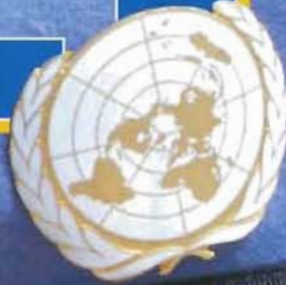




FLYGG

VAPEN

nytt



För FN
i Kongo

Flygvapen-
övningen



CHEFREDAKTÖR

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

ANSVARIG UTGIVARE

Anders Linnér
Försvarsmaktens informationsavdelning

REDAKTIONENS ADRESS:

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

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

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

PRENUMERATION:

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

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

FlygvapenNytt 3/03 utges i september.
Manusstopp: 15 augusti.
Layout: Peter Liander
Tryck: Christer Perssons tryckeri, Köping
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbilden:

Överstelöjtnant Percy Hansson är chef
för den svenska flygplatsenhet som för
FN:s räkning tjänstgör i Kongo.

Foto: Louise Levin/Försvarets bildbyrå

Vår saknade

Företaget Marin mätteknik har underrättat Försvarsmakten om att ett större flygplan med svensk nationalitetsbeteckning påträffats på Östersjöns botten öster om Gotska Sandön. Efter att vi studerat företagets videoupptagningar anser vi att flygplanet med största möjliga sannolikhet är den svenska DC-3 som saknas sedan den 13 juni 1952.

Flygplanet med besättning försvann under en signalspaningsflygning i internationellt luftrum. Besättningen bestod av åtta män, tre ur flygvapnet och fem från Försvarets radioanstalt, FRA.

Efter många års ovisshet, är min förhoppning att fyndet skall hjälpa oss och framför allt besättningens anhöriga, att få svar på de frågor som varit obesvarade alltsedan försvinnandet.

Flygstridskrafterna etableras internationellt

Flygvapnet har, sedan det föregående numret av FV-nytt, genomfört en intensiv övningsperiod såväl nationellt som internationellt. Vi har även visat förmåga på att med kort varsel mobilisera både flexibilitet och kraftsamling och efter vinterns och vårens intensiva arbete är nu flygplatsenheten FK01 på plats och verkar i Kongo.

F 17:s deltagande i PFF-övningen *Ample Train* i Ungern gav värdefulla erfarenheter i arbetet med att bygga upp insatsförbandet Swafrap JAS 39 Gripen. JAS 39-förbandet som skall ersätta motsvarande Viggenförband från F 21 från januari 2004 genomförde övningen på ett professionellt sätt såväl på marken som i luften.

F 4 har deltagit i den finska övningen *ADEX* och under övningen *ELITE* i Tyskland visade F 21 prov på att vår telekrigsförmåga står sig väl vid en internationell jämförelse.

Sammantaget visar nu genomförda internationella övningar att vi är på rätt väg och att vi har en god internationell förmåga.

Flygvapenövningen

På det nationella planet har vi genomfört den mest omfattande Flygvapenövningen, både kvantitativt och kvalitativt, på flera år.

DC-3 återfunnen

Även om en del utvärdering av vårens Flygvapenövning fortfarande återstår, tillåter jag mig ändå att påstå att vi visade prov på god förmåga att verka med flygstridskrafter och att vår förmåga är på uppåtgående.

Jag kan konstatera att det nya utbildningssystemet för värnpliktiga prövades för första gången i övningsmiljö med flera nyttiga erfarenheter som resultat. Vår förmåga till taktisk ledning av flygstridskrafter och förbandens förmåga i sina respektive uppgifter har förbättrats relativt Flygvapenövningen 2002.

Övningen kunde genomföras utan några allvarliga tillbud och de uppsatta huvudmålen uppnåddes.

Övning ger färdighet och konceptet med årligen återkommande Flygvapenövningar är bra. Det är ett koncept jag vill att vi fortsätter att utveckla och planeringen inför Flygvapenövningen 04 har påbörjats.

Rätt attityd är en framgångsfaktor

Statens Haverikommission, SHK, har utkommit med sin rapport efter fjolårets allvarliga olycka på F 16 i Uppsala. Ett Viggensflygplan passerade i samband med start en besöksgrupp på extremt låg höjd.

Haverikommissionens utlåtande pekar entydigt på att pilotens agerande avvikit från fastställda instruktioner. Jag har beslutat att flygföraren, som under utredningstiden varit avstängd från flygtjänst, ej kommer att återinsättas i flygtjänst.

SHK rekommenderar Försvarmakten "att vidta åtgärder för att säkerställa att beteenden som avviker från flyginstruktionerna rapporteras".

Det är min bestämda uppfattning att vi har ett bra rapporteringssystem och att rapporteringsvilligheten, i allt väsentligt, är god. Ingenting är dock så bra att det inte kan bli bättre och ett arbete påbörjas nu för att säkerställa att liknande händelser förhindras i framtiden.

Grunden för förbättrad rapporteringsvillighet och för att undvika liknande händelser är att vi alla har rätt attityd och ett professionellt förhållningssätt till verksamheten.

Flygvapenavdelningen etablerad i Stockholm

Flygvapenavdelningen i Högkvarterets grundorganisationsledning (Gro) är sedan en tid etablerad i Stockholm. Detta i kombination med att Försvarmaktens operativa och taktiska ledning (Opil/TK) i närtid samlokaliseras i Uppsala innebär att Ledningsutredningens förslag i väsentliga delar implementerats.

Jag har tidigt uttryckt mitt stöd för tanken att Inspektörerna med armé-, marin- och flygvapenavdelningarna sitter samlade under ett tak och jag kan nu konstatera att de nya arbetsformerna har goda förutsättningar att höja effektiviteten i både de förmågeskapande (Gro) och de förmågeutnyttjande (Opil/TK) delarna av ledningsstrukturen.

* * *

Semesterperioden står för dörren och jag vill uttrycka min uppskattning över de insatser som gjorts under första halvåret 2003. Efter några välförtjänta veckor i hängmattan ses vi igen för att ta tag i höstens intressanta uppgifter och utmaningar.

Nytta och effekt
I en föränderlig värld



JAN ANDERSSON
FLYGVAPENINSPEKTÖR

På FN-uppdrag i Kongo

Två händelser har starkt präglat de senaste månadernas verksamhet i flygvapnet: etableringen av flygplatsenheten i Kongo och Flygvapenövningen.

Att Flygplatsenhet Kongo som verkar på FN:s uppdrag nu är på plats är en stor händelse för flygvapnet, det är 40 år sedan ett flygvapenförband var baserat utomlands. Förbandet är inte speciellt stort, men kommer naturligtvis att samla på sig värdefulla erfarenheter. Dessutom kommer personalen i Flygtaktiska kommandot att sättas på prov i sin ledningsroll.

Flygvapenövningen genomfördes i en omfattning som inte skett sedan mitten av 1990-talet. Efter några ur övningssynpunkt kärva år, är det positivt att en övning av denna karaktär nu kunnat genomföras.

Att jag inte är ensam om den uppfattningen märktes på många av de övningsdeltagare jag mötte på Färila-basen. Spontana kommentarer som: "det är ju det här vi ska hålla på med", "skönt att inte behöva arbeta med budgeten" och "härligt att slippa allt störande brus" samt "undrar om vi alltid jobbar med rätt saker?" kunde höras bland övningsdeltagarna.

Övningen sätter stark prägel även på innehållet i detta nummer av Flygvapen-

Nytt. En serie artiklar börjar på sidan 24.

Att avsätta tid för att jobba med rätt saker är också ett ämne som berörs i en artikel om flygsäkerhetsarbete – läs den gärna. Du finner den på sidan 18.

* * *

Så till följetongen om FlygvapenNytt's framtid. Som nämnts tidigare föreligger ett förslag om att lägga ner de tre försvarsgrenstidningarna för att i stället skapa en helt ny, ännu namnlös, tidskrift.


Enligt förslaget ska Försvarets forum behållas och liksom den nya tidskriften komma ut varannan månad, sammanlagt tolv utgåvor per år. Den nya tidningen föreslås distribueras till alla anställda samt alla som har gjort värnplikt, vilka avses få tidningen under begränsat antal år efter muck.

Under våren har Försvarsmaktens nytillträdde informationschef **Anders Hedgren** arbetat med att presentera och förankra förslaget hos olika delar av försvarsledningen. Härmäst på agendan följer att ärendet ska diskuteras i Försvarsmaktens direktion efter sommaren och sannolikt fattar ÖB ett beslut i frågan i höst.



PETER LIANDER
peter.liander@hkv.mil.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING 2 - 2003

Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
FK01 på plats i Kongo	5
Percy tar täten i Kongo	8
Viggen telekrigade med eliten	12
Tekniker övade i Ungern	16
	
Flygsäkerhet: Flying Window	18
Midnight Sun Airshow	20
Mera övningar	22
Flygvapenövning med bredd	24
	
Flygning dygnet runt	30
Flygunderhåll i förändrad roll	32
FTK spindeln i nätet	34
Sjukvård med hög beredskap	36
Verklighetstrogen motståndare	38
Inför försvarsbeslut 04	40
Kvinnlig flottiljchef	42
i Korthet	44
FVRF-aktuellt	47



Försvarsminister Leni Björklund inspekterar FK01 under en ceremoni som hölls på Swedint i Södertälje inför avresan den 4 juni.

FK01 på plats i Kongo

Flygplatsenhet Kongo är namnet på flygvapnets första förband som baseras utomlands sedan 1960-talet. På engelska kallas man Swedish Air Force Airfield Unit, förkortat SWAFAPS – den svenska förkortningen är enklare: FK01.

FK01 verkar på uppdrag av FN och är på plats i Kongo sedan den 5 juni. Det svenska åtagandet löper under ett år och ska lösas av två kontingenter.

Den 4 juni på Swedints område i Almnäs utanför Södertälje, klockan fyra på eftermiddagen. På en gräsplan står en militär trupp på drygt 70 personer, iklädda blå baskrar, och lyssnar till chefen för Flygtaktiska kommandot, brigadgeneral **Lennart Pettersson** som håller tal. Lite vid sidan av intervjuas tre av dem av SVT 24 i direktsändning.

Ceremonin gäller flygvapnets utlandsförband benämnt Flygplatsenhet Kongo, som vid midnatt ska avresa till staden Kindu i Kongo för ett halvårs tjänstgöring på uppdrag av FN.

Lennart Pettersson betecknade händelsen som historisk, eftersom det är mer än 40 år sedan flygvapnet baserar ett förband utomlands.

Några timmar senare inspekteras förbandet av försvarsminister **Leni Björklund**, därefter bordades de bussar som transporterade dem till Skavsta flygplats i Nyköping. Mitt i natten lyfte sedan en av

FN chartrad Tupolev Tu-154 och den 16 timmar långa flygresan, med mellanlandningar i Kairo och Nairobi, hade börjat.

Utbildning på Frösön

Detta var kulmen på en intensiv period av förberedelser. Den så kallade missionsutbildningen, dvs den kurs som personalen genomgått inför utlandsuppdraget, genomfördes av F 4 på Frösön enligt de direktiv som utfärdats av Flygtaktiska kommandot i Uppsala.

Missionsutbildningen inleddes i mitten av april och kom att präglas av ett intensivt tempo, inte minst beroende på almanackans generösa innehåll på extra antal helgdagar fram till avresan.

Kursen inleddes med ett skede som var gemensamt för hela personalstyrkan. Därefter utbildades vissa med specialbefattningar på andra platser i landet, t ex Arlanda. De enda som tillbringade hela

utbildningsperioden på Frösön var brand- och räddningspersonalen.

Samtidigt har ett intensivt arbete bedrivits av FTK med att få fram all materiel och de fordon som skulle transporteras ned till Afrika. Ett arbete som måste vara klart i början av maj, då allt lastades på ett fraktfartyg som avlöpte från Södertälje.

Med på fartyget fanns även två man ur FK01. Destinationen var Gabon på Afrikas västkust, varifrån vidaretransporten till Kindu skedde med FN:s transportflyg.

I slutet av maj avreste också en förtrupp på 13 personer för att utföra de inledande förberedelserna på plats. I förtruppen fanns bland annat logistik- och sambandspersonal, en sjuksköterska samt en säkerhetsofficer.

Förbättra swahilin

FK01 kommer att verka i ett område med påfrestande yttre förhållanden. Faktorer som hög värme, risk för att bli drabbade av sjukdomar samt bristfällig infrastruktur kommer att påverka dem i hög grad. Men ända avspeglades ett gott självförtroende och tillförsikt bland personalen inför avresan.

Bland de 87 personer som ingår i FK01 finns officerare samt civila som rekryterats till olika specialistbefattningar.

En av de civila är **Tobias Fogelqvist**, som normalt arbetar på Arlanda som lastare. I FK01 är han "cargo assistant" och kommer att svara för lastning och lossning av flygplan tillsammans med sju kolleger.

Han berättar att det finns flera skäl till varför han vill delta i missionen:

– Jag är uppvuxen i grannlandet Tanzania, så det är ett sätt komma tillbaka. Dessutom har jag gärna velat delta i en mission och helt plötsligt passade alla pusselbitar ihop.

Är det något speciellt som du ser fram emot?

– Att bättra på swahilin, säger Tobias Fogelqvist med ett lätt skratt.

– Näst efter engelska är swahili det



utländska språk jag kan bäst. Men det är mycket man ser fram emot, människor, äventyr, att hjälpa till.

Han muckade för tre år sedan efter en värnplikt som fallskärmsjägare och ser med tillfredsställelse fram emot att ingå i ett militärt förband igen. På minussidan finns dock en oro för att sakna sin familj och flickvännen.

– Hon är inte glad, konstaterar Tobias Fogelqvist.

Stationschef

Björn Dahlström har befattningen som flygplatssäkerhetsamordnare, med kapstens tjänstegrad. Även han är civil och arbetar för SAS som stationschef på flygplatsen i Karlstad.

Han ser paralleller mellan sitt ordinarie jobb och det som FK 01 ska utföra i Kongo. Det är små flygplatser på båda ställena och det är samma typ av uppgifter som ska göras såsom lastning, lossning, godshantering, rangering av flygplan m m.

– Jag kände att det här är något jag kan, så det kändes naturligt att söka och det är kul att vara med på en "nolle" och få vara med och bygga upp allt, säger Björn Dahlström.

– Jag ska stödja flygplatsstationschefen med mina kunskaper om den civila delen och hoppas kunna bidra till att vi får en bra struktur på arbetet.

Major Johann Hallin tjänstgör normalt vid Försvarets Halmstadskolor, men är under ett halvår flygplatsstationschef vid FK01 i Kindu.

Tobias Fogelqvist är en av 87 personer som ingår i FK01. Han är en av åtta som tjänstgör som lastare.



– Vi är ett specialistförband där alla har en specialistfunktion. Flygvapenandan som man hör talas om, känner man igen i detta för det här är en speciell anda, vi är med på ett sätt som är unikt.

Han har tidigare erfarenhet från en FN-tjänstgöring som skyttesoldat på Cypren för drygt 20 år sedan. Om det är något som oroar honom inför denna mission så är det risken för att drabbas sjukdomar och att värmen kan bli en svårhanterlig faktor.

