



FÖRSVARSMAKTENS FORUM FÖR FLYGVAPNET 1-2003

FLYGG VAPEN

nytt

Åter till Kongo
Nya HKP 15





CHEFREDAKTÖR

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

ANSVARIG UTGIVARE

Anders Linnér

REDAKTIONENS ADRESS:

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

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

I den gemensamma
redaktionen för Försvarsmaktens
centralt utgivna tidningar ingår

Sven Åke Haglund
Sektionschef
Direktör 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 läsekreten välkomnas.

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

Återgivande av textinnehållet medges.
Källan önskas tydligt angiven.

FlygvapenNytt 2/03 utges i juni.

Manusstopp: 15 maj.

Laycut: Peter Liander

Tryck: Christer Perssons tryckeri, Köping
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbilden:

Nyttillträdd flygvapeninspektören,
generalmajor Jan Andersson
framför Gripen.

Foto: Louise Levin/Försvarets bildbyrå

ledarsidan

Nytta oc

Försvarsmaktens syn på en framtida inriktning överlämnades den första mars till regeringen. I perspektivplaneringen redovisas möjliga utvecklingsvägar i fyra så kallade målbilder med olika tyngdpunkt på bland annat nationell och internationell verksamhet. Försvarsmakten har tagit ställning till de olika målbilderna och förespråkar ett alternativ som innebär stärkt internationell förmåga men också en långsiktig nationell kompetens- och utvecklingsförmåga innebärande att vi skall kunna utvecklas mot att möta nya, idag okända hot, som kan uppstå i framtiden.

Den internationella förmågan skall kunna öka och omfatta inte bara fredsbevarande utan också fredsframtvängande insatser.

Det är viktigt att vi tydligt klargör vår syn på en framtida inriktning. I det fortsatta arbetet inför försvarsbeslutet är det min förhoppning att utgångspunkten i försvarsdebatten kommer att fokusera på faktorerna *nytta och effekt i en föränderlig värld*. Vad vill den politiska nivån att Försvarsmakten skall kunna uträtta och hur, och med vilka medel, gör vi detta med högsta möjliga effekt?

Försvarsmakten skall om cirka ett år lämna in sitt slutliga underlag och försvarsbeslutet skall fattas av riksdagen under hösten 2004.

När debatten startar uppmanar jag alla och envar inom och utanför Försvarsmakten att engagera sig aktivt med rubricerade ledord, fakta och sakförhållanden, som grund för sin argumentation.

Framtiden kräver nytänkande och professionalism

Som nytillträdd flygvapeninspektör är jag är övertygad om att Försvarsmakten och flygvapnet går en spännande framtid till mötes. Det viktiga förändringsarbete som nu pågår kan sannolikt betraktas som ett kontinuerligt tillstånd. En förändrad omvärld

h effekt

i en föränderlig värld

innebär nya förutsättningar som ställer krav på föränderlighet och nytänkande.

Min personliga utgångspunkt i detta sammanhang är "att det som var bättre förr, sällan är tillämpligt idag och definitivt blir sämre med tiden". Detta skall ej förväxlas med det som kan tyckas ha varit trevligare förr och som vi alla nostalgiskt kan längta tillbaka till och naturligtvis skall vi värda våra traditioner och minnen. Vi värnar dock framtiden bäst genom att lägga det gamla bakom oss.

Flygvapnet återvänder till Kongo

I augusti 1963 lämnade flygvapnet och F 22 dåvarande Belgiska Kongo efter ett FN-uppdrag som varat i nästan två år. Efter 40 år planerar flygvapnet nu för att återvända till Kongo. Till den FN-ledda insatsen, MONUC rekryteras just nu en flygplatsenhet på cirka 90 personer. Förbandschefen är utsedd och han är med omedelbar verkan aktiv i förberedelsearbetet. MONUC etablerades 1999 och för närvarande tjänstgör fem svenska militärobservatörer i missionen. En särskilt antagningskommission är tillsatt för att rekrytera personal med de rätta kompetenserna. Materielanskaffning pågår och det är många skiftande behov som skall tillgodoses i en mission av detta slag. Insatsen genomförs ej inom ramen för befintliga registerförband utan är en fristående mission som efter beslut i riksdagen kan bli aktuell redan till sommaren.

Ljuset är på väg tillbaka

Det är min förhoppning att de positiva effekterna av den nya ledningsstrukturen skall synliggöras under året. De nya arbetsformerna börjar att sätta sig och jag uppfattar dem som konstruktiva och effektiva. Min inriktning och prioritering för

innevarande år är att övnings- och förbandsverksamheten ytterligare skall utvecklas, både i omfattning och kvalitet. Exempel på detta är övning Focus som nu är genomförd och Flygvapenövningen som ligger framför oss, två viktiga övningar som utökats i både omfattning och kvalitet jämfört med föregående år. Övning ger färdighet och vi planerar att under året producera cirka tio procent mer flygtid än 2002. Ljuset är på väg tillbaka i dubbel bemärkelse och jag ser fram emot en spännande och innehållsrik vår för flygstridskrafterna.

Nytta och effekt
i en föränderlig värld



JAN ANDERSSON
FLYGVAPENINSPEKTÖR

Toppbetyg

Den läsvärdesundersökning som under vintern har genomförts om Försvarsmaktens centralt utgivna tidningar är nu klar. Resultatet är trevlig läsning för oss som arbetar med att producera de tre försvarsgrenstidningarna samt Försvarets forum.

Generellt sett så får samtliga tidningar bra betyg av sina läsare.

Jag ska inte tråka ut er med uppräknings siffror, men kan ändå inte låta bli att nämna några. Mest glädjande är att hela 94 procent av läsarna uppger sig anse att FlygvapenNytt är trovärdig, blott två procent anser det motsatta. Motsvarande siffror för Arménytt och Marinytt är 78 respektive 83 procent.

82 procent av er anser att FlygvapenNytt är både informativ och aktuell, 83 procent tycker layouten är trevlig.

Till alla läsare vill jag framföra ett stort tack för era uppskattande omdömen. Uppskatningen och de goda betygen gäller även all berörd flygvapenpersonal som alltid ställer upp på ett föredömligt sätt i samband med reportage och faktainsamling inför alla artiklar.

Bland önskemålen om fler artiklar i särskilda ämnen märks utlandsreportage och reportage om markstridsförbanden.

När det gäller frågan om att slå ihop de tre försvarsgrenstidningarna märks det en skillnad mellan Marin- och FlygvapenNytts läsare i jämförelse med Arménytts. I den förstnämnda gruppen ogillas förslaget av 51 procent, mot 29 procent av Arménytts läsare. Av deras läsare anser 52 procent att det är en bra idé, liksom 30 procent

av FlygvapenNytts och 36 procent av Marinytts läsare

Hur blir det då med försvarsgrenstidningarna i framtiden?

Än är det för tidigt att svara på den frågan. Fakta är att chefen för Försvarsmaktens informationsavdelning i ett förslag till ÖB förordar en nedläggning av de tre tidskrifterna. I stället vill man satsa på att behålla Försvarets forum och att starta en ny tidning. Innehållet i den nya, ännu namnlösa, tidskriften ska innehålla reportage och specialartiklar inom de tre försvarsgrenarnas verksamhetsområden.

Tanken är att all Försvarsmaktens personal ska erhålla båda tidskrifterna, totalt tolv utgåvor om året. Den nya tidningen ska dessutom distribueras till alla värnpliktiga upp till åtta år efter avslutad grundutbildning.

Någon exakt tidpunkt för ett beslut i frågan finns inte, men möjligen fattar ÖB ett beslut någon gång under sommarhalvåret.

FlygvapenNytt har fått en ny ansvarig utgivare, major **Anders Linnér**.

Han började sin karriär som fältflygare i början 1970-talet och har genom åren skaffat sig en genuin kunskap om flygvapnet. De senaste tio åren har han arbetat med informationsverksamhet, främst vid F 7 i Sätenäs och sedan 2002 som informationschef åt flygvapnets generalinspektör.



PETER LINDER
peter.linder@hkv.mil.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING 1 - 2003

Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
Åter till Kongo	5
Först på Pristinas gator	8
Signalspanare för utlandstjänst	10
Flyg mera mörker	12



Det ser ljust ut	16
Fortsatt höjd ambition	18
Försvarsmaktens nya organisation	20
Mats Westin, helikopterflottiljchef	22



HKP 15 anländer	24
Flygskolan etableras på Malmen	28
Flygsäkerhet	30
Strilbataljon 04	33
Open Skies: Svensk nysatsning	36
I spetsen för jämställdhet	38
Svenska flygpionjärer	41
i Korthet	42
FVRF-aktuellt	46

Nytt flygvapenförband i FN-tjänst



Åter till Kongo

Ett svenskt insatsförband benämnt Flygplatsenhet Kongo kommer att svara för driften av flygplatsen i den kongolesiska staden Kindu.

Foto: C-G Schultz

Sverige planerar att genom Försvarsmakten bistå FN med hjälp att driva en flygplats i Kongo.

Förbandet benämns Flygplatsenhet Kongo och den svenska insatsstyrkan beräknas vara operativ den 1 juni i år.

Planeringen inför uppdraget leds av Flygtaktiska kommandot i Uppsala.

För att kunna lösa uppgiften måste en helt ny typ av förband sättas upp på rekordtid.

Med början i sommar planeras ett svenskt flygvapenförband delta i driften av en civil flygplats i Kongo. Insatsen är resultatet av en förfrågan som FN framförde till Sverige i höstas.

Bakgrunden är att FN i Kongo är engagerat i en fredsbevarande verksamhet som kallas MONUC, en förkortning för *Mission de l'Organisation des Nations Unies en République Démocratique de la République de Congo*. Det är den största mission som FN bedriver för närvarande.

Det är i grunden en observatörsmission, där FN har en mängd observatörer på olika platser i landet som studerar och utreder de stridande parterna. Men insatsen kommer att utökas.

En av åtgärderna som vidtas i landet syftar till att olika väpnade grupper som härstammar från grannländer, i ex Rwanda, ska kunna återbördas hem. I nuläget befinner de sig i Kongo som en följd av olika stridigheter och konflikter.

Det aktuella området saknar infrastruktur, det är i stort sett väglöst land och därför måste förflyttningarna ske med flyg. Men även inom denna transportsektor

råder stora brister, både personellt och infrastrukturellt.

Den svenska förbandsenheten benämns Flygplatsenhet Kongo (FK) och dess uppgift blir att bedriva flygplatstjänst, d v s passagerarservice, bagage- och frakthantering och räddningstjänst.

Åtagandet löper på ett år och personalen kommer att tjänstgöra i sexmånadersperioder. Överstelöjtnant **Percy Hansson**, från F 17 i Ronneby är utsedd till chef för den första kontingenten, kallad FK 01.

På plats i Kindu kommer det även att finnas FN-förband från bland annat Sydafrika. Det sydafrikanska förbandet utgör det ena av två s k stridsgrupper (Task Force) som har till uppgift att med hjälp av bland annat helikoptrar söka upp olika gerillagrupper som finns i svårtillgängliga trakter, och exempelvis ge dem skydd under flygtransporten till olika uppsamlingsläger i östra Kongo.

Det bedöms också vara det säkraste sättet, eftersom det finns risk för att stridigheter kan uppstå om fientligt sinnade grupperingar hamnar i samma områden under vandringar till fots.

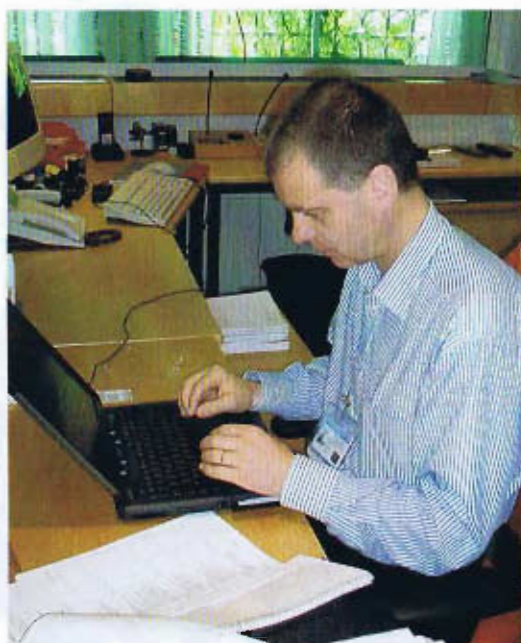
För att dessa stridsgrupper ska kunna

AV PETER LIANDER



Gatumiljö i staden Kindu, där det svenska flygplatsförbandet kommer att verka.

Foto: C-G Schultz



Överstelöjtnant Percy Hansson blir chef för FK 01.

Foto: C-G Schultz

►►► bedriva sin verksamhet effektivt krävs en fungerande logistikorganisation. Det är bland annat för att säkerställa denna som den svenska flygplatsenheten bidrar med sin kapacitet.

Helt nytt förband

Det svenska flygvapnet har tidigare aktivt deltagit i FN-operationer i Kongo. Åren 1961 - 63 fanns där en flygdivision med J 29 Flygande Tunnan i ett förband som benämndes F 22.

Det är således 40 år sedan sist, men denna gång kommer det inte att finnas

några svenska militärflygplan i förbandet. Den nya förbandsenheten utgör däremot ett bra exempel på Försvarsmaktens nya inriktning som syftar till att ha en flexibel insatsförmåga.

Hittills har nämligen varken Försvarsmakten eller det tidigare flygvapnet haft något förband med uppgift att bedriva flygplatstjänst av det här slaget. Därför har man tvingats att på rekordtid organisera och sätta upp ett helt ny typ av förband från grunden.

Överstelöjtnant **Carl-Gustav Schultz** vid Flygtaktiska kommandot i Uppsala har varit projektledare för utvecklingsarbetet

som inleddes i december 2002. I grunden är han flygtekniker, men har sedan slutet av 1980-talet skaffat sig bred erfarenhet av ledning av flygbasförband. Han har haft en aktiv roll utvecklandet av de internationella snabbinsatsförbanden Swafrap AJS37 och Swafrap C-130.

– Bildandet av Swafrap AJS37 underlättades genom att vi drog fördelar av den befintliga organisationen. Men i det här fallet finns inget färdigt koncept att falla tillbaka på. Försvarsmakten äger inte ens alla typer av fordon som behövs för uppgiften i Kongo, säger C-G Schultz.

För att kunna besvara FN:s förfrågan,



Flygplatsen i Kindu trafikeras av en mängd olika flygplanstyper, Boeing 727, Casa 212, Il-76 m fl.

Foto: Lars Idmark



Personal ur en svensk rekognoseringsgrupp i samtal med FN-personal i Kindu.

Foto: C-G Schultz



Vy över FN-campen vid Kindu flygplats.

Foto: C-G Schultz

Till höger: Flygplatsen i Kindu har låg standard. Bilden visar en incheckningsdisk för passagerare.

Foto: Lars Idmark



reste en svensk sk fact finding-grupp till Kongo i december. Bland annat besöktes en av de då aktuella flygplatserna, Bukavu, som har en ytterst bristfällig infrastruktur. Den svenska personalen hade tvingats bo tält om det blivit en mission där.

Men resan gav dock svar på frågan om Sverige skulle klara uppgiften.

– Ja, det ansåg vi definitivt, säger C-G Schultz.

– Vid ett efterföljande utvärderingsmöte i början av februari hos FN i New York bestämdes det dock att vi skulle vara på en annan flygplats, Kindu.

Östra Kongo

Flygplatsen är belägen i den östra delen av landet, invid en stad med samma namn. Kongo är till ytan fem gånger större än Sverige och en flygresan mellan huvudstaden Kinshasa och Kindu tar cirka två timmar med ett vanligt passagerarflygplan.

Det som den svenska flygplatsenheten ska uträtta i Kindu sköts normalt av civila företag. Det handlar om vanlig flygplats-tjänst som på vilken civil flygplats som helst. C-G Schultz:

– Normalt anlitas civila kontraktörer, men i den situation som råder i Kongo blir det både dyrt och osäkert för FN. Blir situationen instabil och det är risk för strider i ett område, finns hela tiden risken att den civila verksamheten där snart upphör. Men ett militärt förband kan hävda sin egen och verksamhetens integritet på ett annat sätt och kommer sannolikt att vara bland de

sista som lämnar flygplatsen om så skulle bli nödvändigt.

Ytterligare en svensk rekognoseringsresa till Kindu genomfördes under en vecka i slutet av februari. I gruppen ingick bland annat personal från FTK, Högkvarteret och Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI).

Det konstaterades t ex att flygfältet i Kindu har en bana på drygt 2 000 meter och anses vara i bra skick. Däremot är plattan för uppställning av flygplan snålt tilltagen och därför påbörjas under våren bygget av en ny.

Den kommer sannolikt inte att vara klar när FK 01 anländer. Bygget är relativt okomplicerat, men bristen på t ex vägar och maskiner präglar även detta bygge.

– Alla maskiner och fordon måste flygas in, liksom allt byggmaterial. Enbart betongen beräknas kräva cirka 60 flygplanslastar med Il-76, sade major **Lars Idmark** från Högkvarteret efter hemkomsten från rekognoseringsresan.

Den befintliga flygplatsbyggnaden är i dåligt skick och flygledartornet kontrolleras av RCD-Goma, vilka härskar i området. Därför kommer FN att operera från en egen byggnad som är under uppförande.

