

FLYGG

VAPEN

nytt



**Frisian Flag
Monstermeet
Nordic Air Meet**

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 tidningssektionen,
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 Sjöden (vik)
Hans Strömberg

PRENUMERATION:

Magnus Trapp
08-788 90 19
E-post: magnus.trapp@hkv.mil.se
Prenumerationspris: 100:-, 4 nr/år
Postgiro: 31 69 97-6, Kassa 103.0

Bidrag från läsekretsen välkomnas.
Redaktionen förbehåller sig
rätten att redigera allt material.
Endast ledaren ger uttryck för
generalinspektörens åsikter.
För signerade artiklar svarar
respektive författare, för redigering
redaktionen. För ej beställt
material ansvaras ej.

Återgivning av textinnehållet medges.
Källan önskas tydligt angiven.

FlygvapenNytt 1/03 utges i mars.

Manusstopp: 15 februari.

Layout: Peter Liander

Tryck: Christer Perssons tryckeri, Köping

Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbilden:

JA 37 Jaktviggen i formation med tyska
Tornado-flygplan under en av höstens
internationella samövningar.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Visionen håll

Som nämnd Flygvapeninspektör kan jag konstatera att jag från och med den 1 januari 2003 skall företräda ett flygvapen som på senare tid väl etablerat sig på den internationella arenan. Förband från i stort sett samtliga flygvapnets flottiljer har under innevarande år övat och samverkat internationellt. Engelska etableras som flygspråk och vår materiel håller på att anpassas för internationella insatser. Vem kunde för några år sedan tro att vi skulle samöva internationellt i den omfattning som nu sker.

Utgångspunkt inför kommande försvarsbeslut är att det traditionella krigshotet inte längre är litet, det är i stort sett obefintligt. Överbefälhavaren konstaterade vid sitt framträdande för Kungliga Krigsvetenskapsakademien i oktober att "det tidigare sovjetiska och ryska militära hotet mot Europa nu är borta". Utvidningen av Nato som beslutades i Prag för några veckor sedan kan sägas leda till att Östersjön med vissa ögon kan betraktas som ett Natos innanhav.

Samtidigt utreds nu huruvida Försvarets forum resurser skall kunna sättas in i samband med terroraktioner mot Sverige. En utredning som startades redan efter händelserna i USA förra året, men vars aktualitet har förstärkts av andra händelser denna höst.

Utvecklingen stärker mig i uppfattningen att beslutet om den pågående ominriktningen var riktigt, viktigt och nödvändigt. Visionen om *en aktiv försvarsmakt med flexibel insatsförmåga*, ett anpassningsbart försvar som är användbart både i fred, kris och i krig håller på att bli verklighet, detta tack vare framsynta och modiga vägval för ett antal år sedan. Den som fortfarande tvivlar på riktigheten i ominriktningen uppmanar jag att göra tankeexperimentet att vi idag med rådande omvärldsutveckling hade stått kvar med en försvarsmakt som den vi hade för tio år sedan.

En samlad försvarsledning ger positiva synergier

Flygvapnets ledning, med mig som främste företrädare, tar under 2003 plats i Högkvarteret. Som en del av grundorganisationsled-

er på att bli verklighet

ningen skall vi därifrån, samgrupperade med arméns och marinen motsvarigheter, verksamhetsleda respektive försvarsgren. Huvuddelen av den resterande personalen vid Flygtaktiska kommandot blir kvar inom den Operativa insatsledningen som av främst operativa skäl samlokaliseras till Uppsala.

Ett av huvudskälen för omorganisationen har varit att bättre hushålla med Försvarsmaktens specifika kompetenser. En samlad försvarsledning förväntas ge positiva synergier.

Målen uppnås

Jag kan med glädje konstatera att våra högt uppsatta mål för innevarande år har uppnåtts inom tilldelad ekonomisk ram. Under hösten har vi slutfört de ekonomiska dialogerna med flygvapnets förband och vi kan för nästa års övningsverksamhet se en tydlig ambitionshöjning. Detta såväl i kvantitet som i kvalitet.

Flygskolan på Malmen simulerad

Strax före jul 2001 beslutades att den militära flygutbildningen skulle lokaliseras till Malmen. Luftfartsverket fick av Försvarsmakten uppdraget att genomföra en simulering för att undersöka Flygskolans påverkan på flygtrafiktjänsten vid Malmen och Östgöta kontroll. Simuleringen har genomförts vid Flygtrafiktjänstskolan i Halmstad och resultatet är mycket positivt. Simuleringen visar att vi kan gå vidare med projektet som planerat, men att stora kvalitetskrav måste ställas på alla berörda.

Flygvapnet lämnar Barkåkra

F 10 i Ängelholm genomför den 20 december sin officiella avslutningsceremoni. Efter årsskiftet finns på flottiljen endast en mindre avvecklingsorganisation. Flygverksamheten har

under hösten flyttats till F 17 i Ronneby. Flygskolan överförs organisatoriskt till F 17 den 1 januari 2003. Den pågående utbildningsomgången (GFU) slutförs vid F 16 i Uppsala under tiden som Flygskolan etableras på Malmen. Till sommaren 2003 kommer de första sex flygeleverna till Malmen.

Skånska flygflottiljen sätter punkt med en stolt historia och jag vill uttrycka min uppskattning över att personalen in i det sista, trots nedläggningsbeslutet, hållit flaggan i topp och verkat för flygvapnets bästa.

Jag önskar Er alla en God Jul och ett Gott Nytt År. Ta vara på den välförtjänta jul- och nyårsledigheten. Jag kommer i min nya roll som flygvapnets främste företrädare att behöva alla flygvapnets goda krafter och kompetenser. Endast tillsammans kan vi framgångsrikt föra flygvapnet in i framtiden.



JAN ANDERSSON
NÄMND FLYGVAPENINSPEKTÖR

Internationella flygövningar

Som framgår av vidstående sida kommer Jan Andersson att tillträda befattningen som flygvapeninspektör den 1 januari 2003. En intervju med honom inleds på nästa uppslag.

Årets sista utgåva av FlygvapenNytt karaktäriseras av reportage om internationell verksamhet där olika flygvapendivisioner deltagit. Under hösten har det skett i tre olika övningar, varav två utomlands.

Lägg till detta en tidigare utlandsövning på divisionsnivå med Gripen i Tyskland, att det internationella snabbinsatsförbandet Swafrap AJS 37 deltog i PFF-övningen Strong Resolve samt att transportflyget medverkat i den svenska insatsen i Afghanistan. Enligt min uppfattning innebär dessa händelser ett betydande framsteg för ominriktningen och utvecklingen av Sveriges flygstridskrafter. En sorts milstolpe har passerats.

Om ett drygt år väntar en annan sorts milstolpe av stor betydelse för Försvarsmakten, nämligen det kommande försvarsbeslutet som ska tas i riksdagen under 2004. I Försvarsmaktens högkvarter pågår redan arbetet med att ta fram en mängd underlag som ska ingå i beslutsunderlaget. Läs gärna artikeln om detta, den finns på sidorna 10 – 11.

* * *

Några hundra av Er läsare har under november blivit uppringda för att svara på frågor om FlygvapenNytt. Ni har deltagit i

en läsarusundersökning som genomförts för de tre försvarsgrenstidningarna: Arménytt, Marinytt samt denna tidskrift.

Framför härmed ett stort tack till alla som tog sig tid att besvara frågorna.

Utvärderingen av undersökningen pågår som bäst när detta nummer lämnas till tryckeriet. Resultatet kommer att vara användbart på flera sätt, exempelvis när det gäller kommande överväganden om Försvarsmaktens centrala tidningsutgivning.

Försvarsmaktens informationschef har initierat en utredning med uppgift att analysera i vilken form tidningsutgivningen ska ske i framtiden.

Utredningen har presenterat ett alternativ med två olika tidningstitlar. Den ena är en typ av personaltidning som distribueras till enbart Försvarsmaktens anställda personal. Tidning "nummer två" utgörs av en sammanslagning av de tre försvarsgrenstidningarna som även distribueras till mottagare utanför Försvarsmakten, främst värnpliktiga i insatsorganisationen. I ett kommande skede kommer detta alternativ att vägas mot dagens lösning med Försvarets forum och tre försvarsgrenstidningar.

Det ska framhållas att det inte finns några beslut fattade i denna fråga, det finns heller ingen fastställd tidsplan för när det i sådana fall ska ske. Frågan är komplicerad och det finns många aspekter att väga samman.

Vad tycker Du? Svara gärna via e-post.



PETER LIANDER
peter.liander@rkv.mil.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING 4 - 2002

Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
Mats Nilsson lämnar GI-posten	5
Möt nya flygvapeninspektören	6
Inför försvarsbeslutet 2004	10
Med Viggen över Nordsjön	12
	
Ledning av CSAR-uppdrag	18
Johan Blå övade i Norge	20
Monstermöte vid Storsjön	24
	
Flygskolan simulerad	29
Flygsäkerhet: <i>Konsten att segra</i>	30
Viggen uppgraderas	32
32 Lansen jubilerar	36
Fortsatt liv för jetveteraner	38
i Korthet	42
FVRF-aktuellt	44
Lästips	47

Mats Nilsson lämnar GI-posten Jan Andersson tar över

Flygvapnets generalinspektör Mats Nilsson lämnade sin post den 1 december. Han efterträds den 1 januari 2003 av Jan Andersson, som tillträder den nyinrättade befattningen som flygvapeninspektör i Försvarmaktens högkvarter i Stockholm.

AV PETER LIANDER

Samtidigt som Jan Andersson tillträder sin nya tjänst befordras han till generalmajor. Befordrad är också Mats Nilsson, som utnämns till generallöjtnant. Han tjänstgör sedan den 1 december som chef för krigsförbandsledningen i Högkvarteret.

Mats Nilsson, var flygvapnets generalinspektör i nästan två och ett halvt år.

Vad är det mest positiva minnet från den tiden?

– Den mycket fina kontakten med alla som arbetar och verkar i flygvapnet. Det har varit mycket roligt att komma ut och möta människor, att spontant konfronteras med frågor och att diskutera såväl stora som små frågor. Den goda stämningen, de glada ansiktena men samtidigt den insikt som hela tiden bibringats mig från alla "där ute som gör jobbet", säger Mats Nilsson.

Vad hade du helst velat slippa uppleva?

– Den mycket seglivade och svårlösta frågan om vår grundorganisation. Den ledde till att många i flygvapnet inte fick några besked, utan levde mellan hopp och förtvivlan. Ett klart och entydigt beslut, grundat på kända fakta och framtida relevanta bedömningar, är otvetydigt mycket viktigt.



Generallöjtnant Mats Nilsson önskar den nämnde flygvapeninspektören Jan Andersson lycka till i sin nya befattning.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Vad har överraskat dig mest?

– Vår kompetensbredd, i ett internationellt perspektiv. Trots de brister och problem som vi gärna fokuserar på i vår vardagliga gärning måste vi i ett större perspektiv få klart för oss det utgångsläge vi har. De uppgifter vi löser såväl inom vår egen utbildning som inom vår breddade uppgiftsram, visar prov på ett mycket kompetent flygvapen. Överraskad – nej kanske inte, men åtminstone synnerligen bekräftat för mig i mina internationella kontakter. Vi är mycket duktiga och den professionalism som vi utstrålar är av högsta klass.

Du har tillträtt som chef för krigsförbandsledningen i Högkvarteret. Vilken blir den viktigaste frågan att närmast ta itu med?

– Absolut närmast ligger att finna bra arbetsformer i vår nya ledningsorganisation. Därtill kommer naturligtvis alla de frågor som måste lyftas fram och lösas inför nästa försvarsbeslut. Det förra var avstampet för en kraftfull ominriktning av Försvarmakten. Detta måste nu fortsätta med kraft. Omvärlden fortsätter att förändras – så måste även vi.

Till sist, du får här chansen att ge din efterträdare Jan Andersson ett gott råd. Vilket?

– Han har så mycket i bagaget att jag inte är säker på att det behövs. Men får jag chansen så säger jag: öppet sinne och sunt förnuft. Två egenskaper som jag vet att Janne är begåvad med och kan nyttja.

Namn: Jan Andersson

Yrke: Flygvapeninspektör

Jägarsoldat i armén. Tänkte bli ingenjör. Blev flygvapenpilot. Funderade på att gå till civilflyget, har två förälskelser, gillar inte att diskutera nya nedläggningar och funderar redan "i positiv anda" på att utveckla sitt nya jobb.

Det här är Jan Andersson, nyutnämnd inspektör för flygvapnet – med två initialbokstäver gemensamt med ett visst flygplan. För övrigt inte det enda de har gemensamt.

Första gången jag flög var faktiskt som 19-åring på väg hem från jägarskolan i Kiruna. Någonstans över Sverige kom kanske tankarna att bli flygvapenpilot. Jag pluggade ytterligare ett år mot en hägrande ingenjörsexamen, men hoppade av till flygskolan i Ljungbyhed.

Orden är Jan Anderssons, 47 år, född i småländska Västervik och med en särpräglad dialekt. Han hörs, kort sagt. De språkliga inslagen kommer - förutom småländskan - från Östergötland, Norrbotten, Västergötland och Stockholm. En personlig blandning av en inte alltför ovanlig försvarscocktail.

Från och med årsskiftet är det Högkvarteret som gäller. Chefsstolen för FTK i Uppsala har lämnats till förmån för en helt ny sådan - flygvapeninspektörens. Företrädaren Mats Nilsson blev den siste generalinspektören.

– Uppgiften att vara försvarsgrenens främste företrädare gäller fortfarande. Däremot skiljer vi i den nya organisationen mellan det som är förmågeskapande och förmågenyttjande.

– Mats Nilsson hade ansvar för båda delarna, å ena sidan utveckling och övning av grundorganisationen, å andra sidan nyttjande, taktisk ledning och insats av flygstridskrafterna. Jag kommer att ha en tydlig uppgift i den första biten, verksamhetsledning i den förmågeskapande rollen.

– Tilläggas bör att de nya lydnadsförehållandena innebär att jag kommer att ha samma ansvar även för Försvarsmaktens

helikopterflottilj. Detta är nytt och en uppgift som jag ser fram emot.

"... bör ha en helhetssyn"

Du verkar inte helt nöjd med den nya uppdelningen?

– Saken diskuteras i en positiv anda. Det handlar ytterst om att inspektören, den främste företrädaren, i mitt tycke, ska ha en helhetssyn med en reell möjlighet till påverkan också när det gäller såväl flygstridskrafternas förmågeutveckling som de kompetensbärande delarna, d v s den befintliga personalen och deras utvecklingsmöjligheter. Min uppfattning är att vi är på rätt väg även där.

För många inom flygvapnet är ditt namn förknippat med introduktionen av JAS 39 Gripen i flygvapnet.

– Det är många som kan förknippas med introduktionen av JAS 39 Gripen i flygvapnet, jag är en. Jag har haft förmånen att vara "på rätt plats vid rätt tid" under Gripenintroduktionen. Dels som chef för den taktiska utprovningseenheten TUJAS39 när vi började flyga med Gripen, och jag blev sedan chef för F 7 i Såtenäs kort efter att de börjat flyga Gripen.

Minns första gången

Är det inte så att du i stort sett jobbat med Gripen i olika befattningar sedan 1993?

– Jo, jag har haft den turen, det är inte många gånger det har introducerats ett helt nytt system i flygvapnet.





Jan Andersson övertar Chefen för flygvapnets kommandotecken av den tidigare generalinspektören Mats Nilsson under en ceremoni i Flygtaktiska kommandot i Uppsala den 29 november.

