om att flygvapnets två internationella snabbinsatsförband ska aktiveras. Varför?

– Viggensförbandet Swafrap AJS 37 har utvecklats sedan mitten av 2000 och fick ett gott betyg efter PFP-övningen Cooperative Key i Bulgarien i höstas, som för deras del var en valideringsövning. Det vore bra både för förbandet, flygvapnet och Sverige om de får chansen att visa sin duglighet och interoperabilitet på den internationella arenan under en skarp mission. Denna uppfattning delas också av ÖB **Johan Hederstedt**.

Ett stort internationellt åtagande av annan karaktär gäller avtalet mellan Sverige och Ungern om förhyrning av JAS 39 Gripen och utbildning av ungersk personal. Hur ser du på det?



Mats Nilsson samråder med ställföreträdande chefen för FTK, brigadgeneral Jan Andersson.

►►► – Det är viktigt och för mig en prioriterad uppgift att flygvapnet stödjer industrin att nå framgång i exportansträngningarna. Det är också en strategisk viktig fråga för flygvapnets långsiktiga verksamhetsutveckling.

– Export av Gripen är väldigt positivt för flygvapnet. Somliga ser Ungern-åtagandet som en jobbig extrauppgift samtidigt som vi ombeväpnar själva. Men det är flygvapnet som har det professionella kunnandet om Gripen-systemet och för Ungern-åtagandet räcker resurserna vid F 7 i Sätenäs och FMHS i Halmstad. Framöver måste det dock föras en kontinuerlig diskussion om hur resurserna ska disponeras så att vår egen ombeväpning påverkas i minsta möjliga mån.

Jan Andersson:

– Det är inte självklart att det är svenska flygtekniker som ska svara för exportkundernas flygtidsproduktion under utbildningen i Sverige. Ungerska tekniker ska i slutet av sin utbildning delta i den dagliga tekniska tjänsten för att avlasta svenska kolleger. Det finns också andra tänkbara lösningar när det blir aktuellt med ytterligare utbildningar.

Är Ungern-åtagandet anledningen till att F 4 på Frösön, som tidigare planerat, inte börjar flyga Gripen i år?

– Nej, det är det inte, säger Mats Nilsson. Beslutet togs innan Ungern-avtalet blev klart den 20 december. Under planeringsarbetet inför 2002 konstaterades att Gripen-flygning på fyra flottiljer skulle innebära en suboptimering av tillgängliga resurser. Det skulle inte ge tillräckligt med flygtid och effekt av ombeväpningen. Därför tvingades jag ändra min uttalande

Flygtaktiska kommandot har sedan årskiftet övertagit verksamhetssäkerhetsansvaret för flygvapnet.



målsättning att Gripen skulle komma till F 4 under 2002.

– F 4 planeras få Gripen under sista kvartalet 2004, säger Jan Andersson. 2003 har också varit en målsättning, men eftersom många faktorer ständigt påverkar ombeväpningsplanen bestämdes 2004 för att slippa skjuta upp införandet en gång till.

Delar av F 4:s personal har redan utbildning på Gripen. Vad sker med dem?

– FTK följer kontinuerligt upp flygtids-

produktionen på samtliga flottiljer och kan snabbt se var det behövs förstärkningar. De cirka 40 flygtekniker från F 4 som är Gripen-utbildade utgör en förstärkningsresurs och kan genom tjänstgöring på andra flottiljer upprätthålla sin Gripen-kompetens, säger Mats Nilsson

FTK:s säkerhetsansvar

Hur har FTK:s roll utvecklats det senaste året?



Bilder: Petter Lander/Forsvarets bildbyrå

Flygsäkerhets- arbetet till FTK

– Vid årsskiftet övertog FTK verksamhetsansvaret för hela flygvapnet. Tydligast märks det genom att flygsäkerhetssektionen flyttat till FTK från Högkvarteret. Det har implementerats bra och förbanden upplever det positivt.

– Under det andra halvåret 2001 arbetade FTK mestadels med resurs- och verksamhetsplanering och samordning för att stödja Högkvarterets grundorganisationsledning. Det blev på bekostnad av den taktiska ledningsutvecklingen, men det var nödvändigt. Positivt är att det gav oss chans att lyfta fram flygvapnets specifika förhållanden. I jämförelse med arméförbanden är flygvapenförbanden mera beroende av varandra, vilket kräver att hela försvarsgrenen mera måste betraktas som en helhet.

Mats Nilsson är dock inte nöjd med utvecklingen av rollspelet inom Försvarsmaktens centrala ledningsorganisation.

– Tyvärr finns det ännu oklarheter i den centrala ledningen. Därför har jag förväntningar om bra förslag till förändringar från den ledningsutredning som ska vara klar till sommaren.

För flygvapnets del anser generalinspektören att situationen är fortsatt krävande och delvis besvärlig. Men han försöker se det från den positiva sidan.

– Man får inte glömma bort att flygvapnet befinner sig i en förändringsprocess som inte liknar något vi upplevt tidigare. Det ger tillfälle för oss alla att tänka i nya banor, både i stort och smått. Ifrågasätt, prova om det går att uppnå målen på sätt som vi inte gjort tidigare. Det är stimulerande, det är utvecklande och befrämjar även den personliga kompetensen. Förhoppningsvis kan det också ses som en stimulans till ökad arbetsglädje.

Som framgick redan i FlygvapenNytt 4/2001 har det skett organisationsförändringar inom flygsäkerhetsområdet. Genom att skilja "luftfartsmyndighetsansvaret" vid Flygsäkerhetsinspektionen (Flygl) i Högkvarteret från verksamhetsansvaret vid FTK har rollfördelningen blivit tydligare.

Uppgiften att bedriva verksamhetsstöd inom flygsäkerhetsområdet överfördes den 1 januari 2002 till Flygvapnets taktiska kommando (OPIL/FTKL) i Uppsala. Detta sedan ÖB beslutat att OPIL/FTK ska vara verksamhetsutövare med verksamhetssäkerhetsansvar för underställda förband samt utöva fackmässigt stödansvar i vissa avseenden.

Därför har en flygsäkerhetssektion (Flygsäk) organiserats inom Taktikavdelningen (TAK) vid FTK, vilket framgår av nedanstående bild. Flygsäkerhetssektionen, som tidigare fanns i Högkvarteret, innehåller sju tjänster

med olika kompetenser. Här finns handläggare för stridsflyg, helikopter- verksamhet, transport- och skolflyg, teknisk tjänst materielfunktion/bas-tjänst/flygplatser m m, Stril/lufttrum samt statistik/information m m.