– Om det skulle utbryta stridigheter, så är vi utbildade för att klara av det. Men hur man reagerar i verkligheten vet man ju inte, säger Björn Dahlström

Bland de officerare som finns med är major **Johann Hallin** från Försvarsmaktens Halmstadskolor, där han arbetar med flygsäkerhetsutbildning samt är biträdande flygsäkerhetsofficer. Tidigare har han arbetat sex år som biståndsarbetare i Afrika, denna gång är han flygplatsstationschef i Kindu.

– Det ska bli extra intressant för vi för ju samman det civila och det militära sättet att hantera en flygplats. För mig gäller det att få alla att samarbeta och att utnyttja den fantastiska kompetens som finns i förbandet. Jag har aldrig känt mig så trygg när jag åkt iväg på ett utlandsuppdrag som den här gången, säger Johann Hallin.

Viktig uppgift

När FK01 verkar i Kongo så är det FN som beordrar vad förbandet ska uträtta operativt, vilka flygningar som ska tas emot och skickas iväg och med vilken typ av last etc. Samtidigt står FTK i ständig kontakt med FK01 och svarar för att logistik mm från Sverige fungerar.

FTK:s chef Lennart Pettersson anser att insatsen i Kongo är en viktig händelse för flygvapnet:

– Jag tycker det är viktigt att flygvapnet får visa vår kompetens och förmåga. Men det är naturligtvis inget självändamål, det viktigaste är att vi kan göra en insats i det här området som leder till stabilitet.



Tommy Wahlman, Anna Osslén och Björn Dahlström i samtal inför avresan till Kongo.

FK01 har tvingats etableras under stor brådska, eftersom flygvapnet normalt inte har flygplatsförband av denna typ. Med tanke på flygvapnets kompetens och den civilt rekryterade personalens specialistkunskaper, så är Lennart Pettersson inte det minsta orolig över att förbandet inte ska vara tillräckligt utbildat för att lösa sina uppgifter.

– Den stora utmaningen för FTK:s del hittills har varit att få kontroll över situationen i den aktuella regionen med tanke på personalens säkerhet. Det har vi inom FTK jobbat mycket hårt med.

Personalen som ingår i insatsförbandet FK01 specialutbildades vid F 4 på Frösön. Här föres visas olika typer av minor av en instruktör från Swedec i Eksjö.



Percy tar tåten i Kongo

Percy Hansson är chef för den svenska flygplatsenheten i Kongo. En uppgift han tar sig an med stort engagemang och entusiasm och en stark tilltro till sin personal.

AV PETER LIANDER

Den svenska flygplatsenheten i Kongo är på plats sedan i början av juni. FK01 som förbandet kallas på militärspråk, består av 87 personer som under ett halvår för FN:s räkning ska driva flygplatsen vid staden Kindu i den östra delen av landet.

I spetsen för FK01 finns överstelöjtnant **Percy Hansson**. Den nya uppgiften saknar verkligen inte utmaningar, men Percy Hansson är synnerligen engagerad inför uppgiften som han tar på stort allvar. Men vem är han då, denne pionjär?

– En kille från Karlskrona som började i flygvapnet 1973. Jag är flygtekniker i grunden och har gjort en karriär som lett till att jag är teknisk chef vid F 17 i Ronneby, säger Percy Hansson.

Efter att ha arbetat med de medeltunga stridsflygsystemen Lansén, Draken och Viggén under många år växlade han över till helikoptersidan och blev delaktig i

flygräddningsverksamheten. Han tjänstgjorde som pluton- och kompanichef, i luften som färdmekaniker i HKP 4 och HKP 10 Super Puma.

Men nu är det FK01 som gäller och hans fokusering på uppgiften går det inte att ta miste på.

– Jag satsar för fullt och vill verkligen, med mitt sätt att leda, lyckas. Jag känner mig beredd att ta det ledarskap som krävs för att genomföra den här lite speciella missionen, säger Percy Hansson.

Intresset för att delta i FK01 har varit stort, cirka 1600 personer sände in sina ansökningar. Hur kommer det sig att just du blev utsedd till chef?

– Jag blev tillfrågad av chefen för Flygtaktiska kommandot, brigadgeneral **Lennart Pettersson**. Han lät förstå att det bland annat framkommit hos övrig personal en önskan om att ha mig som chef, vilket jag är glad och stolt över.



Här ligger den svenska campen. Överstelöjtnant Percy Hansson framför en karta över den kongolesiska staden Kindu.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Att tjänstgöra utomlands har lockat Percy Hansson under många år, men plikterna som familjefar har prioriterats. Det är egentligen inte förrän efter högskoleutbildningen till major som han på allvar har diskuterat utlandsuppdrag med sin fru.

Nu studerar de två döttrarna på gymnasiet respektive högskola och förutsättningarna är förändrade.

2001 sökte han fyra olika utlandstjänster, två i Afrika, en i Georgien och en på Balkan. Det blev Balkan och en placering i Bosnien-Hercegovina som sektionschef för CJ9, Cimic, vid Natos SFOR-högkvarter i Zorajevo.

– Där jobbade jag i sex månader och det var en sån "hit", det gav mig en sån injektion, säger Percy Hansson med eftertryck.

Det han anser så stimulerade var chansen att få arbeta på nära håll med människor från olika nationer och kulturer. Där fanns personal från 24 länder och enbart i hans egen sektion fanns tio nationer representerade.

Vad karaktäriserar ditt sätt att leda förbandet?

– Att uppmuntra till människors egna ▶▶▶

►►► initiativ, ansvarstagande, och klokskap inom de givna ramarna och att de också ska leva med ett säkerhetstänkande. Under mina tio år inom helikopterverksamheten lärde jag mig att arbeta med människor som jobbar med något riktigt skarpt under förhållanden som kräver absolut disciplin vad avser kvalitet och säkerhet. Där fanns det finns inga utrymmen för antaganden.

– Jag förstår att exempelvis ett jägarförband i en skarp situation måste ledas med klara tydliga order av ett befäl. Men i flygvärlden och att verka på den här typen av flygplats som Kindu är, där vi är en sorts gäst och där det finns andra myndigheter på plats, där ställs det en annan typ av krav. Vi måste vara väl medvetna om vad vi håller på med, och jag vill att mitt förband är medvetet om att cheferna inte kan stå och ge exakta order i alla lägen.

– Tjejen eller killen längst ut på plattan måste känna en trygghet i sin vetskap om att de själva kan och ibland måste fatta egna beslut i förbandets anda.

Betjäna flygplan

Vad kommer att bli svårast för FK01 när det gäller uppgiften att bedriva flygplatstjänsten?

– Där är jag tuff nog att våga påstå att jag inte ser några problem med att klara av det.

Men flygvapnet har ju ingen erfarenhet av att driva civila flygplatser. Hur kan du då vara så säker på det?

– Jo, svarar Percy Hansson snabbt och med ett leende, jag är chef för en flygbasbataljon och dess huvuduppgift är att betjäna flygplan. Normalt handlar det förstås om att betjäna stridsflygplan. Nu tillkommer faktorer som passagerarhantering, security m m, men i grunden handlar det om samma sak. Dessutom är min personal proffs inom sina respektive områden.

– Jämför man med den komplexa uppgift det är att hantera ett modernt flygplan som Gripen på en flygbas, så är uppgiften i Kongo på många sätt mindre avancerad.



Försvarsminister Leni Björklund önskar överstelöjtnant Percy Hansson lycka till med den svenska flygplatsenheten i Kongo. Förbandet verkar på uppdrag av FN.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Däremot ser Percy Hansson andra möjliga problemområden för FK01, bland annat sjukdomshotet och att klara av klimatet. Det gäller också att försöka att inte ta alltför illa vid sig av den fattigdom och de lidanden som lokalbefolkningen tvingas leva med.

Det råder brist på vatten och mat i området, och han är övertygad om att det kommer att finnas mängder med människor med små, sjuka barn som står utanför grindarna och tigger om hjälp. Då gäller

det att inse att man trots all vilja att hjälpa, inte kan hjälpa varje enskild människa.

I det område som det svenska förbandet ska verka finns risken att drabbas av sjukdomen malaria. För att undvika att bli drabbad har den svenska personalen fått utbildning om sjukdomen som sådan, men framför allt hur man kan skydda sig.

I god tid har man intagit malaria-profylax, men kommer även att använda myggolja samt bära heltäckande klädsel. Bostäderna är luftkonditionerade och

samtliga kommer att sova under heltäckande myggnät, allt för att undvika kontakt med smittbärande malariamyggor. För andra tropiska sjukdomar har vaccination skett.

I övrigt gäller noggrann hygien och egen mat, tillagad av egna kockar.

HIV och aids är ett annat allvarligt hot. Percy Hansson förväntar sig inget annat än att FN-personalen kommer att erbjudas tjänster från prostituerade, och detta i stor omfattning.

Om det är någon gång under vårt samtal som hans milda röst får en kärv karaktär så är det när detta ämne kommer upp. Hans uppfattning är glasklar:

– Det är solklart att svensk lag gäller för alla i FK01. Nolltolerans är självklart. Brott mot det är detsamma som en direktresa hem!

Mycket jobb

FK01:s personalstyrka kan förvänta sig långa arbetsdagar, för vissa blir det skifttjänstgöring. Men det är inte aktuellt med verksamhet dygnet runt.

Flygplatsen har ingen utrustning som medger start och landning i mörker och dåligt väder. Därför kommer FK01 att verka under dygnets ljusa del, vilket innebär från cirka klockan sex på morgonen till 18 på kvällen.

I praktiken innebär det att förbandet bedriver verksamhet cirka 12 – 15 timmar per dygn, med tanke på förberedelse- och efterarbeten. Det kan röra sig om exempelvis iordningsställande av flygplanslaster eller att avsluta arbetet med ett sent inkommande flygplan.

FK01 kommer inte att styra och administrera flygplatsen i Kindu. De kommer att verka på ett sätt som mera kan jämföras med en vanligt civilt flygoperatör som bedriver flygplatstjänst.

Percy Hansson uppger att förbandet ska ha kapacitet att ta emot ett flygplan i timmen, allt mellan lilla Beech 200 och stora Il-76. Banans längd på 2000 meter medger dock inte att en Il-76 kan lyfta med full



Förhållandena i Kindu är ytterst primitiva. För att undvika att personalen drabbas av sjukdomar har de order att inte dricka annat vatten än det som tillhandahålls av FN. Foto: Lars Idmark

last, utan lastmängden tvingas begränsas till hälften.

Kindu flygplats är liten och den svenska personalen kommer att verka inom ett ytterst begränsat område. Så mycket mera sysselsättning än arbete och vila finns det inte förutsättningar för.

Därför gäller det för personalen att mentalt förbereda sig på att klara tristess och alla kommer att tvingas leva tätt inpå varandra i en camp inom flygplatsområdet.

– Det här har vi pratat och diskuterat mycket om inom förbandet under våra förberedelser. Det gäller att försöka skapa sig ett eget liv mitt i allt detta, att försöka lära sig att koppla av, att läsa böcker även som tidsfördriv, att lyssna på musik – att ta vara på sig själv, säger Percy Hansson.

Kvinnor och män

I förbandet ingår 14 officerare och fem reservofficerare. Resterande personal är civila med specialkompetenser. Det rör sig om brand- och räddningspersonal, flygplatspersonal med erfarenhet från passagerarservice och frakthantering, liksom rampservice.

Någon militär personal med uppgift att skydda det egna förbandet ingår däremot inte i FK01. Den uppgiften ombesörjs av

ett FN-förband från Senegal, som redan finns på plats i området.

Percy Hansson deltog själv aktivt i urvalsprocessen när det gällde att välja personal till stabsbefattningarna. Men i övrigt är det särskild personal ur Flygtaktiska kommandot som har svarat för grovjobbet.

– Ett önskemål jag hade var en bra mix både när det gäller ålders- och könsfördelning, och det tycker jag att det blev, säger Percy Hansson.

I förbandet finns elva kvinnor. De innehar befattningar inom hälso-, sjuk- och personalvård, terminalassistenter samt ekonomi och administration.

Nästan hälften av de 87 personerna har erfarenhet från tidigare missioner, allt ifrån en till fyra-fem stycken. Percy Hansson tycker att det är en fördel:

– De vet väl vad de ger sig in på och jag tror att de utgör en sorts trygghet både för mig och de som inte varit ute tidigare. Några har tillbringat flera år i Afrika och deras erfarenheter och språkkunskaper är värdefulla.

FK01 innebär ett nytt kapitel både i Försvarsmaktens och flygvapnets historia. Percy Hansson med personal har chansen att skriva in sig i den fram till december. Då är det dags för FK02 att ta över. ●



Viggen telekrigade med eliten

F 21 i Luleå har under våren tillförts sex Viggen med telekrigutrustning, den tvåsitsiga 37E. Kort därefter deltog man i en stor internationell telekrigövning för flyg och luftvärn – Elite 2003 – som genomfördes i Tyskland.

Det visade sig att den svenska förmågan på detta område väl hävdade sig även i internationella sammanhang.

AV LARS-ÅKE SIGGELIN, M FL

Flygvapnet och luftvärnet deltog under två majveckor i det tyska flygvapnets telekrigövning *Elite 2003 (Electronic warfare Live Training and Exercise)*, en årligen återkommande övning mellan flygstyrkor och luftvärn.

Elite är en av årets största flygövningar

med 20 deltagande nationer. Mer än 100 strids-, transport- och specialflygplan samt helikoptrar deltog. Bland luftvärnssystemen fanns Patriot, Hawk, SA-6, SA-8, Roland, Crotale, Stinger, RBS 90 m fl. Övningsscenariot var att en internationell allians som vi tillhörde, skulle genomföra

insatser i ett land som drabbats av inre oroligheter.

Flygvapnet deltog med tre tvåsitsiga 37E telekrig-Viggen från första divisionen vid F 21 i Luleå. Luftvärnet deltog med två PS-90 spaningsradarstationer och två RBS-90 (Rb 90 eldenheter med närspa-



Illustration: Lars-Åke Siggefin

ningsradar PS-91) från Lv 6 i Halmstad och I 19 i Bodon. Dessutom deltog delar av en TP 84-besättning från F 7 i Såtenäs genom att flyga med ett tyskt transportflygplan C-160 Transall.

37:orna var baserade på Lechfeld Air Base, cirka 50 km väster om München,

hemmabas för de tyska flygvapnets två divisioner Tornado ECR (*Electronic Combat and Reconnaissance*). De genomförde SEAD-företag (*Suppression of Enemy Air Defence*) under de fredsframtviggande operationerna i Bosnien 1995 och Kosovo 1999.

Tornado ECR mäter med hög noggrannhet in positionen på t ex mobila luftvärnssystem, därefter prepareras de signalsökande robotarna som sedan avfyras. Även den italienska Tornado ECR-divisionen fanns med på Lechfeld.

På Lechfeld fanns en "SEAD planning cell" där 37E ingick som offensiv telekrigföringsresurs. SEAD bedrivs traditionellt med flygplan som har förmåga att positionsbestämma radarstationer och skjuta signalsökande robotar, t ex HARM och ALARM.