Foto: Andreas Karlsson/Försvarets bildbyrå

Kommer du ihåg när du flög ditt första pass med Gripen?

– Tveklöst, den 23 juni 1993, ett förmiddagspass, bör ha varit vid 11-tiden.

Dina första minnen av mötet med JAS Gripen?

– Jag blev förälskad direkt. Efter tio-tolv timmar i simulator och två veckors teori, var det en fin känsla rent flygmässigt, känslan av hur flygplanet uppträdde i luften och hur lättfluget det var. Känslan av att känna sig bekväm med Gripen infann sig snabbt.

Tre ämnen kommer mer än en gång att hamna på ditt bord i flygvapeninspektörens tjänsterum:

Att vi har alldeles för många flygplan, om det ska vara obligatoriskt att göra utlandstjänstgöring, den eventuella risken för en ytterligare flottlinjedläggning.

Vi tar frågorna i tur och ordning.

Det sägs att flygvapnet egentligen behöver ett betydligt lägre antal JAS Gripen än dagens. Kommentar?

– Jag gillar inte uttryck som att "det sägs" eller att "det pratas om". Det är inte heller fråga om vad "flygvapnet behöver". Det handlar om det säkerhetspolitiska läget, Försvarsmaktens uppgifter, om

vilka uppgifter flygstridskrafterna har och vad som krävs för att lösa dem.

– I botten ligger ett försvarsbeslut som säger att vi ska ha åtta divisioner. Ska något ändras handlar det om förändrade uppgifter för flygvapnet. Förberedelserna inför försvarsbeslutet 2004 har startat. Försvarsmakten gör det inom ramen för perspektivstudier. På den politiska sidan arbetar försvarsberedningen med sådana överväganden. Vi avvaktar detta arbete.

Men nog kommer vi redan i nuläget att ha för många JAS Gripen när samtliga är levererade?

– De 204 Gripen beställdes för tolv divisioner. Av dessa kommer 40 att bli övertaliga. Av dem har 14 hyrts ut till Ungern och något liknande kanske kan göras med de övriga 26. De flygplan och den organisation vi har idag svarar mot de uppgifter vi har.

"... kan inte bortse från"

Över till frågan om det ska vara obligatoriskt för flygvapenpersonal att ställa upp på utlandstjänstgöring:

– Jag delar uppfattningen om ett obligatorie, men övergången är inte helt lätt.

Det finns fortfarande dom som började i yrket med uppgiften för ögonen att försvara landet vid våra gränser, och det kan vi inte bortse från.

– Men samtidigt, när internationella insatser är en av försvarets fyra huvuduppgifter och dessa blivit allt viktigare, är det svårt att ställa sig utanför. Det finns mycket att göra än på det här området, exempelvis en riktig support för den del av familjen som är hemma, och då tänker jag inte bara på trygghetsbiten utan också på alla rent praktiska göromål som måste bli gjorda därhemma.

Mycket har förändrats

Har du själv känt någon tvekan?

– Egentligen inte, men i Balkankrigets början på tidigt 90-tal började vi litet man till man diskutera saken, om det skulle bli aktuellt med en svensk flygvapeninsats. Vid tillfället var jag divisionschef. För mig var svaret då inte självklart. Vi hade ingen erfarenhet, hade inte ens övat internationellt, och visst fanns det där med familjen i bakhuvudet ... varför hade jag blivit flygvapenpilot och så vidare.

– Någon insats var inte aktuell på den tiden. Sedan dess har mycket förändrats. Vi började lite försiktigt öva internationellt med spaningsflyg, innan det blev politiskt accepterat att också jakt-Viggars skulle komma in på arenan. Nu deltar vi även med JAS 39.

– Idag tvivlar ingen inom flygvapnet på vad vi förmår. Min gamla division på F 21 ingår i det internationella snabbinsatsförbandet Swafrap AJS37 och kan lösa sin uppgift på det bästa tänkbara sätt.

Funderade på civilflyget

Idag är det aktuellt att återanställa flygförare som en gång hoppat av för att gå till exempelvis SAS. Har du själv funderat i den riktningen?

– Jo, i mitten av 80-talet hade jag till och med en utbildningsplats som väntade på mig hos Linjeflyg. Men vid närmare eftertanke stannade jag i flygvapnet.

Utvecklingsmöjligheterna är betydligt större än inom det civila flyget. Att sitta i samma cockpit i stort sett 30 år fram till pension kändes inte lockande. Det är ett beslut som jag aldrig har ångrat.

– På tal om de piloter som nu vill återvända till flygvapnet, så är det bara frågan om att återanställa ett fåtal, bland annat för att utjämna åldersstrukturen på flygdivisionerna. Det är ont om 35-40 åringar.

– Jag vill också nämna att det även är andra kategorier av personal som visat intresse för att återvända till flygvapnet. Det tycker jag är bra.

Känner "vibrationer"

Ett nytt försvarsbeslut står för dörren år 2004. Finns det någon oro hos flygvapnets personal om att ytterligare en flottilj ska få stryka på foten?

– Jag tror nog att det funderas på sina håll, men någon större diskussion har det inte varit ännu, även om jag känner litet vibrationer om att det är på gång.

– Låt mig säga så här; vi är mitt inne i nu gällande försvarsbeslut och vi i flygvapnet har precis trasslat oss igenom en besvärlig tid med nedläggning av F 10 i Ängelholm, vi förbereder nedläggningen av F 16 i Uppsala, flytt av flygskolan ... att förbanden nu ska börja fundera på sin egen organisatoriska överlevnad istället för att producera verkansförmåga, det vill jag inte se. Dagens organisation överensstämmer med de uppgifter vi har idag.

Vad önskar du dej mest av den närmaste tiden?

– Det går naturligtvis att önska sig en mängd saker. Å yrkets vägnar önskar jag självklart en fortsatt positiv utveckling av flygvapnet och våra flygstridskrafter, och att den positiva trenden avseende verksamhet, övning och utbildning som nu råder ute på förbanden fortsätter. ●

Fotnot: I ingressen talas om två förälskelser – längre in i artikeln framgår det att JAS Gripen är den ena. Den andra, rättare sagt den första, är hustrun Gunilla, som är lärare och mor till barnen Helena, 19, och Nicklas, 14. Familjen har nyligen flyttat in i en villa i Sigtuna.



Den nyinrättade befattningen flygvapeninspektör ingår i Försvarsmaktens högkvarter i Stockholm. Här ses Jan Andersson tillsammans med överbefälhavaren Johan Hederstedt.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Jan Andersson var tidigt delaktig i introduktionen av JAS 39 Gripen. Här ses han på förarplats, tillsammans med kollegan överstelöjtnant Per-Olof Eldh.

Foto: Torbjörn Caspersson/Saab

Olika alternativ och prioriteringar



Den 1 mars 2003 lämnar ÖB den årliga perspektivplaneringen till regeringen. Rapporten kommer att utgöra ett viktigt underlag inför det försvarsbeslut som är planerat att fattas av riksdagen i september 2004 (FB 04).

Innehållet i FB 04 kommer att få en avgörande betydelse för Försvarsmaktens framtida förmågor och organisation. Denna artikel lyfter fram några frågor som kan bli centrala i försvarsbeslutet.

AV GÖRAN PETTERSSON

Arbetet inför FB 04 pågår nu parallellt inom Försvarsmakten och regeringskansliet. Inom Försvarsmakten genomförs perspektivplaneringen (PerP) vilken nu kommit fram till ett antal möjliga utvecklingsvägar för försvaret, så kallade målbilder. PerP har dessutom identifierat ett antal strategiska vägvalsfrågor.

De olika målbilderna kommer att värderas under hösten för att ÖB i mars 2003 till regeringen ska kunna lämna sitt förslag till utvecklingen av Försvarsmakten.

I regeringskansliet pågår underlagsarbetet inför försvarsberedningens säkerhetspolitiska rapport. Rapporten bedöms och presenteras i två delar, i mars respektive juni 2003.

Två områden som kan bedömas bli centrala i rapporten är den kommande Nato-utvidgningen och kriget mot terrorismen. Beredningen och senare regeringens värdering av dessa områden kan komma att ställa stora krav på förändringar inom Försvarsmakten.

Här följer en uppräknig av ett antal strategiska vägvalsfrågor som mycket väl kan bli centrala i försvarsbeslutet 2004.

Nationellt – Internationellt

Vilken prioritering ska gälla mellan nationellt och internationellt försvar? Denna fråga är mycket avhängig av synen på den säkerhetspolitiska situationen i närområdet.

I de senaste försvarsbesluten har tydligt påtalats att försvarets utveckling styrs av utvecklingen i Ryssland. Gäller denna tes även framledes? Kommer försvarsutvecklingen i högre grad att frikopplas från Ryssland och istället styras av andra hot respektive behov av förmågor?

Om utvecklingen mot ökat internationellt engagemang fortgår, vilka konsekvenser får det för utformningen av luftstridskrafterna?

Vilken grad av interoperabilitet kommer att krävas?



2004 ska riksdagen ta ett nytt försvarsbeslut. Ett beslut som kommer att få en avgörande betydelse för Försvarsmaktens förmågor och organisation.

Foto: Försvarets bildbyrå/Lennart Andersson, Peter Linder, Fredrik Marmbrandt, Ulf Petersson



Bredd – Djup

Sverige har genom sin alliansfrihet byggt upp kompetens inom ett mycket stort antal funktioner.

Med minskad försvarsbudget och de ökade kostnaderna för teknikutveckling bedöms det idag inte längre vara möjligt att bibehålla hög kvalitet inom alla dessa områden.

Vi står därför inför ett strategiskt vägval. Antingen bibehåller vi bredden och accepterar att vi inte har möjlighet att hänga med i teknikutvecklingen, eller så väljer vi ut ett antal funktioner inom vilka vi specialiserar oss.

En specialisering innebär å andra sidan att vi inte har en komplett försvarsmakt. Hur långt är det möjligt att gå i specialiseringen? Vilka kriterier ska nyttjas när funktioner och system prioriteras?

Vilken påverkan har detta resonemang på våra flygdivisioner?

Ska vi i framtiden ha en till två spetsdivisioner med utbildningsnivå, interoperabilitet och beredskap för internationella

insatser, eller skall vi fortsätta med åtta medelmåttiga?

Personalförsörjningssystemet

Den allmänna värnplikten har under det senaste århundradet varit en grundläggande princip för det svenska försvaret. Systemet är optimerat för ett personalkrävande försvar som sätts in då landets existens är hotad.

Värnplikssystemet har genomgått en gradvis reformering i syfte att anpassas till försvarets reformering. Hur långt är det möjligt att reformera systemet?

Den ökade internationaliseringen kan innebära att Försvarsmakten kommer att göra stridsinsatser emedan samhället i övrigt lever under fredsförhållanden.

Vilka krav ställer detta på personalförsörjningen?

Ska personalförsörjningssystemet styra försvarsutformningen eller ska det vara tvärtom?

Luftridskrafternas utveckling

Ett antal frågor torde vara av särskilt intresse för dagens flygvapen. Hur ska dagens Gripen-system utvecklas? Vilken avvägning ska göras mellan bemannade och obemannade system? Hur ska stridsledningssystemet utvecklas med avseende på nätverksbaserat försvar såväl nationellt som internationellt? Vilken ambition ska Sverige ha inom området strategisk flygtransport?

Som synes finns det ett antal stora frågor. Tiden fram till försvarsbeslutet kommer vi att arbeta med att finna svaren.

Den som önskar regelbunden information om perspektivplaneringen, erhåller detta genom att anmäla din epostadress till: **PerP@hkv.mil.se**

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT VID STRATEGILEDNINGENS UTVECKLINGSAVDELNING I HÖGKVARTERET.

Flygövningen **Frisian Flag**

Med Viggen över Nordsjön

F 4 på Frösön deltog i höstas med JA 37 Viggen i den nederländska internationella flygövningen Frisian Flag. Sverige var ett av totalt fem länder som medverkade i övningen.

Av Peter Liander

Under två oktoberveckor fanns fem JA 37 Jaktviggen från F 4 på Frösön baserade på den nederländska flygbasen Twente, belägen norr om staden Enschede i den östra delen av landet.

På plats fanns personal ur flottiljens två flygdivisioner jämte markpersonal, totalt 34 personer med major Gabor Nagy i spetsen, för att medverka i den internationella flygövningen Frisian Flag.

Tidigare år har svenska flygförband deltagit i internationella övningar av Partnerskap för freds-karaktär. Men i år har flygvapnet vid fyra tillfällen även deltagit i flygövningar utan PFF-status, av vilka Frisian Flag är den senaste.

Frisian Flag genomförs årligen i det nederländska flygvapnets regi och brukar samla flygförband från flera nationer. Övningsområdet är förlagt till luftrummet över Nordsjön, norr om de Frisiska öarna i norra delen av Nederländerna.

Flygbasen Leuwarden är belägen närmast övningsområdet och är huvudbas för Frisian Flag. Anledningen till att det svenska förbandet befann sig på en annan bas var att man deltog på den så kallade B-sidan, d v s man agerade i rollen som fiende.

På A-sidan flögs amerikanska F-15 Eagle, F-16 Fighting Falcon och A-10

Thunderbolt II, franska Mirage 2000, finska F-18 Hornet samt nederländska F-16.

På Twente-basen flygs F-16AM vid två divisioner, 313 och 315 Squadron. Under Frisian Flag var den sistnämnda tillfälligt baserad i New Mexico i USA för en övning. Det är för övrigt samma division som besökte F 21 i Luleå förra året.

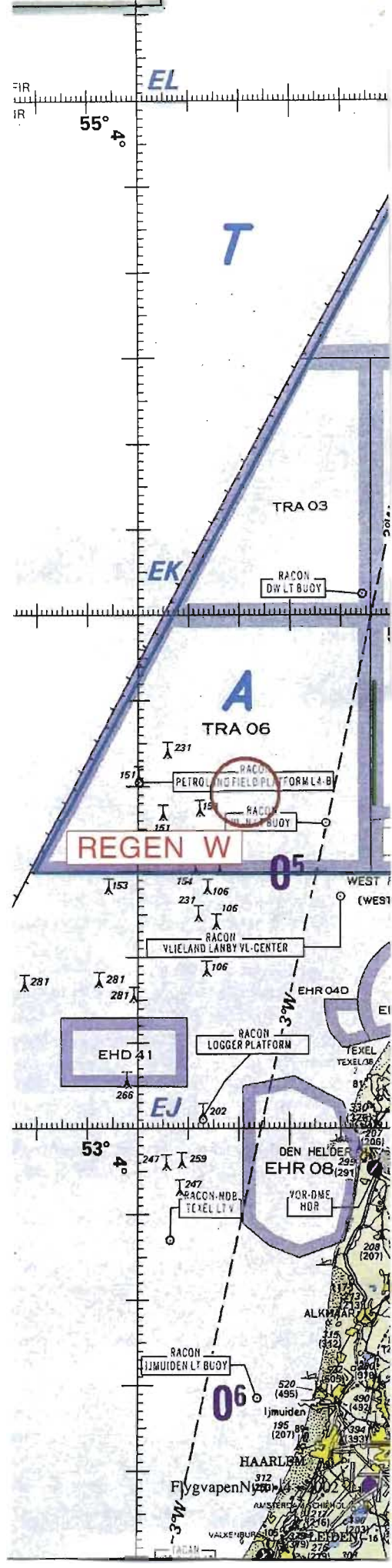
De svenska piloterna samverkade i stället med 313:e och man flög med grupper om fyra flygplan vardera. Varje dag flögs två pass, vilka föregicks av omfattande planering. Efter varje övningspass samlades alla deltagare på båda baserna för en noggrann debriefing som skedde i form av en videokonferens.