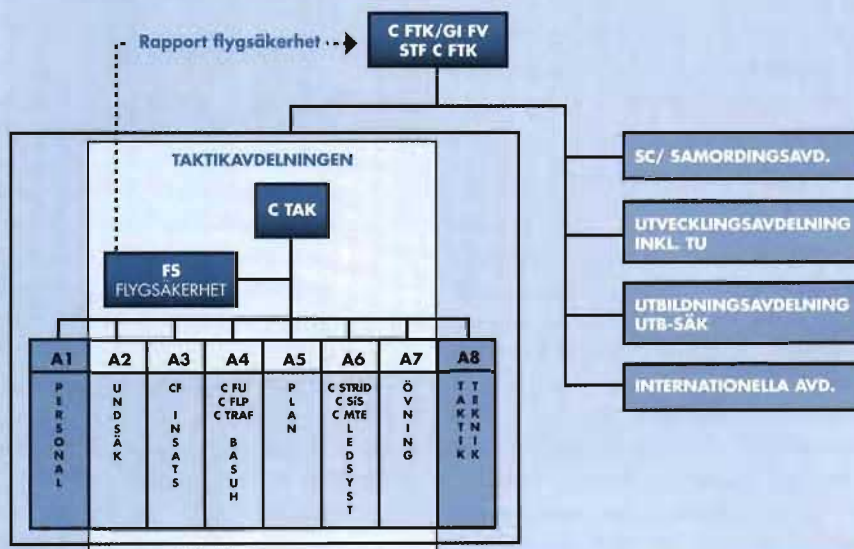
Flygsäkerhetssektionens uppgift är att hjälpa de ansvariga verksamhetsutövarna att identifiera flygsäkerhetsrisker samt föreslå åtgärder för att kontrollera eller eliminera dessa risker.

Sektionen har ingen orderrätt direkt gentemot förbanden utan kan endast gå ut med information. Om operationella begränsningar eller order måste utfärdas, så ligger detta ansvar på utpekade ansvarshavare inom FTK.

Flygsäkerhetssektionen har också skyldighet att direktrapportera flygsäkerhetsärenden av större dignitet direkt till Chefen FTK.

GÖRAN PERSSON, ÖVERSTELÖJTNANT VID FTK.

FTK TAKTIKAVDELNING



Avtalet mellan Ungern och Sverige om uthyrning av 14 JAS 39 Gripen innebär även att ungersk personal kommer att utbildas i Sverige. Utbildningen gäller såväl markpersonal som piloter och påbörjas under 2003.

AV PETER LIANDER

Ungern kommer under tio år att hyra 14 av Försvarets materielverk (FMV) JAS 39 Gripen. Avtalet som slutits mellan Försvarets materielverk (FMV) och den ungerska ASIB (Acquisition and Security Investment Bureau) inom det ungerska försvarsdepartementet omfattar även utbildning av ungersk personal

Utbildningen av den ungerska personalen kommer huvudsakligen att genomföras i Sverige. Det är ett åtagande som kommer att prägla verksamheten på flera håll inom flygvapnet. Det primära målet med utbildningen är att Gripen ska kunna ingå i den ungerska incidentberedskapen från den 1 juli 2005. Vid detta datum ska tio piloter vara utbildade.

Totalt ska 54 ungrare utbildas, fördelat på 32 flygtekniker, 15 piloter, fem flygstridsledare samt två simulatortekniker.

Teknikerna börjar 2003

Flygteknikernas utbildning inleds redan under hösten 2003. Därmed blir Flygtekniska skolan (FTS) vid Försvarets materielverk (FMV) först att påbörja kurserna. F 7 i Såtenäs kommer att ansvara för pilotutbildningen och F 20 i Uppsala tar sig an flygstridsledarna, som är den minsta delen i utbildningspaketet.

Flygstridsledarna har Nato-kompetens, men de ska utbildas i hur man genomför talstridsledning stridsleder just Gripen

med dess typiska prestanda, radarssystem och datalänk.

De ungerska flygteknikerna kommer att tillbringa cirka fyra månader vid FTS, för att sedan flytta över till F 7 i Såtenäs och arbetspraktikdelen av utbildningen. Varje flygtekniker avses göra minst sex månaders praktik i Såtenäs.

En målsättning från svensk sida är att den ordinarie svenska flygtidsproduktionen drabbas så lite som möjligt. Eftersom det tillkommer 16 ungerska tekniker i två omgångar, kan de efterhand bli till en allt större kapacitetsfaktor för den tekniska tjänsten, parallellt med att pilotutbildningen pågår.

Flygutbildning

Piloterna får sin utbildning vid Gripen-centrum på F 7 i Såtenäs. Inledningsvis ska varje pilot flyga tio pass SK 60 i högersits tillsammans med de svenska instruktörerna. Dessa flygpass ska ge kännedom om svensk flygmiljö och olika övningsområden. De ger också elever och instruktörer möjlighet att lära känna hur man kan agera tillsammans i luften.

Utbildningen i Sverige är inte en grundläggande flygslagsutbildning, därför måste de ungerska piloterna vara utbildade stridspiloter med minst 500 flygtimmar, varav minst 30 timmar de senaste sex månaderna, innan utbildningen påbörjas.



Unge

Inför Gripen-utbildningen kommer en del av ungrarna att förbereda sig genom att flyga i Kanada. De ska genomgå vissa utbildningsfaser inom Nato:s flygutbildningsprogram, vilket ger dem cirka 100 flygtimmar i jetskolflygplanet Hawk.

Eftersom de ungerska Gripen-flygplanen efter modifieringar kommer att levereras direkt till Ungern, sker all flygning i Sverige med svenska flygplan. Därför måste även de flygplanen anpassas med måttenheterna Imperial Units (IU) för fart- och höjdangivelser, samt med engelsk text på Head Down Display (HDD).

Den tvåsitsiga versionen JAS 39B kommer att användas i stor utsträckning. Fördelen är att med en lärare ombord kan



Foto: Katsuhiko Tokunaga

Utbildning i Sverige när Ungrarna hyr 14 Gripen

enklare misstag och eventuella oklarheter redas ut direkt under flygningen, vilket ökar effektiviteten för varje enskilt flygpass.

De ungerska piloterna utbildas i tre omgångar. Den första gruppen består av fyra piloter som senare också ska kunna vara instruktörer, även i JAS 39B. De inleder sin utbildning i början av 2004 och den pågår till årsskiftet 2004-05.

Ytterligare sex piloter börjar flyga Gripen på försommaren 2004, de återstående fem följer efter i slutet av året. Den sista gruppen kommer bara att genomföra inflygningsfasen i Sverige, resterande tre faser genomförs i Ungern och ska vara klara till den 1 oktober 2005.

Den utbildning som de tio första piloterna får i Sverige omfattar tre av utbildningens totalt fyra faser. De tre stegen innebär typinflygning (1), systemhandhavande (2) och vapensystemhandhavande (3).

