

FLYGG

VAPEN

nytt

Flygvapen-
övning 02





**FLYG
nytt VAPEN**

FÖRSVARSMAKTENS
FORUM FÖR FLYGVAPNET

CHEFREDAKTÖR

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

ANSVARIG UTGIVARE

Jan Andersson
Flygtaktiska kommandot – Uppsala

REDAKTIONENS ADRESS:

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

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

I den gemensamma
redaktionen för Försvarets forum
centralt utgivna tidningar ingår
Sven-Åke Haglund
Sektionschef
Direktel 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 läsekreten 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 3/02 utges i september.
Manusstopp: 15 augusti.
Layout: Peter Liander
Tryck: Christer Perssons tryckeri, Köping
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omstagsbilden:
Flygvapenövning 02 på Hagshult-basen.
Furir **Kristoffer Hasselström** från F 7 i
Såtenäs monterar en motorrumslucka
på JAS 39 Gripen.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

ledarsidan

Arets flygvapenövning är avslutad. Övningen, som till sin karaktär var en samordnad utbildningsövning, genomfördes sista veckan i maj månad. Den var förvisso ej så stor i sin omfattning, men genomfördes med en struktur som kan jämföras med en klassisk flygvapenövning.

Personalen vid det Flygtaktiska kommandot fick möjlighet att öva taktisk ledning/insatsledning samtidigt som förband fick gruppera och basera på det vi brukar kalla "krigsbas". Stora delar av den materiel som anskaffats till våra nya basbataljoner prövades och bataljonens personal fick tillfälle att öva inom ramen för det nya mera rörliga baskonceptet.

Under övningen genomfördes samverkan med såväl marina enheter som med MD-förband. Resultatet av övningen är mycket gott på alla nivåer. Jag konstaterar att övning ger färdighet och färdigheter inger respekt.

Vad får det kosta?

Andra kvartalet 2002 är tillända och det är åter igen dags att sammanfatta och summera.

Jag kan av flygvapnets rapportering efter första kvartalet och med nu presenterad uppföljning konstatera att vi, bortsett från de tidigt anmälda ökade kostnaderna för hyror och underhåll, i stort sett håller oss inom tilldelade ekonomiska ramar.

Det är min uppfattning att vi historiskt sett varit duktiga på att hantera flygvapnets ekonomi. Detta har vi successivt utvecklat och trenden håller i sig. Men vi ska inte slå oss till ro med detta, det krävs av oss alla en allt mer utpräglad attitydförändring i vårt förhållningssätt till försvarsmaktens ekonomi. Det är av största vikt att vi även fortsättningsvis ställer oss frågan "Vad får det kosta" istället för "Vad kostar det".

På flygtidskurvan igen

Jag kan med glädje konstatera att flygvapnet återigen, med högt uppsatta flygtidsmål, ligger rätt på flygtidskurvan. Jag uttrycker härmed min uppskattning till alla berörda. Ett mycket bra arbete genomförs i hela flygvapnet. Flygtidsproduktionen är fortsatt prioriterad då den är en förutsättning för det framtida "livskraftiga" flygvapen som jag omnämnt tidigare under året. Bågen är hårt spänd även resterande del av året men jag håller fast vid målet att flygtidsproduktionen under innevarande år skall ökas med cirka 3000 timmar för flygplan 37 och 39 jämfört med föregående år, för att därefter under 2003-2004 kunna ökas ytterligare. Detta är en nödvändighet för att klara framtida uppgifter.

Mot bättre tider ...

Under vintern och våren har verksamhetssamordningen mellan Högkvarteret och Flygtaktiska kommandot utvecklats och förbättrats. Vårt samordningsansvar har tydliggjorts och förbandens delaktighet har ökat vilket lett till en förbättrad effektivitet i

Trendbrottet kan skönjas – redan i halvtid

Flygvapnet övar igen, ekonomin är i balans och flygtidsproduktionen lever upp till högt ställda mål. Jag tycker mig redan kunna se ett trendbrott – vi är på rätt väg.

planeringen. Sammantaget tycker jag mig kunna se att trendbrottet "mot bättre tider" redan kan skönjas vid horisonten.

Att hålla ihop förmågeutvecklingen, och särskilja detta från förmågeutnyttjandet anser jag vara riktigt, samtidigt som det också är viktigt att samla kompetenser. Detta har jag fört fram inom ramen för den centrala ledningsutredningen, LU 02. En samlad utveckling mot nya krav på förmågor och nya uppgifter för Försvarmakten, inom ramen för respektive kompetensområde torde vara nödvändigt med fortsatt tydligt beaktande av kraven på "jointness" och internationell samverkansförmåga.

Examen på F 10, Gripen till F 17

Den 27 juni genomförde Flygskolan på F 10 sin sista GFU-examen. Flygskolan har därmed återigen gjort ett mycket bra arbete, nu under en besvärlig tid. Planeringen för upprättandet av vår flygutbildning på Malmen fortsätter och det är min bestämda uppfattning att den kompetens som finns idag är avgörande för det fortsatta resultatet. För de nyutbildade flygförarna väntar nu fortsatta utbildningssteg och en spännande framtid kan garanteras både för dem men också för alla de som nu börjar verka i flygvapnet.

JAS 39 Gripen har nu formellt introducerats på den fjärde flottiljen i ordningen. "Roll in" av Gripen genomfördes den 14 juni på F 17 i Ronneby. Flottiljen har tilldelats uppgiften att sätta upp flygvapnets första "snabbinsatsförband" med JAS 39 Gripen som från 2004 skall vara berett att kunna verka internationellt. Gripendivisionerna i Ängelholm flyttar nu successivt med tillhörande stödfunktioner till Ronneby.

DC 3:ans försvinnande uppmärksammat

Den 13 juni var det 50 år sedan flygvapnets DC-3 nummer 79001 "Hugin" rapporterades saknad under ett flyguppdrag över Östersjön. Under efterspaningarna några dagar efter försvinnandet nödlandade ett av flygvapnets Catalina-flygplan efter beskjutning från ett sovjetiskt jaktflygplan. DC-3:ans försvinnande uppmärksammades på årsdagen av händelsen vid en ceremoni i Flygvapnets minneshall i Stockholm.

Sommar igen ...

Vi ska inte glömma vår historia nu när vi fortsatt utvecklar nya förmågor för att möta framtidens krav i en kraftigt förändrad säkerhetspolitisk omvärld.

Med dessa ord önskar jag alla i flygvapnet och alla FV-Nytts läsare en riktigt skön sommar.

**vilja
ansvar
laganda**



MATS NILSSON
GENERALINSPEKTÖR FÖR FLYGVAPNET



Hänt sedan sist

Här kommer ett nytt nummer av FlygvapenNytt. Ett nummer som speglar en del av de olika aktiviteter som har bedrivits under våren och försommaren.

Det har hänt en del sedan sist. F 17 i Ronneby har blivit den fjärde Gripen-flottiljen. Flygvapenövning 02 har genomförts. En ny flygbasorganisation tillämpades på Hagshult-basen utanför Värnamo och där mycket ny materiel fanns på plats. Trots ett för det mesta bedrägligt väder med mycket regn, är ändå en av mina största minnesbilder därifrån att så många av deltagarna uttryckte belåtenhet med att åter vara i gång med just övningsverksamhet.

Personalen vid F 10:s stridsledningscentral arbetar med ett framtidsprojekt kallat MMXI. En ny militär förkort-



PETER LIANDER
peter.liander@hkv.mil.se

ning? Nja, inte riktigt. Projektledarna berättar mera i en artikel som börjar på mittuppslaget.

Det första divisionsutbytet utomlands med Gripen har skett när F 10 gästade Tyskland och deras MiG-29-division. En av piloterna som deltog delar med sig av sina erfarenheter.

Detta är något av vad som bjuds i detta nummer. Trevlig sommarläsning.

FlygvapenNytt på Internet

Numera kan man också att läsa FlygvapenNytt på Internet. Adressen är:

www.flygvapennytt.mil.se

Där kan hela tidningen laddas ner i pdf-format och göras läslig genom programmet Acrobat Reader.

Emellanåt publiceras där också notiser och bilder från olika händelser. Detta sker dock ännu i begränsad omfattning eftersom det inte finns resurser till en mera kontinuerlig uppdatering. Men surfa gärna förbi lite då och då.

Passar också på att tipsa om de olika flygflottiljernas hemsidor som bjuder på mycket intressant information. Du hittar dem bland annat via Försvarets hemsida: www.mil.se

Jubileumsvideo

Flygvapnets 75-årsjubileum år 2001 dokumenterades på video. Nu finns en 21 minuters kavalkad med glimtar från alla större evenemang som t ex jubileumskonserten, årsdagen den 1 juli, taktisk systemdemonstration i samband med det internationella Air power symposium och de två flygdagarna vid F 16 i Uppsala.

För mera information, kontakta producenten Armé-, marin- och flygfilm, 08 – 667 09 40 eller e-post: ekonomi@amf.mil.se



INNEHÅLLSFÖRTECKNING 2 - 2002

Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
Till minne	5
Gripen flyttar till Ronneby	6
Flygvapnet övar på nytt	8



Tält för service i fält	14
Människan är grunden i allt flygsäkerhetsarbete	16
Konsten att hantera risker	18
Bättre nödutrustning	20
Alla kan bli delaktiga	22
Kobran ständigt på bettet	24



Alla kan – på sina villkor	28
Nordiskt möte i Abisko	30
J 29 Tunnan gör entré	34
Med Gripen över Tyskland	36
I korthet	41
FVRF-aktuellt	46



En DC-3 flög över minnesceremonin för den saknade besättningen. En fyrgrupp JAS 39 genomförde "saknade kamraters formation", där ett flygplan lämnar formeringen.

Till minne av DC-3:ans besättning

Sedan den 13 juni 1952 saknas besättningen i en svensk DC-3 som sköts ned av sovjetiskt jaktflyg under en signalspaningsflygning över Östersjön. Till besättningens ära hölls en minnesceremoni på dagen 50 år efter händelsen.

AV PETER LIANDER

Minnesceremonin över de åtta personerna i DC-3:an hölls vid Flygvapnets minneshall i byggnaden Tre vapen i Stockholm. Den arrangerades i samverkan mellan Försvarsmakten och Försvarets radioanstalt (FRA). Bland gästerna fanns främst besättningens anhöriga.

Tal hölls av flygvapnets generalinspektör Mats Nilsson och FRA:s generaldirektör Per Kjellnäs. Den sistnämnde framhöll signalspaningens betydelse och att de fem i besättningen som tillhörde FRA var pionjärer på detta område.

Flygplanet anfördes när det flög på fyra

tusen meters höjd i internationellt luftrum. Många frågor om både besättningens och flygplanets öde är ännu obesvarade. Mats Nilsson berörde detta i sitt tal:

– Vad hände med flygplanet efter beskjutningen då det enligt uppgift försvann ner på västlig kurs i moln? Var slog det ner, någon nedslagsplats eller vrak har aldrig återfunnits, och vad hände med den åtta man starka besättningen?

Per Kjellnäs försäkrade i sitt tal att ingen inom FRA har hemlighållit någon information som skulle kunna kasta ljus över försvinnandet.



Flygvapnets generalinspektör Mats Nilsson och FRA:s generaldirektör Per Kjellnäs inför kransnedläggningen den 13 juni.



DC-3-besättningen hedrades med en ceremoni i Flygvapnets minneshall i närvaro av anhöriga. Prästen Claes-Göran Göransson har tidigare varit pilot i flygvapnet.

Gripenen flyttar till Ronneby

Den 14 juni var det officiell "roll in" för Gripen på F 17 i Ronneby. En stor del av flygteknikerna är omskolade, merparten av piloterna utbildas för närvarande vid F 10 i Ängelholm. Under sommaren och hösten överförs flygplanen successivt från F 10.

AV PETER LIANDER

Blekinge flygflottilj, F 17 i Ronneby har officiellt blivit den fjärde Gripen-flottiljen. Det markerades med en ceremoni den 14 juni.

Klockan kvart över elva svepte en tregrupp JAS 39 Gripen in över fältet och landade. Det markerade att överflyttningen av de två Gripen-divisionerna från F 10 i Ängelholm inletts.

Flygplanen flögs av F 17:s två första Gripen-piloter, major **Joakim Andersson** och flygingenjören **Niclas Cederholm** samt överstelöjtnant **Alf Örjas**. Den sistnämnde är flygchef vid F 10 och kommer att ha samma befattning när F 17 nu tar sig an det nya flygsystemet.

Vid den efterföljande ceremonin överlämnade Alf Örjas loggboken till ett av flygplanen till flottiljchefen överste **Lars Johansson** och därmed var F 17 formellt en Gripen-flottilj.

Flygverksamheten med JAS 39 kommer i gång på allvar senare i höst. Då kommer den första av de två divisionerna successivt att flyttas över från F 10 i Ängelholm. Det ska vara klart senast den 15 november, då Gripen-verksamheten upphör vid F 10.

Teknikerna redo

Cirka 90 procent av den tekniska personalen vid F 17 är redan omskolade till JAS 39. En del av har redan några års erfaren-

het av typen genom tjänstgöring på andra förband. För piloterna pågår utbildningen för fullt vid F 10. Teoriutbildningen påbörjades i maj och förhoppningen är att de ska vara färdiga med det inledande flygskedet lagom till att F 10-divisionen flyttas över till F 17.

Tidpunkten för JAS 39-introduktionen vid F 17 kom något tidigare än vad som tidigare planerats. Ursprungligen var det tänkt att piloterna skulle flyga in sig med början först i höst. Men Flygtaktiska kommandots beslut att just F 17 övertar ansvaret att sätta upp det internationella insatsförbandet Swafrap JAS 39 från F 21 i Luleå, gjorde att utbildningen tidigare lades.

Ombyggda hangarer

Förberedelserna vid F 17 inför det nya flygsystemet inbegriper även en del av infrastrukturen, som har kompletterats på flera håll.

Bakom klagöringsplattorna har buller-



F 17 i Ronneby den 14 juni 2002. Major Joakim Andersson, överstelöjtnant Alf Örjas och Niclas Cederholm har just landat med flottiljens första JAS 39 Gripen.



Majoriteten av den tekniska personalen vid F 17 i Ronneby är löjtnanterna Kenneth Jonsson och Mikael Gustafsson.

neby

dämpande jordvallar tillkommit. Hangarerna har på olika sätt anpassats för att bättre kunna härbärgera de nya flygplanen och all kringutrustning.

Numerera är de två hangarerna, som byggdes för Viggen under 1980-talet, sammanbyggda genom tillkomsten av en ny byggnad som rymmer divisionslokaler m m. Invändigt har hangarerna fräschats upp och är i skick som nya.