Den svenska enheten kommer att förläggas i en FN-ägd camp vid flygplatsen. Organisationen tillhandahåller även all erforderlig livsmedel, vatten och elkraft.

Förläggningsområdet omgärdas av murar krönta av taggtråd och är under ständig bevakning av FN-trupp. Kindu ligger i ett mycket fattigt område där det dessutom råder brist på mat och vatten.

Skyddsåtgärderna är vidtagna för att skydda FN-förläggningen mot överfall och rån.

På en fråga om det är farligt för FN-personalen att vistas i Kindu svarar C-G Schultz, att risken för militära stridigheter bedöms som låg.

– Det är nog större risk att man råkar illa ut genom sjukdomar, säger C-G Schultz.

– Malaria är vanligt förekommande, så all personal rekommenderas att var noga med sin malaria-profylax och hur man i övrigt betar sig.

– Dessutom ska man bara dricka av FN tillhandahållet vatten och inte falla för frestelsen att äta frukter som kanske sköljts i floden.

Stort intresse

Insatsenhetens organisation består av 90 personer. Av dessa kommer ungefär 25 av befattningarna att besättas av officerare. Övriga befattningar är öppna för vem som helst med lämplig kompetens att söka.

Intresset för att ingå i FK-förbandet har varit stort, hittills har mer än 1 600 personer anmält sig. Vilka som blir antagna avgörs vid Swedint, Försvarsmaktens internationella kommando.

Mera information om tjänstgöring i Flygplatsenhet Kongo finns på Internet: www.swedint.mil.se

F 21-basjägare först på Pristinas gator

Den svenska bataljonen i Kosovo har fått nya arbetsuppgifter. För första gången har ett svenskt förband i en fredsbevarande mission huvudansvaret för säkerheten i en stad. Det innebär helt nya förutsättningar och ställer

andra krav än tidigare, då patrulleringen ägde rum på landsbygden och i mindre byar. Första helsvenska patrullen på Pristinas gator leddes av en löjtnant från F 21 i Luleå – Thomas Hofslagare.

AV ULF PETERSSON

Det var lite strul inför första patrulleringen. Det gick inte att få tag i en radio och utan fungerande samband ger man sig inte ut och patrullerar. Det är onsdagen den 15 januari och intrycket av skeendet runtomkring är det av lätt förvirring. Detta är dagen för svenskt övertagande av ansvaret i Pristina. Staden är provinshuvudstad i Kosovo och centrum för handel, politik, kultur – och kriminalitet.

Kontrollerat kaos

Det är britterna som har haft ansvaret i Pristina fram till idag. Nu flyttar de ut ur den byggnad mitt i staden som varit deras arbetsplats och bostad sedan 1999.

Samtidigt flyttar svenskarna in. En pluton ska hela tiden bemanna stationen. Det sker i fyradagarspass och då bor de också där. De övertar britternas bostadscantainrar och det gäller att göra dem beboeliga.

All denna aktivitet sker inom ett begränsat område. Mitt i det kontrollerade kaos som råder avbryts plötsligt arbetet för nu är det dags för själva övertagandeceremonin.

– Jag tror att det kommer att ta någon mission innan det här sätter sig. Det är roligt att få vara med och ta över här i Pristina och det är bra uppgifter vi har att lösa men det har inte ställts resurser till förfogande, säger löjtnant **Thomas Hofslagare** från F 21 i Luleå.

Bataljonschefen **Ola Truedsson** och



Löjtnant Thomas Hofslagare (t h) förde befäl över den första svenska gatupatrulleringen sedan Sverige tagit över ansvaret för den kosovanska provinshuvudstaden Pristina.

hans brittiska motsvarighet är huvudpersoner då den brittiska flaggan halas och den svenska hissas. Sedan skruvas britternas skylt ner och Swebats motsvarande skrivs upp.

Skylden förkunnar att det är KS07, den sjunde Kosovobataljonen, som nu är herrar på täppan och att det är Första amfibiebataljonen (Amf 1) och Livgardet som har huvudansvaret på bataljonen.

Över gränserna

Ett marint förband och ett arméförband har tillsammans rekryterats till bataljonen.

Det kompani som har ansvaret i centrala Pristina, Sierra Lima, är en skapelse helt i den anda som kännetecknar framtidens försvarsmakt. Ett kompani med bataljonens samlade specialistkompetenser.

Här finns sökplutonen, säkplutonen, span- och EOD (amröj)-plutonen. Gruppen som genomför den första helsvenska patrullen inne i centrala Pristina är bemannad med personal från armén, marinen och flygvapnet, personal med kompetenser från de olika specialistplutonerna.

Också uppgifterna här är av en karaktär som ominriktningen pekar emot. Civila hot i form av kriminalitet som äventyraren



Till vardags arbetar löjtnant Thomas Hofslagare vid F 21 i Luleå och dess så kallade bassäkerhetsförband. Under sex månader tjänstgör han i den svenska utlandsstyrkan i Kosovo.

stabil utveckling i regionen. Swebats roll är att backa upp den lokala polisen, KPS, i deras arbete.

Upptäcka förändringar

Nu i början är huvudsyftet med patrulleringen att skaffa sig nödvändig lokalkännedom. Att hitta i det myller av gator och gränder som till synes utan tanke och plan utgör Pristina, en stad befolkad av något mellan 300 000 till 700 000 personer, beroende på när man räknar.

– Genom patrulleringen försöker vi fastställa en normalbild. Utifrån den bil-

den lär vi oss att se förändringar som i sin tur kan vara tecken på att något är på gång, säger Hofslagare.

Han vill ha hundar till sin säkpluton. Det är han van vid från bassäkerhetsförbandet i Luleå och han ser en rad användningsområden.

– Grunden hemma är hunden, inte minst för den egna och gruppens säkerhet. Med den kan vi lösa flera uppgifter, som genomsök av terräng och byggnader, säger Hofslagare.

Sex man och en hund är den modell han önskar. För att kunna lösa uppgifterna har ett regelbundet samarbete med normmän-

Fakta - bakgrund

Sedan Kfor rullade in i Kosovo 1999 har detta förband svarat för den övergripande säkerheten.

Det är den lokala polisen KPS som har ansvaret för lag och ordning. Till stöd har de den civila organisationen Unmik P. United Nations Mission in Kosovo – Police. Kfor bistår dessa i deras arbete genom patrullering och informationsinhämtning.

Problemområden i staden är bostadsbrist, arbetslöshet och kriminalitet. Bristande infrastruktur; vatten, avlopp, el, tele, vägnät. I staden bor albaner, serber, romer och turkar.

En förvaltning är under uppbyggnad, det finns framtidsstro och strävan att bli en modern stad och befolkningen är ung.

nen etablerats. De har hundar och hundförare på plats och kan bistå vid behov.

– Vi kan låna hund och hundförare. Det höjer säkerheten då man går in i ett känsligt område. Hundarna fungerar som indikatorer om man exempelvis går in i en gränd eller i en byggnad, säger Hofslagare.

Nytt koncept

I drygt två timmar pågick den första hel-svenska patrulleringen. Ett litet stycke skrevs i den historiebok som innehåller det svenska fredsarbetets historia. Uppmärksamma Pristinabor kunde konstatera att soldaterna denna dag bar annorlunda uniformer. På annat sätt ska inte skiftet av ansvarig nation märkas, är det tänkt.

Problemet med radio löste sig också, sambandet fungerade. Och trots avsaknaden av hundar vill inte löjtnant Hofslagare byta arbetsplats.

– Det här är något helt nytt för Försvarsmakten. Det är roligt att vara med och forma ett helt nytt koncept. Vi är ju faktiskt här för att forma det nya, säger Thomas Hofslagare. ●

Signalspanare för utlandstjänst

Ett av Försvarsmaktens signalspaningsflygplan av typ S 102B Gulfstream är sedan årskiftet tillgängligt för svenska militära insatser utomlands. Det ingår numera i EU:s styrkeregister för krishantering samt utgör ett av regeringens antagna partnerskapsmål inom Partnerskap för fred (PFF).

Den militära personal som berörs ingår i SIS-divisionen på Malmen, som organisatoriskt tillhör Blekinge flygflottilj.

AV PETER LIANDER

Sedan den 1 januari 2003 har Sveriges kapacitet att delta i internationella insatser utökats. Inom flygets område innebär det att ett av de två signalspaningsflygplanen av typ S 102B Gulfstream IV SP kan komma att användas operativt i utländskt luftrum.

Sedan tidigare finns det två flygförband med 30 dagars insatsberedskap för utlandsuppdrag: Swafrap AJS37 med

spanings-Viggen samt Swafrap C-130 för transportflyg med TP 84 Hercules.

Det som benämns som EU:s styrkeregister har tillkommit efter beslut från 1999, då medlemsstaterna enades om att unionen ska ha förmåga att hantera kriser med både militära och civila resurser.

Från 2003 ska medlemsstaterna gemensamt kunna genomföra krishanteringsinsatser med styrkor upp till 60 000 soldater och med både flyg- och sjöstridskrafter. Dessa ska ha beredskap för att kunna vara på plats i ett krisområde inom 60 dagar.

Formellt har signalspaningsflygplanet S 102B Gulfstream IV SP av den svenska regeringen anmälts till styrkeregistret som "en nationell resurs med basering i Sverige".

Det innebär att både start och landning ska ske i Sverige. Operativt betyder det i praktiken att signalspaningsflygning kan genomföras i områden som kan nås inom den tid som ryms inom flygplanets aktionssträcka.

En fredsfrämjande insats utomlands med S 102B kan ske först efter ett regeringsbeslut.

Bra prestanda

Den amerikanska Gulfstream IV är en flygplanstyp som generellt sett har bra prestanda. Det är ursprungligen utvecklat som ett affärsreseflygplan med lång räckvidd, och tillhör de mest exklusiva i sin storleksklass.

Det kan flygas på en marschhöjd av 45 000 fot, dvs drygt 13 700 meter. Som

exempel på dess räckvidd kan nämnas att det är möjligt att flyga mellan Sverige och USA utan mellanlandning.

Exakta prestanda för Försvarsmaktens unika signalspaningsversion S 102B är inte officiella. Det är dock möjligt att med start och landning i Sverige genomföra signalspaning över exempelvis Balkan-området.

Samverkan med FRA

Försvarsmaktens två specialmodifierade S 102B beställdes 1992 och levererades efter en särskild ombyggnad av flygplanskroppen under 1995. Efter att ha utrustats med signalspaningsutrustning blev den ena maskinen operativ under 1997. Införandet av S 102B innebar att de tidigare signalspaningsflygplanen TP 85 Caravelle kunde tas ur tjänst 1998.

Flygplanen är baserade på Malmen utanför Linköping. Piloter och teknisk personal tillhör Specialflygenheten ur F 17 i Ronneby. En enhet som organisatoriskt överfördes till Blekinge-flottiljen den 1 januari 2003 från F 16 i Uppsala, till följd av F 16:s förestående nedläggning.

Den ordinarie signalspaningsverksamheten med S 102B genomförs av Försvarsmakten på uppdrag av Försvarets radioanstalt, FRA. Det sker genom att Försvarsmakten svarar för den operativa driften av flygplanen, under flygning med två piloter och en flygtekniker. I den ombyggda passagerarkabinen är det FRA-personal som svarar för handhavandet av spaningsutrustningen. ●



*Ett av Försvarsmaktens signalspaningsflygplan av typ S 102B
Gulfstream IV kan användas för svenska militära insatser utomlands.*

Gripens taktikutvecklare:

"Flyg mera mörker"

Modern flygkrigföring kan pågå under dygnets alla timmar. Ett faktum som måste beaktas vid upprättandet av kommande svenska snabbinsatsförband för internationella insatser. Vid Gripens taktikvecklingsenhet TUJAS39 har man därför särskilt börjat studera vilka krav som ställs både på personal och materiel när det gäller operationer i mörker.

Mera mörkerflygning och anskaffning av optiska ljusförstärkare, Night Vision Goggles (NVG) är några förslag på hur mörkerflygförmågan kan utvecklas.

AV PETER LILANDER



En Gripen startar med tänd efterbränkammare inför ett mörkerflygpass över Norrland.

Foto: Peter Lander/Försvarets bildbyrå

Modern flygkrigföring genomförs ofta 24 timmar om dygnet. Ett exempel är Kosovo-kriget 1999, då det bedrevs intensiv flygverksamhet nattetid för att utnyttja de fördelar som mörkret gav.

Inför bildandet av snabbinsatsförbandet Swafrap JAS39, finns det anledning att inkludera även denna aspekt i förberedelsearbetet – inte minst hur det är att operera med Gripen i mörker. Ett faktum som bland annat taktikutvecklingsenheten

TUJAS39 i Linköping har tagit fasta på under vintern.

För att skaffa sig mera kunskaper inom detta område har man tidvis bedrivit sin flygverksamhet från Vidsel-basen. Fördelen med det är att kunna utnyttja att det vintertid blir mörkt tidigt på eftermiddagen och därmed kunna genomföra alla dagens fyra flygpass i mörker, utan att behöva flyga under natten.

– Det fungerade bra och vi kommer även fortsättningsvis att förlägga en del av

vår rutinemässiga verksamhet till dygnets mörka timmar, säger överstelöjtnant **Ken Lindberg**, chef för taktikutvecklingsenheten.

I den ordinarie verksamheten ingår även skjutning med skarpa vapen och att genomföra det i mörker anses ge ett utökat utbyte av proven, jämfört med att skjuta i dagsljus.

– Allt blir ju så annorlunda på natten. Både för den tekniska personalens arbete på marken och oss piloter. Genom att öva



Ett mörkerflygpass är just avslutat. En pilot justerar sin flygutrustning och teknikerna har tagit över flygplanet som fortfarande har APU-systemet i gång.

►►► under dessa förhållanden får vi värdefulla erfarenheter, säger Ken Lindberg.

Utveckla mörkerförmågan

Hittills har en stor del av flygvapnets Gripen-verksamhet inriktats på utbildning, eftersom ombeväpningen till JAS 39-systemet fortfarande pågår. Mörkerflygning ingår som en naturlig del i den ordinarie verksamheten, men generellt sett ägnas en relativt liten del av den samlade flygtidsproduktionen till detta.

Sedan flera decennier har mörkerflygning i den normala flygövningsverksamheten bedrivits under vintermånaderna och i princip en kväll i veckan. Alla berörda förband flyger då under samma veckodag, en samordning styrd av tillgången på nödvändiga funktioner såsom stridsledningsresurser, baspersonal, flygräddning etc.

När nu TUJAS39 har klarat av den inledande fasen i sin planerade mörkerflygsatsning tycker Ken Lindberg att den största förtjänsten är att piloterna har fått möjlighet att under en förvisso kort, men

ändå sammanhängande, period vänja sig med att flyga i mörker och de förändrade förutsättningar som det innebär.

– Det är viktigt för oss, eftersom vi som taktikutvecklare ska ligga på förkant. I synnerhet nu när vi ska ta oss an och introducera den nya versionen JAS 39C.

Även om det inte är någon skillnad i flygplanets funktion och systemens handhavande när det är mörkt, handlar det delvis om en psykologisk omställning för piloterna. En mängd intryck är annorlunda än i dagsljus.

– Man kanske arbetar mera "head down" än annars, eftersom man inte ser ut så mycket, skuggor och reflexer i kabinen är annorlunda, säger Ken Lindberg.



– Dessutom är det naturligtvis svårare att optiskt se andra flygplan i det egna förbandet. Gripen är genom sin litenhet svår att se tillräckligt bra även på nära håll, att se små förändringar i flygläget är svårare än med Viggen. Detta är faktorer som också måste beaktas vid framtagningen av nya uppdragsprofiler.

Något som TUJAS39 inte övat i mörker är flygning på riktigt låga höjder över kuperad terräng. Hinderfritt var en grundförutsättning, lägsta flyghöjd var därför begränsad till 300 meter.

Som exempel på skillnader i genomförandet av ett uppdrag i dagsljus eller mörker är ett attackuppdrag med syfte att fälla bombkapslar mot ett markmål. I dagsljus kan anflygningen ske på absolut lägsta höjd och manövrera förbi olika hinder i terrängen. I mörker går det naturligtvis att flyga på garanterat hinderfri höjd, men därmed ökar också risken för att bli upptäckt eller bekämpad.

En av uppgifterna under Taktikutvecklingsenhetens mörkerövningar har därför varit att finna nya sätt att flyga taktiskt med de förutsättningar som gäller för 39-systemets befintliga status.

Ken Lindberg berättar också att det kan märkas skillnader mellan dager och mörker i vapensystemens prestanda. Eftersom



Mörkerflygning ställer särskilda krav också på markpersonalen, som måste kunna hantera sin vanliga utrustning professionellt även under dåliga ljusförhållanden.

atmosfären är kallare nattetid, är det lättare för en jaktrobot med IR-målsökare att låsa på ett flygande mål.

När det gäller att vidareutveckla flygdivisionernas förmåga att operera i mörker, så har Taktikutvecklingsenheten en idé om hur man skulle kunna gå till väga. Den går ut på att de olika divisionerna skulle kunna utnyttja den mörka årstiden i övre Norrland och från Vidsel-basen kunna genomföra särskilda övningar med scenarion baserade på nattliga operationer. TUJAS39 skulle då kunna vara ansvarig för upplägget och därmed på ett naturligt sätt kunna introducera nya metoder och den senaste taktiken för divisionerna.