Den avslutande fas 4 innebär fortsatt tillämpning av de tidigare faserna. Samtliga ungrare kommer att genomföra denna sista fas i Ungern.

Svenskar i Ungern

Flygverksamheten i Ungern kan starta i början av 2005. Den ska under de första tre åren stötts av två svenska piloter med instruktörsbehörighet. En av dem ska vara

lägst major med erfarenhet av ledning av flygtjänst med Gripen, men han ska inte ingå i den ungerska divisionsledningen.

När det ungerska flygvapnet sedan bedriver sin flygverksamhet i egen regi kommer det att finnas svensk teknisk personal på plats under hela tioårsperioden. Åtta svenska tekniska officerare ska vara stationerade i Ungern under de första tre åren. Därefter minskas antalet flygtekniker till sex personer under cirka tre år, för att under den avslutande perioden minskas till fyra.

Under de första åren kan det även bli aktuellt att en svensk flygingenjör innehar befattningen som "supervisor" eller motsvarande.

Projektledaren om Ungern-utbildningen:

Utmaning för flygvapnet

När utbildningen av den ungerska Gripen-personalen drar i gång under 2003 ställs stora krav på flygvapnet. Då ska alla åtaganden i avtalet uppfyllas.

Ingemar Gyllensvaan, projektledare för utbildningsplaneringen, ser det som en stor utmaning för hela flygvapnet.

AV PETER LIANDER



Överstelöjtnant Ingemar Gyllensvaan har varit projektledare för utbildningsdelarna i Gripen-avtalet mellan Sverige och Ungern.

Överstelöjtnant Ingemar Gyllensvaan, chef för Flygbefälsskolan (FBS) i Uppsala, är Flygtaktiska kommandots projektledare för den ungerska Gripen-utbildningen.

För hans del inleddes kontakterna med det ungerska flygvapnet redan 1995, vilka sedan dess ökat i allt större omfattning. Det har gett honom möjlighet att lära känna befattningshavare på olika nivåer, men också delar av den ungerska flygvapenkulturen genom att flyga tillsammans med dem i stridsflygplanen MiG-21 och MiG-29, skolflygplanet L-39 och attackhelikoptern Mi-24.

Förberedelsearbetet inför ungrarnas ankomst börjar på allvar under 2003. Projektledaren anser att kontakterna inför det kommande samarbetet bör inledas med ett divisionsutbyte mellan de aktuella divisionerna under nästa år.

På önskelistan står också ett besök med en Gripen-division i Ungern redan i år, vilket han anser skulle ha stort värde. Om det kan bli realitet beror mest på ekonomin, inte vilja.

Kulturskillnader

Bland de intryck som Ingemar Gyllensvaan har fått av det ungerska flygvapnet är att det finns vissa kulturskillnader jämfört med vårt flygvapen i sättet att arbeta.

– Det finns alltid en risk i kulturskillnader. Därför är det extra viktigt att vi tidigt lär känna varandra.

All undervisning ska ske på engelska och språkfrågans betydelse får inte underskattas. På sina håll behöver nog både ungrare och svenskar bättra på sin engelska.

– Ingen av oss har engelska som modersmål, men alla måste ha tillräckliga

språkkunskaper för att utbildningen ska fungera bra. Min erfarenhet är att de ungerska piloternas och flygstridsledarnas engelska är tillräcklig, flygengelskan är ju standardiserad. Det kan bli svårare under lektionerna, säger Ingemar Gyllensvaan.

Han är mer orolig för teknikerna. Hos dem har det engelska språket inte haft samma genomslag som hos piloter och flygstridsledare och han tror att de får det tuffare.

Ingemar Gyllensvaan, som själv är en erfaren jaktpilot, har god tilltro till de ungerska piloternas flygförmåga men framhåller att de är präglade av en annan kultur än vår.

– I det svenska flygvapnet har vi en öppnare attityd, med ansvar mera delegerat till lägre nivåer och enskilda piloter. Men jag har märkt ett intresse från ungrarna för vårt sätt att jobba, särskilt bland de yngre piloterna.

Förtroende

Samarbetet mellan de båda ländernas flygvapen blir en utmaning för alla berörda, inte minst är det en fråga om förtroende för det svenska flygvapnet.

– Jag upplever att ungrarna har stort förtroende för oss, vårt flygvapen har gott renommé hos dem. Men det gäller också att vara ödmjuk genom att visa hur vi använder Gripen, och inte ha attityden att så här ska ni göra, säger Ingemar Gyllensvaan.

– Det är positivt att få samarbeta med ett annat europeiskt land och att introducera Gripen i det ungerska flygvapnet är ett spännande projekt.

– Men det blir tufft. Nu ska vi leva upp till vad vi har lovat.



Gripen börjar levereras till Ungern 2004. Bilden är ett fotomontage.

Foto: Katsuhiko Tokunaga

De ungerska flygplanen

Ungern kommer att hyra tolv ensitsiga JAS 39A och två tvåsitsiga JAS 39B Gripen i tio år. Leveranserna ska påbörjas i slutet av 2004 och avslutas i juni 2005.

Avtalet innebär att svenska staten under hyresperioden upplåter flygplanen till Ungern, som ska stå för samtliga drift-, underhålls- och utbildningskostnader liksom kostnaden för teknisk anpassning av flygplanen.

Flygplanen med tillhörande utrustningar är svensk egendom under hela hyresperioden. Svenska myndigheter har därmed rätt att på plats i Ungern utföra tekniska inspektioner för att kunna tillse att materielen används och underhålls som föreskrivet.

En option i hyresavtalet gör att Ungern efter förhandling kan få köpa flygplanen efter hyresperiodens slut.

Utöver den fasta automatkanonen i JAS 39A ingår ingen beväpning i hyresavtalet.

Tekniskt kommer flygplanen att få samma modifieringsstatus som huvuddelen av de svenska flygplanen, omfattande:

- Nytt kommunikationssystem
- Nytt hjälpkraftaggregat (APU)
- Ny elektronisk kontrollenhet
- Ny motorkontrollenhet

För Ungern specifika ändringar:

- Identifieringssystem (IFF)
- Instrumentlandningssystem (ILS)
- Kryptoradioutrustning
- Anpassning av balkar för yttre vapenlast
- Brittiskt måttssystem (knop & fot) för fart- och höjdvängelse
- Nationalitetsbeteckningar, övrig märkning och skyltar
- Programvarumodifiering

Modifieringarna kommer att utvecklas och genomföras av Gripen International/Saab Aerospace i Linköping i samarbete med Försvaretsmaktens flygverkstäder (FMF).

För tekniskt underhåll får det ungerska flygvapnet tillgång till underhållsutrustningar, reservdelar, transport till och från Ungern av denna materiel samt logistiskt stöd på plats i Ungern under uthyrningsperioden.