Under *Elite* tillförde Sverige en unik SEAD-resurs i form av ett offensivt telekrigflygplan som har fartresurser för att följa andra deltagande flygförband. För att bedriva en effektiv SEAD är offensiv telekrigföring, "soft kill" i form av radarstörning, en viktig komponent. Ibland den enda användbara mot långräckviddig radar eller om t ex ROE (*Rules Of Engagement*) förbjuder fysisk bekämpning.

Britterna deltog med "SEAD-konverterade" jakt-Tornado, EF-3B. Amerikanska F-16C/J, direkt hemkomna från Irakkonflikten, och norska flygvapnets DA-20 Falcon baserade också på Lechfeld.

Andra flygbaser i Tyskland, Frankrike och Schweiz nyttjades av andra flygförband under *Elite*. Luftvärnsförbanden grupperade på ett i förhållande till det stora antalet luftvärnssystem, mycket litet målområde cirka 70 km söder om Stuttgart. Målområdet försvarades av framskjutet kvalificerat jaktflyg.

Ledning

Övningsledning och taktisk ledning av *Elite* skedde från "Bunker Martin", belägen invid "Heuberg Range" där luftvärnsförbanden var grupperade. Där finns CAOC 4, en av Nato:s tio *Combined Air Operation Center*, d v s en multinationell stab för operativ ledning av luftstridskrafter. Dessutom finns ett tyskt CRC – Control and Reporting Center, vilket kan jämföras med svenska StriC där luftbevakning och stridsledning över södra Tyskland utövas.

Svenska samverkansofficerare samarbetade främst med tre delar av CAOC:

- Planeringsavdelningen – PLANS som utarbetar företagsordern, ATO – Air

►►► Tasking Order, vilken reglerar uppdragen relativt detaljerat. ATO:n delgavs med 48 timmars framförhållning.

- Genomförandeavdelningen – CURRENT OPS som håller i dagens ATO.

- Sektionen för storkoordinering – Jamming Coordination Cell (JCC) som ansvarar för att de olika luftvärns- och jaktflygsystemen störs på ett optimalt sätt under önskad tidsperiod.

Efterhand som företagen genomfördes och effekten av vår telekrigsföring utvärderades så ökade uppskattningen av vårt deltagande. Det faktum att 37E var de enda störresurserna som kunde följa med verkansförbanden på låg höjd in i målområdet ingav respekt.

Pilotperspektiv

Flygföretagen utgick från en definierad punkt norr om München, där förbanden hade förutbestämda "push-time" och inpassering i ett *Fighter Area Of Responsibility* (FAOR). Där strävade fientlig jakt, schweiziska F-18 eller tyska F-4F Phantom, att hävda luftherravälde. Efter passage av FAOR flög vi in i målområdet, alternativt etablerade en SEAD CAP (*Combat Air Patrol*) utanför målområdet och störde samordnat med Tornados och F-16:s bekämpningar med signalsökande robotar.

Under båda dessa moment hade operatörerna i baksits fullt upp med att först störa jakten och sedan luftvärnet, något som visade sig fungera effektivt.

Sex svenska piloter deltog, varav fem som under flera år deltagit med att utveckla Swafrap AJS 37. Ett utvecklingsarbete som gått ut på att samla in kunskap och erfarenhet kring interoperabilitet, syftande mot att kunna verka i Nato:s ledningsfilosofi och metodik. All den samlade kunskap och färdighet som erhållits kom nu till användning, på ett mycket realistiskt sätt.

Swafrap-divisionen har tidigare genomfört mindre divisionsövningar med olika länder samt deltagit i större PFP-övningar. De stora skillnaderna nu var



Telekrigversionen av Viggen, 37E, på låg höjd över Tyskland under övningen Elite. Foto: Gunnar Morell



En soldat med handburen luftvärnsrobot siktar mot en C-160 Transall.

Foto: Gunnar Morell

övningens omfattning, det krigsmässiga sättet deltagarna utförde sina uppdrag på samt kompetensnivån hos övriga förband.

De flesta divisionerna hade personal med krigserfarenhet från Kosovo eller något av Gulf- och Irakkrigen. De delade öppenhetligt med sig av sin kunskap och det kändes naturligt att snabbt bli integrerad i deras uppdrag.

I början av övningen genomfördes uppdragen med två rotar. Efter ett par dagar övergick man till mellan fyra och åtta flygplan som genomförde samordnade insatser, för att senare övergå till fullt utbyggda *Composite Air Operations*, COMAO, med upp till 30 flygplan. Detta kom att bli den mest intressanta delen av övningen.

Övat rätt

Swafrap-piloterna har under det senaste halvåret, i mindre skala, övat flygning i COMAO på F 21. De "mission briefing guides" vi jobbat med hemma täcker upp allt vi kom i kontakt med under Elite.

Ledning skedde antingen från en fransk AWACS, "Cyrano", eller från Natos "Magic". En eloge är på sin plats till våra svenska flygstridsledare. Trots deras avsaknad av internationella övningar, men tack vare ett stort engagemang från dem har vi i Sverige övat på ett mycket Nato-liket sätt. Den terminologi som "Magic" och "Cyrano" använde var näst intill identisk med den som svenska flygstridsledare använder.

Mission Commanders för de olika uppdragen växlade mellan förbanden. Under övningen förekom exemplariska missionsbriefings, till de mindre genomtänkta som krävde flera förtydliganden och förändringar. Det var extra intressant när *Mission Commander* fanns på annan bas. Då ställdes mycket höga krav på tydligheten i dennes "game plan", som faxades till samtliga deltagare.

För Swafrap-piloterna bekräftade deltagandet i *Elite* att man i allt väsentligt har övat på rätt sätt. Förbandets uppgift är taktisk flygspaning, men oavsett vilken uppgift som ska lösas i ett scenario som byg-

ger på interoperabilitet med Nato, så görs arbetet till överväldigande del på samma sätt. Detta oavsett om det är jakt-, attack-, spaning-, transport-, eller SEAD-företag.

Offensiv telekrigföring

Inför övningen befarades att den offensiva användningen av våra telekrigstrustningar, störning mot radarsystemen, negativt skulle påverka andra deltagande SEAD-flygplans inmätningssystem och signalsökande robotar.

Det gick dock fort att utveckla former för samordning mellan 37E:s störning och de andra SEAD-flygplanen. Vid flera tillfällen fick vi dessutom värdefull signaldata och positioner överläst i realtid via flygradion från andra flygplan. På så sätt kunde vi anpassa och optimera vår verkan av telekrigföringen.

Mot spaningsradar, främst Patriot och Roland, användes störutrustningen G24 (C-band), som sitter i Viggens nos. Mot övriga spaningsradarsystem och mot jakt-radar användes kapsel U95 (X-band). Även remsfällning från KB (rems- & fackelfällare) förekom.

I början av övningen kom det förvånansvärt lite återmatning från luftvärnsförbanden rörande effekten av störningen. Det första som kom gjorde gällande att Sverige kallades för "terroristerna" hos vissa luftvärnsförband. Lite oroligt undrade vi om detta var bra eller dåligt för oss.

Det skulle visa sig att det var bra, de syftade på störförmågan hos 37E. På de dagliga videodebriefingarna sades det vid flera tillfällen saker som: "Spider might be a big problem". Spider var 37E:s anrops-signal.

Som exempel kan nämnas att under en begränsad period hade långräckviddigt luftvärn avfyrat ett tresiffrigt antal robotar, men inga under den tid som 37E bedrev störning. Det "fönster" som därmed skapades utnyttjades av andra SEAD-förband för bekämpning av andra luftvärnssystem.

Även modern jaktradar hade problem med störningen. I ett företag skulle en rote 37E tillsammans med brittiska EF-3B

Tornado eskortera ett verkansförband med åtta Tornado och två Mirage 2000 genom jakttskyddat område. De två brittiska EF-3B var beväpnade med fyra ASRAAM (korträckviddig IR-robot) vardera.

Motståndaren bestod av fyra jaktflygplan med vardera fyra AMRAAM – långräckviddig radarrobot med BVR-kapacitet – samt två korträckviddiga IR-robotar typ Sidewinder.

Planen var att med hjälp av telekrigföringen försvara för motståndarens jaktflyg att få Situation Awareness, lägesuppfattning, och därmed försvara deras användning av BVR-vapen. Detta visade sig vara en bra plan, verkansförbandet kunde komma igenom det luftförsvarade området utan bekämpningar.

Endast en bekämpning vardera med en ASRAAM och Sidewinder kunde med säkerhet hävdas mellan EF-3B och jakten. Vid den ordinarie videodebriefingen efter passet samma dag uttryckte britterna:

"Thanks to the excellent jamming from the Swedish EW-Viggens we were able to engage the fighters, armed with 16 AMRAAMs, and be able to protect the package armed only with 8 ASRAAMs".

Kunskapsinhämtning

För operatörerna visade *Elite* att den telekrigskompetens som under decennier utvecklats i Sverige mot egna jaktflyg-, stril-, marin-, och luftvärnssystem räcker långt även internationellt.

Det taktiska uppträdandet och den tekniska utrustningen har haft överraskande god effekt mot jaktflyg- och luftvärn. Telekrig-Viggen tillförde *Elite* en ny dimension. De andra flygförbanden kunde i samverkan med 37E lösa sina uppgifter än mer effektivt.

Deltagandet i *Elite* har dessutom medfört ytterligare kunskaps- och erfarenhetsinhämtning för tvåsitsflygplan som är direkt användbara i utvecklingsarbetet av JAS 39D, den kommande operativa tvåsitsversionen av Gripen.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN OCH VID FM TKSE I STOCKHOLM.

Teknik



Svenska flygtekniker framför en ungersk MiG-29 under den internationella logistikövningen Ample Train. Fr v: kapten Foleby, värnpliktiga Rindhagen, Nilsson, Oleandersson, Wigstrand, Lindbäck, Tothpal samt löjtnanterna Dahlstedt och Woller.

Utländska flygtekniker fick tillfälle att studera JAS 39 Gripen på nära håll.



F 17 i Ronneby har med JAS 39 Gripen deltagit en internationell samövning benämnd *Ample Train*. Där fick tekniker från olika nationer öva klargöring av olika flygplans-typer.

Ample Train var också ett första övningstillfälle för det blivande snabbinsatsförbandet Swafrap JAS39.

AV CATHARINA BERGSELL

Förra året fick F 17 i uppdrag av Flygtaktiska kommandot att upprätta ett snabbinsatsförband med Gripen som ska kunna verka internationellt. Förbandet benämns Swafrap JAS 39A och ska vara klart för insats med början den 1 januari 2004.

Under sista veckan i maj prövades delar av det nya förbandet för första gången på en internationell arena, i Ungern under övningen *Ample Train* med Nato- och PFP-länder. Det är en årligen återkommande logistikövning som främst vänder sig till den tekniska personalen.

Syftet med den här typen av övning s k ACS-övning (*Aircraft Cross Service*) är att i framtiden underlätta ombaseringar mellan länder utan att behöva skicka med teknisk personal. På så sätt sparas personalen, pengar och inte minst tid.

Under övningen utbildas samt utbildar respektive nation sina utländska kollegor till att kunna genomföra begränsad klargöring av respektive lands flygplanstyper – dock ej laddning av ammunition eller hängning av vapen.

Övningen är uppdelad i tre skeden. Det

er övade i Ungern



JAS 39 taxar på den blivande Gripen-basen Kecskemét i Ungern.

Till vänster:
Svenska flygtekniker förevisar Gripen för utländska kolleger under övningen Ample Train.

Bilder: Catharina Bergsell

första skedet är *familization*, då personalen får en övergripande bild av flygplanssystemet. De svenska teknikerna deltog endast i detta skede.

I det andra skedet, *training*, genomförs klargöringar under handledning. Under det sista skedet sker en certifiering som ger teknikerna rätt att själva genomföra en klargöring på respektive flygplanstyp.

Förutom Sverige deltog tolv andra nationer med sammanlagt 450 personer. Den svenska delegationen bestod av 63 personer och innehöll personal från samtliga flygflottiljer, FMHS, FMV och FTK samt fem Gripen från F 17.

All svensk materiel som medförs till utlandet ska alltid ha "svenska ögon" på sig, så även i Ungern. Dagtid ansvarade teknisk personal för bevakningen och avlöstes på kvällen av sex vämpliktiga och deras bevakningschef från F 17:s flygplatsenhet.

Nato-procedurer

Det var inte enbart den tekniska personalen som fick möjlighet till att öva upp sina

färdigheter. För den flygande personalen gavs förmånen att öva sina nyförvärvade färdigheter och kunskaper.

Under våren har 172:a divisionen ur F 17 förberett sig på att genomföra ordregivningar inför flygning enligt Nato-rutiner och använt engelska som standard-språk. Veckan innan *Ample Train* övades motsvarande flygövningar som kunde tänkas likna de som skulle genomföras i Ungern.

Tillsammans fick de svenska piloterna genomföra ett 30-tal luftstrider i sällskap med europeiska kollegor. Det är första gången som manövrerande strid genomförts fullt ut mot andra flygplantyper. Systemmässigt och prestandamässigt visade sig JAS 39 klara sig mycket väl.

Många kontakter som tagits och vänskapsband som slutits under *Ample Train* kan komma att underlätta det svenska flygvapnets interoperabilitetsprocess, d v s förmåga att öva och strida med andra länders flygvapen i fredsbevarande eller fredsframtvängande operationer.

Veckans mest dramatiska händelse utspelade sig när en tysk F-4 Phantom fick

problem i luften. Radiopanelen började plötsligt brinna och kraftig rökutveckling spred sig följaktligen i cockpit.

Enligt alla säkerhetsföreskrifter fälldes de tre extra bränsletankarna strax innan nödländning och ett flygplan fullständigt omhöljd av rök togs emot av den ungerska brand- och räddningsberedskapen. Värmen i cockpiten hade varit så stor att t o m förarens skosulor lossnat.

Rekrytering

För närvarande befinner sig Swafrap JAS 39-förbandet i en uppbyggnadsfas där huvuddelen av utbildningen går åt till att utbilda de piloter som ska ingå i förbandet. I augusti inleds rekryteringen till resten av förbandet.

Nästa viktiga steg i utvecklingsarbetet följer i november, då en evalueringsövning ska genomföras. Efter godkänt resultat kommer Swafrap JAS39 att anmälas till EU:s, Nato:s och FN:s olika styrkeregister.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN VID F 17 I RONNEBY.

Flying Window

ett sätt att skapa tid

En viktig del i flygsäkerhetsarbete är tidsfaktorn. Flygsäkerhet kräver tid; tid för planering, genomförande och för reflexion av den verksamhet man bedriver.

Under 2002 besökte Flygsäkerhetssektionen samtliga flygförband. Huvudtemat har varit att påvisa att kärnverksamheten måste genomföras på ett målinriktat och flygsäkert sätt. Detta sker genom att skapa tid för ett säkert genomförande.

Ett sätt att skapa denna tid är att utnyttja "Flying Window".

AV ANDERS JANSON

Begreppet flygsäkerhet spänner över en mängd olika områden såsom materielltjänst, flygtjänst, teknisk tjänst och strittjänst.

Flygsäkerhetsarbete består bl a av att medvetandegöra faror i samband med flygtjänst och all annan tjänst som rör flygverksamhet.

För att kunna identifiera faror vid all verksamhet krävs att tillräckligt med resurser tilldelas för uppgifterna. En sådan resurs är tid.