Dags för NVG?

Ett annat förslag som bedöms avsevärt förbättra Gripen's kapacitet i mörker är optiska ljusförstärkare, d v s Night Vision

Goggles, NVG. På den här punkten är Ken Lindberg övertygad om att det måste ske snabba framsteg och att den hittillsvarande svenska attityden till användningen av NVG i stridsflygplan måste förändras.

Han uppger att NVG länge har betraktats vara av sådan karaktär att det jämförts med en särskild specialförmåga.

– Det är det inte. NVG är helt enkelt till för att kunna se när det är mörkt och kan därför betecknas som ett hjälpmedel.

Det pågår viss försöksverksamhet med NVG hos FMV. TUJAS39 följer detta på nära håll genom att två av piloterna deltar i proven. Taktikutvecklingsenheten har även haft kontakter med det brittiska flygvapnet, som använder NVG sedan länge.

I sina kontakter med britererna har TUJAS39 märkt vissa skillnader mellan våra och deras attityder och tankesätt. Det brittiska flygvapnet har stor vana av flyga skarpa stridsuppdrag, och deras personal

har lärt sig att strida med det som finns till hands.

– För de brittiska piloter vi har talat med är användning av NVG under ett mörkerflygpass en självklarhet, säger Ken Lindberg.

– Här i Sverige har vi bland annat tagit hänsyn till frågeställningar som vad som händer med ljusförstärkarna om man behöver skjuta ut sig. Deras lösning på det problemet är att snabbt slita bort ljusförstärkarna från hjälmen innan man skjuter ut sig.

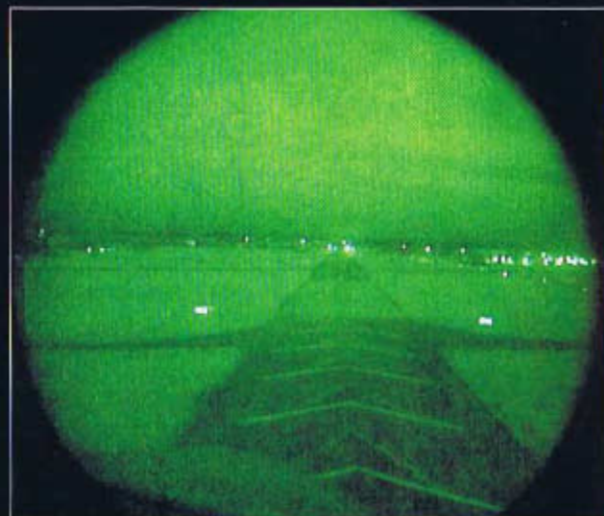
Ken Lindberg tycker att det är önskvärt att ett mindre antal NVG-utrustningar anskaffas snarast, så att man snabbt kan komma igång med att prova dem i Gripen.

– Det finns mycket erfarenhet utomlands av NVG som vi skulle kunna dra nytta av. Jag tror att detta hjälpmedel kan införas relativt snabbt i JAS 39C. Den är bättre rustad för det än A-versionen. ●



En Gripen taxar in i ett flygplansvärn efter ett robotskjutningspass över Vidsels skjutområde.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildtyrå



Night Vision Goggles testas i flygplan

Det ser ljust ut

Försvarets materielverks verifierings- och valideringscentrum (VoVC) på Malmen följer utvecklingen av Night Vision Goggles, NVG. Under vintern har de använt denna typ av ljusförstärkare i en SK 60.

Provflygningarna har gjorts på FMV:s eget initiativ i syfte att skaffa kunskap om användningen av NVG i flygplan.

NVG används i Försvarmaktens helikoptrar, men ännu inte i strids- eller transportflygplan.

Night Vision Goggles, NVG, är benämningen på en typ av ljusförstärkare som används under mörker och som gör det möjligt att se "nästan som i dagsljus". De finns sedan länge för användning på marken och i flygsammanhang. För det sistnämnda gäller att inom Försvarmakten förekommer NVG i helikoptertyperna HKP 9 och HKP 4.

För FMV VoVC är NVG-flygning förvisso inte något nytt. Man var med och provade ut NVG-utrustning när det dåvarande arméflyget introducerade tekniken i HKP 3C på 1990-talet.

I flygplan provade man att flyga med NVG i en SK 37 Viggen i slutet av 1980-talet. Under en period 1988/89 genomfördes 25 flygpas, med bland annat navigering och anfall mot markmål. Flygplanet var då utrustat med en Ericsson/TPV FLIR-kapsel och NVG Cats Eye.

Därefter blev det inget mer NVG-flygande förrän i slutet av 1996. Då inleddes en serie prov med en SK 60, som specialutrustats med en kapsel innehållande en IR-strålkastare och en radarhöjdmätare.

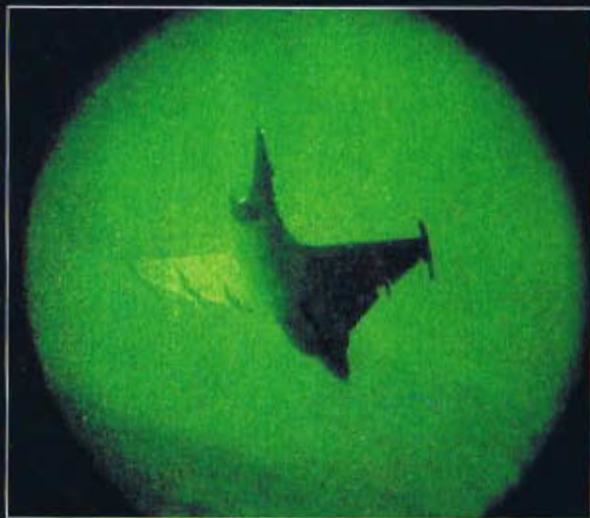
Proven omfattade bland annat navigeringsflygning ned till 150 meters höjd (GND), start och landning på en helt nedsläckt bana samt förbandsflygning med både Viggen och Gripen. Provserien avslutades i mars 2001.

Kunskapsinhämtning

NVG-flygningarna med SK 60 har bedrivits i FMV:s egen regi, utan uppdrag av Försvarmakten. Major Sivert Ohlander, den provflygare med mest erfarenhet av NVG-flygning i SK 60, förklarar varför:

– NVG är mycket vanligt förekommande utomlands och det gäller för oss att försöka etablera en grundläggande kunskapsbas även inom detta användningsområde. Det är nämligen inte samma sak att flyga med NVG i helikoptrar som i flygplan. Vi måste veta vad vi ger oss in på om Försvarmakten bestämmer sig för införa detta hjälpmedel i Gripen.

Sedan 2002 används en SK 60 som byggts om för att användas till NVG-prov. Förändringarna gäller främst kabinen som



Längst till vänster:

Under FMV:s NVG-prov med SK 60 har man även flugit i förband med andra flygplan. Ljuset förstärks så pass mycket att det som i detta fall relativt enkelt går att göra en identifiering av flygplanet genom att läsa numret på fenan. En möjlighet som kan vara av stor betydelse exempelvis under bevakning av en flygförbudszon i samband med utlandsuppdrag.

Mitten:

En helt nedsläckt landningsbana som en pilot med NVG uppfattar den under inflygningen.

På bilden närmast ses ett annorlunda exempel på hur mycket ljus förstärks med NVG. Anledningen till att vänstervingen på denna Gröna Gräns syns vara ljusare än den högra är att följeflygplanet hade sina små röd/gröna posttönsljus tända!

NVG-foto: FMV/VoVC



Major Michael Rosenqvist med Night Vision Goggles, NVG, monterade på flyghjälmen.

Foto: Pia Ericson FMV/VoVC

anpassats belysningsmässigt för att inte störa ljusförstärkarna, men även en radarhöjdmätare har tillkommit.

Ljusförstärkarna sitter monterade på pilotens hjälm, men behöver inte användas under ett helt flygpass. När de inte behövs, som vid flygning i moln, kan de fällas upp, eller med ett enkelt enhandsgrepp tas bort.

De förstärkare som används är amerikanska och anses vara bland det bästa som går att få tag på. En anskaffning som präglas av att tillgången är begränsad och där

säljare har att ta hänsyn till ett restriktivt regelverk.

– Eftersom Sverige inte är med i Nato får vi inte köpa den absolut modernaste utrustningen, däremot det som ligger snäppet under och det duger utmärkt, säger Sivert Ohlander.

Positiva erfarenheter

Major Michael Rosenqvist är den provflygare som nu är mest engagerad i NVG-proven. Han anser NVG vara ett mycket bra hjälpmedel under mörkerflygning och är förvånad över att det ännu inte finns i svenska flygplan.

– Det är smått fantastiskt vilken skillnad det är att se igenom NVG. Jag har gjort fingerade anfall mot vägbroar och flygfält och tydligt kunnat se målet, trots att det har varit kolsvart ute, säger Michael Rosenqvist.

Det är dock inte helt okomplicerat att använda NVG. Även om det till synes råder mörker påverkar olika faktorer effekten hos NVG, exempelvis väderförhållanden. Michael Rosenqvist:

– Under inflygning mot ett nedsläckt men snöigt flygfält är det ingen konst att se en svart landningsbana. Men om det har bildats rimfrost på banan, smälter den ihop med den övriga ytan och är svår att se.

Man har också provat att flyga förband med helt nedsläckta flygplan och funnit att det går alldeles utmärkt. Ljusförstärkarna är så pass känsliga att det relativt svaga ljuset från stjärnorna är tillräckligt för att kunna flyga rote med ett helt nedsläckt flygplan.

Som för det mesta gäller det således att skaffa egen erfarenhet av hur NVG fungerar under olika betingelser.

– Det man ser är sant, men däremot ser man inte allt. NVG erbjuder inget djupseende, kommenterar Michael Rosenqvist.

De båda provflygarna är ense om att NVG är ett utmärkt hjälpmedel. Främst framhåller man den avsevärt förbättrade situationsmedvetenheten som uppstår bara genom att helt enkelt kunna se bättre. Piloten behöver inte ägna sig lika mycket åt att upprätthålla flygläget, utan kan i högre utsträckning ägna sig till att lösa uppgiften.

– Vi har kunnat upptäcka flygplan visuellt på längre avstånd än som är möjligt med radarn, säger Sivert Ohlander.

På nära håll är det till och med möjligt avläsa ett flygplans identifieringsbeteckningar.

Det sistnämnda kan vara av stor betydelse vid ett patrullering av en flygförbudszon, där det krävs en säker identifiering av kränkande flygplan.

Flygvapnets verksamhet 2003

Fortsatt höjd ambition

Under 2003 kommer flygvapnets flygtidsproduktion att ökas jämfört med 2002. Dessutom genomförs årets Flygvapenövning i större omfattning än tidigare. Därutöver kommer flygvapnets deltagande i internationella övningar att vara större än tidigare.

AV LENNART THOMSEN

Flygvapnets verksamhet 2002 karaktäriserades av en försiktig, men ändå tydlig, ambitionsökning av övningsverksamheten som genomfördes både på det nationella och internationella planet. Den för året övergripande målsättningen, att bryta den tidigare nedåtgående trenden i förbandsverksamheten, uppnåddes.

Ett viktigt förhållande som förtjänar att omnämnas är att flygvapenförbanden genomförde sina verksamheter inom tilldelade ekonomiska ramar.

Inom ämnet "vad kan göras bättre"

återfinns främst två områden. Det ena är ökad rekrytering till Militärhögskolorna och det andra är förmågan att tidigare kunna ställa säkrare ekonomiska prognoser. Ämnesområden det finns anledning att återkomma till.

Ett av de viktigaste målen för flygvapnets del under 2002, var att bryta den nedgående trenden avseende flygtidsproduktion. Därför är det ett glädjande faktum att flygtiden med stridsflygplan under 2002 jämfört med föregående år ökade med 25 procent.

Generellt kan 2002 ur ett verksam-

hetsperspektiv anses ha varit ett relativt bra år.

Utöver ovanstående kan ytterligare några exempel tydliggöra påståendet: När det gäller internationella övningar var deltagandet större än något annat år hittills. Flygförband deltog i övningar som exempelvis Strong Resolve och Frisian Flag och Gripen användes bland annat i Nordic Air Meet i Norge.

En operativ insats som förtjänar ett särskilt omnämnande är F 7:s Transportflyghets stöd till den svenska insatsen i Afghanistan.

Ökad ambition

För innevarande år planeras en ökning av flygtidsproduktionen till 16 700 timmar för stridsflygplan.

Förra året deltog svenska flygvapenförband i flera internationella övningar. Den 37 spanings-Viggen taxar på den polska flygbasen Powidz under övningen Strong Resolve. I år planeras ett ännu större deltagande i internationella övningssammanhang.

Bilder: Peter Lindqvist/Flygvapnets bildbyrå





Årets stora nationella flygövning är Flygvapenövning 03. Den kommer att genomföras i maj från två baser, Hagshult och Färila.

I likhet med 2002 kommer flygtidsproduktionen att vara föremål för en noggrann uppföljning. Det omfattar all militär flygtidsproduktion, d v s stridsflyg, skolflyg, helikopter- och transportflyg samt övrig specialflygverksamhet.

Ambitionsnivån i övningsverksamheten under 2003 ökar. Detta märks främst i samband med Flygvapenövning 03 och på det internationella planet.

Nationella övningar

I övningshänseende kan 2003 betecknas som innehållsrikt. När detta läses har funktionsövningen Focus just genomförts, där samtliga flygvapenförband har deltagit i varierande omfattning. Helikopterflottiljen har dessutom medverkat i arméns så kallade slutövning som genomförts i södra Sverige.

Närmast väntar Flygvapenövning 03, som genomförs under den första halvan av maj. Verksamhet kommer att bedrivas vid två flygbaser: Hagshult utanför Vänamo och Färila i trakten av Ljusdal.

Samtliga flygflottiljer kommer att medverka i Flygvapenövning 03, vars omfattning kommer att vara större än på flera år.

Andra övningar på bataljonsnivå berör F 4 på Frösön och F 21 i Luleå. F 4 övade i mars, medan F 21 genomför sin bataljonsövning i april.

F 7 i Sätenäs medverkar traditionsenligt i en samövning med marinen, Vänerövningen, under en vecka i april.

Internationellt

Det inplanerade deltagandet i internationella övningar är än mer omfattande än 2002.

Helikopterflottiljen, som numera tillhör flygvapnet, medverkar i varierande omfattning i flest antal övningar, exempelvis Baltic Eye och ScanSAR.

Men den största övningen där svenska flygförband medverkar är Cooperative Key, som i år genomförs i Bulgarien. Den pågår under två veckor i september.

Personal ur F 7, F 17 i Ronneby samt F 21 i Luleå kommer att delta, huvudsakligen med enheter ur det blivande internationella snabbinsatsförbandet med Gripen, Swafrap JAS39.

Vidare kommer enskilda flygförband att delta i ett flertal övningar: Air Defence Exercise (ADEX) är nationell finsk övning

i början av juni, där bland annat Sverige erbjudits att delta.

Ample Train genomförs i slutet av maj i Ungern, på den blivande Gripen-basen i Kecskemet. Övningen är upplagd för att teknisk personal ska kunna träna på att klargöra andra nationers flygplanstyper, s k Cross Service.

F 21 kommer i maj att delta med SK 37E Viggen i en telekrigsövning kallad Elite som genomförs i Tyskland.

Spaningsdivisionen vid F 21 i Luleå kommer i sommar också att delta i Recce Air Meet i Belgien. Evenemanget kan betecknas som ett spaningsflygsymposium, med deltagare från ett stort antal nationer.

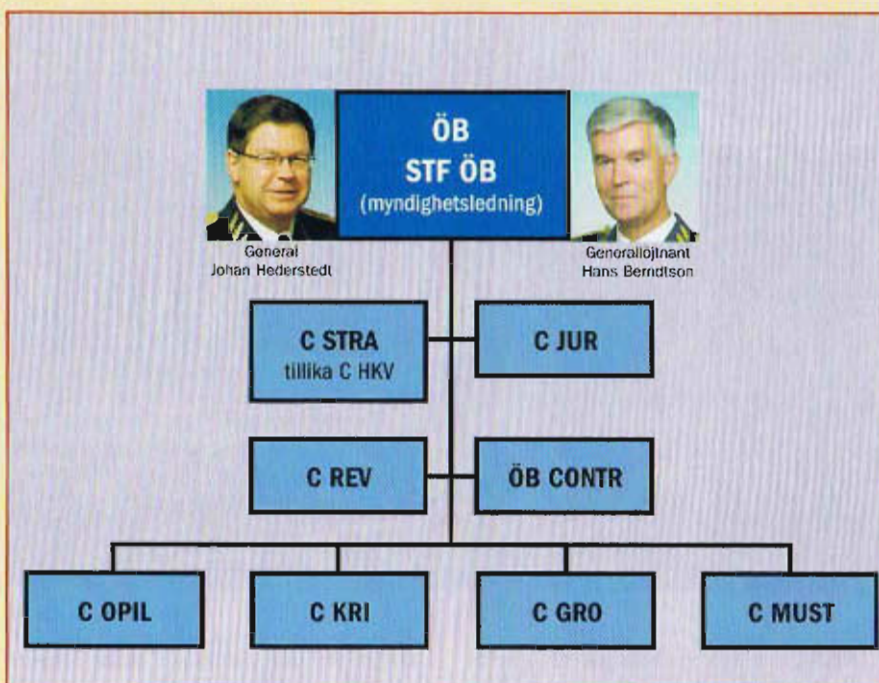
I juni kommer F 17 i Ronneby att medverka med JAS 39 Gripen i den årliga övningen Baltops, som i år kommer att ha en mera omfattande flygoperativ del. I september kommer F 17 också att delta i Nordic Air Meet i Norge.