Den tekniska uppföljning som dokumenteras för alla svenska Gripen-flygplan kommer att fortsätta även under den tid som flygplanen flygs i Ungern. De båda ländernas flygvapen kommer att ha tillgång till reservdelar och utbytesenheter, oavsett i vilket land olika flygplan är baserade.



CRM stärker den mänskliga faktorn

Kunskapen om hur samarbetet inom en flygbesättning fungerar har ökat. Inom civilflyget krävs att personalen utbildas i ämnet. Också Försvarsmakten strävar efter att öka personalens kompetens inom begreppet Crew Resource Management.

AV URBAN ROSBERG

Transportflygenheten vid F 7 i Sätenäs har inom kort två utbildade CRM-instruktörer. CRM står för Crew Resource Management, att ta tillvara alla tillgängliga resurser i en besättning. Instruktörerna ska utbilda flygoperativ personal i bland annat kommunikation och beslutsfattande i svåra och stressiga situationer.

Människan har fungerat i stort sett väl i många tusen år, men numera är människors liv mycket mer komplexa och stress-



Besättningen i TP 84 Hercules består av sex personer. Fyra av dem arbetar i förarkabinen, de två lastmästarna i det stora lastrummet.

Foto: Peter Liander/Försvarets bilöbyrå

momenten är både fler och annorlunda. Tillsammans med tekniskt avancerade flygplan och kraftigt ökad flygtrafik krävs större fokusering på mänskligt beteende för att undvika onödiga incidenter och haverier.

Genom att bättre lära känna både sina egna och andras beteenden och se varningssignaler när människor inte fungerar normalt, kan många olyckor och tillbud undvikas. Civila flygbolag har mycket höga säkerhetskrav och fokuseringen på den mänskliga faktorn har ökat de senaste åren. För flygande personal i det civila är CRM-utbildning ett krav.

I olycksstatistiken framgår att andelen tekniska orsaker till flygolyckor kraftigt minskat under de senaste 30 åren. 80 procent av olyckorna tillskrivs den mänskliga faktorn, dvs olyckorna beror inte på direkta tekniska fel.

Men det går att vända på begreppen, den mänskliga faktorn är inget negativt. Det är ju människor som svarat för den tekniska utvecklingen. En av dem som starkt framhårdar denna uppfattning är **Gunnar Fahlgren**, flygkapten och CRM-utbildare. Han menar att den mänskliga faktorn i sig inte orsakar olyckor. Det är när faktorn inte fungerar som olyckan inträffar.

Utbildas kontinuerligt

F 7:s Transportflygdivisions verksamhet med TP 84 Hercules spänner såväl över fredsmässiga transportflyguppslag, taktiska lågflygningsuppdrag med fällning av trupp och materiel, start och landning på tillfälliga grusfält i miljöer belägna i kris- och krigsdrabbade områden. Detta ställer extremt stora krav på besättningarnas förmåga att hantera såväl maskin som sig själva.

Målet är att hålla en hög säkerhetsnivå och samtidigt kunna lösa uppdragskraven. För att möta dessa krav divisionsanpassas CRM-utbildningen och målsättningen är

att besättningarna ska utbildas kontinuerligt.

Hittills har Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed och Flygvapnets flygbefälskola (FBS) i Uppsala ombesörjt Transportflygenhetens utbildning i CRM. Det finns dock stora fördelar med att få egna instruktörer inom enheten.

Högskolekurser

F 7:s CRM-instruktörer har genomgått kursen "Människans villkor, förmåga och begränsningar under operationella förhållanden". Bakom denna högskoleutbildning (20-poäng) står universitetsadjunkten **Anders Tevely** (trafikflygutbildad i USA) och Gunnar Fahlgren.

Utbildningen bygger på arbetsintegrerat lärande, där studier växlas med arbete. Under ett år träffas man tio gånger under två dagar, med föreläsningar, diskussioner, grupparbeten, haverianalysering och redovisning av hemuppgifter. Den sammanlagda kunskapsnivån hos eleverna är hög och alla bidrar med sina erfarenheter. Anders Tevely har i samarbete med Högskolan Väst i Vänersborg byggt upp ett omfattande referensbibliotek i ämnet.

Gunnar Fahlgrens intresse för ämnet väcktes tidigt (efter att ha lämnat flygvapnet och J 26 Mustang), när han stängades över Atlanten i en DC-6. Hittills har han utbildat över tusen SAS-kaptener i ledarskap, arbetat som flygsäkerhetskonsult och skrivit ett tiotal böcker i ämnet.

Eleverna kommer från små och stora flygföretag men även andra branscher har visat intresse. Därför har utbildningen öppnats, med intag två gånger per år, för alla med högskolebehörighet. För den som vill fördjupa sig i ämnet finns ytterligare 20 poäng att inhämta i en kurs för främst civil flygpersonal, start hösten 2002. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR LÖJTNANT VID F 7 OCH FLYGMASKINIST I TP 84 HERCULES. HAN SES LÄNGST TILL VÄNSTER PÅ DEN STORA BILDEN.

Den 13 juni 1952 försvann en svensk militär DC-3 över Östersjön. Trots en omfattande spaningsinsats återfanns endast en gummilivbåt.

Den 16 juni blev en Catalina som deltog i spaningarna efter DC-3:an nedskjuten av sovjetiskt jaktflyg. Piloten lyckades nödlanda på havet och besättningen räddades. Dramatiken förstärktes av tidningsbilder på besättningen i livbåtar med den sjunkande Catalinan i bakgrunden. DC-3:ans försvinnande kom i skuggan av "Catalina-affären"

DC-3:ans försvinnande har dock uppmärksamats genom åren i tidningar och böcker. Den s k DC 3-utredningen från 1992 är den hittills mest allsidiga sammanfattningen av händelserna eftersom den också bygger på kontakter med sovjetiska myndigheter och det sovjetiska erkännandet (1991) av nedskjutningen.

Fortfarande 50 år efter händelserna har det inte gått att fastställa vad som hände DC-3:an och besättningen efter beskjutningen. Nedslagsplatsen har hittills inte kunnat lokaliseras.

50 år sedan

AV CHRISTER LOKIND

Den 13 juni 1952 försvann en svensk militär Douglas DC-3 med åtta mans besättning öster om Gotland.

En första indikation på att någonting hade hänt, var ett avbrutet radioanrop från DC-3:an. Radiostationen på F 2 i Hägernäs anropade DC-3:an upprepade gånger, men utan att få svar. När sedan den förväntade lägesrapporten från DC-3:an uteblev igångsattes efterforskningar med flygplan och fartyg öster om Gotska Sandön.