Adjö Viggen

F 17:s två divisioner har sedan ett par år flugit JA 37 Viggen i en sammanslagen division. Som en sista uppgift har divisionen just avslutat en grundläggande flygslagsutbildning för fyra unga piloter.

Det sista operativa flygpasset genomfördes i slutet av maj. Efter att ha deltagit i en flygdag i Frankrike i slutet av juni är det slutfluket med Viggen för F 17:s del. En epok som varat sedan 1979 när spanings-Viggen kom. Eran med JA 37 inledades 1982, då man blev den andra flottiljen



F 17:s chef överste Lars Johansson tar emot loggboken till flottiljens första Gripen av överstelöjtnant Alf Örjas från F 10 i Ängelholm. Därmed är flytten från F 10 officiellt påbörjad.



Gripen på plats i en av de nyrenoverade hangarerna vid F 17.

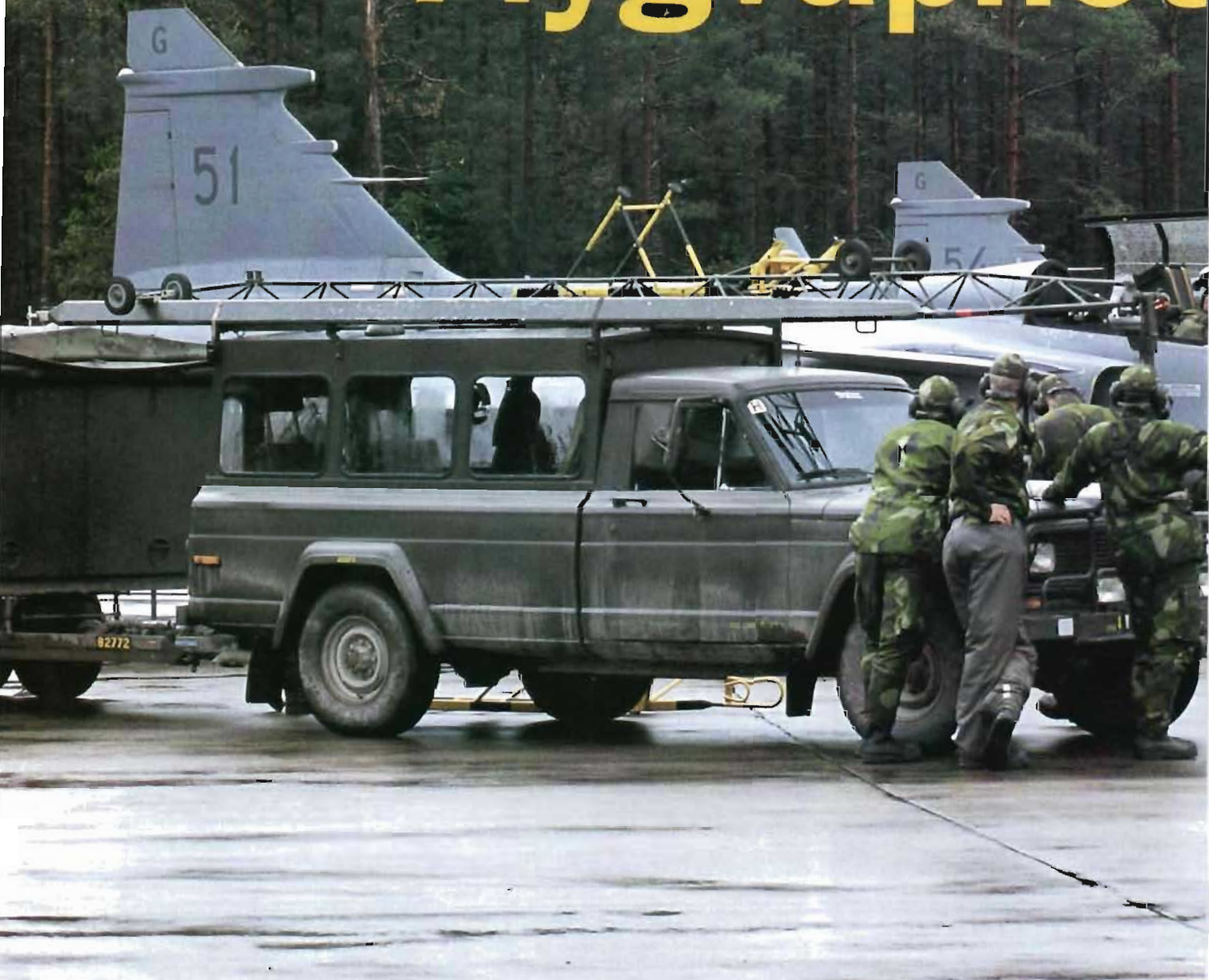


är redan utbildats på JAS 39 Gripen. Två av dem här fyller i loggboken till ett av de nya flygplanen.



Nu är det slutfluket med Viggen vid Blekinge flygflottilj, en epok som varat sedan 1979. Uppvisningspiloten kapten Martin Ramsin var en av de sista 37-piloterna.

Flygvapnet



Hägshultbasen under Flygvapenövning 02. Klargöringspersonalen har just avslutat sitt uppdrag och avvaktar medan Gripen-piloterna startar flygplanens olika system.

Foto: Peter Ljærker/Försvarets bildbyrå

övar på nytt



I maj genomfördes årets flygvapenövning, FVÖ 02. En samordnad utbildningsövning för de åtgärder som flyg-, bas-, luftvärns- och ledningsförband ska vidta i ett tänkt återtagandescenario.

Flygtaktiska kommandot spelade en huvudroll genom att för första gången i nuvarande organisation öva sina funktioner för insatsledning.

I övrigt kretsade mycket kring olika verksamheter på Hagshult-basen. Där övades den nya Flygbasbataljon 04 i stor skala och därifrån utgick även de flesta flygförätagan.

AV PETER LIANDER

►►► **F**lygvapenövning 02 genomfördes under den sista veckan i maj och bjöd på en rad nya förutsättningar. För första gången övades Flygtaktiska kommandots (FTK) insatsledning och för flygbasorganisationen var det premiär för det nya konceptet Flygbasbataljon 04.

Under invasionsförsvarepoken betydde *flygvapenövning* vanligtvis att ett stort antal divisioner och kompanier deltog i en dygnetruntövning över en längre tid och med baseringar på många olika baser.

Det var då. Nu när Försvarsmakten ominriktas till ett insatsförsvaret valde FTK att genomföra övningen på ett nytt sätt. FVÖ 02 genomfördes under FTK:s ledning som en utbildningsövning där bas- och ledningsverksamheter prioriterades.

Flygövningsverksamhet pågick under dagtid, medan övriga verksamheter övade även under kvällstid. Sammanlagt pågick övningen under sex dagar, varav fyra med flygning.

De delar av FTK som deltog hade lämnat de ordinarie lokalerna i Uppsala och ledde flygvapenförbanden från en skyddad berganläggning.

Hagshult centralpunkt

Den småländska flygbasen i Hagshult utanför Värnamo var övningens stora händelsecentrum. Det var här som organisationen för Flygbasbataljon 04 för första gången prövades i stor skala och över en längre tid.

Övningsändamålet för basförbandet i Hagshult var att öka kunskaperna om den nya organisationen, genomföra prov och försöksverksamhet samt att ieda en reducerad Flygbasbataljon 04.

Personalen kom till största delen från F 7 i Sätenäs och flottiljchefen överste **Fredrik Hedén** var lokal övningsledare.

För flottiljens värnpliktiga innebar FVÖ 02 deras så kallade slutövning. Hagshult-basen tillhör F 17 i Ronneby, som också hade personal på plats liksom alla de övriga flygflottiljerna. På så sätt anses FVÖ 02 vara en angelägenhet för hela flygvapnet och som berättigar epitetet *flygvapenövning*.

Rörlighet

I den tidigare flygbasorganisationen förut-sattes att de olika förbanden skulle baseras på respektive flygflottiljs egna krigsbaser. Ett förband av typ Flygbasbataljon 04 ska däremot kunna etableras på vilken flygbas som helst, oavsett geografiskt läge. Vissa delar av bataljonen ska dessutom kunna utlokaliseras och kunna betjäna flygförband från ytterligare en flygbas.

Rörlighet är därför ett nyckelord i Flygbasbataljon 04. En följd av detta är att det krävts många nyheter på materielsidan, men också stora krav på egen transportkapacitet. Materiel, verkstäder och övriga funktioner måste kunna fraktas och inrymmas i containers av standardmått. En tillhörande fordonspark om cirka 130 fordon ingår därför i bataljonen.

Basutveckling

Taktik- och utvecklingsenheten för bas-system, TU Bas, har under några år arbetat med utvecklingen av Flygbasbataljon 04. Inför FVÖ 02 hade de konstruerat en stor del av övningsmomenten som genomfördes i Hagshult.

Överstelöjtnant **Ingemar Adolfsson** är chef för TU Bas i Halmstad och tjänstgjorde i övningsledningens stab i Hagshult. Han berättar att övningen är en sorts kontrollstation för enhetens arbete.

– Utvecklingen av Flygbasbataljon 04



I bistert regnväder görs robotar av typ Rb 99 Amraam av en JAS 39 Gripen på Hagshult-basen.

är en ständigt levande process. Under FVÖ 02 kan vi prova hur organisationen fungerar i praktiken och det är också ett bra tillfälle att prova den stora mängd med ny materiel som tillkommer.

Personalen inom TU Bas är van med att tänka och arbeta efter de nya förutsättningarna som den nya organisationen innebär. Men Ingemar Adolfsson framhåller, att FVÖ 02 är ett viktigt tillfälle att också sprida kunskapen bland övrig personal i flygvapnet.

– Vi är många med invasionsförsvaret inom sig som måste glömma det gamla och lära oss att tänka nytt. På sina respektive funktioner agerar de flesta utmärkt och jag tycker att det fungerar bra i stort,



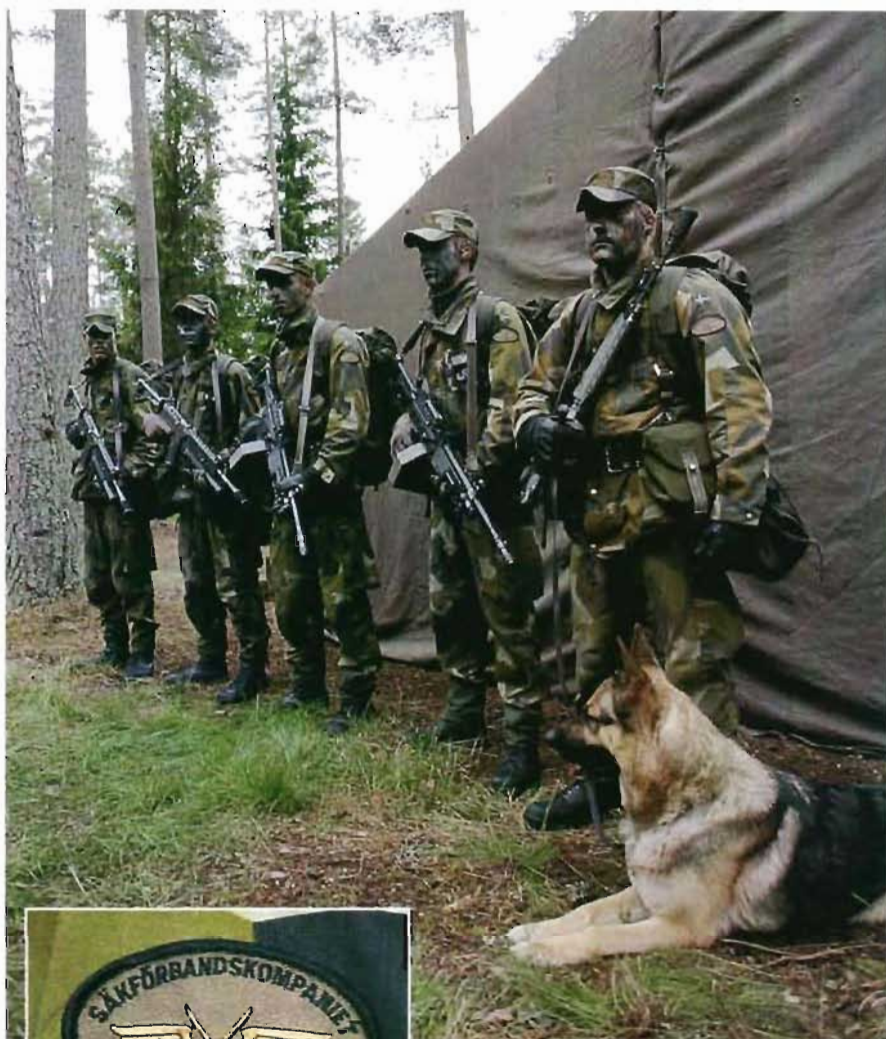
Marken saneras efter en fingerad kemikalieolycka.



ning inför klargör-



Ingemar Adolfsson, chef för TU Bas i Halmstad.



Bilder: Petter Ljender/Försvärets bildbyrå



Från F 4 kom de soldater som ingick i insatskompaniets flygbassäkerhetspluton. De ryckte in förra året och hade inför sin slutövning under FVÖ 02 förtränat med en övningsvecka i Norrland.

men kunskapen mera i detalj måste framöver öka hos alla.

Unik sammansättning

Insatskompaniet, som är en del av bataljonen, kan betecknas som ett unikt förband eftersom det innehåller många olika funktioner med olika plutoner för t ex klargöring av flygplan, räddning-, röjning- och reparation (R3), underhåll och bassäkerhet m m. Nästan som en liten bataljon inom bataljonen.

– I ett sammansatt förband som insatskompaniet, krävs förståelse för varandras uppgifter. Det ställer höga krav på en bred och kompetent kompaniledning. Det är

kannte det svåraste i den här basorganisationen och kräver mera övning och utbildning. säger Ingemar Adolfsson.

Enligt Ingemar Adolfsson visar hittills gjorda erfarenheter att man är på rätt väg med uppbyggnaden av Flygbasbataljon 04 i relation till de krav som kan komma att ställas på organisationen.

Han nämner som exempel att kunna verka i fält under en längre tid, vilket kan bli fallet under ett uppdrag utomlands genom ett Swafrap-förband. I så fall krävs det också att det tekniska underhållet av flygplan kan genomföras i fält, utan att vara i hemmabasens verkstäder.

– Nu har vi en organisation som är designad för att kunna ligga ute i ett halvår

och samtidigt kunna hålla en Gripen-division flygande enligt gällande luftvärdsbestämmelser, säger Ingemar Adolfsson.