Som synes kommer deltagandet i internationella sammanhang att bli större än någonsin.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTE OCH CHEF FÖR FLYGVAPENAVDELNINGEN I HÖGKVARTERET.

Försvarsmaktens nya

Försvarsmakten har sedan den 1 januari 2003 en ny ledningsorganisation. Bland annat ingår den operativa insatsledningen (Opil) i Högkvarteret. Vidare har försvarsgrenarnas främste företrädare överförts till Högkvarterets grundorganisationsledning.

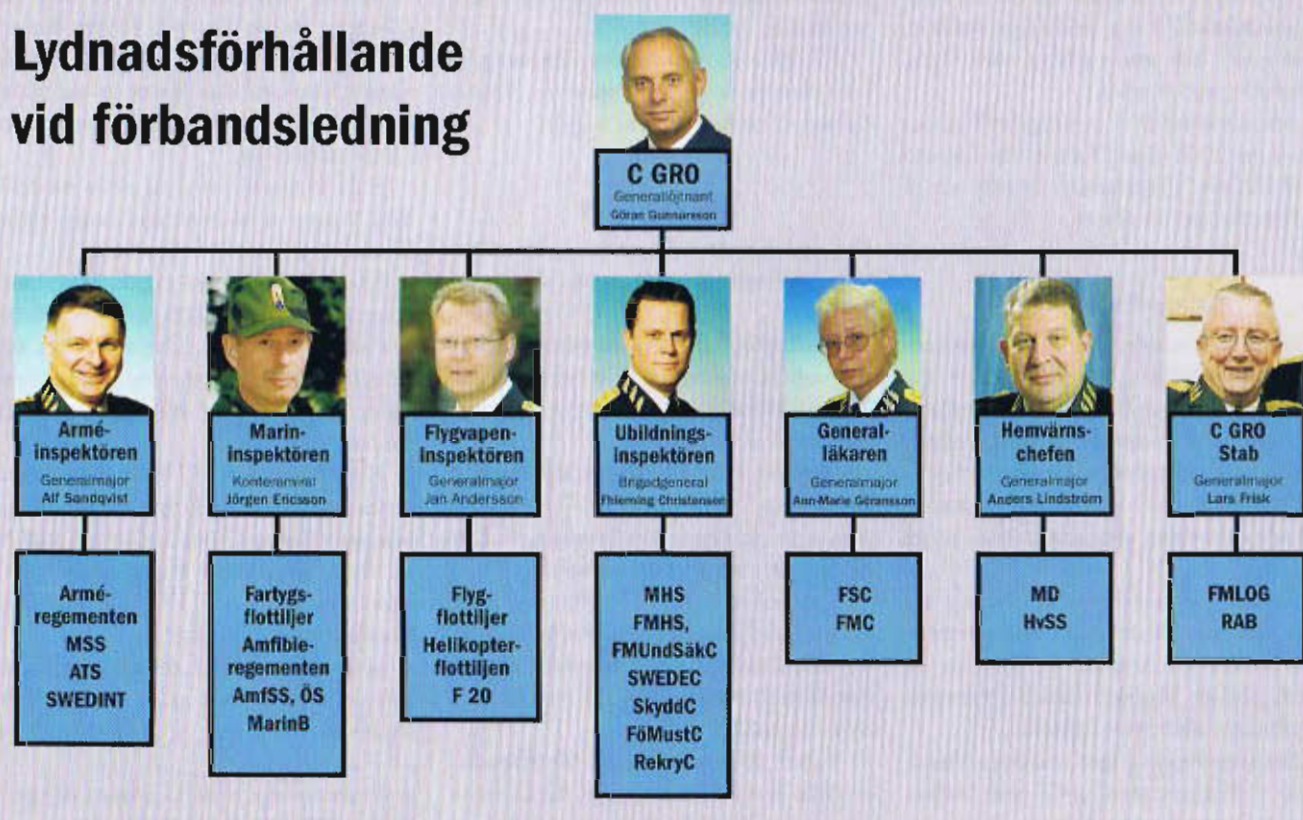


Illustrationen till vänster visar organisationen i Högkvarteret.

Nedan ses organisationen för Högkvarterets grundorganisationsledning, vilken har utökats med bl a försvarsgrensinspektörerna.

Till höger ses hur den operativa insatsledningen är organiserad.

Lydnadsförhållande vid förbandsledning



ledningsorganisation

Från den 1 januari 2003 gäller en ny verksamhetsordning för Försvarsmakten. Förordningen är Försvarsmaktens främsta styrinstrument och har sin grund i regeringens förordning med instruktion till Försvarsmakten, vilken i sin tur bygger på beslut tagna Riksdagen.

Förändringarna i den nya verksamhetsförordningen jämfört med den tidigare berör främst Försvarsmakten lednings- och lydnadsförhållanden.

Förändringarna har sin grund i Ledningsutredning 02 och de därav fattade principbesluten formulerade i HKV 03. Det innebär bland annat att Försvarsmak-

tens kommandostruktur har förändrats så att alla enheter är underställda chefen för Högkvarterets grundorganisationsledning (GRO) och att de tidigare taktiska kommandona (TK) inom den Operativa insatsledningen delats upp i två nya delar.

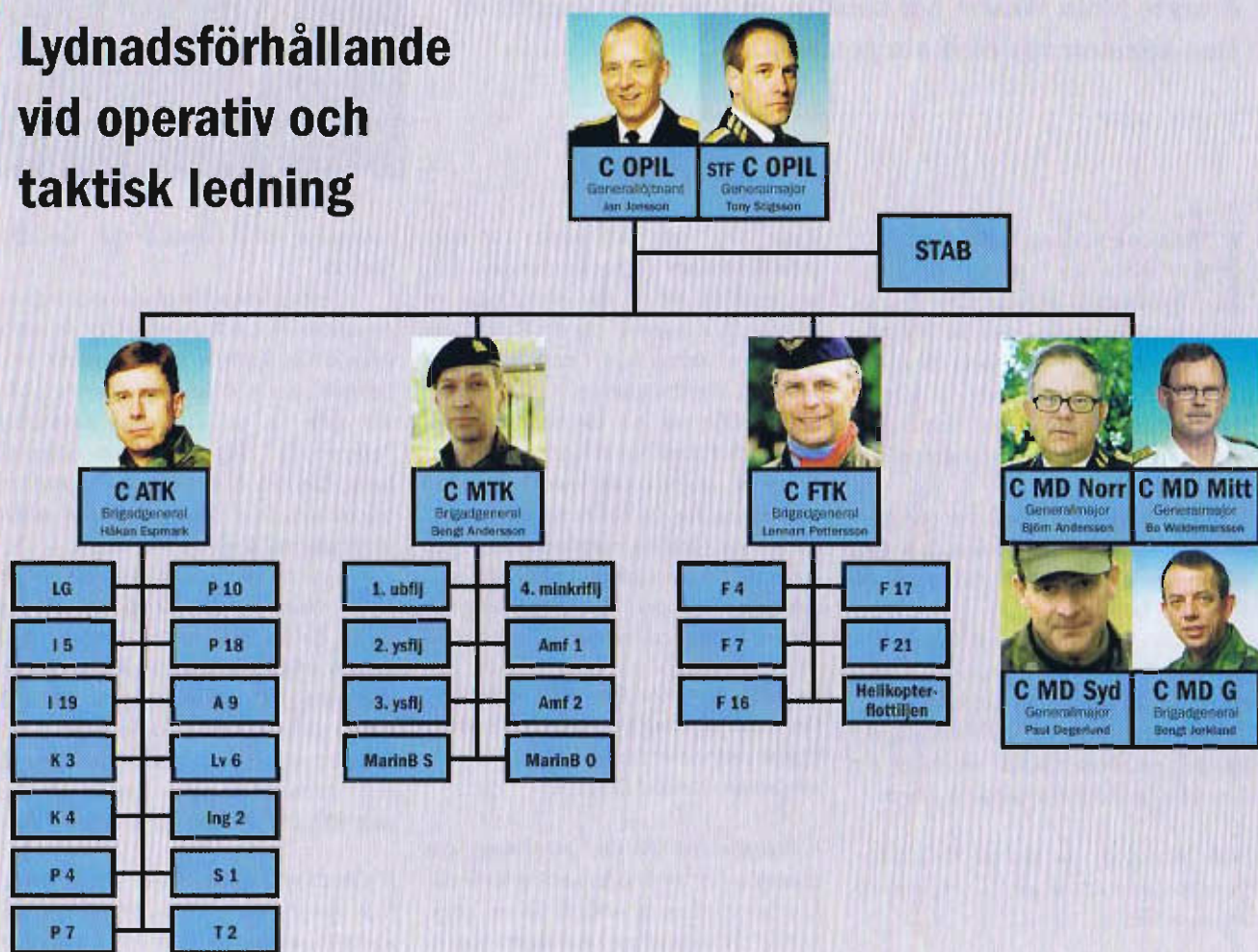
Opil till Högkvarteret

Den del i respektive taktiskt kommando som rörde frågor mot grundorganisationen har överförs till grundorganisationsledningen, medan det nya Opil har blivit en del av Högkvarteret och koncentrerar sig på taktiska och operativa frågor.

Vid operativ och taktisk ledning utövas denna av C Opil genom de tre taktiska kommandona, d v s ATK, MTK och FTK. En grundtilldelning av grundorganisationsledningens förband till de taktiska kommandona är fastställd.

Inom Högkvarterets grundorganisationsledning har organisationen förändrats genom att sju avdelningar för ledning av verksamheten har upprättats. Detta har skett bland annat genom överföring av personella resurser från de tidigare taktiska kommandona.

Lydnadsförhållande vid operativ och taktisk ledning



Fem frågor till ...

Mats Westin helikopterflottiljchef

Försvarmaktens helikopterflottilj är numera en del av flygvapnets organisation. Förbandet är mitt uppe i ett mångfacetterat förändringsarbete. Nya helikoptersystem ska införas och delvis nya operativa uppgifter tillkommer under de kommande åren. Nyttillträdde flottiljchefen överste Mats Westin har således en krävande uppgift att lösa tillsammans med sin personal.

AV PETER LIANDER

Försvarmaktens helikopterflottilj är sedan den 1 januari en del av flygvapnets organisation. Operativt leds helikopterinsatser av Flygtaktiska kommandot (FTK) inom Högkvarterets operativa insatsledning (Opil), verksamhetsmässigt lyder den under flygvapeninspektören i grundorganisationsledningen.

Helikopterflottiljen bedriver verksamhet på ett flertal platser i landet, men dess ledning med tillhörande stab finns på Malmen i Linköping.

Överste **Mats Westin** är flottiljchef. Han har sina rötter i kustartilleriet men har under en stor del av sin karriär som marinofficer tjänstgjort inom det tidigare marinflyget, bland annat som chef för dess 11:e helikopterdivision på Berga.

Mats Westin, är det bra att Helikopterflottiljen numera ingår i flygvapnets organisation?

- Helikopterflottiljen har sedan den bil-

dades 1997 inte haft någon försvarsgrensföreträdare på högkvarternivå, vilket medfört att vi fått agera som en "fjärde försvarsgren" med allt vad det innebär av deltagande i centrala arbetsgrupper, utredningar m m. Flottiljens organisation var inte dimensionerad för detta och fokus har ibland inte kunnat hållas på kärnverksamheten i önskvärd omfattning. Jag ser därför fram mot att vi nu fått en försvarsgrensföreträdare som kan driva helikopterfrågor på central nivå och stötta flottiljen i dess utveckling och genomförandeverksamhet.

Överbefälhavaren har till regeringen föreslagit att helikopterbaseringarna i Boden och Säve läggs ner. Vad är din uppfattning om det förslaget?

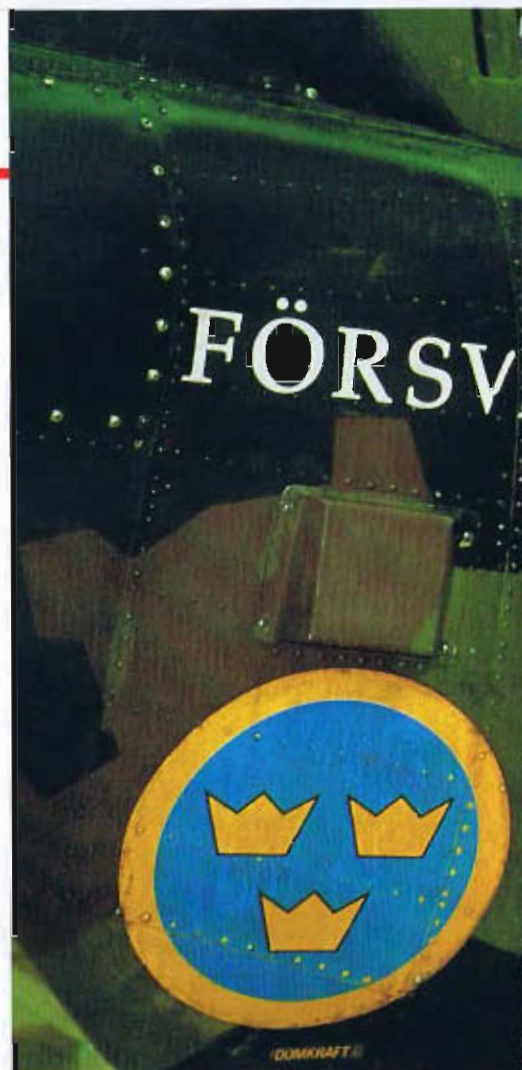
- Bakgrunden till den utredning som genomfördes avseende helikopterflottiljens basering var att söka få till en "gruppering" av de ingående enheterna som är så kostnadseffektiv som möjligt. Jag

samttycker till de förändringar som ÖB föreslår.

- Detta ärende har rört upp känslor i organisationen och de som följt debatten i media kan uppfatta det som om det fortfarande sker en lobbyverksamhet från vår sida för att bibehålla nuvarande "gruppering". Jag vill i detta sammanhang klargöra att det från helikopterflottiljens sida inte föreligger någon annan inriktning än den som föreslagits.

- Vid en eventuell nedläggning av sitt hemförband är det förståeligt att det lokalt förekommer andra uppfattningar än den som beslutats centralt och att det drar till sig ett medialt intresse. Även de lokala politikerna har ett intresse av att försvara sina lokalt placerade förband, och i detta fall är det den politiska sidan som stått för det mediala intresset.

Helikopterflottiljen består av personal från samliga tre försvarsgrenar. Kommer det att vara så även i fortsättningen eller kommer alla att tillhöra flygvapnet?





Överste Mats Westin tillträdde befattningen som chef för Försvarsmaktens helikopterflottilj hösten 2002.

Helikopterflottiljen ingår sedan årsskiftet i flygvapnets grundorganisation.

Foto: Peter Linder/Försvarets bildbyrå

– Vid sammanslagningen av Försvarsmaktens helikopterverksamheter till en flottilj så fick vi ett förband med bakgrund i skilda verksamhetsprofiler. Sedan ett antal år grundrekryterar Helikopterflottiljen sin egen personal, men de har fått en hemvist i den försvarsgren de rekryterats ur. Självklart är det så att detta lever kvar under en tid innan det har ensats upp. Därför genomförs nu ett omfattande arbete med att få till en enad profil på hela förbandet. I detta ligger naturligtvis att omhänderta det faktum att vi nu är en del av flygvapnet.

– Jag ser framför mig att vi ska införa gemensamma yttre attribut såsom uniform, utbildningstecken m m. Det är därför naturligt att vi i framtiden bär flygvapnets uniform för att visa vår försvarsgrenstillhörighet. Jag har dock den uppfattningen att det ska märkas att man verkar inom just helikopterflottiljen, så baskern även i framtiden blir huvudbonad. Detta ärende bereds för närvarande inom flottiljen och ett underlag kommer

inom kort att skickas till flygvapeninspektören.

Vilka är de viktigaste uppgifterna för Helikopterflottiljen i år?

– Flottiljen har ett brett spektrum av uppgifter som vi ska lösa. Innevarande år är inriktat mot deltagande i de tunga nationella övningarna som arméns slutövning och den marina Sammarin för att vidareutveckla kompetens inom luftburen och sjöoperativ förmåga.

– Vi ska också delta i flera internationella övningar, för att börja bygga kompetens inför framtida uppdrag. Flottiljen har även ett uppdrag att tillsammans med Försvarsmaktens specialförband utveckla taktik och kompetens.

– Helikoptrar för sjöräddning är ett uppdrag som vi haft under många år. Försvarsmakten har tecknat ett avtal med Sjöfartsverket om att vi ska hålla beredskap dygnet runt på tre platser i Sverige, nämligen Berga, Ronneby och Säve.

– Det är en del av de uppgifter som flottiljen har att lösa under 2003. Till detta ska fogas att vi ska införa två nya helikoptersystem mellan 2003-2009. Det är en stor utmaning och dominerar både planering och genomförande för de kommande åren. Det första systemet, HKP 15, är under införande. Förberedelser görs inför nästa nyhet, HKP 14, som ska ersätta de gamla tunga systemen. Den första helikoptern anländer 2005.