I ett pressmeddelande samma kväll angavs att flygplanet hade försvunnit under "navigeringsflygning i samband med utbildning i telegrafisttjänst". Ett fåtal invigda visste att det egentligen handlade om signalspaning

Alla efterforskningar var till en början resultatlösa. Först den 15 juni återfanns det första och enda föremålet från flygplanet, en gummilivbåt, som konstaterades ha blivit skadad av granatsplitter medan den fortfarande var packad i sin väska. Haverikommissionen fastställde att "det saknade flygplanet har havererat sedan det beskjutits i luften från flygplan". Besättningens öde förblev okänt.

Flygspaningen med flygplan ur F 2 i



Hägernäs och F 11 i Nyköping fortsatte också den 16 juni, men avbröts i samband med att en av två Catalinorna ur F 2 sköts ner.

Nedskjutningen av ett obebäpnat sjöräddningsflygplan väckte naturligtvis starka känslor. Demonstrationer förekom utanför den sovjetiska ambassaden i Stockholm.

I den notväxling mellan Sverige och Sovjetunionen som följde, förnekade man på sovjetisk sida all kännedom om DC-3:an. Catalinan påstods ha kränkt sovjetiskt territorium.

Flygburen signalspaning

Flygplanstypen DC-3 hade i flygvapnet fått beteckningen Tp 79. DC-3:an som försvann hade registreringsnummer 79001 och var den första av två DC-3:or som

DC-3:an försvann



köptes 1949. Flygplanen ställdes upp på Hässlö i Västerås där 79001 byggdes om vid CVV och inreddes med signalspaningsutrustning och fem operatörsplatser.

79001 "Hugin" och systemmaskinen 79002 "Munin" samt en ombyggd B 3, "Blondie", ingick i den s k 6. Transportgruppen i Kungl. Svea Flygflottilj, F 8 i Barkarby. I gruppen ingick tolv personer, piloter, navigatörer och mekaniker. Försvarets radioanstalt, FRA, svarade för bemanningen med signalspaningsoperatörer.

Signalspaningsflygningarna, som inleddes i början 1951, genomfördes normalt öster om Gotland med nord-sydliga banor väster om mittlinjen mellan svenskt och sovjetiskt territorium. Flyghöjden var 4 500 meter och farten 270 km/h. Ett företag varade cirka 3,5 timmar.

Navigationen skedde på död räkning med klocka och kompass enligt en fast-

ställd färdplan med kurs- och tidsberäkningar. Enda navigeringsutrustningen ombord var två pejlmottagare för pejling av långvågsfyrrar för sjö- och luftfart runt Östersjön.

Noggrannheten i navigeringen var 3-5 km. Någon svensk radarstation för övervakning av egen eller främmande flygverksamhet fanns inte vid denna tid på Gotland.

Längs den baltiska kusten fanns en kedja av radarstationer som ingick i det sovjetiska luftförsvaret. Stationernas aktivitet och rapportering kunde följas av den svenska signalspaningen.

Den flygburna signalspaningen var dock främst inriktad mot att lokalisera och identifiera nya signalkällor i de radar-system för stridsledning och luftbevakning som var under uppbyggnad.

DC-3:an hade, såvitt känt, aldrig blivit

Flygplanet på bilden är med stor sannolikhet den DC-3 med nummer 79001 som sköts ned av sovjetiska jaktplan den 13 juni 1952.

Flygplanet var specialutrustat för signalspaning, vilket kan ses på antennerna på flygkroppen ovanför fönstren, samt bulan på kroppens undersida.

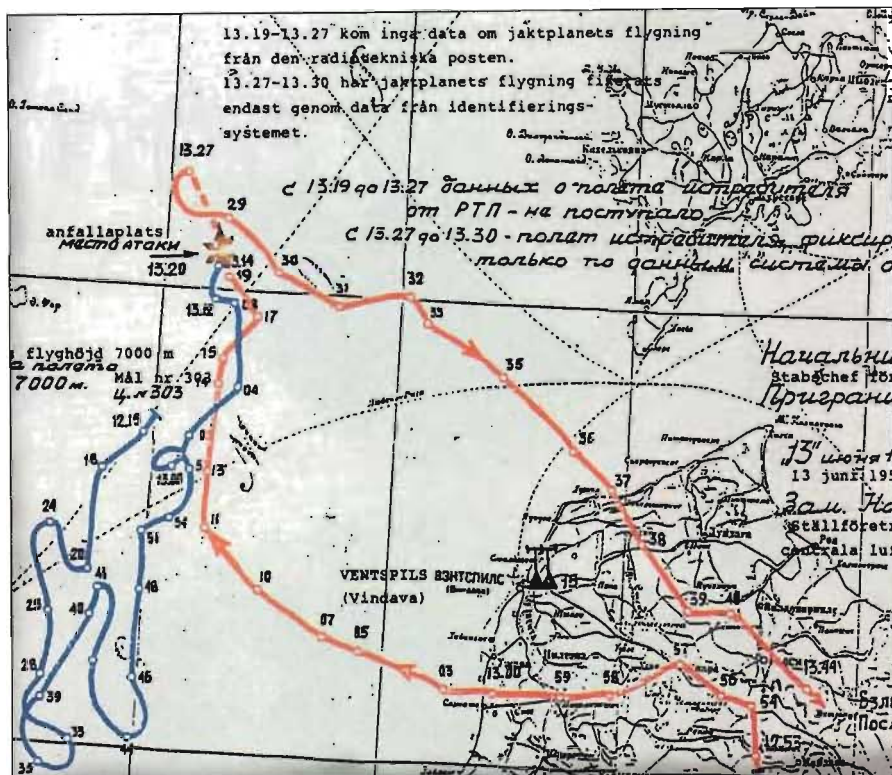
Bilder av den nedskjutna DC-3:an är ytterst sällsynta. Upphovsmannen till denna bild är okänd. Platsen är troligen F 11 i Nyköping.

identifierad av sovjetiskt jaktflyg. De svenska signalspaningsflygningarna torde ändå ha varit kända för det sovjetiska luftförsvaret med ledning av flygvägar, fart, höjd och flygtid i området.

Sista flygningen

Flygningen den 13 juni planerades enligt rutin. Besättningen var väl förtrogen med





Besättningen
 DC-3:ans besättning när den sköts ner den 13 juni 1952 utgordes av följande personer:
Gösta Blad
Bengt Book
Erik H Carlsson
Carl E Jonsson
J H Mattson
Börje Nilsson
Ivar Svensson
Alvar Älmeberg

Sovjetiska uppgifter om flygvägarna för den svenska DC-3:an och den sovjetiska MiG-15 som uppges ha skjutit ner det svenska signalspaningsflygplanet.

Kartan blev tillgänglig genom den sk DC-3-utredningens arbete i början 1990-talet.