Under 2002 genomförde flygsäkerhetssektionen en rundresa till samtliga förband där flygtjänst bedrivs för att informera om vikten av att fokusera på kärnverksamheten.

Bakgrunden var de slutsatser som kunde dras efter en genomläsning av samtliga allvarliga tillbud och tillbud som inträffat under de senaste två åren.

Vid en närmare analys av dessa kunde ett troligt samband finnas i ett högt, ibland för högt, tempo i den verksamhet som bedrivs eventuellt i kombination med att flygtiden under de senaste åren

har minskat. Detta har i sin tur bidragit till minskad flygtrim och även minskad flygerfarenhet.

Kärnverksamhet i fokus

Grunden till det höga tempot beror på en mängd olika orsaker: Högre arbetsbelastning, mer att göra, fler biuppgifter som inte är direkt kopplade till "kärnverksamheten".

En effekt av detta har blivit att flygförarna inte skapar sig tillräckligt med tid för förberedelser inför flygpasset. Teknikerna kan göra misstag p g a att de blir avbrutna mitt i arbetet av "andra" viktiga uppgifter som ska lösas. Flygstridsledare har p g a antalsbrist haft ett högt arbets-tempo.

Till viss del går även fokuseringen på andra uppgifter än kärnverksamheten att finna i ett annat beteende än tidigare. Andra uppgifter än flygtjänst, teknisk tjänst och stridsledningstjänst har blivit mer påtagliga.

Jämfört med tidigare har kärnverk-

samheten tonats ned till förmån för administration. Med hjälp av planering och prioritering från ledningspersonalen (alla nivåer) måste verksamheten styras så att kärnverksamheten tydligt kommer i fokus. Annan verksamhet har ibland haft förtur framför kärnverksamheten.

Ledningspersonalen måste vara med i verksamheten. Det har visat sig att det är av stor vikt att ledningspersonal i alla nivåer — men främst divisionschefer, kompanichefer och motsvarande — är med där verksamheten bedrivs. Detta är av vikt bland annat vad gäller trovärdighet gentemot personalen.

Syftet med rundresan var att medvetandegöra detta för samtliga berörda. Alla nivåer; från den enskilda piloten, teknikern, flygstridsledaren via enhetscheferna för att slutligen informera flottiljledningen om vikten av att koncentration på kärnverksamheten är av vital betydelse för flygsäkerheten.

Begreppet "Flying Window" presenterades som ett sätt att före en viktig uppgift "koppla bort" allt som inte rör den

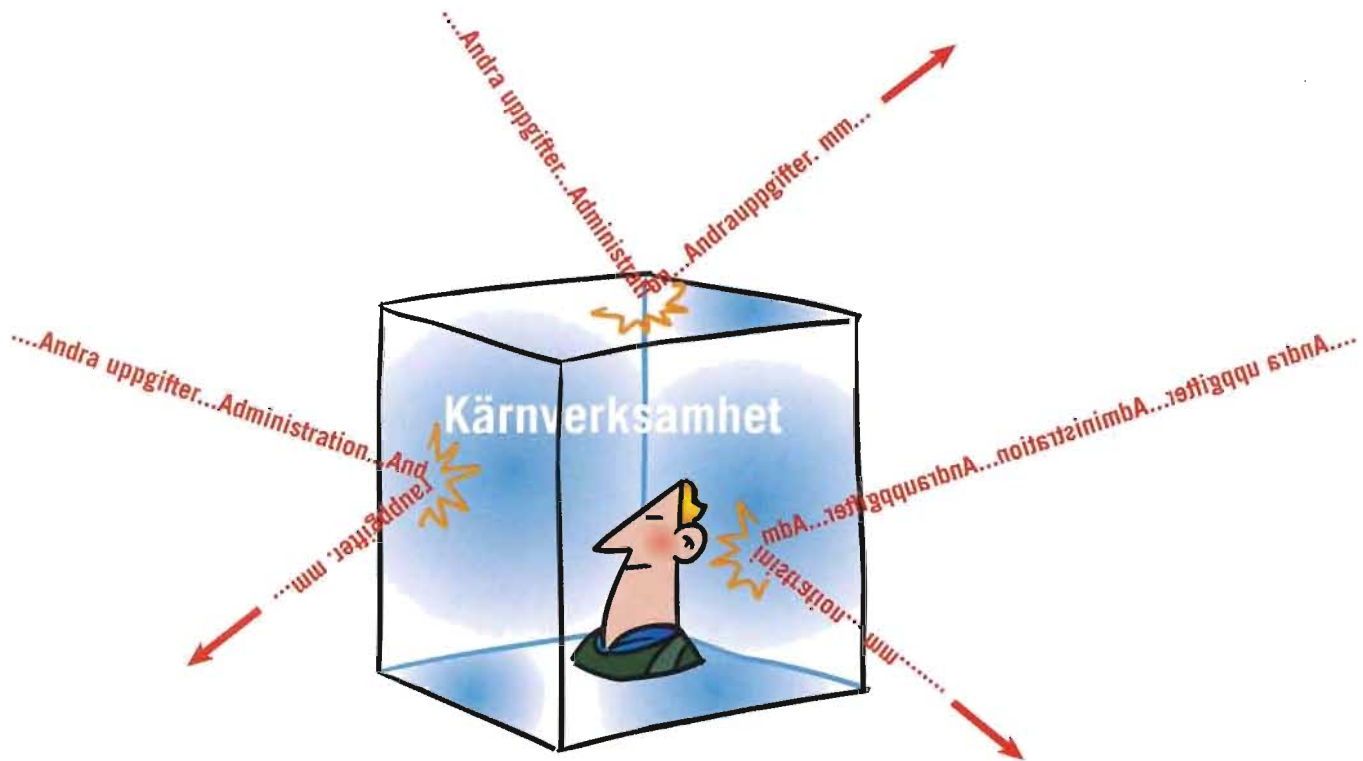


Illustration: Kjell Ström

primära uppgiften. Exempelvis ett flygpass, ett viktigt arbetsmoment för en tekniker eller förberedelser inför ett stridsledningsuppdrag.

Flying Window bygger på att man skapar tid runt den uppgift man ska genomföra. Under den tiden ska man inte vara nåbar för andra uppgifter.

Flying Window får genomslag

Under förbandsbesöken redogjordes även för ett sätt att genomföra riskanalys. För att finna farorna i verksamheten är det viktigt att en riskanalys genomförs. En riskanalys sker oftast dagligen inför olika valsituationer utan att man reflekterar över det.

Den introducerade metoden är mer en påminnelse om att inför varje nytt moment eller uppgift göra en *aktiv riskanalys* i syfte att finna eventuella faror som man kanske inte vid första anblicken kommer att tänka på. Det begrepp som introducerades var ORM (Operational Risk Management) vilket är ett strukture-

rat sätt som används för att identifiera farorna i verksamheten.

I höst kommer en ny rundresa att genomföras till samtliga förband. Temat kommer att vara genomgång av bland annat luftrum. Vidare kommer en specialanalys som nu genomförs att presenteras och resultaten från denna kommer att redovisas. Specialanalysen kommer att behandla "mänskliga misstag".

I samband med flygsäkerhetsbesöken kommer flygsäkerhetsdiskussioner med kompani- och divisionsledning, enhetscheferna samt med flottiljledningen att genomföras.

Human Performance Team

Traditionellt läggs stor vikt vid att göra undersökningar och utredningar av tekniska felfunktioner. Ett stort område rörande flygsäkerhet är fel eller misstag som görs av människan.

Vid en översyn av statistiken både nationellt och internationellt framgår att vid cirka tre fjärdedelar av samtliga have-

rier har den mänskliga faktorn varit huvudorsaken.

Flygsäkerhetssektionen kommer att genomföra olika projekt som har som mål att utveckla möjligheterna att på ett mera tydligt sätt fokusera på människans handlingar.

Som exempel på ett nytt projekt kan nämnas införande av HPT (Human Performance Team) på förband. HPT är ett nytt sätt att tillsammans använda ett antal befattningshavare som redan nu finns på varje förband, men som när HPT är infört får en tydligare roll för ett aktivt flygsäkerhetsarbete.

Ingående personer i HPT kommer att vara: FSO (Flygsäkerhetsofficer) Flyg, Mark och Stri, FFI (Flygfysiologiinstruktören), flygläkaren samt vissa övriga funktioner som kan finnas på förbandet, såsom sjukgymnast. I och med införandet av HPT kommer arbetsuppgifterna att få ett mera tydligt fokus på flygsäkerhet. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT VID FLYGSÄKERHETSSEKTIONEN I HÖGKVARTERET

Lyckad flygdag i Luleå

Under namnet Midnight Sun Air Show 2003 arrangerade F 21 i Luleå flygdag den 14 juni. 40-årsjubilerande Norrbottens flygflottilj slog upp grindarna för allmänheten och cirka 40 000 personer tog chansen att beskåda flyguppsvisningar och markutställningar.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



A



B



C

A: Veteranen Saab B 17 och moderna JAS 39 Gripen i en unik rote.
B: F 21:s räddningsstyrka visade en fingerad räddning.
C: Team 60 med sin finalsplit.





D



E

D: Kapten Stefan Kaarle visade upp JAS 39 Gripen.

E: Belgisk F-16 Fighting Falcon med effektiv uppvisningsrök.

F: F-18 Hornet från det finska flygvapnet startar på Kallax.



F



Värnpliktsutbildning på nytt sätt

Mera övningar



Flygvapnets värnpliktiga utbildas enligt en ny modell, med målet att de ska ingå i Basbat 04 och Strilbat 04.

Utbildningen avslutas med en serie övningar, på kompani- och bataljonsnivå samt deltagande i den årliga flygvapenövningen.

AV PETER LIANDER

Sedan 2002 tillämpas ett nytt utbildningsreglemente för de värnpliktiga som ska ingå i flygvapnets framtida markförband. Förändringen har tillkommit genom utvecklingen och införandet av det nya organisationskoncepten Flygbasbataljon 04 (Basbat 04) och Strilbataljon 04 (Strilbat 04).

Det tidigare flygbaskonceptet Bas 90 byggde på att varje flygflottilj hade sina fasta krigsbaser, med tillhörande markförband. Basbat 04 karaktäriseras av större rörlighet och en annan sammansättning av olika förmågor inom kompanierna.

F 4 på Frösön och dess utbildningsenhet har legat i täten vid utvecklingen av den nya utbildningsmodellen. Major **Lars-Erik Löfgren** är chef för flottiljens grundutbildningsbataljon (GU-bat):

– Utbildningssituationen kan sägas ha blivit mera lik den som präglar ett arméförband. Det nyinrättade insatskompaniet, som ingår i basbataljonen, ska kunna genomföra alla funktioner som tidigare hade egna specialiserade kompanier. Därför måste utbildningsgången anpassas till den komplexa förbandstyp som just det nyinrättade insatskompaniet är.



Flygvapnets värnpliktiga utbildas enligt en ny modell, med en stor omgång per år.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bilbyrå

Tillämpningen av den nya utbildningsmodellen märks redan när det gäller antalet utbildningsomgångar. Traditionellt har de värnpliktiga delats upp på fyra omgångar per år. På sina håll har det minskat till två, men nu är det en som gäller.

Låt oss ta F 4 som exempel. Förbandet har under det senaste året utbildat cirka 400 värnpliktiga, vilka ryckte in vid två tillfällen.

Den första gruppen anlände under sommaren 2002 och tillhörde kategorien plutonsbefäl. En månad senare ryckte gruppbefälen in och resterande meniga soldater ryckte in under hösten.

Hösten ägnades åt befattningsutbildning, ett skede som präglades av ett presat tidschema. En av anledningarna till det är att det i Basbat 04 ingår ett stort antal fordon, vilket gör att utbildningen på detta område utökats jämfört med tidigare. Totalt rör det sig om i storleksordningen 250 förarbevis per årskull.

Enligt planen var alla befattningsutbildningar avklarade till mitten på mars. Detta var nödvändigt med tanke på den första funktionsövningen.

Den genomfördes som kompaniövningar med mål på plutonsnivå och pågick under två veckor i fält.

– Det var ett tillfälle för de enskilda soldaterna att befästa sina kunskaper. Men även att jobba tillsammans i de olika plutoner och troppar som ingår i insatskompaniet, säger Lars-Erik Löfgren.

– Övningen är också ett tillfälle för den ”skarpa” kompanichefen att profilera sig och sitt blivande förband. I vårt fall är det chefen för insatskompaniet major **Stefan Berner**, som normalt är chef för ett av flottiljens flygunderhållskompanier och som därför inte har daglig kontakt med soldaterna i GU-bataljonen.

Därpå följde en bataljonsövning. Den har karaktären av utbildningsövning och syftar till att erhålla ett funktionsdugligt insatskompani, liksom sensor- och flygun-

derhållskompanier. F 4 genomförde sin bataljonsövning på den hälsingska Färilabasen under drygt en vecka i början av april.

Målsättningen var bland annat att basorganisationen skulle kunna stödja flygverksamhet dygnet runt under större delen av övningsperioden.

Avsikten är också att så många som möjligt av personalen som ingår i basbataljonen ska vara på plats i sina olika befattningar, vilka inte nödvändigtvis är desamma som i den normala fredsorganisationen.

Några veckor efter bataljonsövningen vidtog den stora Flygvapenövning 03. Sammantaget innebär det att denna serie övningar ger fler tillfällen för de värnpliktiga att öva än tidigare.

Framgångsfaktor

F 4 har satsat hårt på den första kullen värnpliktiga som utbildats enligt den nya modellen. Lars-Erik Löfgren är nöjd med resultatet och ser det som en följd av ett starkt engagemang från alla inblandade. Han anser också att satsningen har fått ett brett stöd inom hela flottiljen:

– Ja, även flygsidan har visat en positiv attityd. Förra året ansåg även flygheten att det borde omfördelas en viss del av deras budget till förmån för basutbildningen i syfte att få en bättre balans mellan de delar som tillsammans ska ge en bra effekt. Det har jag aldrig upplevt tidigare, konstaterar han med ett leende.

Lars-Erik Löfgren ser det som ett tecken på ökad förståelse för betydelsen av en fungerande och väl utbildad flygbasorganisation och dess integrering med flygverksamheten. Trots de markant stora skillnaderna i sättet att verka, är en lyckad samverkan med basorganisationen en grundläggande förutsättning för en flygdivisions operativa förmåga och kapacitet.

Major Lars-Erik Löfgren är chef för grundutbildningsbataljonen vid F 4 på Frösön och en av de som har arbetat med utvecklingen av den nya värnpliktsutbildningen.



Flygvapenövning med bredd





Flygvapenövning 03 genomfördes under två veckor i maj. Cirka 3 000 personer deltog i den största övningen av sitt slag på många år.

Övningen genomfördes i två olika områden, ett i söder med Hagshult som central plats, den andra i norr där Färila stod i centrum.

AV PETER LIANDER

Flygvapenövningen ska genomföras en gång per år och har karaktären av en utbildnings- och verifieringsövning. Årets upplaga genomfördes huvudsakligen på två olika flygbaser – Hagshult nära småländska Värnamo och Färila, några mil från Ljusdal i Hälsingland.

Verksamheterna på de två baserna bedrevs utifrån två olika övningsscenario. För de som övade på Hagshult hade scenariot karaktären av "återtagande", medan det i norr övades att agera under "väpnat angrepp".