Vilka är de viktigaste faktorerna för att helikopterflottiljens utveckling under de närmast kommande åren ska bli framgångsrik?

– Att skapa en ensad målbild och staka ut vägen mot målet samt att alla har en förståelse för vilka huvuduppgifter vi inom helikopterflottiljen ska lösa. ●

HKP 15 anländer

Försvarsmaktens nyaste helikoptersystem



**Sedan årsskiftet flyger en ny helikoptertyp i
Försvarmaktens uniform – den italienska Agusta A 109E. I
Sverige betecknas den som HKP 15. I inledningsskedet
flyger två exemplar från Malmen utanför Linköping.
Introduktionen av HKP 15 utgör ett första stort steg i
moderniseringen av Försvarmaktens helikopterflotta. ►►►**

AV PETER LIANDER



►►► **D**en är underbar! Den är stark, snabb och har rena linjer. Det är lite sportbils känsla över den.

Det som avses är dock inte en bil utan Försvarmaktens nyaste helikoptertyp Agusta A109E. Den som uttalar dessa superlativer är örlogskapten **Robert Karjel**, chef för det Initial Fielding team (IFT) som har bildats för detta nya helikoptersystem som betecknas HKP 15.

På sommaren 2001 beställde Försvarets materielverk 20 exemplar av Agusta A109 hos den välrenommerade tillverkaren i Italien. Företaget har levererat helikoptrar till alla de svenska försvarsgrenarna sedan 1960-talet och HKP 15 är den fjärde typen i ordningen.

Nyttillskottet HKP 15 är en del av den moderniseringsprocess som nu pågår av Försvarmaktens helikopterflotta.

Utbildningen på den nya helikoptertypen genomfördes under några höstmånader i Italien. En svensk kontingent bestående av flygande och teknisk personal genomgick utbildning på den nya helikoptertypen i Italien under tio veckor.

Hittills är tio piloter, varav två provflygare från Försvarets materielverk, influgna på A109. Fyra av dem har fått sin utbildning i Sverige.

Dessa svarar nu för introduktionen av HKP 15 hos Helikopterflottiljen och dess fjärde helikopterbataljon i Linköping. Inledningsvis med visst stöd av ett fåtal instruktörer från Agusta.

Majorerna Dan Johansson och Robert Karjel och Anders Larsson är bland de första som har utbildats på den nya HKP 15.



Två exemplar av Agusta A 109E i civilt utförande flygs av Helikopterflottiljen på Malmen. I utprovningssyfte är de målade i svart respektive grått och flygs enligt militära luftfartsbestäm-

De två HKP 15 som nu flyger i Sverige tillhör egentligen inte den beställda serien, utan är så kallade interimshelikoptrar. De tillhör tillverkaren men används av Försvarmakten i väntan på att serieleveranserna påbörjas senare i år.

– Vi flyger mycket för att få lära oss grundflygkänslan i maskinen, säger Robert Karjel.

– Men det är också viktigt att vi lär oss hur den fungerar underhållsmässigt, så att den organisationen får en bra start.

Robert Karjel anser A109 vara lättflygen och pilotvänlig, vilket gör att piloten kan koncentrera sig mera på att utföra uppdraget än på att enbart ägna sig åt själva flygandet.

– Flygmässigt är den robust och känns



större än den är, dessutom den är otroligt okänslig för sidvind för att vara en liten stjärtrotorhelikopter.

Modern instrumentering

Instrumenteringen i interimshelikoptrarna karakteriserar Robert Karjel som civil 1990-talsstandard:

- De är fint instrumenterade, med två skilda avioniksystem

Seriehelikoptrarna kommer i detta avseende att skilja sig markant. De kommer att ha en så kallad "glascockpit", där all information presenteras på tre bildskärmar. Mekaniska instrument av klocktyp förekommer inte alls.

I grunden är A109 en gammal konstruktion, den första flygningen genomfördes redan 1971. Men som med så mycket annan modern flygmateriel sker en kontinuerlig utveckling, så även med A109.

- Skaplåten och delar av rotorsystemet är detsamma, men i övrigt kan Agusta sägas ha gjort en helt ny helikopter. Huvudrotorn är ny, motorerna är modernare, avionik, elektronik, taktiska system och sensorer är nytt, säger Robert Karjel.

Avancerad utrustning

Systemmässigt kommer HKP 15 att vara mer avancerad än någon annan helikoptertyp som nu finns inom Försvarsmakten.

Det som avses är förekomsten av sensorer samt olika typer av kommunikations- och taktiska system. Det sistnämnda ska dock inte förväxlas med ett ledningssystem likt det som kommer att finnas i den större HKP 14.

Bland de taktiska systemen finns FLIR (Forward Looking InfraRed) och radar. För marina uppgifter installeras ett hydrofonbojsystem, där bojar kan fällas från helikopter och som sedan ska kunna sända över information till marinens nya fartyg av Visby-klass.

- Radarn blir av en relativt enkel typ, men FLIR-systemet kommer att vara av modernaste snitt, säger Robert Karjel.

En så kallad taktisk transponder ingår också, vilken kan användas i både civila och militära sammanhang. Detta är möjligt genom att anpassningen till olika typer av användningsområden sker genom programmering av mjukvaran, medan hårdvaran är densamma.

Det kommer även att finnas ett GPS-system i HKP 15 som möjliggör presentation av ett omvärldsläge, där exempelvis andra helikopters position presenteras i realtid. Det medger t ex flygning i förband utan visuell kontakt och utan att behöva använda radar.

Agusta-helikoptern är ungefär dubbelt så stor som en HKP 6 Jet Ranger, men den är ändå att betrakta som en relativt liten helikopter. Därför är det opraktiskt att all-

tid ha all tilläggsutrustning monterad samtidigt. Men alla HKP 15 kommer att vara förberedda för att kunna förses med bland annat FLIR, vinschanordning och kulsprutor.

Färgprover

De två interimshelikoptrarna är målade i grå respektive svart färg, medan de ordinarie helikoptrarna kommer att vara i mera traditionellt grönt kamuflage.

Det nuvarande utförandet har valts för att kunna utvärdera färgsättningens funktion i de olika roller som HKP 15 kommer att användas i.

Utomlands är helikoptrar som baseras på fartyg ofta gråmålade, medan de svart eller mörkgrönt är vanligt förekommande på de som används till markoperativa uppgifter som utförs av specialförband.

Leverans i höst

För närvarande pågår tillverkningen av de svenska helikoptrarna hos Agusta, parallellt med en beställning från Sydafrika. Leveranskontrollflygningarna beräknas inledas på sensommaren.

Enligt planerna ska därefter de 20 helikoptrarna levereras i snabb takt fram till årsskiftet. Leveranstakten kan dock komma att påverkas av hur samordningen med den sydafrikanska serien sker. ●

Trots att Agusta A 109 är en konventionell stjärtrotorhelikopter är den relativt okänslig för sidvind.



Flygskolan etablera

Den 1 juli inrättas den nya Flygskolan på Malmen utanför Linköping. Nu pågår de avslutande faserna inför etableringen och de första flygeleverna ska påbörja sin utbildning i augusti.

Organisatoriskt tillhör Flygskolan F 17 i Ronneby. Ny chef för Flygskolan är överstelöjtnant Micael Bydén.

En nyhet är också att det främre tekniska underhållet av SK 60-parken kommer att skötas av ett civilt företag.

AV PETER LIANDER

Flygfältet Malmen utanför Linköping är en plats i förändring och som står på tröskeln till en ny epok inom det svenska militärflyget. Ett flygfält som redan rymmer en stor mängd flyghistoria och som av många anses vara det svenska militärflygets vagg. Det var här som det dåtida arméns flygväsende påbörjade sin verksamhet under 1910-talet.

Sedan dess har flygverksamheten på Malmen på många sätt varit knuten till flygets snabba utveckling, liksom förändringar inom det svenska försvaret på olika sätt har kunnat avspelas här. Platsen har alltid varit ett centrum för prov- och utvecklingsverksamhet, här har det genom åren funnits jakt-, spanings- och målflygdivisioner.

På decennier har helikopterverksamhet också satt sin prägel på fältet, både med förbands- och skolflyg. Helikopterflottiljen har just inlett sin modernisering med att byta till en ny generation helikoptrar

och i år sätts också den nya Flygskolan upp på Malmen.

Både introduktionen av nya helikoptrar och Flygskolan kommer att medföra förändringar i infrastrukturen. Nya hangarer och klargöringsplattor kommer att byggas under de närmaste åren.

Överstelöjtnant Micael Bydén har utsetts till chef för Flygskolan, som organisatoriskt lyder under Blekinge flygflottilj, F 17, i Ronneby. Han är Viggen-pilot med en bakgrund på första divisionen vid F 21 i Luleå, där han fortfarande flyger både jakt- och spanings-Viggen. Efter en kort mellanlandning i Högkvarteret i Stockholm kommer han närmast från en treårig tjänstgöring som flygattaché vid svenska ambassaden i Washington, USA.

Bra utgångsläge

Micael Bydén är entusiastisk över sin nya uppgift och har ägnat sin tid under vintern



Överstelöjtnant Micael Bydén blir chef för den nya Flygskolan på Malmen.

Skolan startar den 1 juli och kommer organisatoriskt att lyda under F 17 i Ronneby.

s på Malmen

till att förbereda etableringen av den nya Flygskolan. Det som särskilt glädjer honom är att de flesta flyglärarna från den tidigare Flygskolan vid F 10 i Ängelholm har valt att följa med till Malmen.

– När det gäller flyglärare till den grundläggande flygutbildningen, GFU, så är utgångsläget bra. Under våren kommer vi dessutom att komplettera lärarkåren under en flyginstruktörskurs, en så kallad FIK, på Malmen, säger Micael Bydén.

Major **Per Amelin** kommer att bli divisionschef för GFU omgång 031 med start i augusti. Han har tidigare varit flygsäkerhetsofficer vid F 10 och blir i sin nya roll den förste GFU-lärare som tidigare har varit aktiv Gripen-pilot. Ett faktum som den nye flygskolechefen ser positivt på.

– Det är angeläget att rekrytera flyglärare med Gripen-erfarenhet för de inledande utbildningsskedena. I synnerhet när det gäller den grundläggande taktiska flygutbildningen, GTU, säger Micael Bydén.

GTU-lärare efterlyses

I dagsläget genomförs GTU vid F 16 i Uppsala, vilket kommer att ske året ut. Därefter ska nästa GTU-omgång inledas på Malmen under hösten 2004. För tillfället är dock inte förutsättningarna på lärarsidan lika gynnsamma som för GFU.

– Det är brist på GTU-lärare. Den som är intresserad av ett givande flyglärary jobb får gärna ringa till mig, säger Micael Bydén.

Ny chef för GTU-divisionen blir major **Per Brodd**, som lämnar F 4 på Frösön till somnaren för att börja att förbereda den första GTU-kursen, som ska inledas 2004.

I det gap som uppstått mellan nedläggningen av F 10:s flygskola och den nya, slutförs en redan påbörjad GFU vid F 16 med sex elever. Deras examen är planerad till slutet av juni.

Denna pågående GFU genomförs med ett mindre antal GFU-lärare. De övriga flyglärarna har under året varit sysselsatta



Den främre tekniska underhållstjänsten vid Flygskolan på Malmen kommer att skötas av ett civilt företag, Bromma Air Maintenance.

Bilder: Peter Linder/Försvarets bildbyrå

med att avveckla verksamheten i Ängelholm men även med förberedelserna på Malmen. Bland annat har man bekantat sig med lutrummet i de nya områdena och de rutiner som gäller för dessa.

När årets kull flygelever kommer till Malmen i augusti finns det dock varken nya hangarer eller klargöringsplatser färdiga. Inledningsvis kommer Flygskolan att inrymmas i befintliga lokaler i fältets nordöstra del.

Civilt flygunderhåll

En av frågorna som utretts inför bildandet av den nya Flygskolan gäller det tekniska underhållet av flygplansparken. Vid F 10

har det så kallade främre underhållet, d v s klargöringen av flygplanen för den dagliga tjänsten, skötts av militära flygtekniker. Vid den nya Flygskolan kommer dessa tjänster att skötas av civil personal från flygunderhållsföretaget Bromma Air Maintenance, BAM. Att handla upp denna typ av tjänst på den civila marknaden är en nyhet för Försvarmaktens flygverksamhet. Sedan tidigare har dock parterna ett visst samarbete när det gäller transportflygplan.

För större tillsyner och reparationsarbeten, det bakre flygplansunderhållet, svarar liksom tidigare det civila företaget Saab Nyge Acro genom dess verkstad i Ljungbyhed.

flygsäkerhet



Illustration: Kjell Ström

Flygsäkerhet är ett omfattande begrepp, som kan beskrivas på många sätt. Vad och vem har inverkan på flygsäkerhet?

Faktorer som kunskap, attityder, utbildning, ledarskap, regler och teknik bidrar till en del av svaren.

Men påståendet att det berör och omfattar alla som verkar inom någon form av flyganknuten verksamhet är odiskutabelt.

Under flygets utveckling har flygsäkerheten genom åren tagit dramatiska steg framåt och mycket förenklat kan dessa beskrivas i tre steg.

Steg ett rörde utveckling av materiel och teknik för att erhålla en högre tillförlitlighet och därigenom undvika haverier.

Steg två var en inriktning mot bättre utbildning av både piloter och markpersonal, då man upptäckte att haverierna övergick från tekniska orsaker till haverier beroende på bristande utbildning.

Under denna del av utvecklingen låg också en övergång från enklare uppträdande till mer krävande uppdragsprofiler som medförde behov av en annan utbildning.

Steg tre är den del av utvecklingen där vi befinner oss nu, med i huvudsak "Human factor"-relaterade haverier och är det som i dagligt tal kallas CRM.

Betydelsen av CRM har under åren utvecklats från "Cockpit resource management" via "Crew resource management" till "Company resource management", vilket beskriver en växande insikt om att flygsäkerhet inte enbart skapas i de traditionella leden där flygunderhålls- och flygtjänst bedrivs.

Detta kan med andra ord uttryckas som att förutsättningarna för en hög flygsäkerhet skapas i ledningen för verksamheten.

Regler för Militär Luftfart (RML) är det system av regler som Försvarsmakten bland annat använder för att skapa "Company resource management". RML tar även hand om det som benämns luftvärdighet, vilket är ett uttryck för materielns tekniska status.

Bilden till höger beskriver det som i dagligt tal kallas flygsäkerhet eller som bilden säger: "Ett samband mellan "strul"



och katastrof kan påvisas". Sambandet mellan "strul" och katastrof är belagt. Vi kan själva gå in och mäta om vår flygsäkerhet är låg eller hög genom att känna av frekvensen av "strul", teknisk störning, driftstörningsanmälan (DA) etc.

Ju oftare "strul" inträffar, desto närmare är en incident och katastrof.

Mindre marginaler inom flyget

Vad Försvarmakten ytterst avser med flygsäkerhet är viljan att alla anställda inom flygverksamheten som lämnar hemmet på morgonen även ska återvända dit på kvällen för att ta hand om hem och familj, utan att ha förolyckats.

Denna vilja finns med säkerhet i all verksamhet som Försvarmakten bedriver och vad vi själva företar oss. Men flygverksamheten bedrivs med mindre marginaler samtidigt som konsekvenserna av felaktigt handlande, eller tekniska fel, oftast blir avsevärt större.

Att storleken på risken bestäms av sannolikheten multiplicerat med konsekvens är lätt att förstå och att det därmed är enkelt att ta en risk om konsekvensen är försumbar. I flygverksamheten ger en hög

flygsäkerhet en lägre sannolikhet att något inträffar, men konsekvenserna är aldrig försumbara.

Detta förhållande kräver att vi alltid övervakar flygsäkerhetsnivån inom vår verksamhet, för att om flygsäkerheten sjunker så börjar vi omedvetet att ta stora risker. En hög flygsäkerhet är också en förutsättning för att de olika systemen ska kunna ge full effekt i lösandet av Försvarmaktens uppgifter i fred, kris och krig.

Rätt attityd

Flygsäkerhet skapas av att personal på alla nivåer har rätt attityd till den flygverksamhet Försvarmakten bedriver. Men hur skapas rätt attityder för att få en hög flygsäkerhet?

Det är inte så enkelt att genom ett regelverk föreskriva en hög flygsäkerhet, även om det vore önskvärt. Dock är föreskrifter, regler och anvisningar nödvändiga för att vi ska kunna sätta de ramar inom vilka vi bedriver flygunderhålls- och flygtjänst.

Nästa del som måste tillföras är kompetens, vilket är kunskap och tillägnade förmågor inom och med de olika flygsystemen.

En hög kompetens innebär att flygsättningar kommer ut i hörnen på enveloppen, där flygsystemen begränsas i sin konstruktion och att teknikern kan underhålla flygmaterielen på ett sådant sätt att den bibehåller sin luftvärdighet.

En förutsättning för hög kompetens är att personalen rekryteras och tas ut mot relevanta krav på FMC och RekryC UTK, samt att utbildningen bedrivs på ett sådant sätt att vi uppnår den höga kompetensen.