Färgbearbetning: Kjell Ström

►►► förutsättningarna för navigering öster om Gotland. Flygningen var den tjugoförsta i ordningen i området under 1952. Vädret över Sverige var helklart. Öster om Gotland fanns ett delvis helslutet, skiktat molntäcke upp till 4 000 meters höjd.

DC-3:an startade från Bromma vid nio-tiden och flög i riktning mot Gotska Sandön. Var tjugonde minut rapporterades positionen enligt en särskild kod. Efter en löpa söderut till i höjd med Gotlands sydspets vände man norrut. DC-3:an var då inne i det sovjetiska luftförsvarets radartäckning. Vid elvatiden rapporteras läget 47 km öster om Fåröns ostspets. Det kom att bli den sista lägesangivelsen.

DC-3:an flög på nordlig kurs väl väster om mittlinjen när ett sovjetiskt jaktflygplan, en MiG-15, närmade sig från sydost. En regional luftförsvarscentral svarade för stridsledningen. Anfallet skedde bakifrån med automatkanoner, sannolikt utan föregående säker optisk identifiering av målet dvs DC-3:an.

Det korta, avbrutna radioanropet tyder på att besättningen i DC-3:an överraskades av anfallet. Underlag saknas dock för att kunna avgöra när anropet gjordes i förhållande till jaktflygplanets eldgivning

och nedslaget i vattnet. Några sovjetiska efterforskningar efter besättning eller vrakdelar i området har aldrig konstaterats.

Bekräftelsen

I samband med den så kallade DC-3-utredningen 1991-92 etablerades kontakter med sovjetiska myndigheter angående DC-3:ans försvinnande. Arkiv öppnades, handlingar avhemligades och utväxlades.

Genombrottet kom i november 1991 då Sovjetunionens försvarsministerium gav ut en kommuniké där det angavs, att "det svenska flygplanet skjutits ner av ett sovjetiskt jaktflygplan över öppet hav 100-110 km nordväst om staden Ventspils. Besättningen har av allt att döma omkommit." Något skäl för nedskjutningen angavs inte.

DC-3-utredningens rapport Nedskjutningen av DC 3-an i juni 1952 (Rapport från DC 3-utredningen Ds 1992:5) ger en sammanfattning av det totala kunskapsläget 1992.

Kontakterna med myndigheter och enskilda i Ryssland har därefter fortsatt under 1990-talet. Bland andra kunde den sovjetiske jaktpiloten, som sköt ner DC-

3:an, återigen intervjuas under 1993, främst för att försöka fastställa hur DC-3:an flög efter beskjutningen.

Jaktpiloten förnekade då tidigare uppgifter om att han hade sett en besättningsmedlem lämna DC-3:an i fallskärm och att flygplanet var helt övertänt. Han bekräftade i stället att vänster motor brann, att landstället var utfällt samt att dörren var öppen. Han uppgav vidare att DC-3:an svängde mot väster samt att den flög kontrollerat när den försvann ner i moln. Det är dock oklart om DC-3:an dök ner i moln för att undgå ytterligare beskjutning eller om den på grund av skadorna förlorade höjd ner i moln.

Vad hände besättningen?

Endast genom att finna vraket är det möjligt att få klarhet i besättningens öde. Avgörande för att kunna beräkna nedslagsplatsen är frågan om hur och hur länge DC-3:an flög efter beskjutningen. MiG-15-pilotens uppgifter, redovisade cirka 40 år efter händelsen, är vad som finns idag.

CHRISTER LOKIND ÄR ÖVERSTELÖJTNANT OCH F D AVDELNINGSCHEF I HÖGKVARTERET/MUST.

Nedskjutningen av Catalinan

AV LENNART BERNS

Två Catalina-flygplan deltog i spaningarna efter DC-3:an – en blev nedskjuten.

Den 16 juni flög Catalina nummer 02 en patrullslinga nordväst om Dagö när det strax efter klockan fyra på morgonen rapporterade att det var utsatt för beskjutning av en rote sovjetiska MiG-15-jaktplan.

Besättningen ombord utgjordes av befälhavaren **Sven Törngren**, förstepiloten **Olov Arbin**, navigatören **Ove Engberg**, färdmekanikern **Elis Eliasson**, signalisten **Paul Eriksson** samt **Gösta Stålhammar** och **Uno Littke**.

Den tvåmotoriga Catalinan fick flera träffar och blev svårt skadad. Bara högermotorn var fullt användbar. Även två man i besättningen hade skadats. Trots höga vågor och en splitterskadad arm lyckades Olov Arbin nödlanda på havet, varefter besättningen gick i livbåtarna.

Planet vattenfylldes snabbt och sjönk inom tio minuter. Från det näraliggande tyska lastfartyget Münsterland hade man observerat hela händelseförloppet och kom de nödställda till undsättning.

Befälhavaren Sven Törngren, som var under typinflygning på Catalinan, har senare konstaterat att det efter fyra år som jaktpilot på F 12 i Kalmar under tio-elva anfall var intressant att få studera rysk anfallsmetodik. Han försökte försvåra anfallet genom att flyga så lågt som två meter över vågtopparna.

– När Arbin under det tredje anfallet blev träffad i en arm och försvann för att söka upp en förbandslåda, blev radioinstallationen träffad och all förbindelse inom flygplanet gick förlorad. Navigatören Engberg hade fått splitterskador och satt kvar på sin plats. Min "inflygning" kom att sträcka sig till sista insvängningen kl 04.20 då Arbin kom tillbaka till sin plats och trots sin skadade högerarm tog över landningen, har Sven Törngren berättat. ●

LENNART BERNS ÄR ÖVERSTELÖJTNANT. MED SENASTE TJÄNSTGÖRING I HÖGKVARTERET.



Den Tp 47 Catalina som beskötts av sovjetiska MiG-15 och nödlandade på Östersjön den 16 juni 1952.

Besättningen i Catalinan i samspråk med flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld direkt efter vid återkomsten till Sverige.



Foto: SFF arkiv

Foto: FlygvapenNytt's arkiv

Gripen till salu

Österrike har fått en offert på Gripen som ersättare för Draken. I erbjudandet från Gripen International finns två alternativa förslag för att få en första Gripen-division operativ 2005. Det ena baseras på 24 ensitsiga och option på sex tvåsitsiga Gripen, samtliga nyttillverkade, samt en övergångslösning med lån av tolv Gripen.

Det andra alternativet erbjuder tidigare leverans av 24 nya enkelsitsiga Gripen och fyra tvåsitsiga.

En offert har också lämnats till Brasilien på 24 nya Gripen. Gripen International förhandlar också med Polen, som avser att köpa upp till 60 nya jaktplan. Dessutom slutförhandlar man med Tjeckien om köp av 24 nya Gripen.