Många flygplan

Innehållet i varje övningspass reglerades genom en Air Tasking Order (ATO). Utifrån den planerades en s k Mission Commander från 313 Sqn hur de två fyrgrupperna tillsammans skulle genomföra uppdraget.

Efter samråd med den svenska gruppchefen presenterades passets upplägg för de åtta berörda piloterna vid en särskild genomgång.

En av de svenska gruppcheferna var kapten **Johan Lindqvist**:





JA 37 Viggen lyfter från Twente under Frisian Flag. Övningsområdet är markerat med blått på kartan, Twente-basens läge ses i den vita cirkeln i det högra nedre hörnet.

Kartan är ett principexempel där referensläget "Bullseye" finns markerat i mitten av den svarta cirkeln.

- De följde en lång checklista med allt som kan gås igenom före flygningen. Inledningsvis tog genomgången 45 minuter, men med tiden kunde den kortas ner när de märkte att vi behärskade vissa rutinemässiga förfaranden, säger Johan Lindqvist.

Efter detta hade den svenske gruppchefen en genomgång med sina piloter om den egna gruppens taktik.

Efter start från Twente gällde det att noga följa de angivna färdvägarna till övningsområdet, eftersom mycket av den civila flygtrafiken som ska till och från Amsterdam passerar på vägen dit.

- Vi tilldelades en bestämd flyghöjd angiven i fot, på utvägen flygnivå 270. Skulle man missat och legat på fel höjd var kollisionsrisken stor i den omfattande flygtrafiken, man såg flygplan överallt, säger Johan Lindqvist.

- När vi kom ut i övningsområdet och övergick till stridsledningsfrekvensen gavs ett färdtillstånd som för hela övningsområdet. Antingen lade vi oss i en patrullbana (CAP) eller i ett väntläge innan det var läge att komma till "push point", ett utgångsläge, i en viss formation eller på ett visst klockslag.

- Fram till "push point" hade Mission Commander befälet över båda grupperna. Detta för att måla upp en bild av oss inför



►►► fienden. Men därefter styrde han inte direkt över min grupp, då agerade vi i vårt område efter eget huvud, säger Johan Lindqvist.

Många flygplan

Genom att Viggen och F-16 inte har samma typ av jaktlänk fanns en svårighet i hur man skulle kunna separera de två grupperna från varandra i övningsområdet. Detta löstes genom att de delades upp på olika sätt. Det kunde ske genom tilldelning av olika geografiska områden, olika höjdskick eller tidsmässigt.

– Vi hade nog tänkt oss att inom gruppen uppträda mera autonomt och i stor utsträckning använda oss av jaktlänken. Men en ny erfarenhet för oss var att Nato-flygförband aldrig uppträder enskilt, utan alltid strävar efter att hålla ihop roten, säger Johan Lindqvist.

Förklaringen till det var att det vid den här övningen alltid fanns många flygplan i övningsområdet.

– Normalt flyger de i minst rote för att kunna vana varandra vid hot från luft-

värnseld, ett hot som vi är ovana att öva mot hemma, säger Johan Lindqvist.

Under Frisidan Flag fanns som mest 32 flygplan i ett cirka 200 kvadratkilometer stort område.

– Det motsvarar cirka en och en halv normal svensk övningssektor. Då förstår man att de vill hålla ihop rotarna och därmed hålla nere antalet enheter.

Styrkemässigt fördelades flygplanen till 24 för A-sidan och åtta för B-sidan. Numerären kan synas ofördelaktig för B-sidan, men A-sidans flygplan uppträdde alltid i fyrgrupper eller rotar, så antalet enheter blev oftast mellan sex till tio.

Eftersom många flygplan uppträdde i ett relativt litet område fanns en flygsäkerhetsmässigt betingad begränsning om att som mest åtta flygplan fick manövrera mot varandra.

Av B-sidans flygplan representerade Viggen i sitt uppträdande MiG-29 Fulcrum och F-16 agerade i rollen som MiG-29 och Su-27 Flanker.

Agerandet som MiG-29 karaktäriserades genom vilken typ av vapen som

användes fingerat och därigenom vilka skjutavstånd som kunde användas.

– Vi har väl varit lite av ett "plåtmål" eftersom den blå sidan använde den senaste versionen av Amraam. Men i ATO:n angavs att vi verkligen skulle vara defensiva i vårt uppträdande. Det är seriöst, för det var A-sidan som skulle övas, kommenterar Johan Lindqvist.

Nytt liv

Förloppet i övningsrådet karaktäriserades av högt tempo. Johan Lindqvist:

– Plötsligt kunde man få ett "kill call" från stridsledningen, vilket innebär att man blivit bekämpad och måste flyga bort från stridsområdet till en särskild zon för att sedan återkomma. Det var som i ett dataspel, en zon där man får ett "nytt liv". Förfarandet skulle motsvara att det skickades upp nya flygplan från ett flygfält.

Vem som ansågs vara bekämpad bestämdes av en stridsdomare placerad i en stridsledningscentral, med överblick över flygplanens flygbanor och tillgång till

En F-16AM Fighting Falcon från 313 Squadron landar på Twente.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



information från de två sidornas respektive stridsledning. Det handlade således om bedömningar och inte registrerade data som analyserades.

– Vi brukade hinna med två omgångar. Först in och ställa till lite oreda för A-sidan, bli bekämpad, dra sig ur och komma tillbaka för ytterligare en strid. Normalt brukade vi kunna delta under cirka två tredjedelar av respektive övningspass, innan vi måste avbryta av bränsleskäl.

Johan Lindqvist har flugit cirka 1000 timmar Viggen under åtta år. Vad var mest givande för dig under Frisian Flag?

– Helhetsförståelsen för samspelet mellan olika enheter. Hur F-16 och F-15 separerade från, respektive samverkade sinsemellan och med både den mark- och flygburna stridsledningen. Och hur det fungerar med deras typ av stridsledning och med ett referenspunktsbegrepp kallat *Bullseye*, säger Johan Lindqvist.

– Vi har läst mycket om detta i teorin hemma, och till viss del gissat oss till en hel del. En erfarenhet är att de slutsatser vi har dragit visat sig vara riktiga.



Ovan: Kapten Johan Lindqvist och major Robin Nordlander diskuterar det senaste passet.



Till vänster: Under Frisian Flag användes Viggens motmedelskapsel typ U95, placerad under högervingen.

Nedan: Kapten Johan Lindqvist, majorerna Peter Viklund och Robin Nordlander samt löjtnant Anders Björk förbereder sig inför nästa flygpass över Nordsjön.



►►► – Därför kände jag mig trygg redan från första dagen. Framför allt när det gäller terminologin. Inför Frisian Flag övade vi på det specifikt under cirka två månader. Genom att vara engelsktinstruktör på min division har jag kunnat hålla kunskaperna levande under en längre tid. Men det hade känts ännu bättre om vi övade oftare hemma med full Nato-standard, d v s på engelska, med Bullseye, och användninga av fot och knop samt tillämpning av QNH i stället för QFE.

Samverkansofficer

Medan piloterna huserade hos sina nederländska kolleger i divisionsbyggnaden fanns flygteknikerna och flygplanen på andra sidan flygfältet, någon kilometer därifrån.

Kontaktlänken dem emellan var kapten **Peter Johansson**, som tjänstgjorde i rollen som klargöringsledare i Maintenance Operations Center, MOC, med placering i den s k flight operations-avdelningen hos 313 Sqn. En sorts ledningscentral belägen i divisionsbyggnaden för samordning av den dagliga flygverksamhetens genomförande.

På en stor väggstavla i "flight ops"-rummet samlades uppgifter om vilket typ av övning divisionerna avsåg genomföra, hur

många flygplan som behövdes och när, vilka piloter som skulle flyga m m. Teknikernas linjefe rapporterade in de olika flygplanens status, när de blev tillgängliga osv. Alla förändringar fördes upp på tavlan som därmed ständigt visade ett aktuellt läge.

Peter Johansson tyckte att tavelssystemet var lite ovant att arbeta med, men att det fungerade bra. Han är dock osäker på om det är något att ta efter här hemma.

– Så länge divisionen och kompaniet finns i samma byggnad duger vårt svenska arbetssätt bra. Då blir det bra kontakt mellan de två grupperna.

Landsvägstransport

På flygsidan var samarbetet mellan svenska och nederländska piloter tätt. För den svenska markpersonalen var situationen annorlunda, kontakterna med de nederländska teknikerna var sparsam.

– Men det märks att de är vana vid att ta emot utländska förband. Under rekognoseringsresan som föregick övningen blev svaret "det ordnar sig" på de flesta av våra frågor, säger major **Göran Malmberg**, chef för F 4:s andra flygunderhållskompani.

– Det kan kännas som att vi är väldigt strukturerade och ska ha allt på papper,



Kapten Jan-Erik Jönsson och major Göran Malmberg fr



Tre av de totalt fem JA 37 Jaktviggen som användes ur



Kapten Peter Johansson på plats i MOC, Maintenance Operations center.



Tommy Karlsson servade piloternas personliga flygutrustning i 313 Squadrons lokaler.





4 på Frösön ingick i markstyrkan under Frisian Flag.



övningen.



men det bottnar antagligen i ovanan att operera i andra länder. Det mesta är nytt för oss, men de förstod vår situation och menade att det läge vi befinner oss i nu, var de i för cirka tio år sedan.

– Det är ändå lite annorlunda för oss, jämfört med ett annat Nato-land, säger kapten **Jan-Erik Jönsson**. De känner ju till standardutrustningen. Men vi måste faktiskt ta reda på om t ex syrgas verkligen finns tillgänglig i gasform och inte enbart flytande.

Inför ombaseringen hade mycket av markutrustningen transporterats från Frösön till Twente per landsväg med två 24-meters långtradare. Fordon som ingår i det nya Basbataljon 04-konceptet och som kördes av behöriga flygtekniker ur kompaniet.

Jan-Erik Jönsson konstaterar att erfarenheter från tidigare utlandsbaseringar kommit väl till nytta inför Frisian Flag:

– Till en övning i Norge år 2000 krävdes tre transporter med TP 84 Hercules. Nu kunde vi nöja oss med en, i kombination med långtradarna.

– Fördelen med landsvägstransporten var att all utrustning fanns på plats när Viggarna kom hit. Och eftersom bilarna är försedda med lastväxlare var vi heller inte beroende av någon infrastruktur här på basen. Det imponerade på våra värdar.

Den tekniska utrustningen som togs med var vad som krävdes för att klargöra flygplanen på plattan liksom för att kunna underhålla vissa komponenter. För att kunna använda Viggens tekniska utvärderingssystem medfördes den speciella datautrustningen i en signallydd container.

För teknikernas del finns svårigheterna inför en utlandsbaserings i att bedöma hur

mycket personal som behövs, vilken typ av utrustning och vilka reservdelar som bör tas med. Erfarenheter från tidigare utlandsbaseringar, men framför allt från all verksamhet på krigsbaser i Sverige, låg till grund för planeringen.

Personalen uppgick till 21 flygtekniker, samtliga officerare, samt en civil tekniker för piloternas personliga flygutrustning.

– När det gäller reservdelar har vi så stor erfarenhet av 37-systemet att vi känner de svaga punkterna och har förberett oss därefter, säger Göran Malmberg.

– Det som brukar behövas är bromsar, däck och oljor. Men generellt kan man säga att det mest är utbytesenheter till den elektroniska utrustningen som behövs.

– Vi fixar nog det mesta men inte ett motorbyte, där satte vi gränsen, säger Jan-Erik Jönsson.

– Jag har dock förtroende för att piloterna inte hanterar flygplanen omotiverat bryskt och därmed riskerar att dra på sig tekniska problem, säger Göran Malmberg, som inte var speciellt orolig för att ett motorbyte skulle behövas.

Några hangarer av den typ vi är vana att se i Sverige finns inte på Twente-basen. Därför stod de fem Viggarna hela tiden utomhus. Nattetid bevakades flygplan och all materiel av egen vaktpersonal, men också med stöd från det nederländska flygvapnet.

Med facit tillgängligt efter övningen kunde Göran Malmberg nöjt konstatera att det mesta fungerat väl.

– Alla planerade flygpass genomfördes. Reservdelsförrådet räckte och inte en grej behövde skickas efter hemifrån. Planeringen höll och det behövdes ingen övertid för att hålla flygplanen tillgängliga. ●

En av de nederländska F-16AM Fighting Falcon från 313 Squadron framför en så kallad Hardened Aircraft Shelter. Till skillnad från i Sverige finns inga stora hangarer på Twente-basen. I stället används ett shelter till varje flygplan. Där sker all klargöring inför flygning, piloterna t o m startar motorerna inne bunkern. Efter



landningen bogseras flygplanen in med hjälp av ett vajer-system.

Infällt ses 313 sqn:s divisionsensemblem. Som synes är den en av Nato:s "Tiger-divisoner", vilket tydligt avspeglades inne i divisionsbyggnaden, men även i form av märkning på flygplanens fenor.

Ledning av internationellt CSAR-uppdrag

CSAR – Combat Search and Rescue – att undsätta flygpersonal som hamnat på fientlig mark efter nedskjutning eller haveri prioriteras högt under Nato-operationer.

Under PFF-övningen Cooperative Key övades svensk personal att leda och delta i CSAR-operationer, vilket innebär ytterligare framsteg i utvecklingen av svensk förmåga inom detta område.

Cooperative Key genomfördes i år i franska Saint Dizier under tiden 22 september till 4 oktober. Målsättningen med övningen är att öva och utveckla interoperabilitet i luften och begränsade markoperationer i en Crisis Response Operation (CRO).

22 nationer deltog med totalt cirka 1500 personer, 40 flygplan och 20 helikoptrar. Sverige deltog med en officer från Flygtaktiska kommandot, fyra officerare från K3/Överlevnadsskolan och tre officerare från armén.

Målsättningen med det svenska deltagandet var bl a att öka förmågan att tjänstgöra i Air Operation Center (AOC) och Personnel Rescue Coordination Center (PRCC) samt att led CSAR-moment i en Nato/PFF-övning.

Ledning av uppdrag

I multinationella operationer har CSAR-uppdrag mycket hög prioritet. Några av anledningarna är att upprätthålla operationssäkerhet, kunna rädda mycket viktig personal och säkerställa att de ej hamnar i fel händer. Det är även moralthöjande för de egna förbanden, liksom de moraliska förpliktelserna mot anhöriga och förband.

CSAR-uppdrag genomförs som gemensamma operationer med resurser från flera länder. Ett syfte med övningen var att samöva dessa resurser.

I Air Tasking Order (ATO) finns angivet vilka enheter, som kan finnas på olika baser, som ska svara för CSAR-beredskap. I AOC Current Ops finns det en avdelning, PRCC som sedan ansvarar för

planering, ledning och koordinering av alla CSAR-uppdrag.

Under denna Coop Key bemannades PRCC av fem olika nationer, däribland Sverige. Inför ett CSAR-uppdrag utsågs en stabsmedlem som ansvarig för uppdraget, övriga i PRCC stöttade sedan denna person.

Vid ett CSAR-uppdrag får PRCC mycket stöd av övriga inom AOC och CSAR-uppdraget blir en prioriterad verksamhet. Det är relativt lätt att komma in i arbetet med att leda denna typ av uppdrag tack vara väl utarbetade checklistor och det stöd som övriga ger.