Färila-basen är en typisk svensk flygbas byggd enligt den tidigare Bas 90-modellen, med en huvudbana med klargöringsplatser i båda ändarna, samt tre mindre så kallade kortbanor. Dessa är spridda över ett relativt stort geografiskt område, där det även finns ett stort antal flygplansvägar, klargörings- och uppställningsplatser, förbindelsevägar samt grupperingsplatser för basbataljonens ledningskompani, de två insatskompanierna och flygunderhållskompanier.

Hel basbataljon

På Färila övades 46:e basbataljonen, som organiseras av Jämtlands flygflottilj, F 4, på Frösön. Här fanns också enheter ur F 21 i Luleå, en Gripen-division, ett insatskompani och ett flygunderhållskompani.





En Gripen-rote återvänder efter ett flygpas. Närmast i bild vinkas rotechefen in till klargöringsplattan. I bakgrunden en S 102B Argus.

Basbataljonen på Färila hade förvisso en inte helt typenlig sammansättning, eftersom man betjänade både Viggen- och Gripen-divisioner från samma bas. Detta förhållande uppstod eftersom Gripenomskolningen för F 4:s del tvingats skjutas fram i tiden. För övningens del hade detta dock ingen avgörande betydelse.

Anledningen till att båda de två norrlandsflottiljerna verkade på samma bas var rent övningstekniska. Eftersom inga värnpliktiga från tidigare år kallats in, kunde man genom att låta sina respektive insatskompanier delta på samma bas öva med en hel bataljon.

Samma förhållande rådde på Hagshult, där insatskompanierna från F 7 i Såtenäs och F 17 i Ronneby samverkade. Därmed kunde alla insatskompanier som utbildats under det gångna året delta i Flygvapenövningen.

På Färila fanns även en enhet ur luftvärnet, som bestod av befäl och cirka 70 kadetter från Luftvärnsregementet i Halmstad och Luftvärnsbataljonen i Boden. Några värnpliktiga fanns inte med, eftersom de redan muckat efter arméns slutövning i mars.

Med fyra luftvärnsradarenheter typ PS-90 och en eldenhet Rb 90 var uppgiften att

skydda flygbasen, men även att utveckla förmågan att samverka inom det nya basbataljonskonceptet.

Omfattande transporter

Verksamheten på Färila kom igång den 5 maj i och med att de övande började anlända från sina hemmaförband. Fram emot midnatt var de flesta på plats.

De relativt långa tilltransporterna genomfördes av F 4 från Frösön som en så kallad taktisk marsch. Ett stort antal fordon användes till att forsla det mesta av den personal och materiel som erfordrades för att bataljonen skulle kunna betjäna en Viggen-division.

För deltagarna från F 21 blev det en tio timmar lång transport med bussar. Materielen hade fraktats till närbelägna



Värnpliktiga ur en klargöringstropp rullar fram en RB 99 AMRAAM till Gripen.

Löjtnant Niklas Sjöberg från F 21 i Luleå och kapten Thomas Karlsson från FMHS i Halmstad avslutar klargöringen av en Gripen med att komplettera uppgifterna loggboken.

Järvsö per järnväg, på specialvagnar som hyrts in från Tyskland eftersom det inte längre finns lämpliga vagnar i Sverige.

Denna transport betecknades som en operativ transport, vilken genomfördes genom Operativa insatsledningens (Opil) försorg.

Den första veckan karaktäriserades av utbildning och uppladdning inför övningens slutfas, då verksamheten pågick dygnet runt. Bataljonschefen kunde då leda bataljonens verksamhet på egen hand, men under slutfasen skedde all verksamhet på basen på order från Flygtaktiska kommandot.

Under den sista övningsveckan tillkom både personal och flera flygplan. Det var två serviceplutoner till TP 84 Hercules respektive radarspaningsflygplan av typen S 100B.

Rätt utbildning

Övningen genomfördes i en omfattning som inte skett sedan det nya flygbaskonceptet infördes.

– Det här är första gången som vi övar med rätt utbildade förband, säger överstelöjtnant **Peter Thalín**, som tjänstgjorde som bataljonschef på Färila.

– Kravet på bataljonen är att vi ska kunna verka från två skilda flygplatser. Min stab och ledningskompaniet samt flygunderhållskompaniet och ett av insats-

En S 102B Argus med radarsystemet FSR890 startar från Färila för några timmars bevakning av lufterummet.



Peter Thalín var bataljonschef på Färila. Han är i grunden markförsvarsofficer, men har även arbetat med kadettutbildning inom Stril. Under större delen av 1980-talet tjänstgjorde han i Flygstaben och arbetade med införandet av Flygbas 90-systemet. Dessutom har han stor erfarenhet av utlandstjänst – observatörstjänster i Israel, Libanon, Syrien, Kroatien och som lärare vid Finlands och Tysklands FN-skolor samt chefsinstruktör vid Swedint. Han har dessutom varit säkerhetschef vid "Office of the high representative" i Bosnien, bland annat åt Carl Bildt.





JA 37 Jaktviggen laddas med en jaktrobot typ RB 74 Sidewinder.

►►► kompanierna ska kunna verka härifrån och kan betjäna en rote över tiden. Det andra insatskompaniet skulle kunna omgrupperas till exempelvis Borlänge och verka autonomt därifrån.

Insatskompaniet är ett sammansatt insatsförband som har förutsättningar att kunna klara sig på egen hand. De har R3-resruser, dvs räddning, röjning och reparation, som behövs, en underhållspluton för att klara underhållet inklusive flygdrivmedel, de har den klargöringspluton som behövs att klara betjäningssuppgiften rote över tiden. De har sitt eget i skydd av två flygbassäkplutoner, samt en ledningsgrupp.

Peter Thalín tjänstgör normalt vid Bas- och underhållsskolan vid Försvarsmaktens Halmstadskolor. Under det gångna året har man på skolan arbetat mycket utifrån de erfarenheter som erhöles under förra årets flygvapenövning.

– Vi har tagit hänsyn till de lärdomarna när vi har genomfört förövningar i vår ledningsträningsanläggning i Halmstad. Stabs-, kompani- och plutonchefer har genomfört stabstjänstövningar inför denna stora övning.

Annat som tagits tillvara är grupperingsprinciper.

– Det var inte riktigt bra förra året på Hagshult, det var för trångt. Här är insats-

kompanierna betydligt bättre grupperade, säger Peter Thalín.

– Men nu är också förutsättningarna bättre. Dels är personalen utbildade som ett insatskompani och har stegvis kunnat växa in i sin roll på ett annat sätt. Tidigare övningar under grundutbildnings- och förbandsutbildningskedena och den avslutande bataljonsövning har gjort att förbanden kommer hit till slutövningen betydligt bättre förberedda än tidigare, säger Peter Thalín.

Vad förväntade du skulle bli svårast under övningen?

– Egentligen fanns det bara en sak som oroade mig. Det var att drabbas av verklig kriminalitet.

Under övningen finns det många vapen ute, som i vissa kretsar är stöldbegärliga. Dessbättre visade sig Peter Thalíns oro vara helt obefogad.

Vad ställs det för krav på den som ska leda en flygbasbataljon?

– Han ska vara officer i nivå tre och



En JA 37 Jaktviggen landar på Färila. I bakgrunden ses flygledartornet och räddningsstyrkans fordon ur Insatskompaniets R3-pluton.

Bilder: Peter Ländar, Försverets bilförård

minst tio år yngre än mina 53 år, säger Peter Thalín leende.

– Det ska vara en överstelöjtnant med en bakgrund som antingen teknisk officer eller en markförsvarsofficer. Naturligtvis ska personen vara rätt utbildad och med tanke på att det bara finns åtta flygbasbataljoner så ska det inte vara några problem att finna lämpliga personer.

Peter Thalín anser också att det ska vara en officer som är skolad i flygvapnet. Detta därför att flygverksamheten ställer speciella krav och en flygofficer har bättre möjligheter att förstå de speciella behoven, liksom en bra uppfattning om vad basbataljonens betjäningssuppgift verkligen går ut på.

Under övningens andra vecka gick man in i ett scenario med väpnat angrepp. Flyghoter mot basen ökade, vilket ställde högra krav på basbataljonen.

– Vi tvingades sprida våra flygplan på ett annat sätt än under övningens inledning. Ju mer utspridda flygplanen är på basen, desto tyngre blir uppgiften att planera, betjäna, bevaka och skydda samt serva flygverksamheten

Förutom fientliga flyganfall mot basen förekom också hot om att bli anfallna på marken. Fienden spelades i detta fall ett jägarförband från K 4 i Arvidsjaur.

Det var de två flygbassäkerhetsplutonerna som hade till uppgift att upptäcka och skydda basen från dessa inkräktare. Det innebar att det rörde sig över hela basen och dess närområde, ibland transporterade med en HKP 9 som fanns till bataljonens förfogande under hela övningen.

Efter elva dagar i fält var Flygvapenövning 03 avslutad. Peter Thalín är nöjd med övningens genomförande och i likhet med alla andra en mängd erfarenheter rikare. ●



Fokus på trafiksäkerheten

Begreppet säkerhet prioriterades högt under Flygvapenövning 03. Inte minst när det gällde trafikmiljön i basområdena.

På Färlilabasen fanns en grupp militära trafiklärare från F 21 i Luleå med löjtnant **Mats Lidberg** i spetsen. De inspekterade basförhållandena från trafiksäkerhetssynpunkt och genomförde också trafikkontroller på basens omfattande vägsystem.

Målet var främst att höja trafiksäkerhetsmedvetandet hos de övande. Även om trafikkontrollerna kan liknas vid vad som genomförs av polisen på allmänna vägar, hade man dock inga polisära befogenheter.

Men trafiklärarna menade att det gäller att ha rätt attityd till varför reglerna var som de var. Det var mycket folk i rörelse samtidigt som variationen var stor på typen av fordon – motorcyklar, personbilar, minbussar, klagöringsfordon med släp och långtradare.

Dessutom var man noga med att kontrollera att bilbältet alltid användes.

En viktig kontrollpunkt var också redovisningen av respektive förarens dygnsvila. Alla måste på begäran kunna redovisa minst sex timmars

sammanhängande vila för att få sitta vid ratten.

Säkring av last och att lösa hundar hade munkorg var annat som kontrollerades.

Hastighetsbegränsningen på basen var satt till 50 km/h, på sina håll till 30. Med tanke på de utmärkta vägförhållandena som exempelvis en rak flygplansväg erbjuder, kunde dessa hastigheter vara nog så svåra att hålla.



Löjtnant Mats Lidberg är militär trafiklärare vid F 21 i Luleå.



Flygning dygnet runt

All verksamhet som bedrevs vid Färila-basen under Flygvapenövningen syftade till att betjäna de två flygdivisionerna.

Viggen-divisionen "David Röd" och Gripen-divisionen "Urban Blå" genomförde under övningens andra vecka kontinuerliga flygoperationer dygnet runt.

Flygövningsområdet för Flygvapenövningens norra del omfattade området från Hälsingland och upp till Luleå, där B-sidans flyg var baserat.

På Färila fanns A-sidans flyg med en Viggen- och en Gripen-division, liksom en TP 84 Hercules. Där fanns också en specialflyggrupp från F 17 Malmen med det flygburna radarspaningssystemet FSR890. Under dygnetruntverksamheten turades besättningarna om att flyga de två flygplanen S 100B Argus, så att radarövervakningen kunde ske kontinuerligt.

Alla flyguppsdrag genomfördes på order från Flygtaktiska kommandot, vars ledningscentral var placerad i Skåne. De beordrade graden av startberedskap, liksom initierade alla attack- och spaningsuppsdrag genom företagsordrar.

FlygvapenNytt fick en pratstund med de två divisionernas ställföreträdande chefer i den bunker som huserade den fly-

gande personalen på basen. Majorerna **Robin Nordlander** från F 4:s första division "David Röd" och **Erik Engström**, från F 21:s andra division "Urban Blå", hade gått på sina tolvtimmarspass någon timma tidigare och ledde nattskiftet.

- Vi genomför två typer av luftförsvarsuppsdrag med JA 37. Dels att skydda våra egna anläggningar mot fientligt attackflyg, dels att skydda eget flyg som utför attackföretag. De flesta flygningarna har inletts med att vi har suttit i högsta startberedskap, de planerade företagen har varit få, säger Robin Nordlander.

Erik Engström berättar att Gripen-divisionen verkade i samma område som Viggen-divisionen, men även i rollerna attack- och spaning. För att inte störa varandra i luftförsvarsrollen delade man upp sig genom att operera i olika höjdsnitt, där "Urban Blå" mest höll till på högre höjder.



Majorerna Robin Nordlander och Erik Engström, ställföreträdande divisionschefer vid F 4 respektive F 21.

Till vänster:
JA 37 Jaktviggen från
F 4 på Frösön i högsta
startberedskap på Färila.

Till höger:
En JAS 39A Gripen från
F 21 i Luleå fotograferad
precis i sättningsögonblicket
efter ett av många flygpäss
under Flygvapenövningen.



Dimensionerande för hur mycket det kan flygas är hur mycket baspersonalen mäktar med och tillgången flygbara flygplan. Att flyga mycket över en längre tid sliter på både personal och materiel.

Dagtid flög divisionerna mestadels med en grupp, fyra flygplan, vardera. Nattetid var det rote som gällde, även om det vid vissa tillfällen också flögs med grupp.

– Jag tror att de som leder oss i FTK upptäckt att B-sidan har mycket jaktflyg och då har man velat möta det genom att öka vår numerär i luften, säger Robin Nordlander.

Hårt motstånd

Att divisionerna flygövar 24 timmar per dygn tillhör numera ovanligheterna, vilket för en del yngre piloter innebar ett nytt sätt att öva. Båda divisionerna valde att genomföra verksamheten med två skiftlag, som jobbade tolv timmar vardera.

– Det tar ju ett tag att komma in i rytmen, men vi upplever inga problem med att flyga natt, säger Erik Engström.

B-sidans flyg utgjordes av Viggen och

Gripen, men som i sitt uppträdande representerade olika utländska flygplanstyper med olika typer av beväpning. Eftersom övningsscenariot förutsattes gälla för en konflikt utanför Sverige, fanns det flygplanstyper med ursprung från både väst- och östländer.

Robin Nordlander och Erik Engström sade sig vara nöjda med det motstånd som B-sidans flyg erbjöd. Inte så att de var särskilt enkla att bekämpa, tvärtom de svarade för ett kvalificerat hot.

– Mycket kvalificerat, skulle jag vilja påstå, säger Erik Engström.

Och hur går det?

– Vi har ett rätt defensivt uppträdande. Vi gör vad vi kan, men undviker hög risktagning och det har gått bra hittills, säger Erik Engström.

– Det är ett sorts ekonomispel också när det gäller stridsuthållighet och att hushålla med vapnen, säger Robin Nordlander.

Vad han syftar på är att om det tillgängliga antalet robotar är begränsat, så gäller det att vara säker på träff i målet när en robot avfyras, annars var det bättre att hålla tillbaka.

– I det här läget har vi stor nytta av informationsöverlägsenheten som Gripens system ger, att ha koll på läget. Har man det behöver man inte slösa med robotar, säger Erik Engström.