Till sist det allra viktigaste – det måste tillföras ett gott ledarskap. Detta är den "mjukvara" som behövs för att tolka manöverutrymmet i regelverket, känna av den dagliga kompetensnivån på både personal som är under utbildning men även för färdigutbildad personal, samtidigt som ledarskapet skapar förhållningssätt och normer och tjänar som föredöme för underställd personal.

Ett gott ledarskap kännetecknas bland annat av kunskap, erfarenhet, hög kompetens och en ödmjukhet inför uppgiften.

Personalens kunskap om föreskrifter, regler och anvisningar, en hög kompetens och ett gott ledarskap skapar tillsammans rätt attityder till flygunderhålls- och flygtjänst.

Ett sätt att beskriva flygsäkerhet, och som beskriver sambandet mellan "strul" och katastrof.

Ju oftare små som störningar av olika slag inträffar, desto närmare är en incident eller i värsta fall katastrof.

Illustration: Lena Holmgren



►►► Rätt attityd är det som vägleder oss när inte regelverket ger svaren eller vi begränsas i vår erfarenhet. Rätt attityd innebär även att alltid minimera risker genom att minska sannolikheten att något inträffar, eller om möjligt, öka marginalerna till att konsekvenserna blir oacceptabla.

Alla påverkar

Det är ledningens ansvar att skapa förutsättningar för rätt attityder. Detta kan dock mycket lätt raseras om inte förståelsen och insikten finns, att förutsättningarna för en hög flygsäkerhet skapas i ledningen.

Exempel på sådan förståelse och insikt kan vara att chefer innehar rätt kompetens redan när befattningen tillträds, att organisationen ges tid att fokusera på flygunderhålls- och flygtjänst samt att det råder

balans mellan uppgifter och resurser i hela organisationen.

"Company resource management" måste ständigt vara närvarande hos alla och speglas i alla beslut.

Slutsatsen är att flygsäkerhet påverkas av alla som på något sätt är delaktiga i flygverksamhet och att de eftersträvar en verksamhet som innehåller låg frekvens av det vi kallar "strul" och där riskerna är låga.

Analysarbete

Ett exempel på hur flygsäkerhetsarbete kan bedrivas är Helikopterflottiljens agerande under vintern. I slutet av 2002 märkte flottiljledningen att antalet tillbud och andra störande faktorer påverkade flygsäkerheten negativt. Detta bedömdes

vara så allvarligt att flygverksamheten ställdes in under ett antal dagar.

Under denna tid engagerades hela personalstyrkan i ett analysarbete, med målet att kartlägga vilka faktorer som bidragit till den uppkomna situationen.

Att ställa in flygverksamheten kan framstå som en väl drastisk åtgärd, men flottiljledningen valde att ta varningssignalerna på allvar. Alternativet att fortsätta som vanligt bedömdes vara alltför riskfyllt, något som skulle kunna leda till en allvarlig olycka.

Resultatet av denna typ av analysarbete leder fram till åtgärder och förändringar på både kort och lång sikt. Detta kommer att beröra personal inom alla nivåer, från den enskilde besättningsmedlemmen till förbandschefen, och kanske t o m ännu högre i ledningshierarkin.

Generellt gäller att när åtgärder är beslutade, så är det av största vikt att genomförandet ges prioritet och att åtgärderna efterhand följs upp avseende uppnådd effekt.

Genom åren har det skapats stort antal "verktyg" för att kunna ha en hög flygsäkerhet inom Försvarsmaktens flygsystem. Dessa verktyg har en sak gemensamt: de bygger på dyrköpta erfarenheter och många gånger "skrivna i blod". Låt oss tillsammans använda och förvalta dessa verktyg väl.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KOMMENDÖRKAPTEN OCH TJÄNSTGÖR VID HELIKOPTERFLOTILJEN I LINKÖPING.



Flygsäkerhet påverkas av alla som är delaktiga i flygverksamhet. Förutsättningar för att flygverksamhet och attityderna till hur den kan bedrivas på ett säkert sätt skapas i ledningen. Men attityder sprids också genom att erfaren och kunnig personal för kunskaperna vidare till mindre erfarna.

Foto: Peter Järvdahl/Försvarsmaktens bildbyrå



Strilbataljon 04 kallas Försvarmaktens nya organisation för stridsledning och luftbevakningsförband.

Foto: Peter Linder/Försvarets bildbyrå

Ett nytt ledningsförband

Strilbataljon 04

Strilbataljon 04 är benämningen på Försvarmaktens och flygvapnets nya organisation för stridslednings- och luftbevakningsförband.

Genom driften av radar-sensorer och sambands-system har de en nyckelroll i den nya insatsorganisationen.

Den nya bataljonstypen kommer att premiärovas under våren 2003 i årets flygvapenövning.

AV ESKIL BURSTRÖM & RUNE NILSSON

Försvarmaktens ominriktning medförde krav på bildande av en Insatsorganisation. För flygvapnet innebär detta bland annat att stridslednings- och luftbevakningsbataljonerna (Strilbataljonerna) minskades från sex till tre. Genom omorganisation bildades insatsförbandet Strilbataljon 04 inom ramen för Försvarmaktens målbild 2010 (se FV-Nytt nr 1-2001).

Högkvarterets styrande direktiv till Flygtaktiska Kommandot (FTK) för utarbetande av en ny taktisk, organisatorisk, ekonomisk och målsättning (TOEM) innebär att:

- Grunddelarna i organisationen för Strilbataljon 04 ska vara identisk för de tre bataljonerna. Skillnader i uppgifter och geografi hanteras genom tilläggförband.
- Mycket stram personalram, i stort sett halvering av tidigare personalvolym.

- Strilbataljon 04 ska kunna verka successivt från 2004.

I direktiven framgick också att följande kompanier utgår: radarkompani PS-860, radarpluton PS-870, radartransportpluton, RaL-kompani, strilförsvarskompani.

Nya förbandsenheter blir:

- Sensorkompani med tilläggförbanden Sensortropp 860, Sensortropp 870 samt Sensortransporttropp
- Sambandskompani
- Radiokompani
- Markteleavdelning
- Strilsäkkompani

Bataljonsstaben organiseras enligt internationell struktur (Nato-standard), med stabssdelar benämnda S 1 - S 11. Här har en viss personell utökning skett för att bättre kunna förbandsleda och stödja underställda kompanier.

Sensorkompanierna med underställda



Radarn PS-860 är ett av Försvarsmaktens viktigaste sensorsystem i bevakningen av svenskt luftrum.

Foto: Peter Mattigh/Försvarrets bildbyrå



sensortroppar 860, -870 samt sensortransporttroppar, utgör den största förändringen i den nya organisationen. Sensortropparna har endast bemanning för drift, sjukvård och bevakning. Förplägnadstjänsten och viss transporttjänst genomförs på troppnivå. Övrigt underhåll stöds av Sensorkompaniet alternativt bakre nivå såsom Försvarsmaktens logistikorganisation (FM Log) alternativt det civila samhället.

Sambandskompani, Radiokompani och Markteleavdelning, som i tidigare organisation tillhört dåvarande Flygkommandostaber, ingår numera i Strilbataljon 04.

Sambandskompaniet har nu helt ny organisation och uppgifter, främst inriktad mot IT-stöd. Radiokompaniet har som huvudsaklig uppgift att upprätta markradiostationer, ej någon radiolänkuppgift för anslutningsstråk.

TOEM-arbetet har genomförts under ledning av numera avvecklade utvecklingsavdelningen vid FTK. Samtliga flottiljer har medverkat i ett antal arbetsgrupper och nedlagt ett stort och stundtals mödosamt arbete på förhållandevis kort tid. Resultatet blev ett styrande dokument som fastställdes av Högkvarteret i november 2002.

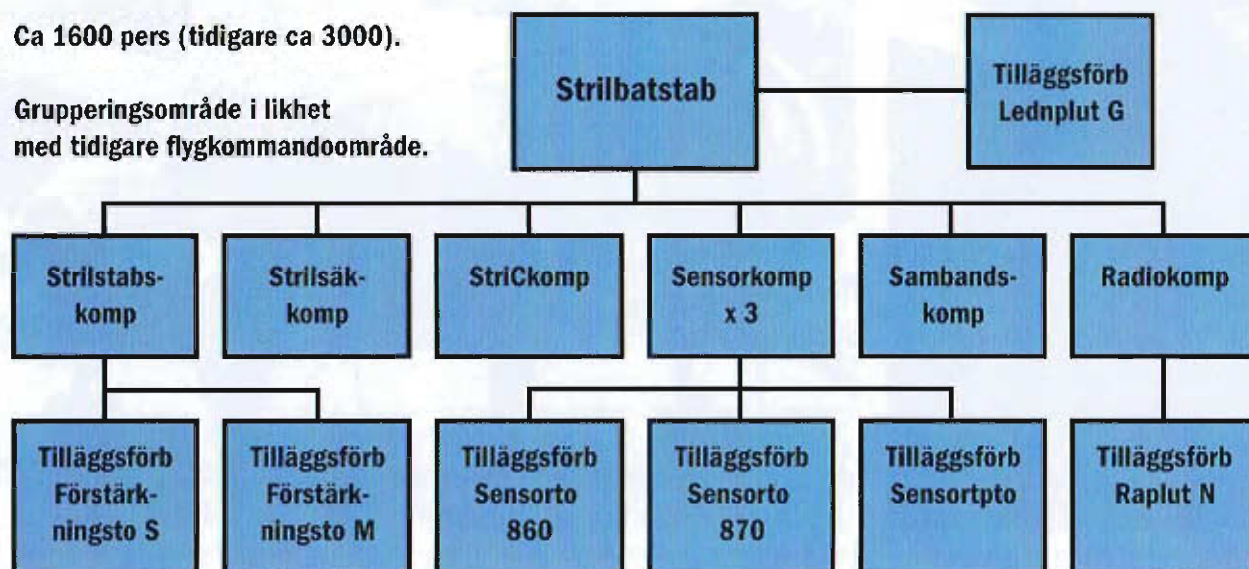
Taktikansats

TOEM innehåller vad ett förband skall innehålla, dess uppgifter i stort men främst för bataljonsnivån. Med erfarenheter från tidigare arbeten, är slutsatsen att det erfordras ett dokument som tydligare och mer utförligt behandlar förbandets verksamhet – Taktikansats Strilbataljon 04. Detta dokument beskriver hur förbandets verksamhet skall bedrivas ner till grupp-nivå.

STRILBATALJON 04

Ca 1600 pers (tidigare ca 3000).

Grupperingsområde i likhet med tidigare flygkommandoområde.



Utarbetandet av Taktikansats Strilbataljon 04 har genomförts på motsvarande sätt som TOEM. Förbandsrepresentanterna har även här utfört ett bra arbete, varvid dokumentet kunde planenligt fastställas av Chefen för FTK den 19 december 2002.

Taktikansatsen kommer senare att utvecklas till ett Utbildningsreglemente för Strilbataljon 04. Först måste dock erfarenheter vinnas från verifiering av förbandet, främst vid flygvapenövningar.

Verifieringsövning

Inom ramen av Flygvapenövning 03 ska förbandsledningsförmågan vid Strilbataljon 04 verifieras. För bataljonen genomförs en verifieringsövning huvudsakligen i norra delen av landet, där övad bataljon bemannas av F 4 på Frösön och F 21 i Luleå. En radiopluton ur F 17 i Ronneby genomför sin slutövning i södra Sverige. Övningsledningen bemannas av F 16 i Uppsala med stöd av F 17 och F 20.

F 20/TU Stril med stöd av taktikutvecklingsenheten för samband (TU Sb), ansvarar för verifiering samt att med förbanden driva fortsatt utveckling av organisationen och materiel.

Elever som genomför nivåhöjande utbildning vid Strilskolan, Bas- och Underhållsskolan samt IT-Skolan, deltar i övningen. Erfarenheter kommer att ligga till grund för fortsatt utveckling av Taktikansats Strilbataljon 04. Härigenom skapas förutsättningar för en lärande organisation som utvecklar sina arbetsmetoder mellan flygvapenövningarna.

Förbandsutbildning

Under hösten 2002 genomförde FTK en översyn av förbandsutbildningssystemet. Arbetet fokuserades främst på hur utbildningen av värnpliktiga ska organiseras för att personalförsörja både förband för internationella insatser och insatsorganisationens förband samt förbättra rekryteringen av officerare.

Klarhet uppnåddes avseende vilka värnpliktsbefattningar och förbandsdelar som ska grundutbildas respektive överföras mellan och inom Basbataljon 04, Strilbataljon 04, samt Flygverkstadskompani 04.

Översynen av förbandsutbildningssystemet och organisationen för Strilbataljon 04, leder till att en förbandsomsätt-

ningsplan beräknas fastställas under 2003. I planen regleras när och var olika förbandsdelar ska grundutbildas. Planen ligger därmed till grund för förbandens beställningar av värnpliktiga till Pliktverket.

Genom den minskade personalvolymen och geografiska spridningen på förbanden, sker förbandsutbildningen främst inom tropps och plutons ram fram till bataljonsövning vid flygvapenövningar.

De tre strilbataljonerna får vid flygvapenövningarna lösa av varandra i tre roller; som övad, som övningsledning samt som ansvarig för Incidentberedskap luft. Vissa specialister kommer av naturliga skäl att arbeta mer i en av dessa roller. Förbanden kommer att stödja varandra med personal för att lösa bristsituationer.

Under det utbildningsår en strilbataljon är övad, tillförs den ett något större antal underställda förband än de övriga två åren.

ESKIL BURSTRÖM ÄR PENSIONERAD MAJOR OCH HAR TIDIGARE TJÄNSTGJORT VID DÅVARANDE UTVECKLINGSAVDELNINGEN I FTK.
RUNE NILSSON ÄR MAJOR VID F 20 TUSTRIL I UPPSALA.



Överste Ernst Britting från tyska flygväpnet förevisar kamerautrustningen i C-160 Transall.



Försvarmaktens TP 100A (Saab 340B) kommer att utrustas med en flygspaningskamera för att kunna användas inom rustningskontrollavtalet Open Skies.

Bilder: Peter Ljander/Försvarets bildbyrå

Rustningskontroll genom Open Skies

Svensk nysatsning

Sveriges förmåga att medverka inom rustningskontrollavtalet Open Skies utvecklas under 2003. En särskild organisation har skapats och under året modifieras en TP 100/Saab 340 för att användas till fotospaningsuppdrag inom Open Skies.

Under 2002 blev Sverige fullvärdig medlem inom det förtroendeskapande rustningskontrollavtalet Open Skies. Avtalet innebär att alla medlemsländer har rätt att genomföra fotospaningsflygningar över varandras territorier.

Som en följd av det utökade svenska åtagandet inom Open Skies sker nu en utveckling av Försvarmaktens förmåga inom detta område, såväl organisatoriskt som materiellt.

Sedan den 1 januari finns en särskild Open Skies-enhet organiserad i Uppsala. Formellt lyder den under Flygtaktiska kommandot. Än så länge består enheten av tre personer, under ledning av överstelöjtnant **Lars-Olof Johansson**.

I samband med spaningsflygningar, så kallade missioner, tillkommer dock erforderlig personal från andra enheter. Försvarmaktens underättelse- och säkerhetscentrum (UndSäkC) i Uppsala tillhandahåller tekniker, fototolkar och laboratorie-

personal. När det gäller den flygoperativa delen involveras piloter ur F 17:s specialflygheten på Malmen.

Svenskt Open Skies-flygplan

Sverige har hittills genomfört ett fåtal Open Skies-missioner, men har då inte haft tillgång något eget flygplan. Men även här sker en utveckling genom att den TP 100A (Saab 340B) som sedan 1989 använts till VIP-flygningar, kommer att utrustas med en flygspaningskamera. I den nya konfigurationen får flygplanet beteckningen OS 100.

Enligt ett regeringsuppdrag sker utvecklingen av flygplanet i samarbete med Tysklands Open Skies-organisation. Kamerasen, som i dessa sammanhang benämns som en optisk sensor, är en tysk konstruktion och av konventionell vätfilmstyp.

Modifieringsarbetet kommer att ske hos Saab i Linköping under våren. Enligt

AV PETER LIANDER



Den flygspaningskamera som det svenska Open Skies-flygplanet ska utrustas med förevisades i en tysk C-160 Transall vid ett besök på F 16 i Uppsala. Den ses till vänster på bilden ovan, tillsammans med en IR-kamera avsedd för fotografering i mörker.

Bilden till höger visar delar av den tyska besättning som monterar ur en av filmkassetter från kamerariggen i C-160.



planerna ska flygplanet vara klart för en certifiering enligt Open Skies-bestämmelserna i september.

Certifieringen kommer att ske hos det tyska verifikationskontoret på marinflygbasen Nordholz, belägen norr om Bremen. Det innebär i praktiken att flygplanet inspekteras så att det uppfyller kraven enligt Open Skies-avtalet och att dess utrustning och den materiel som används dokumenteras.

Vid verifikationscentret är cirka 150 personer verksamma. Verifieringen av Open Skies-flygplanen är en grundläggande faktor som är avsedd att genom sin öppenhet vara förtroendeskapande mellan länderna, samt vara en garanti för att inte otillåten utrustning förekommer i flygplanen.

Flygplanet OS 100 ska vara operativt från den 1 januari 2004. Avsikten är att samarbetet med Tyskland ska fortsätta genom ett samutnyttjande av flygplanet.