Omfattande resurser

Eftersom det är riktiga flygplan och helikoptrar som ställs till förfogande ges extra tyngd till planeringen och ledning av uppdraget.

Under Coop Key kunde ett CSAR-uppdrag omfatta följande komponenter:

- Helikoptrar från Frankrike, Rumänien och Schweiz.
- CSAR-räddningspersonal från Slovenien.
- CAS från USA med flygplan A-10 Thunderbolt II och C-130 Gunship.
- Jakteskort från Turkiet med F-16 Fighting Falcon.
- Flygburen ledning från Frankrike.
- Multinationell ledning i PRCC.

Ett övat CSAR-uppdrag kunde initieras av att en pilot rapporterar till den flygburna ledningen att ett flygplan i förbandet blivit beskjutet och träffat av luftvärn,



I Air Operations Center (AOC) beslutas när en räddningsinsats ska genomföras.



Under Coop Key deltog slovensk personal i CSAR-förbandet, vilka transporterades med franska Puma-helikoptrar.

Bilder: Coop Key 02



varpå piloten har skjutit ut sig. Detta rapporteras sedan direkt vidare till AOC Current Ops.

I PRCC påbörjar den utsedda stabsmedlemmen arbetet med att förbereda en insats med CSAR-enheterna, som får höjd beredskap.

Det är dock en mängd information som ska inhämtas och bearbetas innan CSAR-styrkan kan få insatsorder. Den nödställdes identitet och position måste säkerställas, eventuella hot mot CSAR-styrkan måste klarläggas, liksom andra operationer i det aktuella området måste klarläggas för att eventuellt avslutas eller omdirigeras. Först därefter beslutar chefen för Current Ops om insatsen ska genomföras eller ej.

En insatsorder går direkt ut till de enheter som ska genomföra CSAR-uppdraget. När de är i luften finns det i CSAR-styrkan en chef som leder uppdraget från luften. PRCC finns på medhörning och kan vid behov stötta uppdraget med exempelvis mera resurser.

När sedan den nödställda är upphämtad återgår styrkan till sina respektive baser.

CSAR prioriteras

En viktig erfarenhet från Coop Key är att Nato lägger stor vikt på CSAR. Länder som Tyskland, Frankrike och Italien har börjat utveckla egna resurser i form av helikoptrar och CSAR-räddningspersonal som ska kunna vara den del i ett CSAR-uppdrag som gör själva upplockandet av den nödställda. I övrigt bidrar länderna med de resurser som de har tillgängliga som t ex jakt- och attackflyg, eskorthelikoptrar och ledningspersonal.

I Sverige har vi kommit långt jämfört med många Nato-länder när det gäller utbildning och utrustning för piloter och flygbesättningar inom CSAR.

Nästa steg för Sverige skulle kunna vara att börja studera utvecklingen av egen CSAR-räddningspersonal, en förmåga som är starkt efterfrågad i multinationella operationer. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR MAJOR VID FTK I UPPSALA.

Flygövningen **Nordic Air Meet**

Johan Blå övade i Norge

Andra divisionen från F 10 i Ängelholm har deltagit i flygövningen Nordic Air Meet -02 på Örland Huvudflygstation i Norge. Deltagandet ingår i utvecklingsarbetet av ett internationellt snabbinsatsförband med Gripen.

Av Adam Nelson



Förberedelser med Gripen på den norska flygbasen Örland under Nordic Air Meet.

Foto: F 10

För andra gången i år deltog F 10:s andra division i en internationell flygövning med JAS 39 Gripen. Syftet med Nordic Air Meet (NoAM) var att samöva fredsbevarande operationer (Peace Support Operations - PSO) med 338 skvadronen från det norska flygvapnet samt Fighter Squadron 11 från Finland.

Uppdraget att delta i övningen ställdes av Flygtaktiska kommandot i Uppsala och innebär ytterligare ett steg på vägen för att uppnå internationell förmåga inför upprättandet av det internationella snabbinsatsförbandet Swafrap JAS 39.

Örland Huvudflygstation

Det finns två huvudflygstationer i Norge. Den ena är placerad i Bodö och den andra är belägen på Örland, i närheten av byn Brekstad.

Stationens uppgifter är att upprätthålla beredskap, genomföra och understödja luftoperationer, ta emot förstärkningar i form av allierat flyg samt stödja egna och allierade styrkor.

Huvudrullbanan är på 2 700 x 45 meter i riktning 16-34. En parallell taxibana kan också brukas som alternativ rullbana, har måtten 2 500 x 23 meter.

Organisatoriskt finns det fyra operativa avdelningar fast stationerade på basen i fredstid: 338 skvadronen, 330 skvadronen,



Den sista Gripen-divisionen vid F 10 i Ängelholm medverkade i flygövningen Nordic Air Meet i Norge i månadsskiftet september/oktober. På bilden flyger man i formation med en F-16A Fighting Falcon från det norska flygvapnets 338:e skvadron. Foto: F 10

en framskjuten E-3A grupp med möjlighet att ta emot E-3A (AWACS) och en luftvärnsgrupp med NASAMS (Norwegian Advanced Surface-to-Air Missile System).

Förberedelser

Inför övningen genomfördes under våren, enligt Nato-rutin, en *Main Planning Conference* och *Final Planning Conference* på Örland Huvudflygstation. Under veckan utklarades diverse formaliteter, inte minst den nödvändiga Exercise Operations Order (EXOPORD).

I Norge har vissa system för ledning av flygplan till landning avvecklats, såsom SRE och PAR. Kvar finns ILS och TACAN, vilket dock inte finns i Gripens A-version. Ett faktum som hade kunnat förhindra ett svenskt deltagande, varför

Flygtaktiska kommandot beslöt att placera en transportabel TILS på Örland-basen.

Utöver flygtjänsten hemma på F 10 förövade Johan Blå-divisionen tre dagar på FLSC (Flygvapnets Luftstrids och Simuleringscenter) i Bromma med en inbjuden norsk pilot som instruktör. Dessa tre dagar var värdefulla eftersom flygövningarna kunde provas på ett tidigt stadium. Ytterligare en fördel med detta är att mycket av den språkliga träningen kan genomföras på ett effektivt sätt.

Förövning

Divisionen genomförde veckan före NoAM en tvådagars förövning tillsammans med norska 338 Sqn på Örland Huvudflygstation. Under dessa dagar flögs två pass med en rote JAS 39, vilket gav tillfälle att pröva övningskonceptet.

Det gav dessutom kunskap om lufrum, trafikledning m m runt basen.

För flygunderhållskompaniet innebar det möjlighet att göra en mer omfattande rekognosering av basen avseende logistik och tekniska frågor samt utbilda basens räddningstjänst på JAS 39.

Övningsupplägg

Johan Blå-divisionen ombaserade med sex JAS 39A och en TP 84 Hercules på måndagen och flög tillbaka till F 10 på fredagen. Totalt flögs sju pass i övningen, med fyra flygplan från varje nation.

Alla pass flögs enligt ATO (Air Tasking Order) och SPINS (Special Instructions) utgivna av CAOC (Combined Air Operations Centre) 3 i Reitan, i Norge.

Beroende på att övningen var en luftförsvarsövning med små förband, innehöll



Det norska flygvapnets F-16 Fighting Falcon har genomgått ett stort moderniseringsprogram benämnt Midlife update - MLU. Foto: F 10

Norska F-16 MLU

Modernisering av F-16 - Midlife update (MLU) - berör fyra Nato-länders A- och B-versioner: Norge, Danmark, Nederländerna och Belgien. 1997 började man flyga de första F-16 MLU i Norge. De sista flygplanen blev färdigmodifierade till 2001.

Totalt kommer fyra olika mjukvaru-

uppdateringar att göras på flygplanen. Närmast kommer den s k Mod 3-uppgraderingen som planeras att installeras 2004. Denna kommer att innebära förberedelse för bland annat hjälm-sikte, Link 16, ny jaktbeväpning såsom AIM-9X och Iris-T samt nya amerikanska vapen som JDAM.

Flyger över Afghanistan

Norska 338 skvadronen flyger med F-16 sedan 1985. Tio år senare fick flygbasen Örland ansvaret för att sätta upp skvadronen till Nato:s IRF (Immediate Reaction Force).

1997-98 deltog man med sex F-16A i Allied Force i Kosovo. Man deltar fortfarande i operationen Enduring Freedom på Manas-basen i Kirgistan tillsammans med skvadronerna 331 och 332 från Bodö. Detta sker i en blandad division som även består av danska och holländska piloter, där Nederländerna är *leading nation*.

Förbandet har ersatt 18 franska Mirage 2000 samt amerikanska F-18 i luften över Afghanistan. Totalt åkte

man iväg med sex F-16 från Norge. Sedan den 1 oktober 2002 finns norska F-16A på plats och planeras delta i operationen till den 1 april 2003.

Norge kommer att avdela åtta till tio piloter som är på plats i Kirgistan i sex veckor och därefter är tre månader och flygtränar på hemmabasen. Övrig personal är på plats i tremånadersomgångar.

Det norska flygvapnet har sedan tidigt 90-tal samövat med de nederländska och danska flygvapnen, vilket kombinerat med samma typ av flyg-system möjliggör denna gemensamma operation.



ATO endast ramarna för passet och det var lätt att vid behov få till ändringar och modifieringar i dessa. Tillsammans med ett bra scenario gav det goda möjligheter att lägga upp varje pass så att det gav samtliga inblandade ett meningsfullt övningsutbyte. Detta är den stora fördelen med denna typ av en flyginriktad, mindre övning.

Johan Blå genomförde tre olika typer flygövningar. Första passet genomfördes två mot en samt *Familiarisation Flight* med en norsk F-16 som *flight lead*.

Andra passet genomfördes två mot två, där passet delades mellan rotarna med målpupträdande enligt önskemål från vardera sida.

Tredje passet var MFFO (Mixed Fighter Force Operations) med två JAS 39 och två F-16 Fighting Falcon mot två F-18 Hornet eller de andra möjliga rotevisa kombinationerna.

Denna övning var ett mycket bra sätt att öva kommunikation och samverkan. Samtidigt gavs väldigt bra inblick i de andra systemens prestanda och taktik genom den nära samverkan som var nödvändig.

Gripen hävdar sig väl

Som svensk pilot blir man stolt över JAS 39, som hävdar sig mycket väl både mot F-16 och F-18. Detta gäller inte bara bättre taktisk presentation för piloten, utan också radarprestanda med längre upptäcktsavstånd och uthållighet i luften.

Avsaknad av internationellt kompatibla system i JAS 39A är däremot begränsande. Främst saknas IFF (Identification Friend or Foe), landningshjälpmedlet ILS och en andra radio.

En stor del av pilotens agerande under



En unik tregrupp fotograferad under flygövningen Nordic Air Meet i Norge: JAS 39 Gripen i spetsen för en norsk F-16A och en finsk F-18 Hornet.

Foto: F 10

flygning i internationell miljö måste dessutom läggas på tolkning och omräkning av olika typer av information som presenteras i JAS 39.

Detta beror på att data om fart och höjd inte anges i Imperial Units eller presentation av Bullseye (gemensam referenspunkt) i flygmaskinen.

Problemet kommer dock att vara åtgärdat i den nya JAS 39C, som är särskild anpassad för internationella operationer. (Se FV-Nytt 3/02).

Begränsande är också att planerings- och utrustning som PLA och UTA, enligt Försvarens bestämmelser, ännu inte är tillåten att användas utomlands.

Efter varje flygpass genomfördes en gemensam avbriefing, vilken föregicks av att norrmän och finnar utvärderat i sina respektive utvärderingsutrustningar. Den svenska avbriefing tillsammans med norrmännen och finländarna försämrades

tyvärr märkbart genom bristen på utvärderingsutrustning.

Jämförelser

Vid deltagande i internationella sammanhang är det lätt att göra vissa jämförelser mellan olika länders förhållanden. Exempelvis kan nämnas att norska piloter i snabbinsatsstyrkan (IRF) vardera flyger 180 timmar om året för att nå upp till Nato-kraven. Det märks också i deras sätt att hantera sina, jämfört med JAS 39, äldre och systemmässigt enklare flygplan väldigt bra. Vid flygning används regelmässigt både remsor och facklor liksom överljud med norska F-16.

Finland står ungefär där Sverige gör vad gäller internationellt deltagande i övningar, men har inga åtaganden att sätta upp insatsförband för PSO i närtid.

Varje rote eller grupp hade en egen

flygstridsledare tilldelad. Flygstridsledaren deltog både i prebriefingen före passet samt avbriefingen efter passet.

Nato:s flygstridsledare överlåter mycket mer åt de enskilda piloterna än vi normalt gör i Sverige, vilket bygger på att passen är mer detaljplanerade. Detta och flygstridsledarens delaktighet i planering och utvärdering upplevdes som mycket positivt av de svenska piloterna.

De två svenska flygstridsledare från F 10H, som var med och stridsledde under övningen, hade veckan innan genomfört en förberedande utbildning i Bardufoss i norra Norge. Erfarenheterna är mycket goda och det är viktigt att fler flygstridsledare får motsvarande utbildning för att vi framöver ska kunna öva för insatser i internationell miljö. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN VID F 10 I ÄNGELHOLM.



Monstermöte vid Storsjön

Under en dryg vecka besöktes F 4 på Frösön av en Tornado-division från Tysklands flygvapen. På programmet stod samövning med flottiljens två Jaktviggen-divisioner.

Flygövningarna genomfördes även i samverkan med luftvärnsenheter från arméns tekniska skola i Östersund.



Av Peter Liander

Det tyska flygvapnets 322 Squadron besökte F 4 på Frösön i slutet av september. Personalstyrkan uppgick till cirka 70 personer, som medförde sex flygplan av typ Tornado EDS.

Divisionen är hemmahörande i Lechfeld, cirka sju mil väster om München. Dess huvuduppgift är att bekämpa luftvärn och radarstationer, i militära termer uttryckt som Suppression of Enemy Air Defence, förkortat SEAD.

På F 4 var det flottiljens första division "David Röd" som stod för värdskapet, men även piloter från den andra Viggendivisionen deltog i övningarna. Under en vecka genomfördes flygövningar i direkt samverkan mellan svenska och tyska flygbesättningar.

Samövningen, som benämndes "Monstermeet", tillkom på initiativ från den tyska divisionen.

– De kontaktade oss sommaren 2001 och hörde sig för om de kunde komma hit,

säger major Gabor Nagy, chef för David Röd.

Att besöket kallades för "Monstermeet" förklarar han med att båda divisionerna har odjur i sina respektive divisions- emblem. Tyskarnas flygverroller pryddes av specialbroderade tygmärken föreställande de två emblemen.

Dagligen genomfördes två flygpas från Frösön, med fyra flygplan av vardera typ. Det som övades var huvudsakligen något som enligt Nato-terminologin benämns Combined Air Operations, förkortat COMAO, vilket innebär att olika flygslag agerar i direkt samverkan.

I det här fallet innebar det att svenskarna skulle utgöra jakteskort åt det tyska Tornado-förbandet. Dessa skulle i sin tur finna luftvärnsgrupperingar som fanns utplacerade i den jämtländska terrängen. Vid upptäckt bekämpades dessa med fingerade signalsökande robotar av typ HARM (High speed Anti-Radiation Miss- ▶▶▶

JA 37 Jaktviggen och tyska Tornado i formation under samövningen i september.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



►►► ile). Jakteskorten utgjordes av en rote JA 37 Viggen. På motståndarsidan användes ytterligare en 37-rote, även den från F 4.