Slutövning

Båda två är eniga om att det är positivt att delta i en övning typ FVÖ 03.

– Det är något som har saknats i flera år och många anser att det är vid dessa tillfällen som man har de bästa möjligheterna att testa vad systemen verkligen går för, säger Robin Nordlander. Och det är kul att se hur det lyser i ögonen på de nya efter några pass.

– För oss ligger övningen rätt i tiden, säger Erik Engström.

– Vi har precis avslutat omskolningen till Gripen. Det blir som en sorts slutövning och det är första gången vi är ute och övar på en bas med Gripen. Även hos de mer erfarna på divisionen kan man se inspirationen öka. Man kan ju aldrig öva på det här sättet under den normala fredsverksamheten.

Flygunderhåll i förändrad roll

Andra flygunderhållskompaniet ur F 21 i Luleå deltog i FVÖ 03 på Färila-basen. För dem var det premiär för fälttjänst sedan de fick Gripen i början av 2002.

I den nya flygbasorganisationen har flygunderhållskompaniet en något förändrad roll, som helt går ut på att svara för det tekniska underhållet. Minutoperativ klargöringsverksamhet ingår inte längre i kompaniets uppgifter.

AV PETER LIANDER

I en flygbasbataljon ingår det ett flygunderhållskompani med uppgift att hålla flygplanen tillgängliga för flygtjänsten. Det handlar inte om det sedvanliga klargöringsarbetet med att tanka och ladda flygplan, utan att genomföra det normala tekniska underhållet med tekniska tillsyner och eventuella reparationsarbeten.

– Vi bedriver inte längre någon minutoperativ verksamhet som tidigare när vi svarade för all klargöring. Den uppgiften har övergått till insatskompaniet, säger

major Assar Nilsson, chef för andra flygunderhållskompaniet vid F 21 i Luleå.

Fullt utbyggt ska kompaniet bestå av 140 personer. Men av ekonomiska skäl var kompaniet slimmat till nästan en tredjedel under den här övningen.

Således fanns inga inkallade värnpliktiga med och de värnpliktiga, som normalt är verksamma i den dagliga tjänsten med att klargöra flygplan, hade förts över till Insatskompaniets klargöringstroppar.

På Färila hade flygunderhållskompa-



niet sin grupperingsplats vid en förrådsbyggnad, där det fanns lämpliga förutsättningar för att inrymma den tekniskt avancerade testutrustningen med tillhörande datorer. Tursamt nog var lokalen tillräckligt stor för att även rymma personalens sovplatser ...

Till övningen hade man tagit med sig i stort sett allt som behövs för att kunna göra det normala tekniska underhållet. Alla reservdelar och olika utrustningar förvaras normalt på ett sätt som gör att de enkelt kan stuvas i containrar. I detta fallet tog man med sig det mesta man hade i hemmahangaren, för att kunna serva Gripen-divisionen som vanligt.

Det mesta fraktades i containrar, en lösning som Assar Nilsson är mycket tillfreds med:

Major Assar Nilsson och löjtnant Leif Edström från andra flygunderhållskompaniet vid F 21 i Luleå på plats i en av de containrar som rymde reservdelar till JAS 39 Gripen.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå





Löjtnant Malin Ekenberg från F 21 i Luleå inspekterar ett av hjulnaven under en s k C-service av JAS 39 Gripen. Hela serviceproceduren gjordes i en fälthangar på Färila-basen.



Fänrik Maria Partapuoli och löjtnant Jörgen Essner servar en Gripen.

– De tidigare sättet att använda vanliga SJ-pallar duger inte längre. Containrarna är mycket bättre, det mesta ryms i dem och de är lätta att transportera och hantera med hjälp av fordon med lastväxlare. De är också anpassade för att kunna användas i en internationell miljö.

Planerat underhåll

Det planerade servicearbetet med flygplanen utfördes i en fälthangar som rests på en av de små uppställningsplatserna bredvid en av basens många flygplansvägar. Platsen låg cirka en kilometer från förbandets grupperingsplats.

I servicehangaren ska allt tekniskt underhållsarbete på Gripen kunna göras, till och med ett motorbyte. Under FVÖ 03 genomfördes en komplett s k C-service, vilket sker efter var femtionde flygtimme.

En C-service tar ett par dygn. Bland annat genomförs smörjningar, byten av filter, besiktningar och kontroller, samt provkörningar av olika system.

All verksamhet var dock inte planerad

som t ex en C-service. Det händer ju att tekniska fel uppstår under den vanliga flygverksamheten. Under övningen prioriterades det löpande underhållet, för att hålla så många flygplan som möjligt operativa.

– Om ett flygplan landar med ett tekniskt fel, kallar klargöringsledaren på vår reparationsgrupp som kommer och gör en bedömning av felets art, säger löjtnant **Leif Edström**, ställföreträdande kompani-
chef.

– Kan felet åtgärdas på kort tid, görs det direkt på plats. Om det inte går, anmäls det till serviceplutonchefen som noterar problemet och skickar ut en servicetropp. Beroende på felets art avgörs det i samråd med basens kommandocentral om felet ska åtgärdas på plats, eller om reparationen tar så lång tid att det är bättre om flygplanet flyttas till en annan del av basen.

Många nya erfarenheter

Assar Nilsson berättar att kompaniet var väl motiverat att delta i flygvapenöv-

ningen, men att det också funnits en hel del komplicerande faktorer att ta hänsyn till. Mycket är nytt, bland annat hade man aldrig tidigare varit på just Färila.

– Det är intressant för oss att öva eftersom vi är nyutbildade på Gripen. Dessutom har vi precis introducerat en ny systemedition i flygplanet, Edition 15, vilket vi är först med och hittills de enda som använder just nu, säger Assar Nilsson.

– Dessutom har vi ett relativt ungt kompani, där 90 procent aldrig har varit med på en större övning. Därför bestämde vi oss för att gå fram i små steg och ta det försiktigt. Att hellre stanna upp tänka efter i stället för att det går fort men blir fel.

– Eftersom 39-systemet kräver en hel del datorstöd även när det gäller det tekniska underhållet, är det också av intresse att se hur det fungerar när man tar med det ut i fält, säger Assar Nilsson.

Flygbasbataljon 04 är inte heller något helt färdigt koncept. Därför var man noga med att dokumentera viktiga händelser som inträffade för att lägga dessa till erfarenhetsbanken.



Insatserna under Flygvapenövning 03 leddes från F 17:s stridsleningscentral utanför Hässleholm.

FTK spindeln i nätet

All operativ verksamhet under Flygvapenövning 03 leddes av Flygtaktiska kommandot (FTK) som är en del av Försvarmaktens operativa insatsledning (Opil).

Ledningsverksamheten skedde från en fortifikatoriskt väl skyddad bergrumsanläggning i Skåne.

För Flygtaktiska kommandots stab var verksamheten under FVÖ 03 inriktad mot att öva och utveckla metodik i den nya organisation som intogs vid det senaste årskiftet. Staben genomförde dygnet runt taktisk ledning av luftstridskrafter inom ramen för väpnad strid.

Underställda förband under övningen var divisioner med JAS 39 Gripen, JA 37 Jaktviggen, FSR-division, transportflygdivision, basbataljoner samt en strilbataljon.

Under övningen var FTK:s stab grupperad i berganläggningen vid F 17H utanför Hässleholm. Där fanns även övningsledning och utvärderingsgrupper.

A 2 – Underrättelsetjänst

För att chefen för flygkommandot ska kunna fatta de rätta besluten i tid krävs det en god uppfattning om hur motståndaren

uppträder. Det är denna uppgift som A 2-sektionen ska lösa.

Utöver det fåtal underrättelseofficerare som ingår som en kaderdel i FTK:s stab, bestod sektionen också av inlånade underrättelseofficerare från förband och skolor samt ett fåtal vämpliktiga.

I det massiva informationsflödet var det en stor utmaning för A 2-sektionen att presentera ett relevant beslutsunderlag om motståndaren, vilket krävs för att ta rätt beslut.

A 3 – Insatsledning

Hos A 3 knyts direktiv, ordrar, tillgängliga resurser, underrättelsetjänst, taktik m ihop till en insatsplan. Insatsplanen är det verktyg som i sin tur utgör grunden för de företagsordrar som går ut till förbanden. När flygförbanden och övriga sedan gen-

omför det som beordrats, detaljleder A 3 med hjälp av genomförandesektionen.

Trots att A 3 under övningen hade många nya befattningshavare i tjänst kunde arbetet genomföras på ett bra och säkert sätt.

För att få riktig fart på arbetet i A 3 krävs att OpS, FTK, ATK och MTK är igång samtidigt eftersom koordineringsarbetet i A 3 både påverkar och påverkas av alla övriga förbands verksamhet. De i FTK som deltog i FVÖ 03 ser fram emot att i framtiden får öva mer "joint".

A 4 – Bastjänst och logistisk

För första gången har två nyutbildade Flygbasbataljoner 04 och en Strilbataljon 04 övats samtidigt. Inom A 4 övades i att leda bas- och logistikfunktionen.

A 4 intog gruppering redan första dagen i skede 1 av övningen, och fick därmed erfarenheten av en totalt elva dygn lång sammanhängande övning.

Som ett led i flygvapnets nya övningsmönster för flygbasbataljoner har delar ur bataljonsledningarna från icke övade förband tjänstgjort på befattningar inom A 4.

Underhållssektionen jobbade främst med förmödenhetsförsörjning av flygdrivmedel och flygammuniton.

Sjukvårdsfunktionen följde upp funktion och status vid förbanden. Sektionen har för första gången funktionslett förmödenhetsförsörjning mot den nya Strilbataljon 04 och vunnit nyttiga erfarenheter.

För R 3-sektionen (räddning – röjning – reparation) började övningen med en verklig rivstart, då det rapporterades en verklig banskada från flygbasbataljonen på Färila-basen. Genom ett intensivt stabsarbete och kraftfullt agerande av flygbasbataljonen, kunde banan på kort tid repareras och godkännas för flygning.

Tekniksektionen bemannas med både bredd och specialkompetens. Detta är en förutsättning för att flygunderhållstjänsten ska fungera under de betingelser som uppstår vid en övning.

Personal som normalt har sina arbetsuppgifter vid Högkvarterets grundorganisationsledning, Teknikkontor 37/39 och förband skapade gemensamt förutsättningar för en hög tillgänglighet på flygplan under hela övningen.

Bassektionen är sammanhållande inom A 4 och svarade för samverkan mot övriga "A-sektioner" och externa kontakter. Sektionen funktionsledde flygvapnets bas-säkerhetsförband i samverkan med A 2.

Inom sektionen arbetade även "basuppföljarna" som dygnet runt svarar för uppföljning av det minutoperativa läget på baser och bataljoner.

A 5 – Planering

En av uppgifterna som åligger chefen för A 5 är att genomföra taktikledning. Det innebär att planera och inrikta nyttjandet av FTK:s resurser över tiden. A 5 leder bland annat arbetet med att utarbeta tak-

tisk plan, verksamhetsplan, flygtaktisk kommandoorder (FKO) och taktisk rapportering.

Ingen av oss har övat på väldigt länge. Att situationen var sådan återspeglades tydligt i början av övningen, men allt eftersom tiden fortskred förbättrades stabsmetodiken och arbetet flöt allt bättre.

Arbetet med att förbättra FKO, verksamhetsplan och taktiska rapporter var det centrala i övningen för A 5.

A 6 – Ledningstjänst

Sektionens uppgift är att funktionsleda av chefen FTK underställda förband inom ledningssystemområdet, i syfte att utarbeta taktisk plan, verksamhetsplan, FKO och underlag för taktisk rapportering.

Flygstridskrafterna befinner sig i en brytningstid mellan Stril 60, Bas 90 och införandet av FV 2000 i det nätverksbaserade försvaret, vilket medför att ny metodik ska övas trots avsaknad av ett fullt utbyggt ledningssystem. För FTK:s stab innebär det avsaknad av ett utbyggt IS FV samt LS 10.

Sammanfattningsvis kan sägas att övningsresultatet blev gott, med en väl utvecklad förmåga hos såväl befäl som kadettskoleelever att genomföra flygbas-samverkan.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT VID FTK I UPPSALA.



JAS 39 Gripen startar från Färila för ett uppdrag under Flygvapenövning 03. Företagsordern som reglerade uppdraget var utarbetad av Flygtaktiska kommandot.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Fältsjukvård

I varje insatskompani finns ett så kallad förbandsplats-tropp som ansvarar för den första sjukvårdsinsatsen vid eventuella sjukdomsfall och andra skador.

Troppen har beredskap dygnet runt och kan vid behov snabbt undsätta skadade med egna ambulanser.

AV PETER LIANDER



Löjtnant Peter Andrén lotsar ner en HKP 9A till den tillfälliga landningsplatsen på en av flygbasens vägar.



En skadad har just anlänt med helikoptern och sjukvård.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

med hög beredskap

Personalen vid F 21:s sjukvårdspluton sitter ute i det vackra vårvädret och kopplar av. Plötsligt bryts lugnet när löjtnant **Peter Andrén** rusar ut ur sjukvårdstältet och ropar med hög röst: "Helikopter, helikopter, helikopter!"

Genast bryter en febril aktivitet ut. Bevakningssoldaterna spärrar av den intilliggande vägen, medan några sjukvårdare rusar fram med en bår och gör sig beredda vid sidan av vägen, samtidigt som en läkare gör sig beredd.

Snart anländer helikoptern och Peter Andrén ställer sig på vägen för att med handtecken lotsa ner den till landningsplatsen.

Det visade sig inte vara någon patient med i helikoptern. I stället tar läkaren snabbt plats i helikoptern, som direkt därefter lyfter för att flyga till en olycksplats.

Förloppet är ett inslag i Flygvapenövningen och det handlar om att öva för-

farande efter en bilolycka som fingerats i en perifer del av basområdet.

Efter cirka 20 minuter återvänder helikoptern. Det visar sig att läkaren bedömt att en av de skadade måste flygas till sjukvårdsplatsen.

Patienten lastas ur medan helikopterns motorer fortfarande är igång, ett moment som måste göras med stor försiktighet med tanke på den roterande stjärtrötorn. Fyra man tar hand om båren och inom någon minut har patienten tagits om hand av personalen inne i sjukvårdstältet.

Modern utrustning

Sjukvårdstältet är uppdelat i tre sektioner: en mottagningsdel, en behandlingsdel samt en vårdcell. Tältet är uppblåsbart och troppen kan verka fullt ut inom en timme efter ankomsten till grupperingsplatsen.

Peter Andrén är chef för F 21:s förbandsplattrop och konstaterade belåtet

att troppens utrustning är bland det modernaste som går att få tag på:

– Vi har studerat vad som finns tillgängligt inom Forsvarsmakten och valt en kombination som passar våra behov bäst.

Förbandstropen utgörs av 22 personer, vars primära uppgift är att agera som en slags vårdcentral i fält. Styrkan består av två läkare, fyra sjuksköterskor, lika många sjukvårdare samt fyra mobila sjukvårdsgrupper.

– Troppen ska svara för de första sjukvårdsinsatserna och avgöra om den drabbade kan vårdas på platsen eller behöver transporteras vidare till sjukhus, säger Peter Andrén.