Viktigt få med personalen

Men organisationen är inte bara anpassad för klara uppdrag utomlands. I grunden ligger att så långt det är möjligt kunna utnyttja de fördelar som redan finns i den befintliga infrastrukturen i det svenska bassystemet. Ingemar Adolfsson framhåller att delar av det tidigare svenska flygbaskonceptet finns kvar.

– Vi behåller spridningskonceptet för skydd mot flyganfall, tar vara på de flyg-



Löjtnant Erik Svensson, flygtekniker vid F 7 i Såtenäs, ledde en klargöringsgrupp under Flygvapenövning 02.



Brigadgeneral Jan Andersson (t h), ställföreträdande chef för Flygtaktiska kommandot, på besök i Hagshult.



Överste Fredrik Hedén, chef för F 7 i Såtenäs.

fält som vi kan basera på. Därmed skapas förutsättningar för flygvapnets rörlighet och möjlighet till flexibilitet.

Efter utvärderingen av FVÖ 02 räknar Ingemar Adolfsson med att det kommer att behöva göras vissa justeringar i organisationen:

– Det vore konstigt annars, men hoppas att vi inte måste göra alltför stora omändringar. Men jag hoppas också det nu finns en acceptans hos personalen för det nya sättet att jobba. Får vi inte med personalen spelar det ingen roll hur mycket ny materiel vi köper.

Vill öva mer

En av övningsdeltagarna var löjtnant Erik Svensson, flygtekniker vid F 7 och chef för en klargöringsgrupp. FlygvapenNytt fick en kort pratstund med honom innan vi blev avbrutna av startande flygplan.

– Våldigt roligt, vi gör det alldeles för sällan, säger han om FVÖ 02 och fortsätter:

– Det vill jag göra mycket mer. Det är min krigsuppgift och vi har blivit åsidosatta länge nu tycker jag.

Hur går det?

– Det går bra! Det är ju slutövning för grabbarna och tjejerna och de har lärt sig vad de ska göra.

Under större delen av övningen reg-

nade det i Hagshult, stundtals rikligt. Är det jobbigt att öva?

– Det är klart att det är. Men det skjuter man åt sidan, säger han med ett brett leende.

Erik Svensson är en dem som under övningen jobbar med den nya typen av klargöringsfordon. Än så länge kännes det sig lite ovant och han upplever dem som lite stora och klumpiga.

– Det är lite småjusteringar som måste åtgärdas. Men de är säkert bra.

Erik Svensson hade både positiva och negativa erfarenheter av att jobba i den nya organisationen.

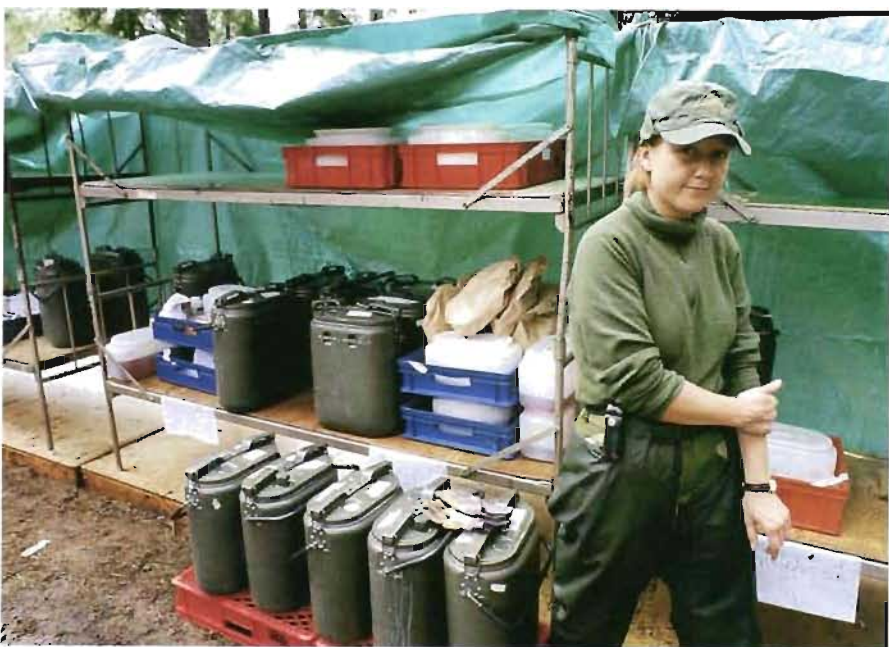
– Vi har övat vår funktion mycket och det fungerar, men man känner ju att ledningen ibland inte har riktigt koll på hur det ska ledas.

Nöjd flottiljchef

F 7:s flottiljchef överste Fredrik Hedén är nöjd med hur FVÖ 02 förlöpte i Hagshult:

– Mitt intryck är att övningen har varit mycket givande för deltagarna och det i olika dimensioner. Dels för att det är viktigt att komma ut och öva, det var länge sedan sist. Dessutom är det mera en övning i att öva snarare än att verifiera krigsuppgiften, det är ingen kontrollövning.

– Den andra dimensionen är att det har



Fotograf: Peter Lihner/Forsvarets utbildning



Kompanichef i ny roll

En av de flygofficerare som deltog i Flygvapenövning 02 var major **Klaes Karlsson** (bilden) från F 7 i Såtenäs. Till vardags tjänstgör han som handläggare vid flotttiljens basavdelning, men under FVÖ 02 fick han för första gången agera i rollen som chef för ett insatskompani.

Han trivdes bra med sin uppgift och såg fram emot att få lära sig att arbeta i den nya flygbasorganisationen.

– Hittills är det få förunnat att få öva i den här befattningen, säger Klaes Karlsson.

– I grunden är jag markförsvare och säkerhetsförbandsofficer, men

funktionerna i det nya insatskompaniet är flera till antalet. Det är mina plutonchefer som är specialisterna och egentligen gör jobbet, men jag ska samordna verksamheten. Jag lär mig mycket varje dag och det är en förmån att få vara insatskompanichef.

Klaes Karlsson förberedde sig inför FVÖ 02 tillsammans med sina plutonchefer på F 7 genom att studera de nya taktikansatser som tagits fram. Många av de soldater som han har i sitt kompani blev dock nya bekantska-per, eftersom de kom från Försvarsmaktens Halmstadskolor och F 4 på Frösön.

skett under säkra former. Har man inte övat på länge finns det alltid en risk för att man med lite för hög ambition driver övningen för långt och att man glömmer att tänka på säkerheten. T ex när det gäller trafiksäkerhet, verksamhetssäkerhet eller den typ av övningar som t ex flygbasjägarerna bedriver.

– Erfarenhetsinhämtningen är inte att förglömma. En lärdom är att redan nu starta planeringen inför nästa års övning, men även arbeta långsiktigt inför 2004.

När man såg den flygverksamhet som bedrevs från Hagshult-basen med F 7:s Gripen var det lätt att få intrycket att det bara var F 7 som var där. Men Fredrik Hedén poängterar att andra förband var på plats.

– Det är F 7:s basbataljon som övar här, men F 17 tillhandahåller basen och viss personal.

– F 4 på Frösön är också väl representerade. Försvarsmaktens Halmstadskolor tillhandahåller många förbandsinstruk-

törer. F 16 i Uppsala bidrar starkt på sjukvårdssidan.

På en fråga om vad som är viktigast med FVÖ 02 ur hans synvinkel svarar Fredrik Hedén:

– Att komma igång och öva, att komma ut. Man brukar säga att man åker till en övning men i det här fallet tror jag att det är lika viktigt att säga att man åker ut från sin ordinarie arbetsplats. Att tänka annorlunda, att uppleva strapatser ihop, att få erfarenheter och det på ett säkert sätt. ●

T v: Elisabeth Kustberg var en av frivilligpersonalen som deltog i Flygvapenövning 02.

T h: Värnpliktiga sjukvårdssoldater från F 16 i Uppsala i färd med att resa ett tält i början av övningen. Sjukvårdsplutonen ingår i flygbasbataljonens insatskompani.





Tält för service

Ett tält stort nog att rymma en Gripen är ett nytillskott på materielsidan i Flygbasbataljon 04. En mobil fälthangar som i direkt anslutning har containrar med verkstadsutrymmen för service och reparation av flygplan i fält.

AV PETER LIANDER

Flygbasbataljon 04 ska kunna genomföra tekniskt underhåll och reparationer av flygplan i krigsbasmiljö. Personalen vid bataljonens flygunderhållskompani kommer att kunna arbeta inomhus med detta, skyddade från väder och vind. Under Flygvapenövning 02 i Hagshult provades prototypen till en ny typ av mobil fälthangar som ska ingå i den nya basorganisationens standardutrustning.

Hangartältet är stort nog att rymma en JAS 39 Gripen. I direkt anslutning till tältväggarna finns ingångar till fem containrar med verkstadsutrymmen.

En sjätte container innehåller ett kraftaggregat som används till flygplanets strömförsörjning. I de övriga containrarna finns verkstäder för olika typer av arbeten.

I en finns utrustning för arbeten med raketstolen, en annan är avsedd för hantering av däck och bromsar.

Längs den andra väggen finns en vapenverkstad för tillsyner av automatkanonen och lavetten. De resterande två containrarna innehåller verktyg till servicesatsarna respektive datautrustning för felsökningsarbeten.

I närheten av hangaren finns ytterligare tre containrar. En för skrovreparationer, en till förvaring av oljor och miljöfarliga ämnen samt en med reservdelsförråd.

Standardkonstruktion

Tältets stomme utgörs av en standardkonstruktion tillverkad i Sverige, men där duken har specialbeställts i olivgrönt utfö-



En ny typ av mobil fälthangar provades på Hagshult-basen under Flygvapenövning 02. Containerarna längs långsidorna inrymmer olika typer av verkstäder.

duken bort, men stommen stod kvar, säger Harri Aaltonen.

Tälthangaren som användes under FVÖ 02 är en prototyp. Tanken är att varje flygbasbataljon i framtiden ska ha två tält vardera. En serieanskaffning planeras till nästa år.

Bättre arbetsmiljö

För personalen vid flygunderhållskompanierna innebär den nya fälthangaren en klar förbättring av arbetsmiljön. Markpersonalen har genom tiderna ofta fått slita ont med underhållsarbete ute i det fria, utsatta för regn, kyla och bistert väder. Tältet ger bra skydd mot regn och vind,

återstår att se hur det blir med temperaturen.

Skarpt underhåll

Under FVÖ 02 arbetade flygteknikerna med skarpa flygunderhållsåtgärder i tältet. På det första flygplanet som rullades in gjordes enklare serviceåtgärder. Men därefter hämtades en Gripen från flygfältet, som bogserades till fälthangaren några kilometer därifrån, för ett ordinarie underhållsarbete som sedan pågick under två dygn. Detta var helt planerligt och blev ett exempel på den förmåga som ska finnas inom Flygbasbataljon 04.

i fält

rande och med öppningar på långsidorna för slussarna in till verkstadscontainrarna. I övrigt är det ett vanligt tält, som bland annat används inom byggbranschen.

– Under brobygget över Öresund stod det en rad sådana här tält på bron, säger kapten **Harri Aaltonen** vid Taktik- och utvecklingsenheten för bassystem. TU Bas, i Halmstad.

Som det mesta av materielen i Flygbasbataljon 04 transporteras tältet i en container. Det ställs upp på en asfalt- eller betongyta. Med hjälp av en hjullastare tar det mellan åtta och tio timmar för sex personer att resa tältet.

Tältet förankras kraftigt i marken och någon oro för att det ska lossna när det blåser kraftigt anses vara obefogad.

– Vid en storm över Öresund slets



Tekniker från F 7 i Såtenäs påbörjar ett planerat underhållsarbete på en Gripen i fälthangaren.



Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

De senaste årens omfattande förändringsarbeten, ekonomiska åtstramningar m m har lett till att flygverksamheten inte alltid kunnat ges den prioritet som krävs för att bibehålla hög förmåga hos personal som är delaktiga i flygverksamheten. Därför har Flygtaktiska kommandot och dess flygsäkerhetsavdelning inlett en nysatsning inom flygsäkerhetsarbetet.

Fokuseringen på mänskliga aspekter inom flygsäkerhetsarbetet är tydlig. Flygspecialpsykologen Alf Ingesson-Thoor redogör för grunden i nysatsningen.

AV ALF INGESSON-THOOR

Begreppet CRM har blivit alltmer fokuserat de senaste åren. CRM används för det mesta i betydelsens *crew resource management* och för tankarna till besättningssamarbete i en flygplanscockpit och därmed något som egentligen bara skulle vara intressant för flerbesättningsfarkoster.

Begreppet är vidare än så. "C" i CRM har utvecklats över tiden från att betyda crew, cabin och nu även company. Det som från början handlade om hur en besättning skulle samarbeta har alltså utvecklats till hur ett bolag ska samverka i syftet att nå högsta möjliga flygsäkerhet.

Begreppsförvirring

Inom Försvarsmakten och dess flygande system har det alltid funnits en strävan till att uppnå allt detta, dvs optimal verkan med minsta möjliga förluster. Inom Försvarsmakten har vi dock haft andra begrepp och uttryck för det vi idag samlar runt begreppet CRM.

Människan *grunden i allt* flygsäkerhetsarbete

Tidigt nittiotal genomfördes ett arbete på flygsäkerhetsavdelningen i Högkvarteret där människan i flygsystemet stod i fokus. Benämningen MIFS, människan i flygsystemet, skapades och arbetet utmynnade i att identifiera de områden där den mänskliga faktorn på olika sätt skapade problem.

I dag uttyder vi uttrycket MIFS mera som människor i flygsystemen, vilket indikerar att det är många människor som ska samarbeta i flera system. En interaktion som innefattar besättningar, tekniker, ledning av flygtjänst, flygunderhåll, väder och flygledning, flygstridsledning samt samsandet med civila luftrum och civila regler.

Blivit sämre

Under de senaste åren har problemet med ekonomi medfört kraftiga reduceringar i flygverksamheten. Dessutom har hela det omfattande omstruktureringsarbetet inom Försvarsmakten medfört att arbetsbelastningen för all personal inte bara har varit hög utan också fokuserat på andra saker än flygning. Sakta men säkert har de senaste tio åren inneburit att flygverksamhetens förutsättningar förändrats på ett negativt sätt.

Genom det nya systemet FSD, flygsäkerhetsdatabas, har vår DA-statistik nu kunnat bli mera synlig och därmed mera lättillgänglig för analyser. Där har vi nu kunnat konstatera vad vi länge mera intuitivt upplevt, nämligen att vår förmåga har

försämrats inom alla yrkeskategorier – tekniker, piloter, flygstridsledare, trafikledare m fl. Den nya flygsäkerhetsfunktionen vid FTK har därför satt igång ett stort återtagningsprogram syftande till att flygprocessen åter kommer i fokus och att vår förmåga höjs.