– Taktiken som har övats gick ut på att den eskorterande Viggen-roten flög in mot målområdet några minuter före Tornadogruppen, med målsättningen att bekämpa den fiendliga jakten. Målet var att Tornado-besättningarna skulle kunna upptäcka och anfälla luftvärnsställningarna utan att riskera att anfallas av fiendligt jaktflyg, säger Gabor Nagy.

I ett verkligt stridsscenario skulle den procedur kunna vara inledningen på ett

attackanfall. De två inledande insatserna med jakt och SEAD-flyg har då använts till att undanröja så mycket som möjligt av hoten mot attackflyget.

– Varje flygpass har varat i en dryg timme. Mestadels har SEAD-förbandet opererat på relativt låg höjd, medan jaktflygplanen opererat i mer varierande höjdsikt, säger Gabor Nagy.

– Den fiendliga jakten har flugit i en så kallad CAP, Combat Air Patrol, innan de har satts in för anfall.

Samövning med utländska flygförband och tillämpning av utländska sätt att flyga

ger nya erfarenheter. Gabor Nagy tar särskilt upp ett begrepp kallat Bullseye Control som tillämpas vid tillfällen som dessa:

– Detta är nytt för oss, man refererar luftbilden i förhållande till en viss referenspunkt, som är förutbestämd till ett viss geografiskt läge som anges i longitud och latitud. Utifrån den punkten anges bäring och avstånd till olika objekt, som till exempel en luftvärnsställning.

– Det svåra är att föreställa sig en lägesbild utifrån Bullseye-läget. Vi har diskuterat det en del med tyskarna, som säger att det tar flera års träning att bli bra på att



Två divisionschefer i samspråk över en flygkarta, majorerna Gabor Nagy från F 4 på Frösön (t v) och Siggj Beck från tyska 322 Squadron. Till höger ses fyra Tornado taxande på Frösön.



Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Till höger:

Major Ralph Engelbrecht från tyska 322 Sqn tillsammans med major Gobor Nagy från F 4 efter ett pass i Tornado EDS.

Den tyska divisionen har bred erfarenhet av internationella operationer. Major Engelbrecht berättade att man började öva i internationella sammanhang 1995, fyra år senare deltog förbandet i Kosovo-kriget, då baserade i norra Italien.

Stridsuppgiften kunde bli upp till sju timmar långa tack vare flera lufttankningar över Adriatiska havet eller Makedonien.

Till vänster:

JA 37 och tyska Tornado bryter ut ur en tät flankformering och påbörjar ett övningsuppdrag över Jämtland.



snabbt bilda sig en uppfattning om luftläget i relation till Bullseye.

– Vi har tränat på det under några veckor inför Monstermeet, men inte med så många flygplan som nu, säger Gabor Nagy.

Svenska piloter måste dock anses ha bra förutsättningar att bli vana med att använda Bullseye som referens, eftersom det i Viggens och Gripens system går att lägga in Bullseye-läget och få det presenterat på den taktiska indikatorn.

Inför Monstermeet och flygövningen Frisian Flag i Nederländerna, har tio av

flottiljens piloter förberett sig genom att flyga mellan tio och 15 pass med flygplanens system inställda i enheterna fot och knop.

– Synd att inte fler av oss som har kunnat få chansen, men det är vad vi har kunnat klara av med tillgängliga resurser, säger Gabor Nagy.

Gabor Nagy vill gärna framhålla vikten av att öva i internationella sammanhang och tycker att det bör ske oftare.

– Det är så mycket som är nytt. Det gäller till exempel förberedelsearbetet inför en övning, eller att man utomlands arbetar

på lite olika sätt. Jag upplever att hos tyskarna har enskilda förare större befogenheter än vi och får ett större ansvar än vi är vana vid. Det gäller även i den dagliga flygtjänsten, inte bara under övningar.

Att utbytet av övningarna är ömsesidigt är inget som Gabor Nagy tvekar om.

– Jag vet att de uppskattar att öva här, bland annat på grund av den stora tillgängligheten på övningsområden. Jämfört med i Tyskland kan vi erbjuda större luft- rum att öva i, dessutom i närheten av flyg- basen, vilket ger ett effektivare utnyttjande av flygtiden. ▶▶▶



Fänrik Matti Wiksten (t v) följde en tysk teknikerkollega och fick en god inblick i marktjänsten med Tornado.

Cross service

Monstermeet inriktades främst på flygövningarna. Den tekniska markpersonalen påverkades inte i så stor omfattning, med undantag av ett fåtal svenska flygtekniker som deltog i så kallad Cross service.

Det innebär i praktiken att ett antal svenska tekniker fick följa en tysk kollega för att studera hur de arbetar med Tornado. Tanken var att tyska tekniker på motsvarande sätt skulle följa en Viggens-tekniker. Så blev dock inte fallet, eftersom alla närvarande tyska tekniker behövdes i sina ordinarie befattningar.

Fänrik **Matti Wiksten** var en av de som på nära håll fick studera linjetjänsten med Tornado under en halv dag. Det var första gången han kom nära en utländsk flygplanstyp. Något som gav inblick i ett arbetssätt som på många sätt skiljer sig från det svenska.

– Det är intressant att få se en helt annan metodik, det är inte mycket som är likt vårt arbetssätt. Men det är kul att se att de är samma sorts folk vi och lätta att få kontakt med, säger Matti Wiksten och fortsätter:



– När flygplanet kommer in efter flygningen stannar det först till på plattan, teknikern kontrollerar däckan innan det kör fram till uppställningsplatsen.

– De gör saker som inte alls förekommer i vår värld. De sätter säkringspinnar i huvudstället, nosstället, släpper ut övertryck ur motorns växellåda efter varje pass.

– Man får en känsla av att de jobbar mycket mera med flygplanet jämfört med oss, och kontrollerar samma saker flera gånger. Det som de kallar snabb klargör-

ing tar 30 - 40 minuter för fyra personer. En normal fredsmässig klargöring av Viggens brukar vi klara av på en kvart med två personer.

– Inför flygning går de igenom massor med kontrollpunkter, safety checks, de gör kontroller bakom ett stort antal luckor och de står cirka en kvart på plattan med gående motorer medan detta utförs.

– Sedan rullar flygplanet fram en bit, teknikern tar sista säkerhetspinnen och bromstryck och däck kontrolleras igen.

Sett ur en teknikers perspektiv anser Matti Wiksten att Tornado ändå verkar användarvänlig:

– Alla luckor till apparatrummen stängs med snäplås, jag har inte sett en skruvmejsel på hela dagen.

– Dessutom kan det mesta göras i normal arbetshöjd, man kan stå upp. Det mesta är lätt gripbart. Hela motorinstallationen nås genom stora luckor, precis som på en Gripen.

En annan skillnad mellan svenskt och tyskt arbetssätt är att de har särskild personal som enbart arbetar med flygplanen på plattan, medan andra specialiserats på underhållsarbetet inomhus. Det finns även specialister på olika delsystem som motorer, elektronik etc.

Matti Wiksten berättar att han fick frågan om vilken del som var hans specialitet:

– Jag svarade *allt*. Då sa tysken *cool!*



Flygskolans flytt till Malmen

Lyckad framtidsstudie

Förberedelsearbetet inför Flygskolans flytt från Ängelholm till Malmen pågår för fullt. Under hösten har det gjorts simuleringar av den framtida flygtrafikmiljön. Dessa har visat att det finns förutsättningar för att kunna inrymma Flygskolans verksamhet i full skala. Det första skolflygpasset planeras ske i slutet av den kommande sommaren.

AV PETER LIANDER



Flygskolans verksamhet på Malmen ska inledas under sommaren 2003.

Flygskolan vid F 10 i Ängelholm var sist att bedriva flygtjänst på Barkåkra, det sista passet genomfördes i november. Eleverna i den pågående GFLU-kursen fortsätter sin utbildning vid F 16 i Uppsala efter nyr.

Med början efter sommarsemestern 2003 är det tänkt att den nya Flygskolan ska inleda sin verksamhet på Malmen i Linköping.

Förberedelsearbetet inför nyetableringen har pågått under hela året. Som en del av detta har det genomförts simuleringar av den förväntade trafikbilden på och i luftrummet kring Malmen.

Bakgrunden till detta är att flygtrafiksituationen redan i dagsläget karaktäriseras av olika former av militär flygverksamhet. I huvudsak handlar det om tre kategorier: Helikopterflottiljens verksamhet i form av både skol- och

förbandsflygning, specialflygverksamhet med flygplan i trafikflygplansstorlek – S 100B Argus och S 102B Gulfstream – vilka ofta flyger enligt civila bestämmelser. Den tredje kategorin är utprovningssituationer med stridsflygplan som Gripen och Viggen, vilket bedrivs av både Försvarmakten och Försvarets materielverk.

Att utöver detta tillföra skolflygverksamhet med jetflygplan medför således ytterligare en typ av flygverksamhet till den redan komplexa flygtrafiksituationen.

Lyckade simuleringar

Simuleringarna gjordes vid FFL hos Försvarmaktens Halmstadskolor (FMHS). Resultatet av simuleringarna utföll till belåtenhet. Överstelöjtnant Jan-Olov Persson, projektledare:

– Vi ville få en uppfattning om hur mycket flygverksamhet som kan genomföras på Malmen med det befintliga bansystemet, kombinerat med de olika typer av flygverksamhet som förekommer. I fyra olika simuleringar provades olika trafikbilder på Malmen 2006, med starter och landningar och hur det berör olika flygtrafikledningsorgan. Bland annat antogs Flygskolan ha 20 flygplan igång per pass, samtidigt som övriga flygverksamheter bedrevs i enlighet med deras specifika krav.

– Simuleringarna visade att det går bra. Det kommer inte behöva byggas någon ny taxibana, men däremot komplettera den befintliga.

Förberedelsearbetet fortskrider, men ännu återstår ett antal frågor som måste lösas innan Flygskolan kan starta sin verksamhet på Malmen, bl a miljökoncession som antas vara klar i maj. ●

Konsten att segra

Flygsäkerhetsarbete är en ständigt pågående process, som bedrivs på flera olika sätt. Ett exempel på detta är den nyutkomna boken *Konsten att segra*. Den ger en sammanfattning av kunskaper inom biologi, fysiologi och psykologi, och tipsar om hur man kan sköta om sin hälsa.

AV PETER LIANDER

Konsten att segra är titeln på en nyutkommen bok. Det är inte en instruktionsbok om hur man ska bete sig för att vinna en luftstrid. Den tipsar om hur man bygger upp en grundläggande förutsättning för att bli en bra flygare, nämligen att må bra både till kropp och själ.

Boken har tillkommit som en del i det ständigt pågående flygsäkerhetsarbetet. Boken kan anses vara ett verktyg som används genom att läsa, repetera, reflektera och ställa sig själv frågan hur man egentligen sköter om sig.

Den huvudsakliga målgruppen är främst alla kategorier av flygande personal som finns i Försvarsmakten, dvs piloter, navigatörer, systemoperatörer, tekniker, meteorologer etc. All personal som är kommenderad till flygtjänst kommer att erhålla varsitt exemplar boken.

Författare är trion professor **Karin Harms-Ringdahl**, **Alf Ingesson-Thoor** och **Christer Spångberg**. För att göra innehållet lättillgängligt för läsarna har de i mesta möjliga mån försökt att undvika ett alltför akademiskt språk.

– Språket i boken är färgat av det som förekommer i böcker om idrottspsykologi och innehållet passar egentligen för alla som bedriver någon form av aktiv prestationsinriktad verksamhet, säger Alf Ingesson-Thoor, specialflygpsykolog vid Flygmedicincentrum (FMC).

En del av boken handlar om allmän hälsa, andra delar som berörs är mänskliga beteenden, olika typer av stress, hur man förbereder

sig mentalt inför flygning m m. Det beskrivs också hur man med hjälp av ett självskattningsformulär kan lära sig att själv bedöma och gradera sitt aktuella hälsoläge, fysiskt som psykiskt.

Alf Ingesson-Thoor berättar att det har startats ett forskningsprojekt med syfte att följa upp hur tillämpningen av självskattningsformuläret fungerar i praktiken. Personal vid två jaktdivisioner och ett av Helikopterflottiljens flygkompanier deltar i studien.

Förnyat flygsäkerhetsarbete

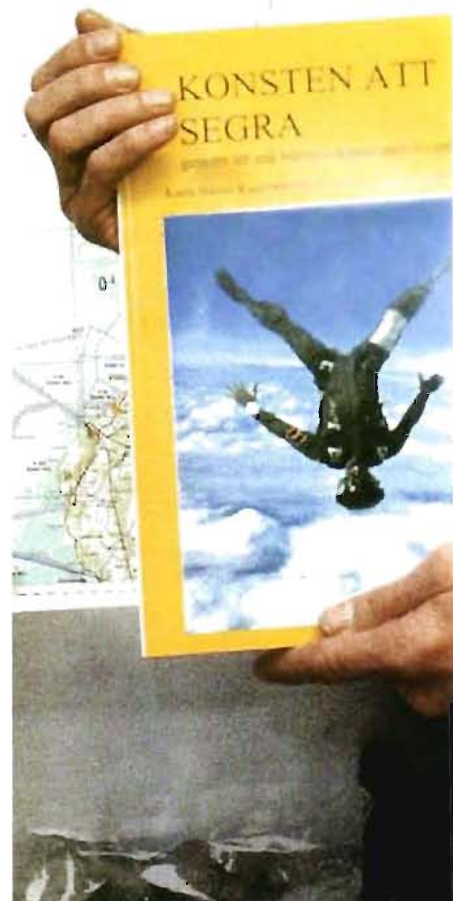
Alf Ingesson-Thoor ser med tillfredsställelse på att *Konsten att segra* har kunnat produceras. Han betecknar den som ett konkret exempel på resultat av ett delvis förnyat sätt att bedriva flygsäkerhetsarbete som påbörjats inom Försvarsmakten.

Ett annat exempel på detta är att det ska bildas något som benämns Human Performance Team (HPT), vid de flygande förbanden. De ska bestå av personer i befattningar som redan finns, nämligen flygsäkerhetsofficerare, flygläkare, sjukgymnast och flygfysikinstruktör.

Tanken är att dessa, eller de specialister som behövs i ett specifikt ärende, ska kunna bilda ett HPT. Teamet ska kunna stödja divisioner och flygkompanier med kontinuerlig utbildning, rådgivning samt vid behov också utredningar av olika händelser av flygsäkerhetskaraktär.

När det gäller djuplodande utredningar

*Major Alf Ingesson-Thoor är en av tre författare till boken **Konsten att segra**. Boken ges ut som ett led i Försvarsmaktens flygsäkerhetsarbete.*





inom detta område görs dessa efter haverier och allvarliga tillbud, och då genom Statens haverikommissions (SHK) försorg. Alf Ingesson-Thoor uppger att det finns en inriktning om att framöver kunna genomföra utredningar även efter onormala eller avvikande händelser inom den militära flygverksamheten, men då i Försvarsmaktens regi.

Nackdelen med utredningarna från SHK är att de kan ta lång tid, ibland flera år, innan de blir klara. Fördelen med att göra egna utredningar av mindre allvarliga händelser, är att man snabbare ska kunna dra lärdom av det inträffade. Här kan HPT få en betydelsefull roll.