Under Flygvapenövning 03 sysselsattes man inte enbart genom övningsmoment, drygt 90 sjukvårdsfall behandlades också. Dessbättre inga av allvarlig karaktär, utan mest smärre kläm- och sårskador och ryggont.



...arna tar tag i båren.



Den skadade tas om hand av läkare och sjukskötare inne i tältets behandlingsrum.

Verklighetstrogen motståndare

Under flygvapenövningen fick även "fienden" arbeta hårt. Dygnet runt skapades realistiska scenarier för A-sidan att öva mot.

Stridsledningpersonal från hela landet åkte till Frösön och Luleå för att leda motståndarens stridsflyg mot anfällsmål runt Färila.

AV BJARNE DARWALL

Klockan här nyss slagit två på natten när mullret från startande flygplan åter rullar över Luleå. För luftkriget i norra Sverige är övningen nu inne på sitt andra dygn.

I över tio minuter syns flygplan efter flygplan lyfta, och strax efter kan flygstridsledarna löjtnant **Martin Bergström** från F 16 i Uppsala och kapten **Ann-Sofie Rosén** från F 7 i Såtenäs ta emot dem på stridsledningsfrekvensen.

Flera flygplanstyper ingår i förbandet, vars uppgift är att anfälla mål på Färila-

basen samt runt Dorotea. Attackflygplanen, representerade av AJS 37 Viggen, flyger lågt och försvinner ibland från de blinkande radarskärmarna medan jaktflyget, representerat av en rote JA 37, skyddar på högre höjder.

B-sidan en viktig del

Motståndarsidans luftkrig under flygvapenövningen leds från radargruppcentralen på F 21 i Luleå samt ledningsenheten vid F 4 på Frösön. Dygnet runt i två passlag

har flygstridsledare, sambandsledare, systemingenjörer och anfällschefer sett till att flygplan kommit i luften enligt målplanen. A-sidan har sedan svarat genom att sända upp egna jaktplan.

På F 21 har överstelöjtnant **Alf Örjas**, till vardags flygchef vid F 17 i Ronneby, varit en av två anfällschefer. Han menar att B-sidan speglar en tänkt motståndare så långt det går.

– Vi har idag ingen entydig hotbild. Det gör att vi här blandar internationella scenarier med gamla hotbilder, berättar Alf Örjas.

– Vi försöker komma så nära en motståndares förmåga som möjligt, även med de begränsningar som är lagda på B-sidan.

Testar beredskapen

På radarskärmen rör sig fiendeflygplanen som orangefärgade punkter mot den svarta bakgrunden. Martin Bergström har kontinuerligt under färden orienterat sina jakt-



Anfällschefer Alf Örjas (t h) omgiven av fr v: Håkan Andersson, Figge Jönsson och Louise Sjölund.

Foto: Lars Grantinger

JA 37 Viggen från F 16 i Uppsala deltog på B-sidan under Flygvapenövning 03 genom att representera olika typer av utländska stridsflygplan.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

plan om läget i luften. Eftersom Jaktviggarna under övningen ännu inte får använda sin jaktlänk eller ta emot styrdata så är han utlämnad till att beskriva vad som händer med rösten:

"Radarkontakt med ett eko höjd 6000 meter, 50 kilometer väster Färila, låg fart, västlig kurs".

Ett par minuter senare syns flera radar-ekon stiga norrut från Färila-basen. Med hjälp av en flygande spaningsradar, FSR 890, är B-sidans anfall upptäckt och jaktplan startas för att bekämpa dem. Striden kan börja.

På detta sätt testas B-sidan flera av flygvapnets förmågor. Svart på vitt får man veta om beslutsgången är tillräckligt effektiv, om flygplanen blir klargjorda snabbt nog eller om FSR 890 har tillräckligt skydd.

Efter alla erhållna erfarenheter har man möjlighet att förändra taktiken till nästa pass.

Övning för alla

Men även om B-sidan är styrd till att agera enligt målplanen, så innebär det inte att de



är några lätta mål. Trots pålagda begränsningar finns möjligheter att ställa till det för de övade.

– Enligt målplanen är vi offensiva till en början, men får efter första dygnet mer övergå till att försvara oss, säger Alf Örjas.

– Så långt det är möjligt ska även personalen på B-sidan övas, men det blir ett givande och tagande. Målsättningen är att

A-sidan ska kunna dra erfarenheter av övningen. Vad är vi bra på och vad behöver vi öva mer på.

Medan jaktstriden pågår på högre höjd fortsätter attackflygplanen på kurs. Deras order är att fortsätta även om A-sidan hävdar bekämpning. Längre fram finns luftvärnsförband grupperade, och det är deras tur att försöka bekämpa de anfallande.

Klockan är nästan tre på morgonen när flygplanen vänder hemåt, och nästa anfallsvåg håller som bäst på att förbereda sig.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR LÖJTNANT OCH FLYGSTRIDSLEDARE VID F 7 I SÄTENÄS



Från radargruppcentralen Järven på F 21 i Luleå leddes delar av B-sidans flygstridskrafter. Fr v: Louise Sjölund, Maria von Below och Lena Lindeberg.

Foto: Lars Grantinger

Inför försvarsbeslutet 2004

Försvarsberedningens målinriktning

Försvarsberedningen förordar i en rapport kallad "Vårt militära försvar – vilja och vägval" att väpnad strid blir Försvarsmaktens huvuduppgift, att ambitionen avseende internationella insatser höjs radikalt, att beredskapen differentieras och att forskning och teknikutveckling prioriteras. Här följer en snabbanalys av rapporten.

AV GÖRAN PETTERSSON

I sitt underlag till regeringen 28 februari beskrev ÖB hur han ansåg att Försvarsmakten långsiktigt skulle utvecklas. Underlaget sammanfattades i en målbildsinriktning, d v s hur Försvarsmakten borde se ut 2014 under förutsättning att omvärlden utvecklades enligt dagens antaganden.

Den 3 juni överlämnade försvarsberedningen till regeringen sin försvarspolitiska rapport inför försvarsbeslutet 2004. Försvarsberedningens uppgift har inte varit att ta ställning till Försvarsmaktens målbild, men det kan ändå vara intressant att göra en jämförande analys. Det är viktigt att påpeka att försvarsberedningens rapport i första hand avhandlar tidsperioden 2004-2007 medan Försvarsmaktens målbild Z avser 2014.

Vad säger då försvarsberedningens rapport i ett antal viktiga frågor?

Fortsatt reformering

Försvarsberedningen anger att omvandlingen till ett modernt och flexibelt insatsförsvar ska fortsätta. Vidare lyfts den väpnade striden fram som den enskilt

viktigaste faktorn och det yttersta motivet för det militära försvaret. Detta är i det närmaste identiskt med motiven för målbild Z.

Tillgänglighet

Försvarsberedningen anser att insatsorganisationen ska differentieras. Detta utgör ett led i att öka den reella, omedelbara insatsförmågan samtidigt som beredskapen i övrigt kan sänkas. Detta överensstämmer mycket väl med den tillgänglighetsmodell med insatsförband, grundorganisation och förstärkningsorganisation som Försvarsmakten redovisade i senaste perspektivplanerapporten.

Internationella insatser

Vad avser internationella insatser ger Försvarsberedningen klara besked, dessa ska öka. Enligt Försvarsberedningens uppfattning är det rimligt att Sverige solidariskt bidrar på en nivå som svarar mot jämförbara europeiska länder. Strävan ska dessutom vara att samma förband ska kunna användas både nationellt och inter-

nationellt. Denna ambitionshöjning ligger helt i fas med den inriktning Försvarsmakten förordar i målbild Z.

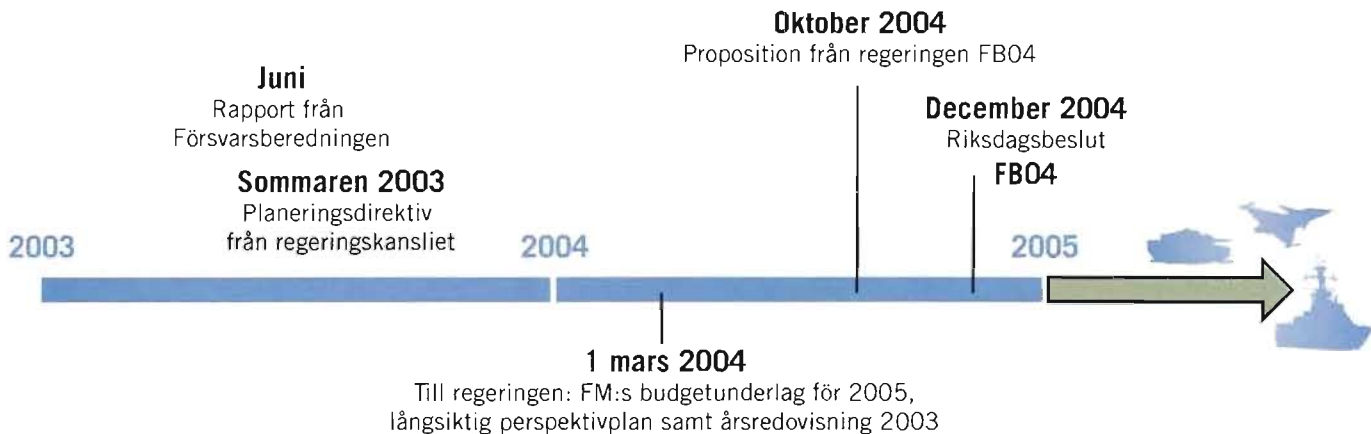
Personalförsörjningen

Försvarsberedningen skriver: "Personalförsörjningen skall grundas på totalförsvarsplikten och i övrigt utgå från de krav som övergången från ett invasionsförsvar till insatsförsvar, de internationella insatserna, anpassningsförmågan och den väpnade striden ställer."

Vidare konstaterar beredningen att den försvarspolitiska inriktning de förslår innebär krav på vissa åtgärder framförallt vad avser bemanningen av de internationella insatserna. "I denna del anser Försvarsberedningen att det sannolikt är nödvändigt att ge Försvarsmakten bättre förutsättningar för sin bemanning."

Försvarsberedningen konstaterar avslutningsvis att bemanningen av de internationella insatserna kan vara den enskilt viktigaste personalförsörjningsfrågan inför nästa försvarsbeslut.

Hur väl överensstämmer målbild Z med denna inriktning? I perspektivplane-



Bilden visar de viktigaste hållpunkterna i processen som ska leda fram till försvarsbeslutet som ska fattas av riksdagen i december 2004.

Illustration: Kjell Ström

rapporten framförde Försvarsmakten att pliktlagarna skulle vara kvar men att bemanningsprinciperna skulle reformeras. Det personalförsörjningssystem som redovisas i målbild Z är mer reformerat än vad Försvarsberedningen föreslår. De förändringar från dagens system som nu föreslås kan dock utgöra ett viktigt steg i en successiv reformering.

Profilering kontra bredd

Försvarsmakten förde i årsrapporten från perspektivplaneringen ett resonemang runt svårigheten att med acceptabel kvalitet bibehålla dagens bredd avseende förmågor och system. Försvarsberedningen för ett liknande resonemang och föreslår att Försvarsmakten ska få i uppgift att redovisa vilka förmågor man behöver.

Ekonomi

Försvarsberedningen föreslår att fyra ekonomiska nivåer ska utredas, oförändrad, en ökning respektive en reduktion med 3 miljarder per år samt en reduktion med 6 miljarder per år. Försvarsmakten

ansåg i sitt underlag 28 februari att en ökad ambition internationellt kombinerat med upprätthållandet av en utvecklingspotential för att möta framtida hot inte var förenligt med ytterligare reduceringar av dagens försvarsanslag. Försvarsmaktens beräkningar byggde dessutom på att de mest kostnadseffektiva lösningarna för bland annat utbildnings- och personalförsörjningssystem fick väljas.

Sammanfattande jämförelse

Försvarsberedningen förordar att väpnad strid blir Försvarsmaktens huvuduppgift, att ambitionen avseende internationella insatser höjs radikalt, att beredskapen differentieras och att forskning och teknikutveckling prioriteras. För att finansiera dessa ambitionshöjningar avser man att se över kraven på grundläggande försvarsförmåga med ett respektive fem års beredskap.

I målbild Z kombineras stärkt internationell insatsförmåga i närtid med nationell långsiktig kompetens och utvecklingsförmåga. En snabb analys av Försvarsberedningens rapport visar på en stor

samstämmighet med Försvarsmaktens målbild.

Fortsatt arbete

Försvarsdepartementet arbetar när detta skrivs med regeringens planeringsdirektiv till Försvarsmakten. Direktiven är väntade till mitten av juni. En inte allt för vågad gissning är att de kommer innehålla krav på olika redovisningar under hösten 2003 och en samlad redovisning runt den 1 mars 2004. Ett första viktigt steg blir redovisningen av vilka operativa förmågor Försvarsmakten ska ha.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT OCH STÄLLFÖRETRÄDANDE CHEF FÖR UTVECKLINGS- OCH INRIKTNINGSSTABEN I HÖGKVARTERET.

Den som har frågor om eller synpunkter på perspektivplaneringen är välkommen att höra av sig per e-post:

PerP@hkv.mil.se

Kvinnlig flottiljchef



Överste Ingela Mathiasson är ställföreträdande flottiljchef för F 7 i Såtenäs.

F 7 i Såtenäs är det enda flygvapenförband som har en organisation med två flottiljchefer, d v s en chef och en ställföreträdande chef. Den sistnämnda befattningen innehas av överste Ingela Mathiasson.

AV PETER LIANDER

I nom armén är det vanligt att förbandschefen har en ställföreträdare med samma tjänstegrad. Sedan den 1 januari i år har även F 7 i Såtenäs denna ledningsorganisation.

Det är överste **Ingela Mathiasson** som innehar befattningen som ställföreträdande flottiljchef vid F 7, men med samma befogenheter som chefen överste **Fredrik Hedén**. Om bakgrunden till att förbandsledningen på F 7 har förstärkts, säger Ingela Mathiasson:

– F 7 har växt till att bli ett av Sveriges

största militära förband, och med en av de största förbandsbudgetarna som är på drygt en miljard kronor.

En stor del av budgeten avser underhållskostnader för Gripen och Herculessystemen. Dessutom har flottiljen en bred verksamhet med två Gripendivisioner, en transportflygenhet, vämpliktiga med bl a flygbasjägare, Teknikkontor 37/39 som styr logistiken för de två flygsystemen.

Ingela Mathiasson är unik genom att vara den första kvinna i Försvarsmakten som utnämns till överste. Hon inledde sin

karriär 1981 och blev meteorolog i flygvapnet.

Hur kommer det sig att du blev officer?

– Jag är uppväxt i Ljungbyhed och jag vet inte om det behövs någon mera förklaring, säger Ingela Mathiasson med ett skratt.

Men det var naturligtvis inte den enda anledningen. Hon ville ha ett arbete som erbjöd en kombination av teoretisk utbildning och praktisk inriktning, varför just försvarsmeteorologjobbet lockade.

Efter några år tog dock karriären en annan inriktning när hon började jobba med underrättelsetjänst vid Norra flygkommandot som fanns i Luleå. Hon fortsatte sedan med tjänstgöring inom den militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (Must) i Stockholm.