Ett kraftfullt verktyg

I arbetet att bli bättre och att öka fokuseringen på flygtjänsten kan vi identifiera ett antal olika delar. CRM FM Flyg kan då betraktas som ett samlingsnamn på detta. Här finns hela den styrda utbildningen HPL, *Human Performance Limitations*, innefattande flygmedicin, flygpsykologi, flygodontologi samt säkmatutbildningar, centrifug och parasailövningar m m i publikationen MIFS:ö.

Ett planeringsverktyg med namnet ORM, *Operational Risk Management*, håller nu på att tas fram. Här finns många delar från den internationella flygvärlden. ORM används inom Nato:s flygförband i allt mer ökande omfattning. Verket går att använda även till utredningar. På många sätt liknar de tidigare Första flygskaderns (E 1) gamla eskaderordermal-lar.

Ett annat begrepp är "the flying window". Vilken tid tar det att genomföra ett företag eller en övning med den tid som behövs för förberedelser samt efterföljande debriefing. MRM, *Maintainance Risk Management*, tekniska sidans motsvarighet, är även under framtagning

Från individ till organisation och åter till individ

CRM kan ses som ett begrepp som då har vandrat från cockpitarbete till en bolagsfilosofi. Nästa steg är IRM, *Individual Resource Management*. Här ska fokuseringen ske på individen med målsättningen att optimera både människa och system. För detta behöver det ske en bättre samordning mellan de olika aktörer som arbetar med den flyganknutna personalen. Vi har flygläkare, flygsäkerhetsofficer (FSO) flyg, FSO mark, flygfysiologisk instruktör (FFI), flygpsykologer, personalplanerare samt flera resurser i form av olika specialistkompetenser inom "human factor-området".

Alla dessa befattningar återfinns idag på olika platser i organisationen. Genom att finna ett bättre sätt att samordna dessa kompetenser i något som kallas HPT (*Human Performance Team*) så har vi där ett bättre verktyg att använda för utbildningar, stöd och rådgivning på både individ- och organisationsnivåer.

Försvarsmakten har även tagit fram boken "Konsten att segra" som riktar sig till flygande personal och dess förmåga att sköta både kropp och själ. Boken ges ut i sommar.

Under 2002 kommer dessa projekt att gå igång på olika sätt. Samtliga divisionschefer kommer att aktivt delta i framställningen av de olika paketen. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR MAJOR OCH FLYGSPECIAL-PSYKOLOG VID FMC I STOCKHOLM.

ORM – Operational Risk Management

Konsten att hantera

Har du hört talas om Operational Risk Management? Ännu ett nytt fint begrepp, kanske du tänker? Nej, egentligen inte; ORM eller Operationell Riskanalys Metod, är på sätt och vis något som vi i Forsvarsmakten redan sysslar med men inte har en entydig modell för.

AV JAKÖB HÄHR

En princip för bra flygsäkerhet skulle kunna vara att alltid sätta säkerheten först. Det kanske låter som en självklarhet, men vår verklighet är inte så enkel. Om vi alltid agerar enligt "safety first-principen" är risken stor att handlingsfriheten begränsas, något som inte är acceptabelt när målet med verksamheten och utbildningen är att lösa militära operationer.

Osäkerhet och risker är ju som bekant en naturlig del av vår vardag. Vi är relativt bra på att hantera detta – men vi kan bli bättre. Vi måste få möjlighet att träna och utbilda på ett sätt som i möjligaste mån liknar de situationer som vi skulle kunna ställas inför i ett skarpt läge. Naturligtvis ska detta ske under flygsäkra förhållanden – och det är där ORM, Operationell Riskanalys Metod, kommer in i bilden.

Verktyg som identifierar risker

ORM är ett verktyg som kan användas för att identifiera, minimera och avstyra risker

men också för att kunna hantera och i vissa fall acceptera dessa. Instrumentet tvingar oss att ingående söka efter riskmoment och behandla dem vi finner. Slutprodukten blir ett bra underlag som hjälper oss att fatta väl genomtänkta beslut.

Konceptet kan användas i såväl komplexa situationer som i enklare sammanhang. Metoden kan dessutom både användas av den enskilde piloten inför ett flygpass eller av en större grupp i exempelvis flygkommandostaben.

För att göra riskbedömningen utgår man ifrån de fem stegen i ORM:

1. Identifiera faror: Gå igenom uppdraget som ska utföras och identifiera potentiella faror. En fara är en betingelse eller omständighet som skulle kunna leda till personella skador, förluster eller att uppgiften/uppdraget misslyckas. Vid mer komplexa uppdrag kan det vara lämpligt att dela upp uppdraget i olika delar och därefter analysera varje del.

2. Gör riskbedömning: Hur allvarig är faran? Värdera riskerna genom att bedöma konsekvensen i förhållande till sannolikheten att faran inträffar.

3. Minimera risken: Vad kan man göra för att minimera faran?

4. Fatta riskbeslut: Väg riskminimeringen och de eventuellt kvarvarande riskerna mot nyttan av uppdraget. Risken eller riskerna som inte går att eliminera ska nu vara avgränsade och accepterade. I detta steg är det således viktigt att en bedömning görs om huruvida det är en acceptabel risk och på vilken nivå det beslutet skall fattas.

5. Övervaka: Följ upp och kontrollera

effekten av riskminimeringen och eventuella förändringar. Det är viktigt att hela tiden övervaka processen och att se på utfallet i förhållande till riskbedömningen. Vid förändringar eller nya ingångsvärden måste processen ses över från steg 1.

Minskar antalet olyckor

ORM är med andra ord ett verktyg som behandlar risker knutna till all verksamhet och som inkluderar riskbedömning, risk-



risker

beslut och riskkontroll. Metoden kan användas såväl tidskritiskt i planeringsfasen som djupanalytiskt på exempelvis stabsnivå. Principerna är att acceptera risken när nyttan överväger kostnaden, att inte acceptera onödiga risker, att förutse och hantera risker genom planering och att fatta riskbeslut på rätt nivå.

I USA och i andra Nato-länder har man använt sig av ORM i ett antal år med mycket gott resultat, bland annat under Gulfkriget. Man har lyckats minska anta-

let olyckor och tillbud som en direkt följd av införandet av Operational Risk Management.

I maj genomfördes i Uppsala en utbildning i ORM för divisionschefer, flygkompanichefer och stridsledningspersonal organiserad av FTK:s flygsäkerhetssektion. Avsikten är att på sikt sprida kunskaper om detta sätt att hantera risker till andra berörda nivåer i flygprocessen. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖRLOGSKAPTEN OCH TJANSTGÖR VID FLYGSÄKERHETSSEKTIONEN I FTK.

Den som vill veta mer om ORM kan vända sig till FTK, flygsäkerhetssektionen.
E-post: fs@ftk.mil.se

Personal med ledningsbefattningar för flygtjänst har utbildats i Operational Risk Management.

Foto: Ulf Fabiansson





Bättre nödutrustning

Ny flygväst möter internationella krav

Utvecklingen av flygvapnets internationella snabbinsatsförband SWAFRAP har även omfattat flygbesättningarnas personliga utrustning.

Nu införs en nyutvecklad stridsöverlevnadsväst innehållande hjälpmedel för att klara sig i fientlig terräng efter ett fallskärmshopp.

AV PER DAHLBOM

I Flygvapen-Nytt 4/98 finns en artikel om anpassning av den flygande personalens förmåga att bli undsatt i händelse av haveri eller nedskjutning över fientligt område mot de krav som Nato och USA ställer. Anledningen till anpassningen är att Sverige ska kunna ställa en spaningsflygenhet med AJS 37 Viggen till förfogande i ett snabbinsatsförband avsett för internationella insatser.

Inom Nato faller dessa flygräddningsaspekter under begreppet Combat Search And Rescue (CSAR).

Anpassningsarbetet påbörjades under 1999 och omfattade utbildning och övning i Nato:s standardprocedurer för CSAR, radio/GPS, pilotens nödutrustning samt läkemedelssats och första förband.

Ett av delmålen i arbetet var att anskaffa enheter av utrustningen för såväl skarpt bruk som utbildning och övning, förutom läkemedelssatser och första förband som avser all flygande personal inom Försvarsmakten.

Pilotens nödutrustning

Den flygande personalens personliga utrustning har varit föremål för en total översyn. Den största nyheten är införandet av en "combat survival vest", dvs en väst som är försedd med fickor och fylld med utrustning som behövs vid en flyktsituation. Västen bärs påtagen under flygning.

Införandet av västen innebär att den

nuvarande flytvästen utgår och ersätts av en flytvästkrage monterad på den nya västen. Flytvästfunktionen bibehålls dock enligt tidigare standard. Prov och försök har visat att bärande av överlevnadsvästen ger mindre tryck på nacken än dagens flytväst, trycket ligger framför allt på axlarna. Bärandet upplevs som bekvämt, även om totalvikten ökat med cirka fem kilo.

I nödpacken vacuumpackas all mjuk utrustning inklusive livflotten. Allting, utom flotten, ligger förpackat i en ryggsäck. Att notera här är att trampplattorna som fanns i den tidigare nödpacken är borttagna.

Läkemedelssats

Den läkemedelssats som hittills använts motsvarar inte längre de nya kraven och ska kompletteras. Förändringarna innebär framför allt att den blir helt vattentät och att morfinsprutan ersätts av en autoinjektor.

Eventuellt utökas antalet medicin-tabletter så att fler åkommor kan behandlas. Pillren förpackas ett och ett eller i återförslutningsbar påse.

Första förband utökas med plåster och vacuumpackas troligen för att bli helt vattentätt.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT VID FÖRSVARSMAKTENS UNDERRÄTTELSE- OCH SÄKERHETSCENTRUM I UPPSALA.

Utrustning i flygstället:

Sockor
Kniv, försedd med diamantbryn på slidan
Flyktkompass
Ficklampa
Läkemedelssats/första förband
Förstärkningshandskar, vattentäta och varma

Utrustning i Combat

Survival Vest
Nödradio
GPS-mottagare
Pistol Glock m/88
Signalspegel
Signalskott
Blixtlampa
Reservlampa
Vattenpåse

Vattenreningstabletter
Kamouflagefärg, kombinerad med myggmedel
Dricksvatten (cirka en liter)
Mat (energybar)
Multiverktyg
Kompass
Bivianorak, tillika sovsäcksöverdrag och regnkappa
Hjälmunderlag ("rånarliuva")

Reservbatterier
Eldstål
Flyktkartor
Utrustning i nödpacken:
Livflotte
Ryggsäck
Reservbatterier
Vattenpåse
Sovsäck
Regnbyxor

Nödkök, eldas med fast bränsle, vikbart kokkärl med-följer
Bärpåse och tillika mygghuva
Nödredskapssats
(tändstickor, nål, tråd etc)
Vatten
Mat (energybar)
Signalskott
Skavsårsutrustning

Utvecklingen av luftstridsdoktrinen

Alla kan bli delaktiga

Försvarets doktrinarbete lever. Flygvapnets doktrinprocess har breddats för att alla goda idéer och tankar ska kunna tas omhand. Doktrin kan stavas delaktighet.

AV JAN REUTERDAHL

En militär doktrin är enkelt uttryckt en samling principer eller handlingsregler för hur verksamheten ska genomföras i fred och krig. Doktriner utgår från erfarenheter, teoribildning och teknisk förmåga. Svenska doktriner har funnits länge, om än i rudimentär och förenklaad form. Ibland har de kallats något annat.

Den nya säkerhetspolitiska miljön och det ökade internationella samarbetet har fått oss att inse betydelsen av att systematisera, dokumentera och vidarebefordra vår samlade kunskap och erfarenhet i doktriners form. Behovet av vägledning i verksamheten är stort, liksom behovet av ny kunskap och förståelse för det nya. Det behövs också verktyg för att analysera och hantera nya hot och situationer. Bra doktriner uppfyller dessa behov.

Försvarets doktrinarbete bedrivs parallellt på alla ledningsnivåer. Redan i år ska den militärstrategiska doktrinen vara klar. Nästa år ska den operativa doktrinen vara i mål och 2004 fastställs de taktiska doktrinerna.

Generalinspektören för flygvapnet ansvarar för flygkrigsdoktrinen – arbetsnamn är Svensk luftstridsdoktrin (SLD). Textunderlag utarbetas i huvudsak vid Flygtaktiska kommando (FTK) i Uppsala. Bidrag kommer även från Krigsveten-

skapliga institutionen vid Försvarets högskolan (FHS) i Stockholm.

Så många som möjligt bör ges tillfälle att lämna synpunkter och underlag till doktrinen. Årets doktrinseminarium vid FHS var menat att vara ett forum just för detta, ett sätt att skapa delaktighet och bredd i processen.

Doktrinseminariet avhandlade den teoretiska grunden för luftstridskrafternas utnyttjande, ett slags allmängiltig "meny" för vad luftstridskrafter kan åstadkomma. Här beskrivs bland annat tredje dimensionen, militärteoretiska principer, luftstridskrafternas egenskaper och grundläggande förmågor samt, folkrätt m m samt planering och genomförande av luftoperationer. Specifikt svenska förhållanden återges för sig.

Beskrivningen är, där det går, samstämmig med internationella uppfattningar så alla "hjul" har inte behövt uppfyllas på nytt. Viss text har framkommit genom jämförande studier mellan de norska, brittiska, australiensiska, kanadensiska och amerikanska luftkrigsdoktrinerna. Syftet har varit att finna allmänt vedertagna "sanningar" om luftkrigsföring.



Luftmakt?

Uppslutningen kring FHS-seminariet var stor, intresset ännu större. Närmare 130 personer deltog i två dagars intensivt debatterande och utbyte av åsikter. "Alla" med någon koppling till luftoperativ verksamhet var där – general som löjtnant, ung som gammal.

Seminariets första sk workshop utgjordes av en fyra timmars granskning av FHS förslag till kapitlen om "luftmakt", den "tredje dimensionen" och "luftmaktens" egenskaper.



Så föddes Air Power

Begreppet Air Power lär ha myntats 1908 av **H.G. Welles** i boken *The War in the Air*. Det blev snabbt populärt i den anglosaxiska världens militära kretsar för att beteckna förmågan att utnyttja luften. Enligt en tidig nordamerikansk definition är Air Power "... the ability to do something in or through the air. It consists of transporting all sorts of things by aircraft from one place to another" (General **W. Mitchell**, USAF, 1925). Idag är denna antik och otillräcklig eftersom vi har annan teknik och även nyttjar även rymden. Detta väger bland annat European Air Chiefs Conference (EURAC) in i sin definition: "Air Power is the ability to project and employ military force in air or space by or from an air platform or missile operating above the surface of the earth".

Innebörden i Air Power-begreppet varierar alltså m a o över tiden, mellan länder och aktörer. I regel avses dock förmågan att använda elementen ovanför jordytan för att nå militära och politiska mål.