Det som ska utredas behöver heller inte vara en händelse som har lett till skador på människor eller materiel. Det kan lika gärna gälla ett händelseförlopp som kunnat sluta illa, där man vill studera hur den allvarliga situationen kunnat uppstå. Det kan vara en händelse som uppstått av mänskliga beteenden, där kombinationen av flera inverkanfaktorer utvecklats till en flygsäkerhetsrisk.

Flygsäkerhetsavdelningen vid Flygtaktiska kommandot har det övergripande ansvaret för teamens arbete.

Flygande psykolog

Vid ett möte med Alf Ingesson-Thoor märks snabbt ett starkt engagemang i frågor som rör hur vi människor fungerar och betar oss i flygmiljö. Ett ämne som han föredrar att kalla MIFS, människan i flygsystemen.

Själv har han en milt uttryckt bred erfarenhet av flygmiljö. Han är en av flygvapnets mest rutinerade piloter, med mångårig erfarenhet som attackpilot i Lanser och Viggen, flyglärare vid Krigsflygskolan och sedan många år en välkänd och uppskattad uppvisningspilot med SK 50 Safir.

Privat är han aktiv fallskärmshoppare, även i uppvisningssammanhang, samt har ett förflutet inom segelflygsporten. Det är således ingen överdrift att beteckna denne 52-åring som genuint flygintresserad.

Med tanke på detta hade det kanske varit ett frestande alternativ att fortsätta den militära karriären som exempelvis transportflygpilot. Han valde dock en annorlunda väg och utbildade sig under 1990-talet till psykolog vid Lunds universitet. Sedan examen är han flygvapnets första psykolog, och hittills enda, som bedriver aktiv flygtjänst med stridsflygplan och helikoptrar. ●



Viggen uppgrad *till gagn för*

Nyligen avslutades utprovningen av Jaktviggens sista systemuppgradering, benämnd edition 36:02. Utvecklingen av systemet i JA 37D inkluderar bland annat presentationsutrustning i färg. Erfarenheter av detta kan ligga till grund för den fortsatta utvecklingen av Gripen.

Av Peter Liander

er Gripen



Viggen har nu varit i förbandstjänst i 30 år. Exteriört har inga nämnvärda förändringar av konstruktionen skett, men annat är det med innet. Särskilt gäller det datorernas mjukvara.

Sedan JA 37 Jaktviggen togs i tjänst 1980 har mjukvaran uppdaterats vid åtskilliga tillfällen. Under senhösten genomfördes något som benämns TT-prov av det som är tänkt att vara Jaktviggens sista systemuppdatering, benämnd edi-

tion 36:02. Förkortningen TT-prov står för teknisk och taktisk utprovning.

TT-proven har genomförts i regi av Försvarets materielverk (FMV) och i samarbete med Försvarmakten. FMV:s Validerings- och Verifieringscentrum (VoVC) på Malmen har svarat för genomförandet tillsammans med TUJAS 39, d v s taktikutvecklingsenheten för Gripen, som numera även har ansvaret för JA 37 i dessa frågor.

TT-prov genomförs alltid innan en ny

edition kommer ut på förbanden. Innan de påbörjas är de rent tekniska funktionerna redan testade av VoVC. TT-provet går ut på att se om tekniken fungerar när den används under normala taktiska förhållanden. Därför blir proven mera komplexa än under renodlade teknikprov och det krävs också flera flygplan för att man ska kunna uppträda i grupp.

Under den månadslånga provperioden för edition 36:02 flögs cirka 90 flygplanpass, målflygplan oräknade.

▶▶▶ Under TT-prov deltar FMV och flygvapnet med delvis olika målsättningar. Taktikutvecklarna koncentrerar sig naturligtvis på just sin del, medan FMV är mest intresserad av att all teknik fungerar.

– Även om vi klarat av minst 99 procent av den tekniska delen tidigare, så hittar vi eventuella oupptäckta småfel under TT-proven, säger major **Nils Lundqvist**, provflygare vid FMV.

Förbandspiloter

Under TT-prov deltar både provflygare, taktikutvecklare och förbandspiloter.

En fördel med att använda erfarna förbandspiloter under TT-prov är att de använder systemet på samma sätt som till vardags.

– I grunden har alla samma utbildning i hur man använder systemet. Men det kan ändå förekomma små variationer i tillämp-

ningen mellan de olika divisionerna, säger major **Jerry Pousette** från TUJAS39.

– Dessutom finns det ju skillnader mellan olika individer. Vissa är kanske lite snabbare med knapptryckningarna än andra, eller trycker i olika sekvenser. Det är beteenden som också kan ge olika utfall under proven och därför är det bra med piloter från flera förband.

Färgskärmar

Det är Viggen-versionen JA 37D som under våren 2003 kommer att få edition 36:02 installerad.

JA 37D har varit bruk under några år och skiljer sig främst från tidigare JA 37 genom att kunna beväpnas med jaktroboten Rb 99 Amraam samt utrustas med motmedelskapseln U95.

I cockpit märks ytterligare en betydande förbättring. Där finns en ny typ av



Major Jerry Pousette är en av förgrundsfigurerna när den sista systemeditionen till JA 37 provas. Han har flugit Jaktviggen sedan förbandsintroduktionen 1980.

Den nya systemeditionen till JA 37D har provats av både provflygare och förbandspiloter. På bilden diskuterar majorerna Per-Åke Persson, Nils Lundqvist (FMV) Peter Viklund och kapten Björn Lindroth ett av TT-provpassen.

Foto: Peter Liänder/Försvarets bildbyrå



taktisk indikator (TI), som är större än tidigare och dessutom med presentation i färg. För att klara de nya systemkraven infördes också en ny typ av dator.

– En stor skillnad är också att systemet kan ställas in med utländska måttenheter, så att avstånd, höjd och hastighet presenteras i nautiska mil, fot och knop. Därmed är JA 37D interoperabel och möjlig att flyga enligt Nato-standard, säger major **Per-Åke Persson** från TU JAS39.

Kontinuerlig utveckling

Jerry Pousette har drygt 2000 flygtimmar i Viggen och flyger sedan fem år också Gripen. Han var med när flygvapnets första JA 37-division sattes upp 1980 vid F 13 i Norrköping. Således har han hela

tiden kunnat följa utvecklingen på nära håll, det har införts en ny systemedition ungefär vart annat år. Jerry Pousette är mycket belåten med resultatet:

– Det har varit en enorm utveckling. Plattformen är gammal, men systemet är nu ett av de modernaste i Europa.

Han syftar främst på färgskärmen som utgör TI och alla dess funktionaliteter.

Färgskärmar finns ännu inte i de Gripen-versioner som flygs vid divisionerna, de kommer först med den senaste versionen JAS 39C. Men för Jaktviggen-piloter har skärmpresentation i färg blivit en självklarhet och de har kunnat skaffa sig erfarenheter som bör kunna komma till nytta under utvecklingen av JAS 39C.

Att se symboler presenterade i färg på en bildskärm känns ju för en vanlig datoranvändare inte som något anmärknings-

värt. Men i ett stridsflygplans komplexa miljö blir situationen annorlunda. Piloten kan inte förutsättas hinna avläsa skärmen mer än under korta ögonblick åt gången. Då gäller det att ha lämpliga färger och former på symboler och bakgrunder, så att de i kombination med varandra lätt kan observeras, avläsas och uppfattas korrekt.

– I vissa avseenden har utvecklingen kommit längre i JA 37D-systemet än i Gripen. Det betyder inte att Gripen är dålig, men genom att utvecklingen av JA 37 kunnat prioriteras på ett annat sätt har framstegen på vissa områden nått längre. Därför är det nu viktigt att vi kan dra nytta av erfarenheterna från 37D och föra över kunskaperna till 39-systemet, säger Jerry Pousette.

För 50 år sedan ...



Denna unika färgbild är tagen i slutet av 1950-talet och visar en A 32A från F 17 i Ronneby beväpnad med attackraketer. Lansen utgjorde stommen i det svenska invasionsförsvaret fram till 1970-talet.

32 Lansen jubilerar

Flygplan 32 Lansen har nyligen fyllt 50 år – den 3 november 1952 skedde premiärflygningen från Saabs flygfält i Linköping.

Lansen blev på sin tid väl känd hos svensk allmänhet, men fick inte samma "kultstatus" som J 29 Tunnan. Ändå var Lansen länge en betydande del av flygvapnets slagkraft under det kalla kriget.

AV PETER LIANDER
BILDER: FLYGVAPENNYTT'S ARKIV

Lansen kan beskrivas som ett ganska konventionellt jetflygplan, i likhet med Tunnan försett med en pilformad vinge. Det som för alltid skrivit in den i den svenska flyghistorien är den första överljudsflygningen med en svensk flygplanstyp. Händelsen inträffade den 25 oktober 1953.

Leveranserna till flygvapnet inleddes 1955, den första flottiljen blev F 17 i Ronneby som då var en attackflygflottilj. Tre divisioner sattes upp rask takt och det svenska attackflyget fick en välbehövlig förstärkning.

A 32A hade två mans besättning, pilot och navigatör. Den fasta beväpningen utgjordes av fyra 20 mm automatkanoner, men kunde även beväpnas med bomber, attackraketer och sjömålsrobotar. För att upptäcka mål till sjöss fanns en radar i nosen, i likhet med sjömålsroboten en

nyhet som utökade attackflygets förmåga. Under de närmast följande åren hamnade Lansen vid F 6 i Karlsborg, F 7 i Sätenäs och F 14 i Halmstad. Sammanlagt tolv attackdivisioner, som sedermera kom att kallas "ÖB:s klubba" eftersom de hade en betydelsefull roll i invasionsförsvaret.

Attackversionen användes till 1978, då F 6 som sista A 32-flottilj ombeväpnade till Viggen.

Spaningsversion

Tidigt utvecklades en spaningsversion benämnd S 32C. Den fasta kamerautrustningen medgav fotografering av hög kvalitet från både låg som hög höjd. Med hjälp av lysbomber kunde fotografering ske även i mörker.

S 32C levererades till två divisioner vid spaningsflottiljen F 11 i Nyköping, som

flög Lansen mellan åren 1958 – 78. En av de viktigaste uppgifterna för S 32C var havsövervakning, bland annat över Östersjön med syfte att upptäcka och identifiera örlogsfartyg i Sveriges närområde.

Allvädersjakt

Attack- och spaningsversionerna var i grunden samma konstruktion. Den var relativt motorsvag, vilket gjorde att jaktversionen J 32B försågs med en starkare motor. Med tänd efterbrännkammare hade den mer än dubbelt så mycket dragkraft än A 32:s grundmotor.

J 32B tillverkades i 120 exemplar och levererades mellan 1959 – 60. Den första delen av serien tillfördes F 12 i Kalmar, följt av F 1 i Västerås. Även för jaktflyget innebar J 32B ett kapacitetstillskott, eftersom dess jaktradar ökade möjligheterna att finna mål även i mörker och dåligt väder.

J 32B blev dock kortlivad i rollen som jaktflygplan och ersattes av J 35 Draken, under 1960-talet.

Störflygplan

När J 32B blev omodern som jaktflygplan användes drygt 20 exemplar som målflygplan och flögs av Målflygdivisionen på Malmen. Merparten av dem var utrustade med elektronisk motmedelsutrustning och användes till utbildning av personal ur samtliga försvarsgrenar i telekrigsmiljö.

Ett mindre antal flygplan var utrustade för bogsering av skjutmål.

Målflygdivisionen lades ner 1997 och därmed hade flygvapnet pensionerat Lansen. Försvarets materielverk använde ett fåtal flygplan fram till 1999.

Lansen var en av de viktigaste komponenterna i det svenska invasionsförsvaret under en period av det kalla kriget som stundtals var dramatisk. Sammanlagt tillverkades 456 exemplar. Drygt 15 av dessa finns bevarade vid olika museer, varav två hålls i luftvärdigt skick. ●



Lansens spaningsversion S 32C hade nosen fylld med kameror som gav bilder av hög kvalitet.

Till höger:

Attackversionen A 32A var bland annat beväpnad med fyra 20 mm automatkanoner. Här servas en av dem vid F 7 i Såtenäs.



Den radarutrustade jaktversionen J 32B kunde operera i mörker och utgjorde en betydelsefull del av det svenska luftförsvaret i början av 1960-talet.



Fortsatt liv för flygande jetveteran

Skånska flygflottiljen har sedan två år haft Högkvarterets uppdrag att organisera och vidmakthålla museal flygverksamhet med flygplanstyperna J 29 Tunnan, J 32 Lansen och J 35 Draken.

Eftersom flottiljen avvecklas har ansvaret för verksamheten under hösten överförs till Skaraborgs flygflottilj, F 7 i Såtenäs, och dessutom utökats med flygplan AJS 37 Viggen.

AV ANDERS LINNÉR



Flygvapnets utgallrade äldre jetflygplan väcker fortfarande uppmärksamhet och stort intresse inom som utanför Försvarmakten. För en stor allmänhet och för flygvapnets personal, som igenkänner försvarsgrenens historia och sin egen del i denna när flygplanen förevisas flygande, anses bevarandet av flygplanen som viktigt.

Eftersom förevisningar där veteranflygplanen visas upp i sitt rätta element gagnar både Försvarmakten och svensk flygindustri har Högkvarteret beslutat att flygande museal verksamhet tills vidare ska vidmakthållas och utvecklas.

Hittills har Skånska flygflottiljen, F 10, i Ängelholm haft verksamhetsansvaret för att hålla ett fåtal exemplar av J 29 Tunnan, J 32 Lansen samt J 35 Draken luftvärdiga. Men eftersom flottiljens dagar är räknade kallade chefen för F 10 i höstas alla veteranflygintressenter till ett möte i Ängelholm för att utreda hur verksamheten skulle säkerställas och bedrivas efter flottiljens avveckling.

Vid mötet föredrogs Generalinspektörens syn på verksamheten och förutsättningarna för en eventuell flyttning av veteranflygplanen till annan plats redovisades av representanter från flygvapnets för-

band, Högkvarteret, Försvarets materielverk och svensk flygindustri.

Följande urvalsfaktorer var styrande vid val av ny huvudman för verksamheten:

- För att undvika långa transportsträckor i samband med flyguppvisningar bör verksamheten förläggas till en flottiljflygplats i södra delen av Sverige. Malmen kan i detta sammanhang betraktas som flottiljflygplats.
- Verksamheten bör förläggas dit teknisk kompetens och flygförare för aktuella flygplanstyper finns.
- Hangarutrymme ska finnas för verksam-



J 29 Tunnan är en av de veteraner som ska hållas i luftvärdigt skick. Övriga flygplanstyper är J 32 Lansen och J 35 Draken och på slkt även en AJS 37 Viggen. Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

heten vilken ska inverka minimalt på flottiljens övriga verksamhet.

Med dessa faktorer som grund föreslog Generalinspektören i samverkan med flygvapnets förbandschefer att Skaraborgs flygflottilj, F 7 i Sätenäs, lämpade sig bäst för att driva verksamheten vidare.

Högkvarteret uppdrog därefter i höstas till chefen för Skaraborgs flygflottilj att i samverkan med F 10 överflytta verksamheten till F 7.

I uppdraget ingår även att säkerställa möjligheten att bevara flygplan AJS 37 Viggen. Denna version bedöms som lämpligast att bevara i luftvärdigt skick efter-

som jaktversionen JA 37 sannolikt inte kommer att kunna opereras som veteranflygplan efter sin "pensionering". Orsaken till detta är denna versions mer komplexa systemuppbyggnad.