Foto: Katsuhiko Tokunaga

Österrike har offererats Gripen som ersättning för Draken.

Försvarets ledning organiseras om

ÖB har givit brigadgeneral **Björn Andersson** i uppdrag att utreda och föreslå organisation, uppgifter och lokalisering av Försvarmaktens centrala ledning. Utredningen ska omfatta den centrala ledningen, Högkvarteret (HKV) och Operativa insatsledningen (OPIL) med taktiska kommandon.

Enligt en av utredningens handlingsregler ska

projektet utgå från en preliminär personalram för HKV och OPIL på 425 officerare och 370 civila/oberoende. Det är 300 officerare färre än i nuvarande organisation. Det exakta antalet tjänster som utgår blir klart när utredningen är slutförd.

Utredningen ska vara klar i juni. Utredningsförslaget planeras genomföras med början 2003.

Nordiskt i fjällen

Finland och Norge har inbjudits att delta i årets fjällflygutbildning för helikopterbesättningar. Som värd står 1. Helikopterskvadronen i Boden.

Kursen genomförs under två veckor i april med Abisko som bas. Det utländska deltagandet planeras ske under tre av dagarna.

Samövning i Tyskland

I mitten av mars besökte Gripen-divisionen Johan Blå ur F 10 i Ängelholm den tyska flygbasen Laage, söder om Rostock. Vård för besöket var den tyska 731 Sqn ur förbandet JG 73.

Syftet med det fem dagar långa besöket var att genomföra s k Dissimilar Air Combat Training (DACT).

Besöket var också premiär för ett divisionsutbyte utomlands med JAS 39 Gripen.

På nya befattningar

Den 1 januari 2002 tillträdde flera högre flygofficerare nya befattningar. **Ola Gynäs** utnämndes till brigadgeneral och är ny kanslichef vid Högkvarteret i Stockholm. Företrädaren brigadgeneral **Håkan Bergström** är numera ledare för projektet Demonstrator 2005.

Överste **Christer Olofsson** är ny chef för F 16 i Uppsala. Företrädaren överste **Tommy Pålsson** är chef för flygsäkerhetsinspektionen i Högkvarteret.

Överste **Jan Otterström** blir ny chef för F 21 i Luleå den 1 april.

Lennart Thomsen utnämndes till

överste och stabschef i Flygtaktiska kommandot. Posten innehades tidigare av överste **Tom Olsson**, som flyttat till Högkvarteret i rollen som flygvapnets chefsutvecklare.

Överste **Lars Olin** har blivit ställföreträdande chef för Försvarmaktens helikopterflottillj i Linköping.

Överstelöjtnant **Lars Jäderblom** blir ny flygattaché i USA. Han tillträder befattningen vid svenska ambassaden i Washington D.C. den 1 juli. Samtidigt blir överste **Frank Fredriksson** försvarsattaché i Storbritanien.



Överste Jan Otterström blir ny chef för F 21 i Luleå.

F 10 skjuter skarpt

Under en februarivecka ombaserade en av F 10:s Gripen-divisioner jämte flygunderhållskompani till Vidsele-basen. Avsikten var att öva skarpskjutning och att bedriva flygtjänst under stränga vinterförhållanden.

Det var andra gången som flottiljen flög Gripen från Vidsele, men också den sista innan Ängelholmsflottiljens två divisioner flyttar till F 17 i Ronneby senare i år.

Vidsele bjöd som förväntat på bistert vinterväder med sträng kyla. Det hindrade dock inte att skjutningarna kunde genomföras planenligt.

På bilden förbereder tekniker ett skott med attackroboten Rb 75 Maverick.



Foto: 1. FU-komp, F 10



"Lill-Draken" fyller 50

Den 21 januari var det 50 år sedan Saab 210 "Lill-Draken" premiärflyg. Det var ett försöksflygplan i reducerad skala, 70 procent av Drakens storlek, och det enda renodlade försöksflygplan som Saab tillverkat. Totalt

gjordes 887 provflygningar innan flygvapnet beställde tre provflygplan av Draken i full skala.

Det enda exemplaret av "Lill-Draken" finns bevarat vid Flygvapenmuseum på Malmen.

Foto: Saab Aerospace



Från SK 60 direkt till Gripen

Den första omgången piloter som genomför omskolning till Gripen direkt från grundläggande flygutbildning på SK 60 utbildas nu i Gripencentrum vid F 7 i Såtenäs.

Eleverna började sin omskolning i november 2001 och har hittills genomfört en teknisk kurs vid Forsvarsmaktens Halmstads-skolor (FMHS) dels fått utbildning som teori

och simulatorflygning vid F 7. De första ensamflygningarna skedde den 7 mars, fänrik **Torbjörn Carlsson** (bilden) var en av piloterna.

Under denna utbildningsomgång är det också premiär för användning av den tvåsitsiga JAS 39B under typinflygning på Gripen på förband.

TEXT & FOTO: HÅKAN BRANDT

Sista "EK-släppet"



Foto: S-O Willhöft

Den 14 februari var det soloflygningspremiär för den sista kullen flygelever som genomför hela sin utbildning vid Krigsflygskolan i Ängelholm.

Första soloflygningen i enkelkommando (EK) är ett viktigt steg i den 12 månader långa grundläggande flygutbildningen (GFU) på SK60.

Nästa etappmål är examen i juni då eleverna mottager den gyllene vingen som bevis på en godkänd GFU.

Redo för lufttankning

Under våren provflygs det första serietillverkade Gripen-flygplanet som är försett med lufttankningsutrustning. Det infällbara tankningsröret kan ses strax ovanför nosvingen.

Foto: Per Kustvik



FVRF



NYTT

1-2002

Utökat kursutbud

Det börjar bli hög tid att söka till sommarens kurser. Efter ett år med kärva ekonomiska ramar kan utökas FVRF:s kursutbud. I sommar genomförs FVRF centrala skolor vid Försvarsmaktens Halmstadskolor (FMHS), F 7 i Såtenäs och vid F 21 i Luleå. Dessutom finns vi med på Lomoskolan i Uppsala och på sjukvårdsskolan i Östersund.

På FMHS genomförs främst ledarskapsutbildningar, på F 7 hundtjänst och flygbasjägare och nytt för i år på F 21 bas- och Lomos-utbildning. I Uppsala genomförs Lomoskolan med ett utökat antal tjänstegrener vilket gör att vi kan öva med ett nästan komplett kompani kan övas.

All bastjänstutbildning genomförs mot befattningar i



Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

nya Basbataljon 04 vilket gör att den som har haft en befattning i Basbat 85 måste genomföra en omskolningsutbildning för att kunna placeras i den nya basorganisationen.