Nytt förslag: "Luftmakt"

Försvarshögskolan föreslog under seminariet att "luftmakt" införs som "paraplybegrepp" för vårt kompetens- och verksamhetsområde. I förslaget togs hänsyn till både internationella definitioner och svenska behov: "Luftmakt är förmågan att militärt bruka system och plattformar som verkar från och/eller i den tredje dimensionen. Detta innefattar bemannade och obemannade rymd- och luftfarkoster, satelliter samt luftvärn".

Tilläggas kan att ordet luftmakt används i Norge, som ett erkänt begrepp.

punkter och marginalanteckningar. Doktrinarbetet kan genom seminariet sägas ha tagit ett stort litet steg framåt. Många goda synpunkter har inkommit. Ung som gammal har visat sig lika kunnig och intresserad av doktrinfrågor. I hela flygvapnet finns nu kontaktpersoner som kan föra doktrindiskussionerna vidare. Grunden till ett nätverk är lagd, en absolut nödvändighet för att doktrinprocessen ska förbli vital.

Informellt nätverk

Engagemanget under seminariet dagarna bar vittnesbörd om doktrinens betydelse. Ett för flygvapnet informellt doktrin nätverk kan bli nyckeln till en bra doktrinprocess. Här kan alla förutsättningslöst diskutera doktrinfrågor, få ny information och kunskap, och hjälp att avveckla gammalt kunskapskrot.

Genom doktrin nätverk kan "linjen" förmedla idéer och få dem prövade utan att de blir "sanningar". All förbandspersonal får ett forum för att testa tankar om flyg- och luftkrigföring och allt som därtill hör.

Det är bara en hake. Det finns inget nätverk, inga metoder för att hålla nätverket igång, inget doktrincentrum och sist, men främst, ingen som jobbar heltid med doktrinfrågor. Vem tar bollen?

I doktrinsammanhang är det i sanning vägen som är målet. FHS Luftoperativa avdelning tar därför på sig att arrangera nästa doktrinseminarium, preliminärt i början av 2003. Vad gör Du? ●

Vad är "luftmakt"?

Ingen hade hört talas om begreppet. Ett nytt ord i stället för "Air Power" hade sett dagens ljus, men för många var det rena mörkret. Diskussionen böljade fram och tillbaka. Vissa föredrog att använda Air Power, andra luftstridskrafter. Förslaget fick ett mycket blandat mottagande. Debatten lär gå vidare.

I den andra workshopen fick FHS-korpset vad de förtjänade. Dag ett hade de lämnat ut ett tjugotal sidor text för granskning. Dag två fick de en stenhård retur med över 100 sidor kommentarer, syn-

ARTIKELFÖRFATTAREN TJÄNSTGÖR VID FÖRSVARSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM.



Fänrik Erika Fröberg och kapten Glenn Pettersson på pass i F 10:s bergrumsanläggning.

Kobran ständigt på med sikte på nätverksbaserat



Från en berganläggning nära Hässleholm bevakas stora delar av det svenska luftrummet. En ledningscentral kallad Kobran som kan stridsleda flygdivisionerna över en stor del av Sverige.

Här bedrivs också ett framtidsinriktat arbete med målet att göra Kobran till en del av det framtida nätverksbaserade försvaret, NBF.

AV PETER LIANDER

Kobran är kodnamnet för en luftförsvarscentral (LFC) som tillhör F 10 i Ängelholm. Den inryms i en omfattande bergrumsanläggning i trakten av Hässleholm, hemlighetsfullt väl dold i terrängen och inget man hittar till utan en mycket detaljerad vägbeskrivning.

Anläggningen härstammar från 1960-talet men har på senare år byggts ut till en toppmodern stridsledningsanläggning med det nya StriC-systemet. Driften av det klassiska Stril 60-systemet upphörde i vintras.

En besökare i berget möter en fräsch

miljö, i den nybyggda delen avtar snabbt känslan av att vara i just en bergrumsanläggning. Det är som att befinna sig i en vanlig kontorsbyggnad. Fast det finns förstås inga fönster ...

Berget är den dagliga arbetsplatsen för cirka 170 personer, fördelade på olika enheter. Störst är Strilenheten och dess chef major **Stefan Svensson** anger de viktigaste huvuduppgifterna: Incidentberedskap, stödja flygdivisionerna med stridsledning, producera 172:a Strilbataljonen, vakt- och bevakningstjänst samt rekrytering och utbildning.

bettet försvar

Den operativa ledningscentralen, StriC, är verksamhetens hjärta och där arbetar personal dygnet runt med luftbevakning. Stridsledning sker normalt på ordinarie flygövningstid, därutöver när Kobran har fått ansvaret för ledningen av incidentberedskapen på sin lott.

Från berget kan StriC-personalen på sina datorbildskärmar följa all militär och civil flygverksamhet över hela landet, liksom över delar av Sveriges närområde. Flygstridsledningen är samordnad inom hela landet i något som benämns IFC-Sverige (Interim FlygCentral) och leds från Kobran.

– Det innebär att våra dagliga flygövningar i Norrland kan ledas av en flygstridsledare i Skåne och givetvis tvärtom, säger Stefan Svensson.

Fjärrstyrning

En annan betydelsefull enhet i berget är Markteleenheten, MTE, vilken kan sägas vara ett regionalt teknikkontor för radarstationer, strilcentraler mm som ansvarar för att dessa system fungerar, men som även har förvaltningsansvar. MTE kan enklast jämföras med de så kallade teknikkontoren som finns för exempelvis Gripen eller Viggen.

Försvarsmaktens radar-, elförsörjnings- och kommunikationsmateriel har successivt blivit allt mera tekniskt avancerad, vilket gjort det möjligt att kunna fjärrstyra mycket av driften. Det sker från så kallade Teledriftcentraler, TDC, varav en finns i F 10:s ledningscentral.

– TDC är för oss vad StriC är för taktikerna, säger MTE-chefen överstelöjtnant **Kenneth Marbäcken**. Från TDC styr vi hela driften inom det södra militärdistriktet, som är vårt geografiska ansvarsområde.

Visionärt koncept

Parallellt med den sekundoperativa verksamheten i StriC och TDC är framtidsfrågor något som präglar arbetet i berget. Försvarsmaktens omstrukturering har självfallet inte heller där undgått att sätta spår i verksamheten.

Att F 10 i Ängelholm ska stängas får ingen större inverkan för personalen, de flyttas formellt över till F 17 i Ronneby men jobbet i berganläggningen fortsätter som vanligt.

Utvecklingen av Försvarsmaktens nya helhetskoncept nätverksbaserat försvar, NBF, berör dock i hög grad denna ledningscentral.

Inför framtidens förändrade verklighet med konsekvenser och möjligheter beslöt man för två år sedan att aktivt försöka delta i utvecklingen i stället för att passivt avvakta och följa förändringarna från åskådars plats. Under en personalkonferens beslöts att försöka kartlägga vilka framtida verksamheter som Kobran skulle kunna bli delaktig i.

– Vi fastnade för ett antal idéer inom olika områden som bearbetades vidare. Idéerna kollades också mot Försvarsmaktens uppgifter och Målbild 2010, säger Stefan Svensson.

Efterhand utvecklades ett koncept kallat MMXI. Rena grekiskan kan tyckas, men det är romerska och ska utläsas som 2011.

Stefan Svensson:

– Det talas så mycket om Målbild 2010 och eftersom konceptarbetet ska vara visionärt lade vi till ett år, då passade MMXI bra.

Mottot "ledningscentral för framtiden" är ledstjärnan i detta arbete. Målet är att framöver ha internationell förmåga, att ständigt kunna leverera en aktuell omvärldsbild inom totalförsvaret samt att kunna leda verksamhet inom Försvarsmaktens ledningssystem och därmed bli en viktig del inom NBF.



Kenneth Marbäcken och Stefan Svensson arbetar engagerat med framtidsprojektet MMXI.



En beredskapsstyrka ska bildas för att kunna rycka ut

Sannerligen ingen dålig målsättning. Men de två enhetscheferna är övertygade om att inriktningen är nödvändig, liksom att tänka i nya banor för att kunna utvecklas och efterhand kunna svara upp mot ständigt förändrade krav.

Infrastrukturellt anser man sig ha goda förutsättningar genom placeringen i den skyddande bergsmiljön, väl lämpad för planerings- och beredskapsarbete också i en krissituation. Anläggningen har olika former av skyddsnivåer som förhindrar angrepp och sabotage utifrån. Egenskaper som anses göra anläggningen till värdefull tillgång för hela totalförsvaret.

Många delmål

Konceptet MMXI tar fasta på en rad delmål, både personella och tekniska. För varje år fram till 2011 finns ett eller flera mål angivna. Konkreta i närtid, lite mer diffusa längre fram.

– Målet för 2001 var att mer frekvent ta emot och behandla radarinformation från det flygburna radarspanningssystemet FSR 890. Det kan vi nu, så det målet är avklarat, säger Stefan Svensson

Genom att den gamla Stril 60-utrustningen nu monteras ner friställs stora utrymmen i berget, som kan hysa nya

verksamheter. Redan i år flyttar Led Tek Götaland från Kristianstad in i berget, en enhet bestående av 40 personer. Därmed betas en punkt till av på listan.

Under året ska också en särskild insatsstyrka med bevakningspersonal bildas. Dess uppgift är att upprätthålla beredskap för att kunna rycka ut och kontrollera samt skydda förråd med stöldbärlig materiel inom delar av militärdistriktet.

Ny organisation

Som för så mycket annat inom Försvarsmakten väntar omorganisationer även inom MTE-sektorn, vilket speglas i MMXI-konceptet för år 2003.

– Vi förbereder oss inför att bli en landsomfattande organisation med en chef, men kanske inte eget förband, säger Kenneth Marbäcken. Dessutom tror jag att ansvaret även kommer att omfatta ledningssystemen inom marinen och armén.

För 2003 finns också en idé om att kunna publicera en luftlägesbild på Internet. Om den realiseras återstår att se.

Stefan Svensson:

– Vi har redan sett ett exempel från en dansk övning och det är tekniskt möjligt.

För 2004 räknar man med att med att ha fått in någon myndighet till i berget.

Dessutom förväntas ett engagemang kopplat till Swafrap JAS 39, det internationella snabbinsatsförbandet med Gripen, som ska vara organiserat samma år.

För 2005 är målet att kunna leverera en omvärldsbild till hela totalförsvaret. På ytterligare några års sikt märks mål som övervakning av obemannade flygplan (UAV), kunna presentera såväl mark- och sjölägen, stridsledning utomlands m m.

Fortlöpande utbildning

Stefan Svensson och Kenneth Marbäcken framhåller, att det krävs ett omfattande utvecklingsarbete på flera fronter för att målen ska kunna uppfyllas. Framför allt måste personalen fortlöpande utbildas inom områden som språk, taktik och teknik. Dessutom krävs en ständig kompetensöverföring mellan både enskilda personer och exempelvis skolor, andra förband och myndigheter.

Idérikedomen och engagemanget går det inte att ta miste på. Samtidigt är de väl medvetna om att ett okänt antal motgångar lurar runt hörnet, att de sticker ut hakan en del och säkerligen kommer att upptäcka många ömma tår i försöken att sja om framtiden. ●



id larm från olika försvarsanläggningar.



Fänrik Erol Nilsson är flygstridsledare i stridsledningscentralen Kobran i trakten av Hässleholm.

Nysatsning på idrott och friskvård

Alla kan – på sina villkor

Försvarmaktens idrotts- och friskvårdsenhet (FM I F) på Karlberg i Solna är en ny organisation och ett positivt tecken på att hälsan hos Försvarmaktens personal tas på allvar.

AV LENA ALFVÉN

Försvarmaktens idrotts- och friskvårdsenhet bildades i höstas och representeras av alla vapenslag. Enheten vill genom aktiv påverkan direkt på förbanden bidra till en attitydförändring som skapar engagemang för individuell fysisk träning minst tre gånger i veckan.

En ny föreslagen idrotts- och friskvårdspolicy omfattar all personal inom Försvarmakten. En översyn av FM Baskrav sker i syfte att förenkla proven och erbjuda en större flexibilitet för individen.

Friskvården ska få ett bredare och kraftfullare genomslag. Elitsatningen, tidigare ÖB Utmaning, byter namn till FM Elit för att bli smalare och vassare.

FM I F består av idrotts- och friskvårdsinspektören överste **Rutger Simonsson** och elva civila och militära medarbetare. Flygvapnet finns represe-

nt genom artikelförfattaren, idrottsläraren kapten **Lena Alfven**.

Jag kommer att arbeta mycket med tävlingsfrågor, men det viktigaste är att vara kontaktyta i flygvapnet samt påverka organisationen FM I F utifrån våra specifika behov och intressen, självklart med stöd från förbandens personal.

Ha kul

Idealscenariot är ett stort flygvapenengagemang där vi märks i alla idrotts- och friskvårdssammanhang.

Oavsett arbetsplats, intresse och förmåga är det viktigt att kroppen får utlopp för den rörelseglädje den fötts med. En lagom dos aktivitet bidrar till skarpare sinnen och energi att utveckla oss på alla plan även när arbetsdagen är över. Fysisk rörelse kan även ses som en form av för-

säkring inför ålderdomen byggt på tesen "den tid du inte avsätter till fysisk aktivitet nu, får du avsätta till sjukvård senare".

Under min tid som idrottslärare på F 20 i Uppsala arbetade vi efter principen att alla kan – på sina villkor. Det viktiga är att röra på sig och ha kul. Något som fick stor genomslagskraft.

Min efterträdare **Royne Ellingsson** har bland annat engagerat samtliga anställda, civila som militära, i FM Basprov. Ett sätt att mötas och utvecklas, både som individ och grupp.

All idrott inom Försvarmakten, bredd som elit, ska vila på två stadiga ben. Ett i uthållighet och ett i styrka.

Vilken typ av rörelse som representerar de två benen måste vara kopplat till individens egna intresse och möjligheter men bygga på principen att ur inspiration växer motivation, transpiration och prestation. ●

Internet:
www.fmif.mil.se
E-post:
lena.alfven@mhs-k.mil.se



Lena seglar och cyklar

Lena Alfven började i flygvapnet 1986. Hon inledde sin karriär som luftbevakningsofficer. Förbandstjänsten började 1988 vid F 21 i Luleå, men hon flyttade snart till Halmstad för att bli lärare vid Officershögskolan. Även F 20 i Uppsala har hunnits med före FM IF i Solna.

Eftersom hon alltid varit aktiv inom idrotten blev utbildning till idrottslärare en naturlig utveckling. På fritiden har hon

tävlat i cykel på landsväg, men var också med och introducerade mountain bike. På fritiden stöttar hon cykellandslaget, senast som massör under proffstävlingen Postgirot Open.