Halmstad och Malmen

För att säkerställa att främst den tekniska kompetensen finns nära veteranflygplanen så flyttas inledningsvis J 29 Tunnan och J 35 Draken till Försvarmaktens Halmstadskolor (FMHS).

I väntan på att hangarutrymme frigörs i Sätenäs kommer J 32 Lansen liksom tidi-

gare att finnas baserade på Malmen, dit även F 10 haft dem detacherade.

Platsen är främst vald av kompetensskäl, det är nämligen flygtekniker med 32-kompetens som tidigare tjänstgjort i det 1997 avvecklade Målflygkompaniet som genom sina insatser håller flygplanen i luftvärdigt skick.

Främst på agendan för den nya huvudmannen står att finna former för att fortsatt vårda och utveckla det förnåma flygvapenarv F 10 nu lämnar över till F 7. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR
INFORMATIONSCHEF VID FTK.

Flygvapnets nya gradbeteckningar

Under 2003 införs officiellt nya gradbeteckningar för flygofficerare. Det nya gradbeteckningssystemet är anpassat efter den brittisk-amerikanska traditionen.

Vilka beteckningar som berörs samt deras nya utseende för flygvapenofficerare, framgår av nedanstående illustrationer.



Fänrik



Löjtnant



Kaptan



Major



Överstelöjtnant



Överste

Regeringsbeslut om NBF

Den 7 november gav regeringen Försvarmakten tillstånd att fortsätta med utvecklingen av tekniska lösningar för framtidens ledningssystem, benämnt Ledssyst T, inom konceptet nätverksbaserat försvar – NBF.

Därmed har beställningen till Försvarets materielverk kunnat göras som planerat, och den så kallade demonstratorfasen av Ledssyst T kan inledas.

Försvargrensinspektörer till Högkvarteret

Förändringarna i Försvarmaktens ledningsorganisation fortskrider. Generalinspektörerna för respektive försvarsgren placeras organisatoriskt till grundorganisationsledningen i Högkvarteret i Stockholm med början den 1 januari 2003.

Benämningen generalinspektör utgår

och ersätts av armé-, marin respektive flygvapeninspektör.

Generalmajor **Alf Sandqvist** är arméinspektör, konteramiral **Jörgen Ericsson** marininspektör och den från 1 januari 2003 utnämnde generalmajoren **Jan Andersson** flygvapeninspektör.

Deras placeringar på respektive

befattningar gäller tills vidare, dock längst t o m den 31 december 2005. En nyinrättad befattning i Högkvarteret benämnd ledningsinspektör tillkommer med början 2003. Den kommer att innehas av generalmajor **Christer Lidström**.

Ny chef för MD M

Generalmajor **Bo Waldemarsson** lämnar Försvarsdepartementet och blir chef för det Mellersta militärdistriktet (MD M) med början den 1 januari 2003.

Ny chef för FTK

Lennart Pettersson, bland annat tidigare chef för F 17 i Ronneby, utnämns till brigadgeneral den 1 januari 2003. Samtidigt tillträder han befattningen som chef för Flygtaktiska kommandot i Uppsala.



F 7-tekniker belönad

Håkan Andersson vid F 7 i Såtenäs har tilldelats ett stipendium av den civila stiftelsen Veteranflygdivisionen för sina ideella insatser till förmån för svenskt militärt veteranflyg.

Stipendiesumman är på 25 000 kronor, och checken utdelades i samband med en konferens för flygmuseifrågor som hölls på F 16 i Uppsala.

Håkan Andersson har under ett flertal år varit en drivande kraft i Västgöta Veteranflygförening (VVF), som är verksam på Såtenäs. Till vardags arbetar han som säkerhetsmaterieltekniker vid flottiljen.

VVF förfogar över två J 32 Lansen, en SK 60, en Sk 16 Harvard samt en AJS 37 Viggen. Målet är att i framtiden kunna visa upp dem i flygande skick.



Stipendiaten Håkan Andersson (t v) tillsammans med Göran Svanberg från stiftelsen Veteranflygdivisionen.

Flygdag på F 21

F 21 i Luleå kommer att arrangera en flygdag den 14 juni 2003. Evenemanget kallas Midnight Sun Airshow och kommer att pågå under eftermiddagen och kvällen, ett nytt grepp för militära flygdagar i Sverige.

Förberedelsearbetet är i gång, bland annat har ett flertal utländska uppvisningsgrupper bjudits in, liksom vänförband i Finland och Norge.

Besök F 21:s hemsida för fortlopande information om flygdagen: www.f21.mil.se

Nyinvigd flygverkstad i Ronneby

Flygverkstaden i Ronneby nyinvigdes den 20 november efter en omfattande modernisering. Verkstaden har anpassats för få bättre förutsättningar för tekniskt underhållsarbete av JAS 39 Gripen.

Numera är det möjligt att testköra all Gripens elektronik- och hydraulutrustning inomhus. Det finns också en nybyggd blästringshall dimensionerad för att kunna rymma ett helt flygplan. Den

anses vara den modernaste i sitt slag i Europa, och kommer att tas i drift under 2003.

Möjligheten att kunna blästra ett helt flygplan gör att Ronneby-verkstaden kommer att bli involverad i stor omfattning när Gripens blixtskydd ska förbättras under de kommande åren. I samband med denna modifiering måste nämligen all färg avlägsnas.

Vid verkstaden sker tek-

niskt underhållsarbete på samtliga Viggen-versioner, JAS 39 och HKP 10 Super Puma.

Personalstyrkan uppgår till 62 personer. Organisatoriskt tillhör verkstaden Teknikdivisionen inom Forsvarsmaktens logistik (FM Log).

Tidigare var verkstaden en del av Forsvarsmaktens flygverkstäder, en organisation som inte längre existerar.

Först till tusen

Gripen-flygplanet *Gustav 31* blev den första JAS 39 att uppnå 1000 flygtimmar. Det skedde den 21 oktober vid F 7 i Såtenäs, den flottilj som flygplanet tillhört sedan leveransen i februari 1997. Pilot vid rekordflygningen var kapten **Björn Rystedt**, flygplanet klargjordes av löjtnanterna **Stefan Hjortmar** och **Jens Johansson**.

Gustav 31 är en av de JAS 39 som prioritetsflygs. Det sker inom ramen för ett projekt med syfte att upptäcka eventuella fel och för att bättre kunna planera framtida tekniskt underhåll.

Sedan januari 2002 används två flygplan projektet. *Gustav 42* uppnådde också 1000 flygtimmar i mitten av november.

LÖJTNANT ROBERT STENSTRÖM, F 7



Foto: Ulf Fabiansson/Forsvarets bildbyrå

Doktrinarbetet närmare målet

Nyligen har Försvarsmaktens doktrin utgivits i bokform, och under 2003 är det tänkt att doktrinen om luftstridskrafterna ska publiceras.

Doktrinen skrivs i samarbete mellan Högkvarteret, Flygtaktiska kommandot, Försvarshögskolan och Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI).

Försvarsmaktens doktrin som publicerades under hösten ska kompletteras med särskilda doktriner för luft-, sjö- och markstridskrafterna. Arbetet med *Doktrin för luftoperationer* har intensifierats för att bli klart under 2003.

Projektet leds av överstelöjtnant **Per Nilsson** vid Högkvarterets strategiledning i Stockholm, assisterad av majorerna **Tobias Harryson** och **Stefan Sandin** i Flygtaktiska kommandot.

Till stöd har de både en styrgrupp och en referensgrupp med representanter för bland andra flygvapnet, helikopterflottiljen, luftvärnet, Högkvarteret, Operativa insatsledningen, Försvarshögskolan, Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) m fl.

Närmaste delmålet i doktrinarbetet är ett seminarium som ska hållas på Försvars-

högskolan i Stockholm i slutet av januari 2003. Där ska doktrinarbetet presenteras för deltagarna. Projektledaren Per Nilsson förväntar sig att deltagarnas synpunkter på den kommer att bli till gagn för det slutliga resultatet.

Vad är då en doktrin om luftoperationer?

– Generellt kan det sägas vara en beskrivning av hur luftstridskrafterna används på bästa sätt, säger Tobias Harryson.

– Den visar vilka egenskaper och utmärkande drag luftstridskrafterna har och är en övergripande sammanfattning av vad som fungerar bäst i olika lägen. Det bygger på teorier, simuleringar och erfarenheter från verkliga operationer, säger Per Nilsson.

– Det ska dock inte förväxlas med taktiska anvisningar, som i detalj anger hur vissa



Överstelöjtnant Per Nilsson och major Tobias Harryson har framträdande roller i arbete med Försvarsmaktens luftstridsdoktrin.

enskilda moment ska genomföras.

– Fokus ligger på hur vi idag utnyttjar våra luftstridskrafter, inte hur det ska bli i framtiden, säger Per Nilsson.

Doktrinen ska vara av utbildande karaktär, främst avsedd för de som verkar inom luftstridskrafterna, men ska samtidigt kunna vara en kunskapsbank för de som har användning av luftstridskrafterna, t ex politiker och befattningshavare i andra försvarsgrenar.

Doktrinen kommer bland annat att innehålla en kort historisk tillbakablick, ett utvecklingskapitel om framtiden och ett kapitel om internationella operationer.

Den kommer även att översättas till engelska.

Tobias Harryson framhåller att doktrinarbetet ständigt måste hållas levande, även efter publiceringen av boken:

– Det är en ständigt pågående process allt eftersom nya erfarenheter tillkommer.

PETER LIANDER



Medaljerade museimän

Raymond Andersson, F 7 Sätenäs, **Karl-Erik Ekström**, F 21 Luleå, och **Lennart Rydberg**, F 10 Ängelholm, samtliga föreståndare för respektive förbandsmuseum har medaljerats för sitt arbete. Valörerna var silver för den förstnämnde och brons till de övriga.

Det är myndigheten Statens försvarshistoriska museer, SFHM, som uppmärksammar deras förtjänstfulla insatser på detta sätt.

Danska besök vid F10 Strilenhet

Under hösten har F 10:s stridsledningseenhet besökts av danska kollegor. I oktober kom en grupp från KLC-Ö i Vedbæk till berget utanför Hässleholm. De informerades om Försvarsmakten i stort, svensk incidentberedskap och framförallt StriC. Andra dagen spenderades på flottillen i Ängelholm för studier av JAS 39 Gripen.

Flyvestation Skagens besök i november genomfördes med ett annat upplägg, eftersom F 10 då slutat flyga Gripen. Därför tog Strilpersonal vid F 7 i Såtenäs sig an uppgiften att visa JAS 39.



Danska flygofficerare på besök i F 10:s stridsledningssentral.

Följande dag tillbringades i StriC syd där anläggningen och dess uppgifter presenterades. Gästerna imponerades

av storleken på vår anläggning, deras bunkrar är betydligt mindre. Annars finns många likheter mellan våra

länders sätt att bedriva incidentberedskap, men förmodligen lika många skillnader.

Totalt deltog drygt 30 danskar i besöken, varav ungefär hälften sysslade med luftbevakning och de övriga med stridsledning.

Liksom i Sverige genomförs nedskärningar i det danska försvaret. Flyvestation Skagen läggs ned 2003, liksom centralen i Skrydstrup. Istället ska en central i Karup, KLC-W som tillsammans med KLC-Ö i Vedbæk, kommer att svara för Danmarks incidentberedskap.

LÖJTNANT CAMILLA SJÖBERG, F 10H

Gripen-personal rekryteras till Ungern

Tidpunkten för realiseringen av Ungerns hyresavtal om 14 Gripen närmar sig och nu inleds rekryteringen av svensk personal för tjänstgöring i Ungern.

Ungern ska flyga Gripen under perioden 2005 – 2014 och under tiden ska svensk personal finnas på plats för att stödja flyg- och teknisk tjänst enligt ett rullande system, som för den enskilde innebär en längre tids stationering i landet.

Den svenska kontingenten i Ungern kommer i nu gällande tidsplan att börja byggas upp senhösten 2004. Dock kan pågående förhandlingar om en mer avancerad version av flyg-

planen resultera i att tidpunkten i stället blir senhösten 2005.

Tjänstgöringen är knuten till flygbasen i regionhuvudstaden Kecskemét, belägen cirka 85 km sydost om Budapest och som har drygt 100 000 innevånare.

Uttagningar planeras ske under första delen av år 2003, varefter inriktning görs mot den kommande utlandstjänsten. Detta för att ge utrymme för kompletterande utbildning och för att under en period tjänstgöra tillsammans med de ungrare som utbildas på FMHS och F 7 innan verksamheten påbörjas i Ungern.

Stipendier till flygofficerare

I samband med flygvapnets 75-årsjubileum 2001 överlämnade Ericsson Microwawe Systems och Volvo Aero Corporation ett gåvobrev till Generalinspektören för flygvapnet. Gåvan omfattade ett stipendium om 100 000 kronor att årligen utdelas i fem år till minst tre personer inom luftstridskrafterna.

Av de minst tre kandidaterna ska en av dessa vara inriktad mot sensor- och telekrigsområdet samt en mot framdrivningsområdet för militära farkoster. Övriga kandidater skall vara verksamma inom hela det militära teknikområdet. 2002 års stipendiat är följande:

Löjtnant **Magnus Widmark**, F 21 Luleå, tilldelas 15 000 kr för fortsatta studier i ryska flygmotorer och dess utveckling.

Kapten **Mats Danielsson**, F 21 Luleå, tilldelas 15 000 kr för fortsatt fördjupning i modern radarteknik i allmänhet och system PS 05 i synnerhet.

Överstelöjtnant **Lars Håkansson**, Taktikutvecklingsenheten för sambandssystem i Halmstad, tilldelas 30 000 kr för studier inom ämnet kommunikation och telekrig hos Rockwell Collins i USA.

Kapten **Björn Rystedt**, F 7 Såtenäs, tilldelas 40 000 kr för studier inom simulatorsystem för flygplan.



Återhämtningens år

Försvarets pågående stora omställnings- och förändringsarbete påverkar i hög grad även FVRF. FVRF:s uppdragsverksamhet måste självklart harmoniera med Försvarets förändringsarbete.

Tidigare och nära förestående nedläggningar av flygflottiljer har fått och kommer att få konsekvenser. Förbunden tvingas att överge sina väl inarbetade kontakter med nuvarande flygflottiljer och skapa nya relationer med de alltmer utspridda kvarvarande flygflottiljerna.

FVRF fortsatta ambition är dock att, i balans med de uppdrag vi får från Försvarets, öka volymen och höja kvaliteten ytterligare i vår utbildning och rekrytering. Detta kommer att bli en stor utmaning och kommer att kräva extra arbetsinsatser av oss alla.

FVRF har riksförbundsstämma vartannat år och i år genomfördes stämman den 20 oktober. Stämman genomfördes i en öppen och konstruktiv anda.

Stämman fastställde riktlinjer för verksamheten för de närmaste två åren. Stämman tillstyrkte att en hemställan görs till Försvarets om att FVRF blir en tillika avtalsorganisation. Hemställan är sänd till Försvarets och vi avvaktar ett svar.

Vid ett positivt svar så blir FVRF en avtalsorganisation från och med den 1 januari 2004. Det innebär bl a att vi kan bredda vår rekryteringsbas och kan erbjuda utbildning även till de som inte har eller kommer att göra värnplikten.

Stämman valde också en ny styrelse för de två kommande åren. Den nya styrelsen redovisas nedan. På stämman höll tjänsteförordande chefen för Flygtaktiska kommandot, brigadgeneral Jan Andersson, ett mycket uppskattat föredrag om flygvapnet och han gav sin syn på FVRF och det förmågebidrag som FVRF lämnar till flygvapnet. Hans grundinställning var mycket positiv.