FVRF:s samarbete med Estland utökas och inordnas i

FVRF:s ordinarie kursutbud vilket gör att det i sommar kommer ha finnas många elever därifrån både i Uppsala och Halmstad.

Mer information finns på Internet: www.fvrf.se

THOMAS HILLEMAR

Var med i Nordic Peace

Under månadskiftet juli-augusti genomförs den internationella övningen Nordic Peace, denna gång i Södermanland. Tioalet länder kommer att delta i övningen, med

totalt cirka 3 500 personer. FVRF-medlemmar kommer ingå dels i ett Lomos-kompani, dels med flygbasjägare och hundförare i den internationella bataljonen. I Lomos-

kompaniet kommer även en grupp från Estland att ingå.

Den som är intresserad av att delta kan kontakta kansliet.

THOMAS HILLEMAR

FVRF Kansli

Besöksadress:

Riddargatan 13
114 84 Stockholm
Tel. 08-788 89 48
Fax 08-788 89 51

Generalsekreterare:

Göte Pudas
08 - 788 89 47

Utbildningsavdelningen:

Thomas Hillemar
08-788 89 44
Åke Axelsson
08-788 89 48

Utvecklingsavdelningen:

Carsten Flensburgh
0431-401959
F 10, 262 82 Ängelholm

Administration/Ekonomi:

Fabriksgatan 8, 821 82 Bollnäs
Margareta Sundqvist
0278-13470
Carina Runqvist
0278-13471

Årsbok FVRF 2001

I april utges Årsbok FVRF 2001. Riksförbundsordförande Gunnar Löfström inleder med ett förord, följt av kapitel skrivna av bl a elever som deltagit i centrala kurser 2001. Sven Scheiderbauer från Flygvapenmuseum skriver om museets framtid.

Thomas Roth, Armémuseum, beskriver den historiskt intressanta Artillerigården, en byggnad som inrymmer FVRF:s och andra frivilligorganisationers kanslier. Vidare finns

kursfotografier från de centrala utbildningarna vid FMHS i Halmstad sommaren 2001.

Boken distribueras av ett Internetförlag: www.books-on-demand.com Beräknat pris är ca 130-140 kronor. Boken trycks i en digital tryckpress och distribueras per post.

FVRF tar ingen ekonomisk risk i projektet. Modern teknik möjliggör tryckning i minsta upplaga om en bok, böckerna trycks vid behov.

PATRICK BÉWICK

**Chans till utlandstjänst
för flygvapenfrivilliga**

Storsatsning på minhundar

Inom fem år ska Totalförsvarets Ammunitions- och Minröjningscentrum i Eksjö, SWEDEC, rekrytera och utbilda minst 36 ekipage för ammunitionssökhundar för insatser utomlands. Detta som ett komplement till de manuella metoder som genomförs idag, för att bland annat upptäcka minor, vapen och ammunition.

Rekrytering pågår och SWEDEC hoppas på många hundintresserade från Flygvapenfrivilliga.

Swedec har sedan i höstas sökt personer lämpliga som fodervårdar, vilka tillsammans med den ammunitionssökande hunden också ska jobba internationellt. Rekryteringen pågår kontinuerligt och har rönt stort intresse. Enbart från Flygvapenfrivilliga har ett hundratals ansökningar inkommit till Swedec.

Försvarets Hundtjänstenhet (FHTE) levererar under 2002 de första 16 hundarna till Swedec, som sedan står för certifiering av ekipagen. Behovet utomlands av ammunitionssökande hundar är stort och hittills har man tvingats låna hundar av britterna vid speciella insatser.

Nu ska det alltså bli ändring på det. I år levereras därför två vapensökande, sex ytsökande och åtta klassisk för

räddning, till fodervårdarna som också kommer att utbildas i ammunitionssökning och minröjning. De två sistnämnda hundgrupperna är vad som tidigare kallades minhundar. Hundekipagen ska sedan stå till förfogande för både utlandsstyrkan och Statens Räddningsverk.

Urvalsprocessen

Ansökan handläggs av Swedec. Man ser främst till tidigare hunderfarenhet, eventuellt dokumenterad hundförarutbildning, kunskaper i engelska och framförallt om man är beredd att tjänstgöra utomlands. Efter det första urvalet skickas den sökande för test hos Försvarmaktens Rekryteringscentrum i Stockholm. Blir man godkänd



Hundföraren Maria Olsson tillsammans med schäfern Yrko är de första som ingår i en hundpool med sikte på utlandstjänst.

kan utbildningen påbörjas.

Innan man träffar "sin" hund måste man gå en tre veckors grundkurs i minröjning/minspaning på SWEDEC. Därefter tar FHTE över med fem veckors grundkurs och hundförarutbildning. Efter grundkursen får man träffa "sin" schäfer, kelpie eller labrador för första gången. Sedan gäller det att hålla igång träning på egen hand hemma samt att sex gånger per år återkomma till SWEDEC för funktionskontroll och vidmakthållande.

Första hunden

Först in i hundpoolen blev schäferhunden "Yrko", som i första hand kommer att användas som ett komplement till de manuella metoder som idag

genomförs bl a i checkpoints för att upptäcka främst vapen i form av eldhandvapen men även ammunition.

Hundens luktsinne och nyfikenhet för avvikelser torde vara det enda rationella verktyget att utföra dessa typer av volym med begränsad tid som en viktig faktor.

Just nu tränas "Yrko" vidare av sin fodervård och tilltänkta hundförare Maria Olsson. Ekipaget väntar nu på att vårens kurser drar igång för att kunna ställa sig till hundpoolens förfogande, redo att jobba internationellt.

LOUISE NORDLUND-ISAKSSON,
SWEDEC

Vill du bli hundförare i
SWEDEC:s hundpool?
Läs mer på:
www.swedec.mil.se



B-POST

FÖRSVARSMAKTEN

FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM



Foto: Katsuhiko Tokunaga

Team 60 uppvisningsprogram 2002

1 juni	Stockholm	Stockholm 750 år, överflygning Riddarfjärden
7 - 8 juni	Göteborg/Säve	Volvo Ocean Race Segling
15 - 16 juni	Margaretetorp	Flowershow
19 juni	Halmstad	OHS-examen Försvarsmaktens Halmstadskolor
27 juni	Ängelholm	Sista GFU-examen vid F 10
30 Juni	Båstad	Höjdhoppsgala VM-final
2 - 4 augusti	Kalmar/Öland	Försvarsmakten gemensamma evenemang
17 augusti	Karlsborg	FJS 50 år
24 augusti	Ängelholm	F 10 familjeflygdag
31 aug - 1 sept	Hradec Králové, Tjeckien	CIAT, International Air Tournament

Med reservation för ändringar.

Internet: www.team60.mil.se