Tyskland bedriver en omfattande Open Skies-verksamhet, med cirka 45 personer involverade. Chef denna verksamhet är överste **Ernst Britting**, som vid ett Sverige-besök i mitten av februari lovordade samarbetet med Sverige.

Ernst Britting är också en varm förespråkare av Open Skies som metod för rustningskontroll. De flesta länder har möjligheter att genomföra fotospaningsflygningar, antingen med egna resurser eller i samarbete med andra nationer.

– Det finns uppfattningar om att det i stället kan göras med satelliter. Men alla länder har varken möjlighet eller råd med det, säger Ernst Britting.

Just användningen av konventionell film ser han också som en förtroendeskapande faktor. En digital bild kan manipuleras, men en film som direkt efter landningen framkallas med alla berörda parter närvarande, är garanterat äkta.

Ernst Britting ger också uttryck för en

optimistisk syn på framtiden för verksamhetens utvecklingsmöjligheter. Främst tänker han på användningen av IR-sensorer, som medger fotografering även i mörker.

För närvarande pågår i Tyskland provverksamhet med en IR-sensor monterad i en C-160 Transall. Den besökte F 16 i Uppsala i mitten av februari, då den svenska Open Skies-personalen gavs möjlighet att studera utrustningen.

Denna sensortyp är däremot inte tillåten inom Open Skies, men kommer att bli det under 2006. Till dess är också tänkt att en IR-sensor ska finnas installerad i den svenska OS 100.

Då skulle flygplanets användningsområde kunna utökas till att utöver normal Open Skies-verksamhet även kunna stödja verksamheter som exempelvis vapeninspektionen i Irak, eller skaffa underlag för hur omfattande problemet med atomsporna på Kola-halvön är och ge underlag om miljöutsläpp etc.

Lena Haglund-Persson

I spetsen för jämställdhet

Försvarmaktens gemensamma jämställdhetsplan är fastställd att gälla från den 1 januari 2003. Där sätts mål, åtgärder och ansvariga upp för det jämställdhetsarbete som ska genomföras i Försvarmakten.

Lena Haglund-Persson är jämställdhetshandläggare vid Jämtlands flygflottilj, F 4. Förutom att sköta det lokala arbetet har hon också varit med och tagit fram Försvarmaktens gemensamma jämställdhetsplan.

AV JACOB LAGERCRANTZ

FlygvapenNytt anländer till Frösön på årets första vårdag. Viggplanen dundrar fram över den soliga himlen, och i den vackra före detta underofficersmäss som numer är personalenhetens hemvist tar **Lena Haglund-Persson** emot. Hon är en av två handläggare som har jämställdhetsarbete som huvudsyssla vid F 4.

Sedan några år tillbaka har det vid F 4 funnits en jämställdhetskommitté bestående av representanter från de olika enheterna och med personalchefen som ordförande. Idén är att kommittén ska påminna

om att ta hänsyn till jämställdhetsaspekter och att ha ett jämställdhetsperspektiv i det dagliga jobbet.

Hur mottogs det här sättet att arbeta?

– Jag tror nog att man tyckte det var bra att det blev en form för jämställdhetsarbetet, men det är lite på gott och ont. Det är ett stöd, men kan också uppfattas som att "vi har ju en kommitté – de tar hand om de här frågorna, så slipper vi!".

– Kommittén har haft som uppgift att vara en resurs till flottiljen och bland annat

att ansvara för att vi får fram en jämställdhetsplan.

– Sedan 1999, då jag kom in i bilden, har vi försökt att få ännu mer förankring i verkligheten och få in mer synpunkter. Arbetet bygger ju på att göra kartläggningar och utifrån det vidta åtgärder.

– Det viktiga är förankringen. Både för att få in underlaget, för att formulera mål och åtgärder, men sedan också för att få återkoppling. Det måste finnas en ansvarig för varje mål och varje åtgärd. Det stora dilemma är att få planen att efterlevas, att var och en ser sitt ansvar.





Lena Haglund-Persson är jämställdhetshandläggare vid F 4 på Frösön. Hon har även medverkat i arbetet med Försvarsmaktens jämställdhetsplan.

Foto: Anders Späden/Försvarets bildbyrå

Hur ser ni annars att man ska kunna få upp intresset för jämställdhetsfrågor?

– Dels genom enstaka kampanjer, som till exempel en broschyr där jämställdhetsplanen sammanfattas på ett lättfattligt sätt. Vi använder också vår tidning F 4-aktuellt, som nyligen hade sju sidor om jämställdhetsarbetet. Det är också viktigt att utveckla vår hemsida och intranätet.

– Det handlar mycket om utbildning. Vi pratar om att utbilda arbetslagschefer på olika nivåer i att genomföra arbetslagsträffar. Då blir det en stående punkt både att

man specifikt tar upp jämställdhet, men också att man alltid har med sig det perspektivet.

– Vi har också sagt att man ska ha en utbildning med de som leder utvecklingsamtal. Specifik utbildning och information för ledningsgruppen till exempel. Dessutom har vi vår jämställdhetsdag, som tyvärr blev inställd förra året på grund av brist på pengar och personal.

– Jämställdhet ska finnas med på dagordningen. Det är visserligen ett problem att så många vill ha med sina saker på agendan, det är risk att jämställdhetsfrå-

gora drunknar, men de måste få en särskild tyngd.

Vad innebär er jämställdhetsdag?

– Vi har haft obligatoriska halvdagar då flottiljen har delat upp sig. Halva gänget har gått på förmiddagen och halva på eftermiddagen. Vi har tagit hit föreläsare för att öka kunskapen och insikten i jämställdhetsfrågor – att skapa engagemang och intresse. Detta är ju ett mänskligt problem och inte bara ett kvinnligt problem. Vi skulle vilja ha mindre grupper på jäm-

▶▶▶ ställdhetsdagen, någon aktivitet där man når åhörarna på ett djupare plan. Att sitta och lyssna en hel dag är inte bra.

– För att få ett lite lättsammare inslag ska vi försöka få hit stå-uppkomikern **Lasse Eriksson**, som har forskat kring jämställdhetsfrågor.

– Vi ska också kontakta Swedint för att titta på problemen med sexköp vid internationell tjänst.

– Vi har också frågat oss hur jämställdhetsdagen ska kunna leva kvar efter att temadagen är slut. Att utvärdera på en gång är en sak, men man borde också ha en utvärdering en tid senare, för att få veta vad som gjort mest intryck.

Har ni pratat mycket om attityder till pappaledighet?

– Det är en självklar del av vår plan. Det kan förstås variera, men vissa enhetschefer här är väldigt bra föregångsmän som själva har tagit ut föräldraledighet och verkligen uppmanar och uppmuntrar sin personal att vara pappalediga. Jag tror inte att någon upplever hinder med attityder och värderingar i denna fråga. Officerare tror jag är dem som har högst frekvens av pappaledighetsdagar.

Enligt jämställdhetsplanen ska förbandet särskilt anstränga sig för att rekrytera individer från underrepresenterat kön.

– Det är tråkigt att behöva ta till så kallad positiv särbehandling, då det får mycket negativa reaktioner. Främst från kvinnor faktiskt. De säger att de vill bli antagna på sina egna kvalifikationer, även fast man påpekar gång på gång att det inte handlar om något kravunderskridande – alla har uppfyllt kraven. De är rädda för att uppfattas som att de har kommit in på andra villkor.

– Kvinnor har ingen naturlig legitimitet. Det finns en attityd kvar att yrket "ursprungligen" var för män, och att kvin-



Jämställdhetsfrågor handlar mycket om utbildning, säger Lena Haglund-Persson, jämställdhetshandläggare vid F 4.

Bilder: Anders Sjöden/Försvarets bildbyrå



Folk ska må bra på jobbet, säger major Roger Pettersson. Han är en av två rådgivare i jämställdhetsfrågor vid F 4 på Frösön.

nor har kommit in efteråt på andra premisser". Man känner sig inte till 100 procent accepterad. Det är man ju inte, för annars skulle vi inte ha de problem vi har.

I jämställdhetsplanen står det att alla ska ta del av CD-romskivan om sexuella trakasserier, tillser ni på något speciellt sätt att det blir gjort. Mäts det på något sätt?

– Vi utbildade arbetslagschefer i fyra timmar och gav en grund till det här arbetet. Utbildningsmaterialet fick de med sig, och gavs i uppdrag att visa och diskutera det i gruppen innan de började titta på CD-skivan. Skivan ska ses tillsammans i arbetslagen, inte bara ensam på kammaren. Vi kräver också återrapportering, både vad gäller antal som gjort det, vilka som är kvar och vilka synpunkter man har.

Trakasserier är mobbing

Som ett led i arbetet med att motverka sexuella trakasserier har rådgivare utbildats på varje förband. Vid F 4 satte rådgivarna ihop ett åtta timmars utbildningspaket för alla anställda. Major **Roger Pettersson** har tillsammans med kapten **Annika Widén** fungerat som rådgivare på F 4.

– Sexuella trakasserier är mobbing! Det här handlar om att folk ska må bra på jobbet. Vi rådgivare ska fungera som ett stöd till chefer och som någon att prata med, säger Roger Pettersson.

Man kan inte undgå att reflektera över det faktum att jämställdhetsarbete ibland är något man skojar bort och inte helt tar på allvar. Trots det hårda arbete som olika handläggare lägger ner har de här frågorna en tendens att inte helt bli tagna på allvar som ett riktigt problem.

Helt klart har F 4 kommit en bra bit på vägen med ett seriöst arbete som många människor engagerar sig i. Nuförtiden är det enligt de vi pratat med aldrig något snack om någon vill vara pappaledig. Det var helt annorlunda för tio år sedan. ●

Svenska flygpionjärer

Flyget fyller hundra år under 2003. Det svenska flyget har ännu inte uppnått samma ålder, det började först 1910. En av flygpionjärerna var Hjalmar Nyrop, som hade konstruerat Nyrop 2 och som premiärflög över Ljungbyhed den 16 oktober samma år.

Av Gösta Kersmark

De svenska flygpionjärerna **Hjalmar Nyrop** och **Oskar Ask** hade 1909-10 byggt ett flygplan i Landskrona. Med modernt språkbruk borde det kallas Ask-Nyrop 1. Det blev i stället känt under öknamnet *Gräshoppan*. Namnet fick det av förundrade Ljungbyhedsbor under de fåfänga flygförsöken ute på heden 1910.

Alla spekulationer om när och med vem *Gräshoppan* gjorde sin premiärflygning på Ljungbyhed är onödiga. Den har nämligen aldrig flugit där, aldrig heller i Sverige eller med någon svensk förare.

Under flygförsöken blev de två pionjärerna oense om hur de skulle utveckla flygplanet och deras samarbete avbröts.

Nyrop övertog ensam *Gräshoppan*, men båda byggde på egen hand nya flygplan – i första hand Ask 2 och Nyrop 2.

I slutet av sommaren 1910 tog Nyrop *Gräshoppan* till en flygvecka på Klövermarken i Köpenhamn. Där fick han kontakt med den erfarne danske aviatören **Knud Thorup**. Och kan man tänka sig – den 12 september hade Thorup inga större problem med att komma i luften med *Gräshoppan*. Trots upprepade försök och med Thorups goda råd som hjälp blev dock Nyrop kvar på marken.

I oktober for Nyrop till en ny flygvecka, nu i Stockholm. Där flög Thorup på nytt hans flygplan i tre starter. De två sista varade i flera minuter. Pressen skrev: "Gräshoppan flyger nu i Stockholm"

Men då tog det fyr i Nyrop som gick ut med en dementi. Det var inte alls det flygplan (*Gräshoppan*) som han och Ask gemensamt byggt, utan hans nya egenhändigt byggda (*Nyrop 2*) som nu var färdigt.

Själv kom Nyrop inte upp i luften i Stockholm heller, utan han fick återvända till Ljungbyhed med sitt flygplan. Men där kom så den stora framgången. Söndagen den 16 oktober 1910 lättade Nyrop med sitt flygplan och flög. Han flög över hela heden, visserligen bara rakt fram men dock många hundratals meter.

Jag vill påstå att här föddes det svenska flyget. För första gången flög en svensk

förare i ett svenskbyggt flygplan i svenskt luftrum.

Pressen följde uppmärksamt detta nya, märkliga. Redan en vecka senare hade Helsingborgs Dagblad rubriken: "Nyrop har gjort en vacker bage" – han hade klarat av att svänga!

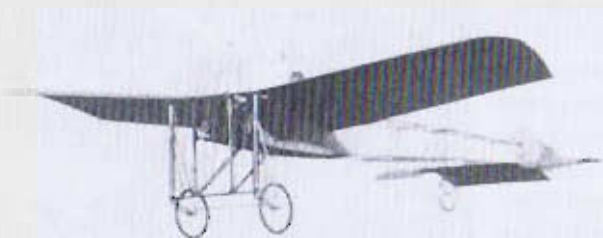
Den 6 november var fotografen Axel Blomgren på Ljungbyhed och tog då bland annat det foto av *Nyrop 2* som finns återgivet här nedan. Bilden återfinns även i flygvapnets 75-årsbok, dock med en felaktig bildtext som hävdar att flygplanet var det första militära i Sverige.

Det första militära flygplanet blev *Nyrop 3* som Hjalmar Nyrop fick färdigt under sommaren 1911. Detta flygplan fick senare öknamnet *Bryggarkärnan*.

Nyrop 3 gjorde hundratalet starter på Ljungbyhed under sommaren 1911 före dess leverans till marinen i slutet av året. Marinlöjtnanten **Olle Dahlbäck** var en av förarna. Vid ett tillfälle gjorde han under samma dag tiotalet starter med officerskolleger som passagerare.

Samme förare gjorde med samma flygplan den första starten i militär regi från Stora Värtans is den 3 februari 1912. Där föddes det svenska militärflyget! ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR AMATÖRHISTORIKER OCH PENSIONÄR EFTER ETT YRKESLIV SOM FLYGTEKNIKER I FLYGVAPNET.



Nijmegen-marschen

Kungliga nederländska förbundet för Fysisk fostran organiserar den 15 till 18 juli 2003 den 87:e internationella fyradagars långdistansmarschen i Nijmegen. Marschen är 16 mil och avverkas på fyra dagar. Män bär dessutom 10 kilos packning och medaljen som erhålls får bäras till svensk uniform.

40 000 deltagare från olika länder går marschen, varav 5 500 militärer som bor i militärförläggningen Camp Heumensoord.

Sverige har representerats av en militär delegation i Nijmegen sedan 1967. Centraförbundet för Befälsutbildning (CFB) samordnar årets svenska militära deltagandet.

Kontingentsdeltagare ska ha anknytning till Försvarsmakten eller frivillig försvarsor-

ganisation och ska ha fyllt 18 år. Kontingents storlek är begränsad till 200 deltagare.

Före den 8 juni ska deltagarna ha avlagt ett obligatoriskt marschprov, omfattande minst 80 km marsch och som genomförs inom två dygn om etapper på 40 + 40 km. De ska även ha tränat totalt minst 400 km i marschsträckor överstigande 30 km.

Kostnaden för deltagande i Svenska Nijmegenkontingenten 2003 är 1 600 kronor samt resekostnader till och från Nijmegen.

Mera information finns att läsa på Internet:

<http://svenska.mil.nijmegen.org/> och www.4daagse.nl

Första kvinnliga flygöversten

Den 1 april utnämndes fyra flygofficerare till överste.

En av dem är **Ingela Mathiasson**, stabschef vid F 7 i Såtenäs, som därmed är den första kvinnliga flygofficer som befordrats till överste.

De övriga tre är:

Rafael Bengtsson, som samtidigt tillträdde befattningen som chef för F 20 i Uppsala.

Lars Jäderblom, flygattaché vid svenska ambassaden i Washington DC, USA.

Bo Bengtsson, som tjänst-

gör i Högkvarterets grundorganisationsavdelning.

Den 1 februari utnämndes också **Mats Andersson** till överste. Han tjänstgör i Nato-staben SHAPE i Mons, Belgien.



Meteor – europeisk radarjaktrobot utvecklas

Sverige ska medverka i utvecklingen av en ny radarjaktrobot benämnd Meteor. Övriga nationer är Frankrike, Italien, Spanien, Storbritannien och Tyskland.

Meteor är en jaktrobot av BVR-typ, d v s med lång räckvidd som medger avfiring mot mål utan visuell upptäckt (Beyond Visual Range). Den kommer att kunna användas på olika flygplanstyper, såsom Gripen, Eurofighter och Rafale.

Meteor planeras att bli operativ efter 2010.



I projektet representeras Sverige av Försvarets materielverk.

Den brittiska försvarsmate-

rielmyndigheten Defence Procurement Agency (DPA), som företräder de övriga länderna i upphandlingen, har

tecknat kontrakt om att påbörja utvecklingsarbetet med Matra British Aerospace Dynamics (MBDA). Företaget företräder ett industrikonsortium där Europas ledande robotindustrier ingår, bland annat Saab Bofors Dynamics.

Prov med Gripen

Tillsammans med Eurofighter kommer Gripen att användas vid flygprov och provskjutningar. Därmed får Sverige en betydelsefull roll i utvecklingsarbetet.