Utbildningsverksamheten under 2002 har präglats av återhämtning. Den centrala utbildningen har varit koncentrerad till Lomos, ledarskapsutbildning, instruktörsutbildning, basjägarutbildning, hundekipageutbildning och en påbörjad utbildning till Basbataljon 04.

Den regionala utbildningen har också börjat återhämta sig och vissa förbund har kommit igång mycket bra. Utbildningens kvantitet och

kvalitet har ökat och höjts från 2001, vilket är glädjande. Verksamheten har ytterligare effektiviserats, rationaliserats och samordnats med andra frivilligorganisationer i syfte att kunna hålla den tilldelade ekonomiska ramen för 2002. Flygflottiljerna och förbunden har förtjänstfullt bidragit till denna positiva utveckling.

FVRF har under året deltagit med personal och enheter i Flygvapenövning 02 på Hagshult, Nordic Peace och övning Svea. Övningarna har genomförts med stor framgång och har visat att FVRF kan bidra på ett bra sätt till att öka Försvarets och framförallt flygvapnets förmåga.

Ungdomsverksamheten har ofta utnyttjats som en budgetregulator. Detta är mycket olyckligt, då ungdomsverksamheten är viktig för framtida intresse och rekrytering både till FVRF och flygvapnet. Under 2002 har större resurser avsatts för ungdomsverksamheten än under 2001.

FVRF kommer att i närtid införa ett nytt utbildningssystem med en stegring av utbildningen för att få en kontinuitet i ungdomsverksamheten. Den nya utbildningsgången skall kunna kopplas ihop med FV ungdomsverksamhet.

Ett av FVRF:s uppdrag är att stödja den demokratiska processen bl a i de tre baltiska länderna. FVRF har fram till idag bara engagerat sig i Estland, men kommer att i närtid även närma sig Lettland.

I huvudsak handlar verksamheten om olika typer av utbildning, som FVRF kan erbjuda. Det är möjligt att det internationella samarbetet kommer att utvidgas till att omfatta även våra nordiska grannländer. Idag har FVRF inget uppdrag som omfattar dessa länder.

Det är med optimism och tillförsikt vi kan se fram mot 2003 års verksamhet, som kommer att bereda oss nya utmaningar och möjligheter. FVRF kommer att också framgent kunna erbjuda berikande och meningsfull utbildning, som förtjänstfullt ökar Försvarets och flygvapnets förmåga.

"Den som varken kan se bakåt eller framåt bör se upp" (Henrik Tikkanen, finsk författare).

GÖTE PUDAS, GENERALSEKRETERARE

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

Stark framtidssatsning

Som framgår av Generalsekretären Göte Pudas artikel har FVRF under 2002 återerövat tidigare förlorad terräng. Detta har kunnat ske med gott och uppskattat stöd från Högkvarteret samt flygvapnets förband och skolor. Men det beror också inte minst på insatser från aktiva funktionärer och medlemmar. Utan er

framtidstro, beslutsamhet och engagemang hade vi inte fått den utveckling som Göte Pudas redogör för. Hjärtligt tack alltså för år 2002!

Vi ser också med stor optimism fram emot vad år 2003 ska innebära av meningsfull och positiv verksamhet. Lycka till!

Beträffande den fortsatta

framtiden vill jag sist särskilt framhålla betydelsen av två saker som behandlades på riksstämman i oktober och som bäddar för en långsiktig positiv utveckling. Den ena är önskemålet att FVRF vid sidan av fortsatt verksamhet såsom befälsutbildande organisation tillika får verka såsom avtalsorganisation. Den

andra är den ökade prioriteringen av ungdomsverksamheten som beslutats av FVRF och som tillsammans med nytt utbildningssystem innebär en stark framtidssatsning.

Framtiden är vår om vi tar vara på den. Låt oss alla hjälpas åt!

GUNNAR LÖFSTRÖM
ORDFÖRANDE FVRF

Riksförbundsstämman 2002

FVRF:s riksförbundsstämma avhölls på hotell Ariadne i Stockholm den 20 oktober. Utöver enligt stadgarna fastställda punkter behandlades fyra propositioner och tre motioner av stämman. **Gunnar Löfström** omvaldes till ordförande i riksförbundet och **Roland Sterner** omvaldes till ordförande i riksförbundsstyrelsen. Som kassaförvaltare för egna medel omvaldes **Tom Blom-**

quist och till övriga ledamöter i riksförbundsstyrelsen omvaldes **Claes-Göran Ersing** och **Patrick Bewick**. Nyval av ledamöterna **Stefan Holes**, **Johan Staberg**, **Mats Hanqvist**, **Anders Nilsson** och **Kent-Olov Hedman** förrättades. **Seth Hellman** omvaldes till revisor och till revisorssuppleant nyvaldes **Hans Fallström**.

Till ordförande i valberedningen nyvaldes **Jerry Lundmark** samt som ledamöter i valberedningen omvaldes **Jan Jönsson** och nyvaldes **Björn Ringström**. Vid riksungdomstinget i våras valdes **Sanna Borg** och **Hanna Dahlgren** till ungdomsrepresentanter i riksförbundsstyrelsen.

CARSTEN FLENSBURGH

Ny ungdomsutbildning

Vid riksungdomstinget i våras framfördes stark kritik från närvarande delegater på befintlig ungdomsverksamhets struktur och innehåll. Vid tinget beslutades därför att tillsätta en arbetsgrupp att utarbeta en ny ungdomsutbildningsplan att föreslå riksförbundsstyrelsen för beslut.

Arbetsgruppen har bestått av Carsten Flensburg, Johan Staberg och Edinson

Maldonado som för riksförbundsstämman redovisade den nya utbildningsgången.

För att undvika sammanblandning av FVRF:s och flygvapnets ungdomsverksamhet har namnändring skett till Flygvapenfrivillig ungdom (FVRF-U). Ett nytt märke att bäras till uniform är också framtaget.

Flygvapenfrivilligas ungdomsverksamhet ska inriktas

mot intresseområdena flyg, försvar, idrott och hälsa samt ledarskap (FFIL), där flyg och försvar med en tyngdpunkt på flygvapnet tydligt ska profileras.

Inom utbildningsplanen ingår fyra kurser: grundkurs, fortsättningskurs, ledarskapskurs och instruktörskurs-ungdom, där varje kurs omfattar minst 48 timmar.

För att samordna FVRF:s

med flygvapnets ungdomsverksamhet tillgodoräknas flygvapnets sommarkurs som grundkurs. Förhoppningsvis, efter viss justering, kan även flygvapnets sommarkurs 2 tillgodoräknas som fortsättningskurs.

Den nya ungdomsutbildningen träder i kraft den 1 januari 2003.

CARSTEN FLENSBURGH

Lomos-övning med internationellt inslag

I höstas genomfördes övning *en Svea* för frivilligpersonal, med F 7 i Såtenäs som nav. Ett Lomos-kompani (optisk luftbevakning) med deltagare från hela Sverige samt Estland och Danmark inmönstrade på F 7 en solig septemberdag. Det totala antalet uppgick till 210 personer.

Målet för övningen var att pröva organisation, materiel samt om utbildningen är adekvat på alla nivåer.

Övningsledningen bestod av cirka 30 personer. De tillhandahöll ett väl uppbyggt spel där kompaniet verkligen sattes på prov. Vidare utvärderade denna organisation varje övningsmoment för att mäta kompaniets effektivitet i lösande av ställd uppgift.

Kompanicheferna anlände F 7 ett par dagar före plutoncheferna. Under den inledande helgen genomfördes diverse ordergenomgångar för att effektivt lösa uppgiften samt planering för mottagandet av

troppcheferna som anlände ytterligare någon dag senare samt huvudstyrkan. Inmönstringen genomfördes på ett välorganiserat sätt.

Samtidigt som inmönstringen pågick arbetade andra febrilt med att organisera. Kompaniet lyckades väl med att mobilisera förbandet, för alla kom ut till sina respektive platser och stab.

Vädret var på övningsdeltagarnas sida under hela övningen. Det rapporterades både stora och små flygplan samt en hel del som hände på marken. Rapporterna samlades i den provisoriska Observationscentralen belägen i Gripen centrum.

Svea avslutades påföljande söndag och den "grå vardagen" tog över. De flesta tog förhoppningsvis med sig hel del trevliga minnen att fundera över. Att tänka på för alla deltagarna är: vad kan just jag göra för att det ska bli bättre vid nästa tillfälle för övning hemmavid?

TEXT & FOTO: LARS-GUNNAR LARSSON



Inmönstring på F 7 i Såtenäs till Lomos-övningen Svea.

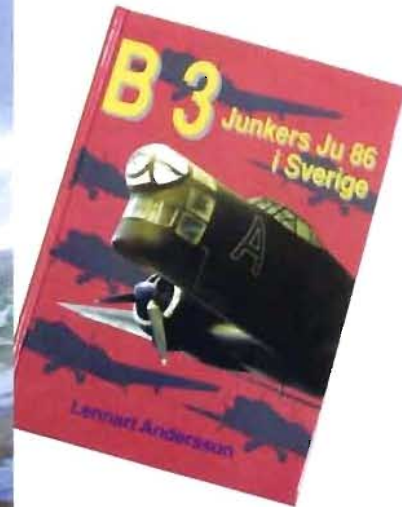
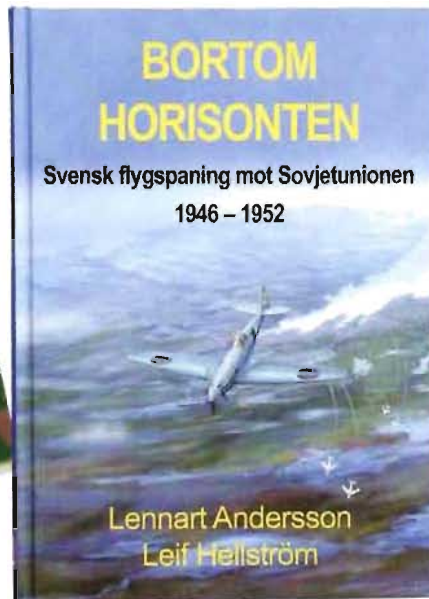
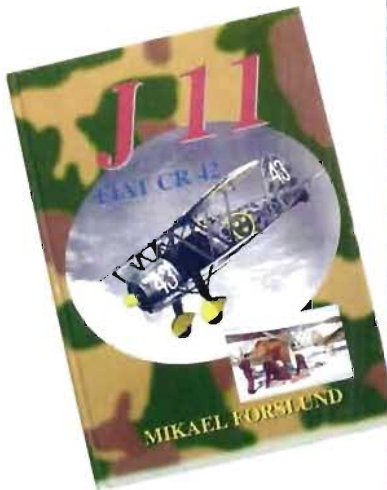


Ledningsstaben var fullt sysselsatt under den veckolånga övningen.



Vapenvård i det fria på F 7 i Såtenäs.

Om flygspaning i österled



Bland höstens boknyheter finns ett antal om svenskt militärflyg, som vanligt i dessa sammanhang med flyghistoriska teman. Mest överraskande är en bok om svensk militär flygspaning mot Sovjetunionen.

Bortom horisonten, svensk flygspaning mot Sovjetunionen 1946 - 1952 är titeln på en bok utgiven av Freddy Stenboms förlag. Författare är **Lennart Andersson** och **Leif Hellström**, två välrenommerade flyghistoriker med flera boktitlar utgivna i Sverige och utomlands på sina meritlistor.

Under det kalla krigets inledande period bedrev Sverige foto- och signalspaning mot Sovjet, vid flera tillfällen även i sovjetiskt luftrum. Delvis skedde detta i samarbete med västmakterna.

Genom omfattande studier i svenska såväl som utländska arkiv och intervjuer har författarna dokumenterat en del av svensk flyghistoria som tidigare varit dold av hemligstämplar.

Fotospaningarna genomfördes med flygplanstyperna S 26 Mustang och S 31

Spitfire över Baltikum och Kola-området mellan åren 1948 - 50. I boken återges de två piloternas minnesbilder från dessa hemliga uppdrag.

Boken behandlar även tillkomsten av svensk flygburen signalspaning fram till nedskjutningen av DC-3:an i juni 1952.

Denna bok speglar svensk flyghistoria på ett i vissa avseenden nytt sätt, där texten kompletteras med en mängd källhänvisningar, kartor och ett delvis unikt bildmaterial.

J 11 Fiat Cr. 42 är skriven av **Mikael Forslund**, som givit ut boken på eget förlag. Författaren, pressfotograf till professionen, har etablerat sig som en av landets flitigaste flygskribenter.

B 3, Junkers Ju 86 i Sverige, av **Lennart Andersson** utges av förlaget Allt om hobby.

Båda böckerna avhandlar flygplans typer från tidsepoken 1930-talet och tiden för andra världskriget. J 11 köptes från Italien för att förstärka det bristfälliga svenska luftförsvaret under krigets första period. De var omoderna redan vid

leveransen, men fick duga i brist på bättre. Tyska B 3 köptes före krigsåren och kom även att licenstillverkas i Sverige. En av grundarna för svensk flygindustri.

Dessa förhållanden och beskrivningar av tekniska konstruktioner, instruktioner, personliga berättelser kombinerat med massor av fakta samt ett rikt bildmaterial, är gemensamt för båda böckerna.

Boken *In memoriam* av **Bo Widfeldt** ges ut av författarens eget förlag Air historic research.

Denna bok ingår i en serie om svenskt flyg benämnd *Svenska vingar*, där denna titel är den fjärde utgåvan.

In memoriam redovisar personal- och materielförluster inom svenskt militärflyg från 1912 fram till nutid. Här beskrivs hur utbildning, teknisk utveckling och utredning av haverier förändrats genom denna tidsepok. Omfattande tabeller redovisar uppgifter om namn, flygplansdata och kommentarer om alla svenska militära flygolyckor.

Lia



B-POST

FÖRSVARSMAKTEN

FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM



PERS
CM 181
Lokal

Försvarets fyrklöver

Inom Försvarmakten pågår den kanske största förändringen någonsin. Ibland är det svårt att se sambanden i förändringsprocessen, att se helheten i det som är den nya Försvarmakten. Där kommer försvarets tidningar in. I dessa beskrivs försvarets nya ansikte.

Som läsare av tidningen Flygvapennytt har du säkert ett starkt engagemang för försvar och säkerhetspolitik. På nedanstående talong kan du på ett enkelt sätt bredda ditt kunskapsfält. För 100 kronor per år prenumererar du på någon av tidningarna i den fyrklöver som består av Arménytt, Marinytt, Flygvapennytt och Försvarets forum.

Du kryssar för vilken eller vilka tidningar du vill ha och postar eller faxar talongen nedan på 08-788 88 66. Du kan också e-posta din beställning till:

magnus.trapp@hk.v.mil.se

Du som är prenumerant, eller av annat skäl får den tidning du önskar, behöver inte skicka in nedanstående talong.

De tre försvarsgrenstidningarna Arménytt, Marinytt och Flygvapennytt utkommer med fyra nummer per år, personaltidningen Försvarets forum med sex.

Jag vill prenumerera på

- Arménytt
Marinytt
Flygvapennytt
Försvarets forum

Namn _____

Adress _____

Postnummer _____

Försvars-
makten
betalar
portot

Försvarmakten/
Informationsavdelningen

SVARSPOST
110608503
110 01 Stockholm