Vattenskidor och segling är favoritsporterna. Tillsammans med sambon äger hon en 40 fots havskappsegelare som de seglar i tävlings-sammanhang med besättning på nio personer.



Nordis

Försvarets allt fler internationella aktiviteter börjar även inbegripa Helikopterflottiljens verksamhet i norr. I samband med årets fjällflygutbildning i Abisko inbjöds Norge och Finland att delta och var därför på plats med totalt fem besättningar och lika många helikoptrar.

Som lokal värd stod Första helikopterskvadronen i Boden. Dess chef överstelöjtnant Kjell Sirkka berättar att tanken på att bjuda in besättningar från de två länderna föddes under förra året.

– Vi besökte Finland för att studera deras helikopterverksamhet och vi kände



Överstelöjtnant Kjell Sirkka är chef för Första helikopterskvadronen i Boden.

Helikopterflygning i fjällvärlden sker i en speciell flygmiljö som kräver särskilda kunskaper hos besättningarna. Sverige har mångårig erfarenhet av utbildning inom detta område.

För första gången har finsk och norsk helikopterpersonal följt en fjällflygkurs.

AV PETER LIANDER

Till vänster:

En finsk Mi-8 Hip på väg inför landning på den tillfälliga helikopterbasen i Abisko.

Till höger:

Samnordisk planering inför nästa flygpas. Den norske flygteknikern och navigatören Karl-Viktor Bottolfsen, sittande, tillsammans med Janne Tolvanen från Finland och den svenske flygläraren Steffen Hansen.

kt möte i Abisko

att erfarenhetsutbytet borde utökas. I samband med den stora räddningsövningen Barents Rescue förra året blev idéerna mera konkreta, säger Kjell Sirkka.

En grundläggande idé var också att besöket skulle ske på besättningsnivå, av de som ska göra jobbet vid t ex en samordnad räddningsinsats.

Bruket av militärhelikoptrar i det tre länderna uppvisar både likheter och skillnader.

– Helikopterverksamheterna i de olika länderna kan sägas ligga på tre nivåer, säger flygchefen överstelöjtnant **Ulf Bohman**.

– Norge har stor erfarenhet av helikopterflygning i fjällterräng. Sverige är god tvåa medan man inom det finska försvaret befinner sig i början av ett nytt utvecklingsskede för hela helikopterverksamheten.

Visade svensk utbildning

Varje år tränas delar av Helikopterflottiljens personal att flyga i fjällmiljö genom att de utbildas under speciellt anpassade kurser. Detta sker inte på motsvarande sätt i andra nordiska länder. Helikopterskvadronens ledning såg därför ett bra tillfälle att bjuda in Finland och

Norge att för att kunna visa upp det svenska utbildningskonceptet.

Fjällflygutbildningen arrangeras traditionellt under några aprilveckor och vid dessa tillfällen etableras en tillfällig helikopterbas i närheten av Abiskos järnvägsstation.

– Eftersom vi ändå skulle vara i Abisko krävdes inga större extra arrangemang för att kunna ta emot de utländska gästerna, säger Kjell Sirkka. De kunde enkelt samordnas med vår ordinarie verksamhet.

Under de fyra dagar gästerna var på plats var helikopterbasen i det närmaste fullbelagd. Norge kom med två Bell



412SP, Finland med de militära Mi-8 Hip och Hughes 500 samt en Bell 412 från den civila myndigheten Gränsbevakningen.

Från svensk sida användes HKP 6 Jet Ranger, HKP 9, HKP 11 samt flygräddningshelikoptern HKP 10 Super Puma. Totalt tolv maskiner.

Blandade besättningar

Flygarbakgrunden hos gästerna varierade från mycket rutinerade med bland annat utlandstjänstgöring i Balkan-området till relativt oerfarna piloter.

De finska deltagarna kom från olika delar av landet. I Finland är det Gränsbevakningen som ansvarar för flygräddningen, med helikoptrar baserade på ett flertal platser. Bland annat på den civil/militära flygplatsen i Rovaniemi i norra delen av landet. En besättning

därifrån var på plats i Abisko.

Den finske fänriken **Janne Tolvanen** flyger till vardags den lätta helikoptertypen Hughes 500 och tillhör det enda militära finska helikopterförbandet, som är baserat i Utti i södra Finland. Med blott två års helikopterflygande i bagaget blev flygning i den svenska fjällvärlden en helt ny upplevelse.

Janne Tolvanen fick tillfälle att flyga med i en HKP 9 med major **Steffen Hansen**, en erfaren flyglärare från Helikopterflottiljen i Linköping. Under det 90 minuter långa flygpasset förevisades bland annat landningar på klipphyllor, fjälltoppar och flygning i dalgångar.

Vädersituationen var relativt bra men av skiftande karaktär. Stundtals sken solen och sikten var bra, medan det på sina håll kunde vara så pass dåligt väder att fjälltoppar doldes av moln. Vissa dalgångar

En HKP 9 med svensk-finsk besättning lyfter från en fjälltopp sydväst om Abisko.



bjöd på så visuellt referensfattig miljö med så mycket snö att det var omöjligt att landa.

– Intressant, sade Janne Tolvanen på fåordig engelska efter landningen.

Att flyga över vinterterräng var välbekant för honom, men fjällmiljön kändes ovan. Med viss förvåning konstaterade han också att det i Sverige tillämpas en helt annan metodik än i Finland när det gäller landning på bergstoppar.

Fjällvana norrmän

De norska deltagarna tillhör förbandet 339 skvadronen med basering i Bardufoss, cirka 30 minuters flygväg på nordlig kurs från Abisko. Faktum är att de hade närmare till Abisko än värdförbandet från Boden.

Flygning i fjällmiljö var inget nytt för de norska besättningarna, det är närmast att betrakta som deras hemmamiljö. Men de sade sig ändå ha fått nya erfarenheter under besöket.

– Vi flyger ofta bland fjäll, men när vi landar utanför basområdet för att hämta eller lämna soldater sker det alltid på slät mark i dalarna, aldrig uppe på toppar och hyllor. Så det är nytt för oss, säger löjtnant **Karl-Viktor Bottolfsen**.

Under samtal med både svenska och utländska officerare framkom att det finns en positiv attityd till fortsatta kontakter mellan förbanden. Får kanske finnar och svenskar chansen att rita upp navigeringar på norska kartor nästa år? ●

Den norske fänriken Olav Kleiv fyller i loggboken till sin Bell 412 efter ankomsten till Abisko.

De norska besättningarna kom från 339 skvadronen som är baserad i Bardufoss, beläget i nordligaste delen av landet.



För 50 år sedan ...

J 29 Tunnan gör entré

J 29 Flygande Tunnan är en klassiker i den svenska flyghistorien. I det kalla krigets 1950-tal utgjorde den stommen i det svenska luftförsvaret. 1952 var året då de första flottiljerna började flyga Tunnan på allvar – för 50 år sedan.

AV PETER LIANDER

BILDER: FLYGVAPENNYTT'S ARKIV & SAAB

Få flygplanstyper har väl blivit så välkända bland Sveriges befolkning som J 29 Tunnan. En konstruktion som på allvar etablerade Saab som tillverkare och som gav flygvapnet ett för tiden modernt jaktflygplan som användes fram till mitten av 1960-talet.

I år är det 50 år sedan J 29 började levereras till flygvapnet i stor skala. De första dussinnet hade lämnat Saabs fabrik i Linköping året innan, sedan provflygningarna inleddes den 1 september 1948.

Flygplan 29 konstruerades under ledning av flygingenjören **Lars Brisning** och var Saabs andra jetdrivna flygplanstyp. En

nyhet var den pilformad vingen, där konstruktörerna bland annat tog hjälp av tidigare gjorda tyska forskningsrön.

Motorn var en brittisk, men svensktillverkad de Havilland Ghost. Dess relativt stora diameter blev starkt dimensionerande för flygkroppens utformning, eller som Lars Brisning senare uttryckte det:

– Den kom att bli något trind.

Det spöformiga utseendet påminde om en tunna och i folkmun blev flygplanets namn givet – Flygande tunnan.

De första flygvapenpiloterna började sin inflygning 1951. Kungliga Bråvalla flygflottilj, F 13, i Norrköping blev först



att tilldelades J 29. Personalen vid de tre divisionerna var klara med sin omskolning från J 28A Vampire under våren 1952.

Att det blev just F 13 kan så här i efterhand synas självklart. F 13 var den flottilj som hade mest erfarenhet av – som man sade då – reaflyg. Den brittiska Vampire togs i tjänst redan 1946, mindre än ett år efter det att andra världskriget avslutades. Sverige blev därmed bland de första länderna som började använda jetflygplan.

Kalla kriget

1952 pågick det kalla kriget, på sommaren sköts en svensk DC-3 och en Tp 47 Catalina ner över Östersjön. Händelser som väl tydligt visade på ett ökat behov av luft- och rumsövervakning och arbetet med uppbyggnaden av den svenska incidentberedskapen intensifierades.

Det svenska jaktflyget bestod vid denna tid av 33 divisioner fördelade på elva flygflottiljer. Den vanligast förekommande flygplanstypen var B-versionen av J 28 Vampire, som började levereras tre år tidigare.

Det fanns dock fortfarande kvar från andra världskriget välkända propellerflygplan som J 26 Mustang och J 30 Mosquito, den sistnämnda utrustad med radar för att kunna upptäcka mål även i mörker och dåligt väder – i dag är en självklarhet. Den något udda konstruktionen Saab J 21 fanns också kvar vid en jaktflottilj.

Samtidigt hade stormakterna Sovjetunionen och USA nya jaktflygplan av



jaktflottiljen F 12 i Kalmar beväpnades med tre divisioner J 29 Tunnan 1952.



typerna MiG-15 respektive F-86 Sabre. I likhet med J 29 pilvingade jetflygplan, men som redan hade använts i luftstrider under Koreakriget.

Under 1950-talet utgjordes Tunnans beväpning av fyra kanoner med 20 mm kaliber, samt jaktraketer. Under en kort period användes den också i attackversion, då beväpnad också med 13.5 cm raketer.

J 29 saknade jaktradar, men samtidigt utvecklades radarjaktledningen från mar- ken och samarbetet mellan piloter och radarjaktledarna var en betydande fram- gångsfaktor.

Nästan alla flottiljer

Upprustningen av flygvapnets jaktflyg prioriterades högt och tillverkningstakten av J 29 var hög, enbart under 1952 levererades 123 exemplar. Flygvapnets krav på snabb leveranstakt var så starka att Saab för att öka sin produktionskapacitet flyt- tade delar av sin övriga tillverkning till Nederländerna.

Vid slutet av 1952 fanns Tunnan också vid F 9 på Säve, liksom vid F 12 i Kalmar och F 16 i Uppsala. Antalet J 29-flottiljer ökade snabbt, totalt blev det 13 förband samt kadettskolan F 20 i Uppsala. De enda flygflottiljer som aldrig flög Tunnan var F 17 i Ronneby och F 18 i Tullinge.

Tillverkningen avslutades under våren 1956, då det sista av 661 beställda flygplan levererades. Det var av en kamerautrustad spaningsversion benämnd S 29C vilken ersatte en annan klassiker, nämligen S 31

Spitfire. Därmed var nästan hela flygvap- nets stridsflygflotta jetdriven.

J 29 ingick i jaktflyget fram till 1967, ett mindre antal användes som målflyg- plan fram till 1976.

I dag återstår ett tiotal museiexemplar. Endast ett är luftvärdigt, det finns än så länge vid F 10 i Ängelholm.

F 13 i Norrköping blev den första J 29-flottil- jen och hade tre divisioner omskolade på våren 1952 (bilden överst till vänster).

Bilden ovan visar hur tre J 29A från F 9 i Säve bogseras ut från en berghangar. Under 1950-talet utvecklades både bas- och strids- ledningsfunktionerna inom jaktflyget.

Nedan ses markpersonal klargöra en J 29B från F 3 på Malmen. Bland annat sker påfyll- ning av syrgas.





Med Gripen

En operativ Gripen-division har för första gången samövat utomlands. Det skedde när andra divisionen – Johan Blå – från F 10 i Ängelholm besökte en tysk MiG-29-division. Samövningen är ett led i upprättandet av ett internationellt snabbinsatsförband med Gripen, Swafrap JAS 39.

AV PER ALRIKSSON

FOTO: ANDRA FLYGUNDERHÅLLSKOMPANIET F 10

För första gången har en operativ Gripen-division samövat utomlands. Det skedde i slutet av mars när andra divisionen ur F 10 i Ängelholm med sex JAS 39 under en vecka samövade med Luftwaffes MiG-29-division.

Med på resan fanns ett 50-tal officerare, och förutom divisionens och flygunderhållskompaniets personal deltog även



Foto: Stefan Petersen

representanter från stridslednings-, under-
rättelse- och väderfunktionerna.

Den tyska divisionen, som har blivit
lite av en europeisk Red Flag-division, går
under namnet 731 Squadron och tillhör
flottiljen JG 73 "Steinhoff". Den är base-
rad på Fliegerhorst Laage, belägen cirka
30 km söder om Rostock.

Tills nyligen fanns där två divisioner,

med MiG-29 respektive F-4 Phantom.
Den sistnämnda divisionen upplöstes i
vintras och i april började flygplatsens
bana byggas om. Detta för att förbereda
flottiljen inför ombeväpningen till
Eurofighter, som beräknas komma våren
2003.

Syftet med divisionsutbytet ska ses
som ett första steg i förberedelserna inför

bildandet av Swafrap JAS 39, som ska
vara redo att användas i luftförsvarsrollen
för internationella insatser med början
2004.

Utbytet ligger också till grund för kom-
mande mer omfattande och avancerade
övningar. Ett exempel är en övning i
Norge senare i år, där F 10 ska delta med
sin första division.





Majorerna Markus Treinies och Per Alriksson var projektansvariga för divisionsutbytet.

Foto: Stefan Reutersen



Den svenska markpersonalen klar gjorde Gripen i basens ordinarie hangarområde. På plats fanns också ett antal svenska fordon.

Övningarna

Övningens målsättning, som fastställdes i dialog med FTK, innebar att flygövningarna som genomfördes var av systemkaraktär, dvs BVR-strid (Beyond Visual Range) övades.

Totalt genomfördes 43 flygplanspass, inklusive mörkerflygning, med gott övningsutbyte.

Tre övningsprofiler med stegrande svårighetsgrad hade tagits fram. Den första övningen (en mot en), kombinerade systemträning med inflygning i den nya miljön.

Övning två (två mot två) innebar att vi nyttjade flygplanslänken för att indirekt bekämpa en "fientlig" jakt som skyddade ett attackförband.