Tack och adjö F 10

Skånska flygflottiljen, F 10, i Ängelholm stängdes för gott vid en ceremoni den 20 december 2002. På plats fanns en stor del av personalen, den då tillträdande flygvapeninspektören **Jan Andersson** samt inbjudna gäster.

Vid ceremonien överlämnades flottiljens fana till chefen för Blekinge flygflottilj, F 17, i Ronneby. En symbolisk markering av att F 17 övertar traditionsansvaret för F 10.

F 17 har tagit över personalen från och driften av luftbevaknings- och stridsledningssentralen i Hässleholm, liksom F 10:s Gripen-flygplan.

På flottiljområdet i Ängelholm finns under 2003 en mindre personalstyrka i en avvecklingsorganisation som ska tömma alla lokaler. Rivningsarbete av vissa byggnader pågår, bland annat ett motorkörningshus som specialbyggt för Gripen.

Flottiljområdet är klassat som ett militärt skyddsobjekt under hela 2003, men därefter lämnar Försvarmakten platsen.

F 10 flyttade till Barkåkra utanför Ängelholm 1945, efter att ha bildats på Bulltofta-fältet i Malmö fem år tidigare. Fram till mitten av 1990-talet

fanns här tre jaktflygdivisioner, med flygplanstyperna J 22, J 21R, J 28 Vampire, J 29 Tunnan, J 34 Hunter och inte minst J 35 Draken. För att påminna om denna epok har det rests en minnestecken på flottiljområdet.

Ett annat sätt att bevara minnet av F 10 är förbandsmuseet, men dess framtida lokalisering är inte bestämd. Visioner saknas dock inte, en idé är att etablera ett nytt förbandsmuseum i anslutning till Banverkets museum i Ängelholm.

Hotet – en kommande biothriller

Under våren görs inspelningsarbetet av en biothriller med titeln *Hotet*, med regi av **Kjell Sundvall**. Filmen utspelar sig till stora delar i militära miljöer i Norrland.

Försvarmakten har i en överenskommelse från 2001 med produktionsbolaget Cinema Art, beslutat att medverka med erforderliga militära resurser vid inspelningen. Filmproduktionsbolaget bekostar logi och kost för deltagande personal ur Försvarmakten. De kom-

mer även att debiteras Försvarmaktens kostnader som inte kan härledas till militär övningsverksamhet.

Mestadels sker inspelningarna vid F 21 i Luleå, Vidsel-basen och i anslutning till Försvarets materielverks provplats RFN. Arbetet inleddes i mitten av mars för att pågå under cirka sex veckor.

Rekryteringsbefrämjande

Den militära flygverksamhet som speglas i *Hotet* inklude-

rar Gripen, transportflyg och helikoptrar.

– Åtagandet kommer endast marginellt att påverka vår ordinarie verksamhet. Enligt min uppfattning kan Försvarmaktens deltagande i filmen på ett positivt sätt bidra till det alltmer betydelsefulla rekryteringsarbetet, sade flygvapeninspektör **Jan Andersson** i en kommentar inför inspelningsstarten.

Hotet beräknas preliminärt ha biopremiär 2004.

Ny chef för F 17

Den 1 april fick F 17 i Ronneby en ny flottiljchef. Det är överste **Lars Lundell** som tidigare tjänstgjort i Högkvarteret i Stockholm.

Den tidigare F 17-chefen överste **Lars Johansson** tjänstgör nu i Högkvarterets operativa insatsledning (Opil), men kvarstår som chef för det internationella snabbinsatsförbandet Swafrap AJS37.

Midnight Sun Air Show

Årets enda militära flygdag arrangeras den 14 juni vid F 21 i Luleå. Uppvisningsprogrammet kommer bl a att innehålla flygvapnets flygplan och helikoptrar, med bland annat enskild och fyrgrupp JAS 39 Gripen och Team 60.

Dessutom P-51 Mustang, Vampire, Su-26, Tiger Moth, J 34 Hunter samt wingwalking med Pierre Holländer Flying Circus.

Gästande utländska flygvapen i markutställningen och förhoppningsvis i luften är Finland med F-18 Hornet, F-16 från Norge och från Storbritannien Nimrod, Tornado och Jaguar.

För den militära musiken svarar hemvärnsmusiken från

Gävle och på scenen kommer det att bli diverse artistuppträdanden.

Grindarna öppnas klockan 12.00 och flygprogrammet börjar 13.00 med modellflyg, fallskärmsbhopning och civila flygplan. Klockan 15.00 startar det militära flygprogrammet där temat är flyget 100 år, flygplan som flugits på F 21 och internationellt flyg. Efter flyguppvisningen bjuds publiken på en musikövertaskning.

För smidigast transport till F 21 rekommenderas buss från Luleå centrum eller en cykeltur.

Information om Midnight Sun Air Show finns på Internet: www.airshow.mil.se



Tekniker prisbelönad

Löjtnant **Thomas Pekár** vid Taktikutvecklingsenhet TP84 i Sätenäs har av Kungliga Krigsvetenskapliga akademien tilldelats en belöning på 15 000 kronor samt belöningsmedalj i silver ur Lars och Astrid Albergers stiftelse. Till grund för belöningen låg hans insatser för framtagning och utprovning av varnings- och motmedelssystem i flygsimulatore till TP 84 Hercules.

Storfrämmande vid FHS luftkrigsseminarium

Försvårshögskolans luftkrigsseminarie gick traditionsenligt av stapeln i januari. Cirka 180 deltagare från Försvårsmakten, Försvårshögskolan (FHS), totalförsvaret och försvårindustri deltog.

Seminarier var en del av Försvårshögskolans stöd i Försvårsmaktens doktrinarbete och kunde i år presentera särdeles framstående

gäster: de amerikanska överstarna **John A Warden III** och **Phillip S. Meilinger** samt fil dr **John A Olsen**.

Phillip Meilinger är en av USA:s ledande luftkrigshistoriker, med fyra böcker och 60 artiklar i ämnet. Hans artikel *Ten Propositions Regarding Airpower* är obligatorisk läsning för alla USAF-officerare liksom *The Paths of Heaven*:

The Evolution of Air Power Theory som beskriver luftkrigskonstens utveckling.

På seminarier beskrev Meilinger luftkrigskonstens utveckling till våra dagar och påvisade luftkrigsresursernas möjliga användningsområden i framtida lägnivåkonflikter.

John Wardens bok *The Air Campaign: Planning for Com-*

bat studeras vid flertalet militära utbildningsanstalter i västvärlden. Den låg också till grund för planeringen av luftkrigsoperationen i Gulfkriget 1991.

På Försvårshögskolan beskrev Warden ingående sin teori om fienden som ett system av system samt argumenterade om nu- och framtida luftkrigsoperationer uti-



Föreläsarna John Warden (t v) och Phillip Meilinger vid luftkrigsseminariet på FHS.



Seminariedeltagarna bestod mestadels av flygofficerare från landets flottiljer och skolor.

Ungerska Gripen får Nato-status

Enligt det nya tilläggsavtal som i februari träffades mellan Försvarets materielverk och det ungerska försvarsdepartementet kommer de ungerska Gripen-flygplanen att modifieras till Nato-kompatibel status.

De 14 flygplanen, varav två tvåsitsiga JAS 39B, tas ur Försvarmaktens Gripen-bestånd.

Uppgraderingen gäller bland annat: lufttankningsförmåga, möjlighet att bära Nato-vapen inkluderande laserstyrda bomber, inbyggd syregenerator (OBOGS), engelskspråkliga färgdisplayer i cock-

pit samt ett Nato-interoperabelt kommunikationssystem.

Genom uppgraderingen har leveransen av de första flygplanen flyttats fram ett drygt år, till våren 2006.

Enligt avtal kommer flygplanen att hyras i tio år för att därefter köpas av Ungern.

Sverige kommer att förse det ungerska flygvapnet med omfattande operativ och taktisk utbildning av såväl piloter som teknisk personal. Sverige kommer även att tillhandahålla underhållsutrustning, simulatorer, reservdelar samt ett omfattande integrerat logistikstöd.

Nygammal 32-pilot

Som nämndes i det förra numret av FlygvapenNytt hålls några få exemplar av Draken och Lansen i luftvärdigt skick. Men det gäller även att behålla kunskaperna om deras handhavande både på marken och luften vid liv.

Den dittills ende behöriga Lansen-piloten, kapten **Kjell Dahlberg** (till vänster på bilden) kommer att pensioneras under 2003. Därför har den rutinerade uppvisningspiloten major **Alf Ingesson-Thoor** (t h) återin-



tackversion han flög under en stor del av 1970-talet.

– Sånär som på en vecka var det 25 år sedan jag flög 32 senast, säger **Alf Ingesson-Thoor**.

– Trots en annan motortyp, ny instrumentering och radio kändes det hyfsat hemtamt. Fantastiskt vad gamla inlärda kunskaper sitter i.

från de erfarenheter som drogs i Gulfen.

John Olsen har studerat luftoperationen från ett irakiskt perspektiv genom att intervjua irakiska avhoppare. Han har kartlagt Saddam Husseins innersta cirklar och hur han skyddar sig mot yttre hot.

På seminariet redovisade Olsen vilka faktiska möjlighe-

ter en luftkrigsoperation har att avgöra ett krig vid insatser mot det som i Wardens systemteori kallas ledarskapsringen (se faktrutan till höger).

För att flera än seminariedeltagarna ska få chansen att ta del av talen kommer FHS under våren att sända en video till flygvapnets förband och skolor.

Andra seminariedagen tog deltagarna sig an varsitt kapitel av utkastet till luftkrigsdoktrinen. Diskussionens vågor gick höga och kapitelförfattarna fick gott stöd inför det fortsatta arbetet. Doktrinarbetet ökar nu farten; slututgåvan ska vara distribuerad vid halvårsskiftet.

JAN REUTERDAHL,
FÖRSVARSHÖGSKOLAN
FOTO: ANDREAS KARLSSON/FBB

Fienden som ett system av system

Wardens systemteori utgår från hypotesen att alla organiska system har samma grundläggande, inbördes beroende systemdelar. Alla delar måste vara intakta för att systemet ska fungera. Genom att förstöra en systemdel bringas hela systemet till kaos eller kollaps. System består av en ledningsfunktion som inriktar systemet, systemförsättningar för omvandling av en energiform till en annan, infrastruktur för transport av energi mellan systemfunktioner, en befolkning som får systemet att arbeta och en skyddsfunktion mot yttre hot.

En stats ledningsfunktion utgörs av politiker och ledande ämbetsmän. systemförsättningarna kan vara elsystemet, infrastrukturen vägar och järnvägar, populationen landets befolkning och militärmakten dess skyddsfunktion.

Enligt Warden medger dagens teknologi insatser direkt mot ledningsfunktionen. Om ledningsfunktionen inte kan förstöras fysiskt så kan den isoleras genom insatser mot systemförsättningarnas hårda mål, t ex ett lands elnät. Kaos uppstår och systemet slutar fungera rationellt. Som bevis anför han ekvationen "Physical x Moral = Outcome," d v s om motståndarens fysiska krigföringsförmåga nedbringas till noll blir moralfaktorn oväsentlig.



FVRF**NYTT****I-2003****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

Uttecklingsavdelningen:

Carsten Flensburg
0431-401959
F 10, 262 82 Ängelholm

Administration/Ekonomi:

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

Fler ungdomsinstruktörer

FVRF:s nya ungdomsutbildning har skjutit fart, men vid den regionala ungdomsverksamheten på många ställen i landet är behovet av instruktörer fortfarande ett problem. För att få tillträde till instruktörsutbildningen (IK skede 1 och 2 samt skede 3).

Skedena 1 och 2 är allmänna, vilket alla blivande instruktörer genomför, oavsett vilken inriktning man har på skede 3. Skedet är specifikt beroende på inom vilken tjänstegren man sedan avser att bli instruktör inom.

Här finns nu ett behov av

att både idag ej utbildade instruktörer genomför hela instruktörsutbildningen: IK skede 1 och 2 samt skede 3 FVRF-U samt att redan godkända instruktörer kompletterar sin instruktörsutbildning med skede 3 FVRF-U. Detta för att kunna vara verksamma inom FVRF:s ungdomsverksamhet, såväl centralt men framför allt regionalt, där behovet är stort.

Att jobba med olika typer av elevgrupper utvecklar instruktören och kan definitivt ses som en breddning av instruktörskompetensen, precis

som att vara instruktör både inom egen tjänstegren och t ex TFU. För tillträde till instruktörsutbildningen för de som avser att genomföra skede 3 FVRF-U krävs furirs grad (för andra skede 3 krävs sergeants grad). Dispens kan erhållas för tillträde om endast GB-Led är genomförd.

IK skede 1 och 2 genomförs vid F 20 i Uppsala under veckorna 314-315 och på FM HS i Halmstad under veckorna 327-328. Skede 3 FVRF-U genomförs enbart på FM HS i Halmstad under veckorna 330-331. CARSTEN FLENSBURGH

Ny instruktörsutbildning

Instruktörsutbildningen har utökats under 2003 med skede 4. Detta skede innehåller kompletterande utbildning till tidigare instruktörsutbildning, som idag är implementerad i årets skede 1 och 2.

Skede 4 innehåller utbildning i Försvarsmaktens pedagogiska förhållningssätt till all utbildning: HBL; Helhets-Baserat Lärande. Genomförd

utbildning i helhetsbaserat lärande, t ex vid Instruktörs-kurs (IK) skede 4, ska vara genomförd för att kunna fortsätta att verka som instruktör vid utbildningarna.

För att möjliggöra för alla instruktörer att delta i utbildningen kommer IK skede 4 att genomföras under ett antal år. Detta blir både en kvalitets-säkring och utveckling av

FVRF:s instruktörer samt skapar samtidig en uppdatering över vilka som fortfarande är verksamma inom instruktörstjänsten.

FVRF:s IK skede 4 är öppen för yrkes- och reserv-officerare som är verksamma inom frivilligutbildningen. Kursen genomförs vid FM HS i Halmstad i vecka 327.

CARSTEN FLENSBURGH

Samarbete med HVSS

Ett samarbete har inletts mellan FVRF och Hemvärnets Stridsskola i Vällinge. Till en början omfattar samarbetet

elevplatser till FVRF elever på Hemvärnets kvartermästarutbildning. FVRF ser mycket positivt på att vi fått tillgång

till kvalificerad utbildning och vår förhoppning är att samarbetet kan utvidgas.

Flygbaskurser på F 21

Efter en start i liten skala 2002 kommer FVRF i sommar att bedriva en utökad frivilligskola på F 21 i Luleå.

Utbildningarna omfattar flera tjänstegrenar i den nya flygbasorganisationen. För första gången kommer också elever

från estniska Kaitseliit att genomföra kurser i "air base defence" på en svensk flygflottilj.

Estländare utbildade på svensk basmateriel



FIFN och FVRF har under vintern genomfört två kurser på den estniska flygbasen Ämari. Kurserna omfattade hantering och underhåll av från Sverige skänkt fält-hållningsmateriel bl a snöslungor.

Bilder: Anders Peterson



FVRF och Flygfältsingenjörsföreningen Nord (FIFN) fick i uppdrag att inom ramen för frivilligorganisationernas utbyte med de baltiska staterna, ordna kurser i hantering av svensk fälthållningsmateriel som tidigare sänts till den estniska flygbasen LennuBas Ämari. Basen ligger några mil från Tallinn och är under återuppbyggnad från grunden efter att ha lämnats av ryssarna för tio år sedan.

Genom FVRF:s försorg deltog löjtnanterna Owe Are-schoug och Arne Linding som instruktörer. Båda kunniga tekniker med vana av dessa äldre typer av maskiner. FIFN bidrog med undertecknad som kommandant, samordnare och flygfältsingenjör.

Vid ankomst till basen kontrollerades materielen: två snöslunga 77, tre sop- o bläsaggregat typ ARA, en Dodge-brandbil samt kompressor, två tankbilar, ång- & hetvattenaggregat, stagg, traktorer mm.

En del reparationsarbeten var nödvändigt och fordons-teknikern Nils-Erik Nilsson snabbinkallades från Försvarsmaktens Logistik (FM Log) i Uppsala.

Utbildningen, som genomfördes på engelska, inleddes med snöslungorna och en

ARA. Efter en inledningsvis något avvaktande estnisk hållning visade sig alla tina upp och i kombination med lite teorilektioner om snöröjning kunde man så till allas lycka börja nyttja de prioriterade maskinerna till fullo. Det råkade sammanträffa med säsongens första riktiga snöoväder.

Utbildningen fortsatte i januari 2003, denna gång prioriterades utbildning på Dodge-brandbilen samt kompressor, stagg samt även repe-

tition ARA och mer snöröjningsteori.

Nu blev vi mottagna som gamla kamrater och utbildningen fortlöpte friktionsfritt från start.

På basen förekommer även andra instruktörer, bland annat danskar vilka sänt över en hel del fordon. Baspersonalen har även viss USA-utbildning emellanåt inför Nato-medlemsskapet men det är svenska maskiner som upprätthåller fälthållningen.

ANDERS PETERSON



Estnisk personal instrueras om handhavandet av ett svensk snöröjningsfordon.

ÖRSVARSMAKTEN

LYGVAPENNYTT

07 85 STOCKHOLM



**Den 14 juni är luften
full med flygplan.
Välkommen!**



Midnight Sun Air Show
F 21 Luleå • 14 Juni 2003

www.airshow.mil.se