Profil tre (tre mot fyra) spelade upp ett scenario i vilket tre JAS 39 skulle bekämpa ett attackförband som eskorterades av två jaktflyplan.

Erfarenheterna från övningarna var att Gripens system som medger flermålsföljning och flygplanslänk firade stora triumfer.

Det märktes tydligt att tyskarna var vana att agera i rollen som fientliga mål. De har stor erfarenhet av att uppträda mot

flygplanstyper som, i likhet med Gripen, är beväpnade med den radarstyrda jaktroboten AMRAAM. De utnyttjade verkligen hela envelopeen både i fart och höjd för att störa såväl radar som simulerade robotar.

Vi märkte tidigt att tyskarna var lite skeptiska när vi beskrev Gripen-systemets förmåga. De tyckte nog först att vi hade lite för bra koll och hävdade bekämpningar på lite konstiga avstånd. Men när de väl fick systemet presenterat och själva kunde se finessen med hur vi taktiskt nyttjar länken, blev de uppriktigt imponerade.

I Sverige används vid systemövningar fasta jakt- och målhöjder. Inom Nato används normalt höjdblock istället. Inom höjdblocket kan jakt- och målflygplan manövrera fritt i höjddet.

Höjdblocken i sig är åtskilda så att erforderlig separation mellan mål- och jaktflygplan uppnås. Erfarenheten från att nyttja detta system är enbart positiva. Det är önskvärt, med tanke på framtiden, att vi i Sverige börjar öva på detta sätt.

Meteorologi på annat sätt

När svenska flygförband är baserade

utomlands måste en svensk meteorolog finnas på plats för att uppfylla svenska regelkrav. I vårt fall kändes det ovärderligt, eftersom det tyska sättet att presentera detalj- och översiktsväder inte gav tillräckligt med information.

För övrigt kan nämnas att ett färgsystem tillämpas i Tyskland när man anger väder. Det liknar vårt gamla basvädersystem, men har andra gränser. För en pilots vidkommande fungerar detta utmärkt eftersom man kan koppla sitt personliga höjdtillägg mot en färg. På så sätt



Fliegerhorst Laage tillhörde tidigare Östtyskland.

"Som J 35 Draken med två motorer"

Undertecknad hade tur i "baksitslotteriet" och fick som en av fem svenskar flyga med i tvåsitsversionen av MiG-29. Generella intryck efter denna flygning var att dragkraften var "tillräcklig" – kändes som en J 35 Draken med dubbla motorer! Fördelen av den goda dragkraften elimineras däremot till viss del av att MiG-29 har ett stort inbyggt luftmotstånd och efterbrännkammare används i stor utsträckning vid manövrering i luftstrider.

Systemmässigt är MiG-29 något av en pilots värsta mardröm. Vred och reglage upplevdes som fullständigt ologiskt placerade i kabinen. Presentationen kräver "ingenjörsexamen" för att kunna tolkas och sättas i sitt sammanhang.

blir det lätt att hantera väderförsämringar som kan uppstå under flygning.

Snarlik stridsledningstjänst

Den tyska stridsledningsorganisationen med målföljning, identifiering och insats via flygstridsledare är mycket lik den svenska organisationen. Skillnaden är storleken på luftförsvarssektorerna. Dessa påminner om sektorstrukturen som fanns i det nu nedlagda Stril 60-systemet.

Terminologimässigt fungerade vår



Foto: Stefan Petersen

Prestanda i radarn (Slotback) ger långa upptäcktsavstånd p g a stor antenn, men så fort målet gör en undanmanöver har radarn stora problem att följa. Vidare medger systemet enbart enmålsföljning.

På den visuella sidan visas styrka, här används ett hjälmsikte kopplat till närstridsroboten AA-11 Atoll. Enligt tyska uppgifter går inget "västflygplan" segrande ur en visuell strid.

PER ALRIKSSON

flyngelska bra, men som vanligt dyker det alltid upp nationella egenheter. Det är något vi svenskar måste vänja oss vid flygning i internationell miljö.

Omfattande planering

Ett omfattande planeringsarbete från såväl kompani som division föregick samövningen. Att något så synbart enkelt som att flyga tio minuter söder om Sveriges gränser ska vara så komplicerat kan kännas lite underligt, men så är det. Kompaniet

hade exempelvis ett digert arbete med att upprätta listor på all materiell som skulle föras utomlands. Som kuriosa kan nämnas att materiel till ett värde av cirka en miljard kronor togs med till Laage.

För divisionens vidkommande låg planeringsarbetet i att skapa flygövningar med målsättningar som överensstämde med kraven som Flygtaktiska kommandot ställt.

En grundläggande förutsättning vid samövningar är att samma regler används av de övande. Nationellt är det inga pro-



Lastning av kringutrustning till Gripen.



En av F 10:s Gripen taxar ut till start på basen i Laage.

Gripen tankas på den tyska basen Laage, söder om Rostock.



►►► blem, eftersom alla divisioner använder regelverket OSF (Ordnings- och säkerhetsföreskrifter).

Internationellt däremot är kunskapen om Sveriges OSF "något begränsad". Inom Nato används en motsvarighet benämnd *Fighting Edge*. I många stycken liknar bestämmelserna varandra, men det är ändå viktigt att inför samövningar penetrera *Fighting Edge*.

Vidare måste inför varje samövning med utländska förband, ett MoU (Memorandum of Understanding) skrivas. Det är ett avtal mellan berörda länder och innefattar bland annat juridiska frågor.

Med tanke på den framtida inriktningen med ökat internationellt samarbete känns

det viktigt att stående MoU skapas. Då kan samövningar mellan länder bli normal rutin, men utan att kantas av ett omfattande planeringsarbete inom detta område.

Svarsbesök?

Samövningen med 731 Sqn gav alla deltagare värdefulla kunskaper inför framtiden. Vi blev mycket väl mottagna av våra

tyska värdar. Stor öppenhet genomtyrade besöket och förhoppningen är att kunna erbjuda ett svarsbesök till F 10-divisionernas nya hemvist på F 17 i Ronneby under våren 2003.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR MAJOR OCH HAR NYLIGEN LÄMNAT F 10:S ANDRA DIVISION FÖR TJANSTGÖRING I FTK.



MiG-29 Fulcrum och Gripen i brant sväng över norra Tyskland.

Foto: Stefan Petersen

Urban Blå fyller 40

Andra divisionen vid F 21 i Luleå – Urban blå – fyller 40 år. Det firades i början av juni då divisionen bjöd in all Urban Blå-personal, nuvarande såväl som före detta, till födelsedagsfest.

Divisionen har dock sina rötter i det nedlagda F 12 i Kalmar. En av dess tre divisioner med allvädersjaktflygplanet J 32B Lansen flyttade upp till Luleå på sommaren 1962 med divisionschefen **Stefan Båld** i spetsen.

F 10 övade med Tornado i Baltops 02



I juni deltog flygvapnet i den USA-ledda "in the spirit of" PFF-övningen Baltops 2 med Gripen-flygplan från F 10 i Ängelholm.

F 10 är det enda svenska flygande förbandet som deltar. Därutöver medverkade flygvapnet med samverkansofficerare och chefsflygstridsledare ombord på fartyg och vid flyg- och marinledningscentraler.

Under del av övningen fanns marina tyska



Tornado baserade vid F 10. Tillsammans med flottiljens Gripen genomfördes övningsuppdrag över Östersjön.

Målsättningen var att öva moment för senare tillämpning i marina- och flygenheters deltagande i Peace Support Operations (PSO) och är en viktig del i den pågående interoperabilitetsprocessen.

ULF OLSSON

FOTO: S-O WILLHÖFT

Team 60 hyllade Stockholm

Uppvisningsgruppen Team 60 har inlett sin uppvisnings-säsong. Den 1 juni flög man över Riddarfjärden i Stockholm som firade 750 år.

Helgen efter var det göteborgarnas tur att se gruppen över sin hemstad, vilket skedde i samband med starten för seglingstävlingen Volvo Ocean Race.

Årets uppvisningsprogram finns publicerat på Internet:

www.team60.mil.se

Sista examen på F 10

Den 27 juni var det examen i Flygskolan vid F 10 i Ängelholm. Åtta nya piloter fick äran att mottaga sina gyllene vingur generalinspektör **Mats Nilssons** hand.

De åtta nya piloterna heter **Karl Bergqvist, Marcus von Elling, Johan Eriksson, Daniel Jannerstad, Martin Kallerhult, Bjarne Kjeang, Johan Koskela** och **Henrik Malmström**.

Denna examen var den sista vid F 10. Den pågående kursen bestående av sex flygelever kommer att slutföra sin grundläggande flygutbildning (GFU) vid F 16 i Uppsala och tar examen under nästa år.



"Nu i flygvapnet" gör come back

"Nu i flygvapnet" är namnet på ett informationsblad som publiceras av informationssektionen vid FTK. Det vänder sig främst till flygvapnets personal och innehåller information av intern karaktär.

Låter namnet bekant? De som tillhörde flygvapnet på 1980- och 90-talet kanske minns ett anspråkslöst, orangefärgat informationsblad med karaktäristisk skrivmaskintext.

Major **Anders Linnér**, flygvapnets informationschef, hade i alla fall inte glömt bort det och beslöt att återuppliva denna informationskanal. Förhoppningen är att "Nu i flygvapnet" ska finnas på anslagstavlor och i fikarummen på förbanden.



– Jag tycker att det är en utmärkt form för att sprida intern information, säger Anders Linnér. Min erfarenhet är att fler än man tror inte alltid själva vill söka all information på Internet. Däremot hävdar jag bestämt

att de flesta, för att inte säga alla, läser ett enklare informationsblad där seriös fakta blandas med lite mera lätt-samma notiser. Bara det finns enkelt tillgängligt.

Den första nyutgåvan av "Nu i flygvapnet" publicerades i maj och ska betecknas som ett försök. Blir respon-sen positiv utlovas en fortsättning.

– Men det förutsätter att personal vid förbanden blir mera aktiva och berättar vad som är på gång vid de olika enheterna, säger Anders Linnér.

Den som ännu inte sett "Nu i flygvapnet" finner den på Internet: www.flygvapnet.mil.se där den finns tillgänglig i så kallat pdf-format.

Nytt StriC-hus på F 4

Stridsledningspersonalen vid F 4 på Frösön arbetar i en ny byggnad som inrymmer en strilstab och en ledningsenhet med det nya stridslednings-systemet StriC.

Byggnaden har ljusa, funktionella och trevliga lokaler som bidrar till en arbetsmiljö som lockar till kreativt arbete. Att F 4:s StriC-kompani är först ut med den senaste versionen av mjukvaran till StriC förstärker den känslan.

Idag sker stridsledning av JA 37-systemet. Här kommer "gamla" Rrgc/T-systemet att nyttjas ytterligare några år. Enheten är dock redo för Gripen på F 4 när flottiljens ledningsenhet (StriC) står helt färdig.

FOTO: PÅR BYENFELDT, F 4 STRIC-KOMPANI

ÖB:s miljöpris till F 21

F 21 i Luleå har tilldelats ÖB:s miljöpris. I motiveringen framgår att flottiljen genom att tillämpa en egen modell – "F 21-modellen" – säkerställt att flottiljens personal har stor delaktighet i miljöarbetet och snabbt implementerat miljöledningssystemet, att rutiner skrivs utifrån vidtagna åtgärder och redan fungerande arbete samt att prioritering av farliga ämnen, kemikalier och farligt avfall sker i all verksamhet.

Priset utgörs av ett vandringspris, miniatyrpris samt en miljöbil.

Flottiljchefen överste **Jan Otterström** (bilden) är naturligtvis glad över miljöpriset.

– Jag gläds mycket å personalens vägnar, att det stora arbete som lagts ned inom miljöområdet under 2001 inom F 21 uppmärksammas på detta vis – och

givet vis ska denna glädje delas med alla de tidigare F 21-medarbetare som deltagit i arbetet men som idag finns inom FM Log.

Om bakgrunden till framgången kommenterar flottiljchefen:

– Ett strategiskt viktigt beslut från flottiljledningen, grundat på förslaget från flottiljens miljöhandläggare, major **Pär-Arne Johansson**, som bland annat innebär att arbetet genomförts snabbt från "tanke till handling" – både i planering och genomförande och med att tidigt ta tag i frågorna kring kemikaliehantering, farliga ämnen och farligt avfall.

– Miljöpriset kommer att göra det än lättare för oss att inom ramen för vårt miljöledningssystem fullständiga och genomföra de miljöplaner som nu utarbetas på all våra enheter här vid F 21.



FOTO: LOUISE SANDBERG



Mustangen Gul Kalle flyttar utomlands

Sveriges enda luftvärdiga exemplar av det berömda jaktflygplanet J 26 Mustang har sålts utomlands. Flygplanet, oftast omtalat som "Gul Kalle", har funnits här i privat ägo sedan 1986. Det har sedan dess kunnat beskådas på många flygdagar, senast vid flygvapnets 75-årsjubileum vid F 16 i Uppsala.

Kostnaderna för att flyga ett veteranflygplan av den här sorten är skyhöga. Ett faktum som till sist tvingat **Leif Jaråker** hos ägaren Flygexpo i Västerås att ge upp sina ansträngningar om att ha en riktig s k warbird.

Mustangens nya ägare återfinns på veteranflygfältet Duxford i England. Flygexpo har dock kvar sin Vampire och transportflygplanet Tp 83 Pembroke, båda målade i flygvapenuniform.

Nytt i Flygvapenmuseum: Om ett liv i flygvapnet

Flygvapenmuseum i Linköping har en ny utställning om en flygvapenpilot och hans flygarliv. **Carsten Aronsson** föddes 1945, började som 17-åring på Krigsflygskolan i Ljungbyhed och var efter examen en av flygvapnets yngsta piloter. Efter 40 års tjänst gick han i

pension med 4757 loggade flygtimmar, vilket motsvarar 119 veckor – två år och tre månader i luften.

Utställningen är baserad på foton ur hans privata fotoalbum och klippböcker samt diverse föremål med anknytning till hans flygvapenkarriär.

– Utställningen gör inga anspråk på att berätta om hela hans liv, utan korta episoder som kan vara av intresse för oss andra som valt en mera jordnära tillvaro, säger museichefen **Sven Scheiderbauer**.

Internet: www.flygvapenmuseum.nu

F 7 besökte Tjeckien

F 7 i Såtenäs genomförde i april ett tre dagars besök i Tjeckien för att visa upp Gripen-systemet. Besöket, under ledning av brigadgeneral **Jan Andersson**, FTK, var ett inslag i Försvarets exportstödande verksamhet. Tjeckien och företaget Gripen International är i slutförhandlingar om en order på 24 flygplan.

Platsen för besöket var flygbasen Caslav, cirka 70 kilometer öster om Prag. Den svenska personalen fick tillfälle att visa såväl rörlig klargöring som att låta tjecker flyga med i baksits. Som tack fick Jan Andersson och F 7:s

flottiljchef överste **Fredrik Hedén** flyga med i skolflygplanet L-59 Delfin.

I seminarieform gavs tillfälle till orienteringar om hur det tjeckiska flygvapnet kan använda Gripen, föredraget av flygvapenchefen generallöjtnant **Padelek**, samt om Gripens-systemets aktuella status i Sverige samt pilotutbildning.

För att undvika språkförbistringar medföljde två tjeckisktalande flygofficerare. Kapten **Catharina Bergsell**, F 17, och major **Martin Vobora**, F 16, hade fullt upp. Bland annat i direktsänd morgon-TV

FOTO: HÅKAN BRANDT



39C/D i luften

Den 29 april lyfte den första Gripen som är modifierat till så kallad 39C/D-standard från Saab-fältet i Linköping. Piloter i det tvåsitsiga provflygplanet 39-800 var provflygarna **Magnus Ljungdahl** och **Fredrik Mühler**.

Flygplanet är den första prototypen till tvåsitsversionen, vars innanmäte genomgått en omfattande ombyggnad som påbörjades 1999.

Programvaran i den nya versionen är utvecklad mot de nya system som ingår i delserie 3. Förändringarna är så stora att nya versionsbeteckningar tillämpas, 39C och 39D för en- respektive tvåsitsiga versioner.

Programvarans edition benämns E16 och C/D-versionerna har en ny kontrollenhet för grundflygplanssystem, en ny APU för reservkraftförsörjning samt ett nytt navigationssystem kallat NINS.

I kabinen återfinns numera inga mekaniska reservinstrument, all information presenteras för piloten via färgskärmar.



Foto: Daniel Ekremehf/Saab

För utprovningsändamål har ytterligare ett provflygplan, 39-5, denna kabinutformning.

Flygplan 39-800 kommer framgent att användas som provplattform för 39-versionen. Flygprovverksamheten ska inledningsvis leda till att kunna påbörja flygningar med serietillverkade flygplan. Först ut bland dessa är flygplan 39208.

Ryskt Open Skies-besök i Uppsala

Ryssland har genomfört ytterligare flygfotografering över svenskt territorium inom ramen för Open Skies. Besöket skedde i mitten av maj, vilket var det tredje sedan sommaren 2000. På plats fanns även två observatörer från Rumänien och Tyskland.

F 16 i Uppsala var utgångspunkt för fotoflygningarna, som gjordes med ett specialutrustat och för Open Skies certifierat tvåmotorigt turbopropflygplan av typ Antonov An-30B.

Flygningarna inleddes med en

demonstrationsflygning den 14 maj där ett övningsmål utlagt på flygfältet i Uppsala fotograferades.

För den primära spaningsflygningen föreskriver Open Skies-avtalet att Ryssland kunde flyga en sträcka på 170 mil över Sverige för att fotografera valfria objekt. Flygningen skedde den 15 maj och passerade bland annat Arboga, Karlskoga, Göteborg, flygflottillen F 7 i Såtenäs, Karlsborg, Linköping, Norrköping, Nyköping och Stockholms skärgård.

Sverige är än så länge inte fullvärdig medlem av Open Skies, men förväntas bli det senare i år.

På gång är även utvecklingsarbetet med att modifiera det flygplan TP 100A som tidigare använts för VIP-transportflygningar. Går allt enligt nu gällande planering kan provflygverksamhet med flygplanet inledas i början av 2003, för att vara operativt under hösten samma år.

Se även: www.flygvapennytt.mil.se



Svensk och rysk personal i samarbete under Open Skies-besöket.



Det för Open Skies specialutrustade spaningsflygplanet An-30B.

Internationellt kadettsymposium i Halmstad

Ett led i Militärhögskolans i Halmstad utveckling är att förbättra lärandet. Ett av målen för yrkesofficersprogrammets kadetter är att de på sikt ska kunna verka i en internationell miljö inom ramen för sitt förband och system. För ett år sedan genomfördes en internationell utbildning omfattande en veckas praktisk handledd tjänst följt av en veckas seminarium där Europas säkerhetspolitiska utveckling fokuserat mot ett Östersjöperspektiv avhandlades. Våra grannländers motsvarande skolor var inbjudna såväl med föreläsare som med kadetter.

Militärhögskolan i Halm-

stad utvecklade konceptet och valde i år att förutom de nordiska grannländernas kadettskolor bjuda in polska arméns kadettskola samt erbjöd de europeiska flygvapenkadettskolorna (European Air Force Academies) att delta inom ramen för det kadettutbyte som nu funnit sina former. Gensvaret blev stort.

I år valde t ex finska luftkrigsskolan i Kauhava att skicka hela sin kurs för att få internationell kompetensuppbyggnad, Danmark medverkade med kadetter från såväl Flyvevåpnets- som Sjøvaernets Officersskole, Norge med marinkadetter, Polen med armékadetter samt flyg-

vapenkadetter från Frankrike, Tyskland, Grekland, Nederländerna och Portugal. Totalt 50 kadetter och fyra följeofficerare.

Major **Göran Blomquist**, skolans internationella lärare, har tillsammans med kollegorna i militärenska och statsvetenskap lagt upp ett program där första veckan gav fakta kring Nato/Pff/FN, Swafrap, marinens och arméns snabbinsatsförband (IM och IA) samt en praktisk tillämpning kring t ex upprättande av checkpoint följt av förberedelser inför kommande veckas internationella symposium.

Överste **Jan Mörtberg**, Forsvarsdepartementet, före-

läste under temat Europas säkerhetspolitiska utveckling varvat med gruppdiskussioner där kadetterna själva valde ämnen vilka sedan lyftes upp till allmän debatt. Frågor som konflikttyper, orsaker samt förslag till lösningar presenterades på ett utmärkt sätt där skolan språklärare var handledare eftersom veckorna genomfördes på engelska i sin helhet.

Ett uppskattat inslag var en närmare betraktelse av JAS 39 som förvisades av tekniker från FMHS/FTS. Många avundsjuka blivande piloter sjönk ner i kabinen medan andra kadetter studerade luftvärnssystem från Lv 6/LvSS.

ULF CRONA

Nya flygöverstar

Under våren har tre flygvapenofficerare utnämnts till överste. De tre är:

Hans Hansson som är chef för Skånska flygflottiljen, F 10, i Ängelholm.

Tommy Bengtsson, som tidigare tjänstgjort vid F 4 på Frösön, men som flyttat till FTK i Uppsala och blivit chef för utvecklingsavdelningen där.

Per-Olof Olofsson som har tillträtt befattningen som chef för Väderavdelningen i Högkvarterets Krigsförbandsledning i Stockholm.

Donation från F 19-veteran

Direktör **Bertil Östbo**, veteran från finska vinterkriget, har donerat ett vandringpris och en räntefond till flygvapnet. Bertil Östbo ingick i det svenska flygförbandet F 19 som bestod av frivillig personal, och har tidigare donerat en minnestavla till minne av förbandet.

Vandringpriset överlämnades formellt till flygvapnets generalinspektör **Mats Nilsson** under en ceremoni vid Flygtaktiska kommandot i Uppsala den 31 maj.

Flygvapnets generalinspektör har beslutat att priserna ska förvaltas och årligen delas ut inom det internationella snabbinsatsförbandet Swafrap AJS 37. Detta eftersom detta förbands verksam-



Direktör Bertil Östbo flankerad t v av överste Jan Otterström och generalmajor Mats Nilsson.

Foto: Peter Liander/Forsvarets bildbyrå

het till sin karaktär mest liknar den mission som genomfördes av F 19. Priserna överlämnades därför till Swafrap AJS 37:s moderförband F 21 i

Luleå, representerat av flottiljchefen överste **Jan Otterström**. F 21 har dessutom uppgiften att vara F 19:s traditionsbevarare.

F V R F

NYTT
2-2002

Ny utrustning för observatörsträning

När Lomos infördes 1994 levererades utrustning för grundläggande utbildning av observatörer. Dessa utrustningar med funktioner var inte längre överensstämmande med Lomos-systemets utveckling och har därmed moderniserats.

Den nya Obsutbildningsutrustningen är anpassad till den tillämpningsprogramvara och de funktioner som finns i Oc. Dessa utrustningar ska i första hand användas för utbildning av observatörer men kan även användas vid mindre förbandsövningar. Eftersom de flesta Oc-funktioner finns i systemet kan man visa dessa samt även bedriva utbildning av Oc-personal i begränsad omfattning.

Sammanlagt åtta utrustningar har tagits fram av Försvarets materielverk (FMV). Fördelning av dessa är att F 16 i Uppsala ska ha två utrustningar, F 4 Frösön, F 7 Såtenäs, F 10 Ängelholm, F 17 Ronneby och F 21 i Luleå en vardera samt en utrustning som används för utvecklingsarbete. Verksamhet har påbörjats med att komplettera programvaran så att systemet kan möjliggöra inloggning till en brittisk version.

Obsutbildningsutrustningen består som tidigare av två lådor, en låda med växel och systemdator och en låda med telefonmateriel, bland annat Tfnapp 9002.

Den äldre och utgångna

Obsutbildningsutrustning som nu finns på förbanden kommer att åternyttjas för stabsfunktioner inom Lomos.

Utbildning

Utbildning och leveranskontroll har genomförts på Lottornas kursgård, Älvkarleö Herrgård, under ledning av Claes Ronge från FMV. Under två dagar medverkade representanter från FTK och flygflottiljerna, FVRF, FRO, FMV och industrin.

Efter det att justeringar och kompletteringar utförts i utrustningarna kommer utrustningarna att levereras till förband.

CLAES RONGE

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



Utbildning för det nya flygvapnet

Utbildningsåret 2002 är fyllt med ett intressant och utvecklande kursutbud. Inom den regionala utbildningsverksamheten finns, utöver krigsförbandskurser, ett rikt utbud av kompletterande utbildning och förbundsverksamhet. Att delta i denna utbildningsform är ett bra sätt att, förutom att bredda och fördjupa befintliga kunskaper, få möjlighet till träning och tillämpning av erhållna kunskaper.

Breddning

Under 2002 studerar FVRF hur ledarskapskursutbudet kan breddas. Målet är att komplettera de kurser som finns inom befodringsutbildningen med ytterligare utvecklande ledarskapsutbildning. Nya kursplaner för ledarskapsutbildningen i befodringsgången har tagits fram och tillämpas nu.

Förslag föreligger på att bryta loss UGL och T-Led från denna och utgöra en kompetensutbildning för alla befäl. UGL får dock genom-

föras av alla medlemmar i mån av plats, medan T-led genomförs enbart av befäl.

Samarbete med Estland

För fjärde året har FVRF utbyte med det estländska Kaitseliit (Hemvärn) kring uppbyggnad av ett optiskt luft- och markobservationssystem, likt Lomos. Under året och framgent kommer estländska kursdeltagare att finnas på FVRF:s kursplatser. Även deltagande av personal från Estland vid övningar inom Lomos och möjlighet för svenskar att delta vid kurser och övningar i Estland kan bli en realitet inom en snar framtid. Det pågår också en utveckling av utbytet till att även omfatta flygbasutbildning.

Flygbasorganisationen Basbataljon 2004 håller på att finna sin form. I år börjar vi försiktigt med omskolningsutbildning. Flygvapnet har ännu inte kunna precisera alla befattningars antal och kom-

petensprofiler för befäl som är aktuella för frivilliga inom Bas 2004. Förhoppningsvis kan befodrings- och befattningsutbildning påbörjas under 2003.

Kompetensutveckling

Instruktörer från "frivilligleden" blir allt viktigare med en krympande försvarsmakt. Därav har FVRF påbörjat en satsning för att kompetensutveckla instruktörer och kurschefer, men även arbeta för en översyn av ersättningar och arvoden.

Funktionärerna i de elva flygvapenförbunden är viktiga för rekrytering och det regionala kursutbudet. Även här kommer satsningar i framtiden, med början 2002, att göras.

FVRF ansöker i år för att, utöver att vara befälsutbildande, även bli en avtalsslutande frivilligorganisation. Det görs för att i vissa utvalda befattningar kunna erbjuda utbildning och därefter placer-

ing i förband för de som mönstrat men som inte får möjlighet att göra grundutbildning.

Personalen, det vill säga FVRF:s medlemmar, är en viktig del i flygvapnets nya högteknologiskt vassa krigs- och kompetensförband. Genom en bred aktuell utbildning med hög kvalitet passar välutbildade medlemmar väl in i det nya flygvapen som utvecklas. En utbildning som erhålls genom FVRF.

Kursintyg

Nytt för i år är ett kursintyg med det huvudsakliga kursinnehållet presenterat. Intyg kommer att finnas för merparten av FVRF:s kurser, presenterat på ett sådant sätt så att man kan utläsa vilken typ av utbildning som kurserna innehåller. Dessa intyg kan sedan användas för att visa arbetsgivaren, i CV eller bara som ett minne av genomförd utbildning.

CARSTEN FLENSBURGH

Antalet sommarkurser utökas

Det finns ett stort antal sökande till sommarens FVRF-utbildningar. Därför har det beslutats att kursutbudet utökas med följande kurser:

- OK Bassäk på F 21 Luleå vecka 227- 228.
- OK Bas tp på F 21 Luleå vecka 227-228.

Kurserna är ämnade för de som är utbildade mot Basbataljon 85 och behöver en kompletterande utbildning inför nya Basbataljon 04. Kurserna kan också bli första kon-

takten med flygvapnet för de som gjort värnplikt inom armén eller marinen. De kan sedan från och med nästa år fortsätta med sin befodringsutbildning.

FVRF kommer även genomföra ytterligare omskolningar till Lomos. Det sker i Uppsala under veckorna 227 - 228 för de som gjort värnplikten i ett annat vapenslag än flygvapnet.

THOMAS.HILLEMAR@FVRF.SE



B-POST

FÖRSVARSMAKTEN

FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM



Foto: Ulf Fablansson

Kronprinsessan Victoria besöker flygvapnet

Kronprinsessan Victoria har under året gjort ett stort antal studiebesök inom Försvarmakten. Flygvapnet och generalinspektör Mats Nilsson stod som värd för ett besök vid Skaraborgs flygflottilj, F 7 i Såtenäs.

På bilden ses kronprinsessan Victoria stu-

dera förarplatsen i JAS 39 Gripen, med divisionschefen major Robert Björklund som ciceron.

Ett besök vid flottiljens Transportflygenhet och TP 84 Hercules stod också på programmet, liksom möten med delar av personalen.