Därefter väntade en tjänst som lärare vid Försvarshögskolan i Stockholm inom ämnena strategi och säkerhetspolitik. Hon har även hunnit med en period i Högkvarteret och arbetat med långsiktig försvarsplanering i form av perspektivplanering och studieverksamhet.

Till F 7 kom Ingela Mathiasson under 2002 för att arbeta som stabschef. Den 1 april i år tillträdde hon sin nuvarande tjänst och befordrades samtidigt till överste. Konstruktionen med en förbandschef och en ställföreträdare anser hon är bra:

– Med en mångfacetterad verksamhet och de allt hårdare kraven på uppföljning av ekonomi, verksamhetsledning, verksamhetssäkerhet o s v, blir kraven på förbandschefen och dennes ansvar alltför stora för en individ.

Att vara Försvarsmaktens första kvinnliga överste ser hon själv inte som särskilt speciellt. Den framgångsrika karriären tycker hon är en följd av en vilja att vara med och kunna påverka den verksamhet som hon deltar i.

Viljan och engagemanget har lett långt. Ingela Mathiasson har nu definitivt uppnått en position med ett betydande inflytande. ●

Flyg i PFF-övningen Baltops

Som vanligt har den internationella PFF-övningen Baltops genomförts i och över Östersjön under två juniveckor.

F 17 i Ronneby deltog med JAS 39 Gripen och genom att vara bas för tyska Tornado.

Helikopterflottiljen deltog med HKP 4 och HKP 10 Super Puma samt ubåtsjaktflygplanet SH 89 (Casa 212).

Helikopterna har varit baserade på olika fartyg, medan SH 89 haft Ronneby som bas.



HKP 10 Super Puma förankrad på den ryska jagaren Sovremennyjs helikopterdeck under övningen Baltops.

Foto: Thomas Lagerstrom



En tysk Tornado taxar ut till start på sin tillfälliga bas F 17 i Ronneby.

Foto: Catharina Bergsell

DC-3 på Östersjöns botten

Den 18 juni meddelade företaget Marin mätteknik att man hittat ett flygplan som antas vara den DC-3 som saknas sedan en signalspaningsflygning över Östersjön den 13 juni 1952.

När denna utgåva av FlygvapenNytt lämnas till tryck känner inte Försvarsmakten till fyndets exakta position närmare än att det är öster om Gotska Sandön.



Försvarsmakten har studerat bildmaterial av fyndet och bedömer att flygplanet med

hittills känd information är den saknade DC-3:an. För att få identiteten formellt fast-

ställd krävs dock att flygplanets registreringsnummer kan verifieras.

Vid försvinnandet hade flygplanet en besättning på åtta man, varav tre tillhörde flygvapnet och fem Försvarets radioanstalt, FRA.

Händelserna den 13 juni 1952 beskrivs i FlygvapenNytt nr 1/02. Ett utdrag av artikeln finns i pdf-format på Internet: www.flygvapennytt.mil.se

President Chirac mötte Team 60



Flygvapnets uppvisningsgrupp Team 60 har varit i Frankrike och gratulerat sina 50-årsjubilerande kolleger Patrouille de France. Bland gratulanterna fanns även Frankrikes president **Jacques Chirac**.

– Team 60 hade tur att bli framkallade för att hälsa på presidenten, som kunde meddela att han snart skulle träffa vår statsminister och då passa på att berätta att han träffat oss vid denna hedersamma stund, säger major **Christian Ziese**, chef för Team 60.

Den franske presidenten fick dock inte chansen att se Team 60 i aktion, eftersom den svenska gruppens besök hade ett annat syfte.

– Det var ett kombinerat studie- och representationsbesök hos Patrouille de France, som vi kunde genomföra tack vare ett stipendium från Friedländerska fonden, säger Christian Ziese.

Flygvapnets första underhållsofficerare

Den 14 juni examinerades fem fänrikar vid Försvarets Halmstadskolor som är unika – de är de första flygvapenofficerarna som direkt utbildats med inriktning mot underhållstjänst.

De nya fänrikarna ger oss här en kort summering av utbildningsåret.

Den 29 juli 2002 inleddes fackskedet på Basunderhållsskolan vid FMHS i Halmstad. Under höstterminen fokuserades utbildningen på skjutledare bana samt skjutledare fält. Skjutledarutbildningen hölls bland annat på Önnarps och Kosta skjutfält samt en viss del vid Lv 6 med omnejd.

Under terminen ingick även tre veckors trupputbildning vid respektive hemförband. Detta för att utvecklas som instruktörer, skapa kontakter med framtida arbetskamrater och hemförbandet.

Under vårterminen omfattade utbildningen främst taktik samt facktjänst. Den sistnämnda har givit inblick i förplägnadstjänst, ammunitions-tjänst samt sjukvårdstjänst. Instruktörsutbildning gavs inom vatten- samt drivmedels-tjänst. Civilt ADR-intyg har erhållits under kursen.

Under våren fick vi truppföra under FVÖ 03. Mycket uppskattat och givande för oss elever. Vi agerade även som stöd till respektive förband då det finns stora brister på främst personal men även kompetens inom underhållsfacket. En slutsats man kan dra av detta: utbilda fler underhållsofficerare ...

Fler truppföringstillfällen efterfrågas av oss kadetter,



Flygvapnets första direktutbildade underhållsofficerare, övre raden fr v: Alexandra Morén och Henrik Sjövik. Nedre raden fr v: Johan Bergström, Cecilia Gustafsson samt Per Erskjans.

Foto: Per Josse/Försvarets bildbyrå

eftersom det är gyllene tillfällen att lära organisationen "in action" samt få verifikationer på erhållna kunskaper.

Utbildningen har varit mycket arméinriktad, både vad gäller taktik och materiel. Mer fokus bör läggas på basbataljonens struktur och funktion och inte på bedömanden.

Utbildningen har genomförts av kompetenta, pedagogiska samt engagerade lärare. De har givit en bra hel-

hetsbild över basbataljonen samt att vi även ska kunna verka inom arméns underhållstjänst.

Vi är oerhört glada över att flygvapnet fått upp ögonen för underhållstjänsten. Det kommer alltid att behöva vatten, mat, fordon, drivmedel, sjukvård m m.

Att vi är de första utbildade inom detta fack är en sanning med modifikation. Förra året skraddarsyddes denna kurs

för en reservofficer som skulle skola om sig till yrkesofficer. Detta året är dock det första officiella utbildningsåret för yrkesofficerare i underhållstjänst i flygvapnet. Vi kan varmt rekommendera underhållsfacket – roligare och mer innehållsrik utbildning får ni leta efter.

FK JOHAN BERGSTRÖM F 7

FK CECILIA GUSTAFSSON F 7

FK PER ERSKJANS F 4

FK ALEXANDRA MORÉN F 4

FK HENRIK SJÖVIK F 17

Examen för nya helikopterpiloter

Den 27 maj var det examen på Malmen utanför Linköping för åtta nya helikopterpiloter efter genomgången GHU – grundläggande helikopterutbildning. Vid en ceremoni delade flygvapeninspektör **Jan Andersson** ut de eftertraktade helikoptervingarna att fästa på uniformen.

Kursen har genomförts av Helikopterflottiljen och har pågått under tio månader. Under denna period har eleverna flugit cirka 170 timmar vardera i HKP 6 Jet Ranger

Bland de nyexaminerade helikopterpiloterna märks fänrik **Karin Lood**, som är den hittills tredje kvinnan som genomgått GHU.



Examen för nya helikopterpiloter på Malmen, som här ses i den främre raden, tillsammans med flyglärarna.

Foto: Nina Karlsson

De sista HKP 5 sålda till Tyskland

Den 14 maj 2003 undertecknades papperen gällande försäljningen av Forsvarsmaktens sista HKP 5. Helikoptertypen anskaffades i början av 1980-talet och har använts till grundläggande flygutbildning och artillerieldledning.

Ett anbudsförfarande, där 18 bud lagts från bland annat Sydafrika och Spanien, gav till slut S.P. Helikopter-Service GmbH från Dattenberg i Tyskland möjlighet att köpa sex helikoptrar för 3 826 524 kronor (regnr 05223, 05224, 05227, 05238, 05240 och 05243). Samma företag köpte 15 HKP 5 för två år sedan och har därmed köpt merparten av flottan.

En HKP 5 (regnr 05237), tillsammans med kringutrust-

ning, utbytesenheter, motorer, reservdelar och serviceutrustning, såldes till Rotorkonsult i Borlänge för 1 336 194 kronor.

Dessförinnan hade helikoptrarnas specifikt militära utrustning demonterats, efter beslut från ISP – Inspektionen för strategiska produkter.

Efter dessa försäljningar återstår två HKP 5 (regnr 05245 och 05246), vilka är tänkta att sparas som flygande museihelikoptrar. Men det är inte riktigt beslutat i skrivande stund, eventuellt kan även dessa också komma att säljas. Sedan tidigare finns en HKP 5 bevarad vid Flygvapenmuseum.

TEXT OCH FOTO: MIKAEL FORSLUND



Den 14 maj vid Dala Airport i Rommehed. Lars-Olov Svanström och Stefan Winblad från Forsvarsmaktens Logistik överlämnar sex tidigare HKP 5 till Richard Brandecker och Burkard Noll från den tyska köparen S.P. Helikopter-Service GmbH.

På nya poster

Den 1 juli skedde förändringar på ett antal chefsbefattningar inom Försvarsmakten. För flygvapnets innebar det att F 4 på Frösön fått en ny chef, överste **Tommy Bengtsson**. Företrädaren överste **Jan Sahlestrand** arbetar numera i Högkvarteret i Stockholm.

Överste **Thomas Karlsson**, tidigare försvarsattaché i Chile, har blivit ny chef för Högkvarterets luftstridsavdelning. Företrädaren överste **Anders Johansson** har blivit ställföreträdande chef för utvecklingsavdelningen i Högkvarterets strategiledning.

Överste **Mats Engman** har

lämnat en befattning vid Försvarshögskolan och blivit chef för analysavdelningen vid Must. Företrädaren överste **Roger Nordh** har utsetts till chef för Försvarsmaktens krigsspelscentrum i Stockholm.

Per Nilsson utnämndes till överste den 1 april. Med början den 1 augusti tillträder han en befattning vid Försvarsmaterielverk.

Från samma datum blir överstelöjtnant **Torgny Fälthammar** chef för Teknikområde Luft inom Försvarsmaktens logistiks Teknikdivision.



USA fotospanade över Norrland

I början av juni genomförde USA en fotospaningsflygning över Sverige inom ramen för rustningskontrollprogrammet Open Skies. Flygningen gjordes med en för ändamålet specialutrustad version av Boeing 707, benämnd OC-135.

Flygningen utgick från F 21 i Luleå och vidare mot Kiruna, Östersund och längs kusten upp mot Luleå. Foto: Louise Levin

Från styrradio till Gripens nätverk

Carl Norberg, pensionerad överste av första graden, har gjort en reflektion över den snabba tekniska utvecklingen som kännetecknat flygvapnet.

Här delger han några personliga glimtar från utvecklingen.

Urpreniären skedde omkring 1958 när jag som förare i en Pembroke fick se hur en visare angav vilken kurs jag skulle styra. Det var första gången "styrradio" ledde en förare utan någon muntlig order.

Jag begrep nog att det var en viktig nyhet – men inte att det skulle bli så stort.

Styrradioledning i Draken

För installation i Draken skulle en av apparaterna helst sitta i kabinens sköna miljö. Kabinattrappen betraktades som färdig och fullstuvad men vid besök på Saab råkade min vänstra arm-båge finna en lucka. Där fick enheten plats och möjliggjorde att utvecklingen kunde fortsätta.

Ett stort steg togs under 1960-talet

när stridsledaren på storradarn PS-08 med utsikt över nästan hela Östersjön kunde leda en Draken helt utan tal och nå perfekt utgångsläge för anfall. Som chef för F 13 i Norrköping hade jag förmånen att bese detta.

Att som förare i Draken få tillräcklig ledning trots kraftig störning på talra-



Carl Norberg fotograferad i Draken.

dion kändes som en stor sak. Sven-Olof Olson hade infört de "styrdatakommandon" jag föreslagit.

En Viggenpremiär

När den suveräne divisionschefen **Åke Lindqvist** från en JA 37 Jaktviggen under 1980-talet kunde börja sända sin radarbild till ett flygplan i beredskap på marken på Bråvalla förstod vi att detta var ett genombrott. Senare kunde ju bilden även sändas till en stridsledningscentral.

Jan Manhem och Åke Lindqvist hade sedan inte så svårt att få mig som chef för Flygstabens systemsektion att stödja utvecklingen mot datasamband inom förband. Ett nätverk höll på att ta form!

På framkant

Vid mängder med orienteringar för kvalificerade besökare har det varit mycket roligt att kunna berätta om vårt system, som verkligen legat på framkant – och med den äran ännu gör det i nutida tillämpningar.

CARL NORBERG



Nätverk för frivilliga markförsvare

Ett rikstäckande nätverk för frivilliga markförsvare är under uppbyggnad.

För de i dagsläget drygt 50 medlemmarna, som kommer från i stort sett alla delar av landet, står målet klart. Det går ut på att underhålla och vidareutveckla den kompetens och de kunskaper som ligger i bagaget från grundutbildningen.

Detta initiativ har fått mycket god respons hos FVRF, som aktivt stödjer verksamheten. Det har givits utrymme att öva fyra gånger per år, utöver de kurser som riksförbundet erbjuder i sitt centrala kursutbud.

Under senhösten 2002 genomfördes en skyddsvaktskurs, och ett 20-tal medlemmar, vars förordnande hade, eller var på väg att gå ut, fick förnyat skyddsvaktsbevis.

Att medlemmarna har skyddsvaktskompetens medför den positiva effekten att frivilligpersonalen kan nyttjas för skarpa bevakningsuppdrag. Något som bland annat skedde under Nordic Peace 02, då en tiotal medlemmar skötte bevakning av helikopterden på Kjulabasen.

I april 2003 övades fältarbeten och sprängtjänst på Marma skjutfält. Målet var att repetera och i vissa fall grundutbilda på de vanligaste minorna och sprängmedel som förekommer i organisationen. Kursen inleddes med grunder



Hundförare Larsson riktar in en fordonsmina 13 under utbildning i mintjänst.



och repetition och avslutades med ett skarpt minöverfall med bland annat fordonsmina 13r och försvarsladdning 21.

Hundförare Larsson riktar in en fordonsmina 13 under utbildning i mintjänst.

TEXT OCH FOTO: DANIEL SKINNER
(MFSEKTIONEN@FLYGBASSAK.NU)

FVRF Kansli

Besöksadress:

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

Generalsekreterare:

Göte Pudas
08 - 788 89 47

Utbildningsavdelningen:

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

Utvecklingsavdelningen:

Carsten Flensburgh
0431-401959
F 10. 262 82 Ängelholm

Administration/Ekonomi:

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



**Kung Carl XVI Gustaf genomförde ett heldags-
besök på Färila-basen i Hälsingland under Flyg-
vapenövning 03. Han gavs tillfälle att besöka
olika delar av basbataljonen, med flygvapenin-
spektören generalmajor Jan Andersson och
överste Jan Sahlestrand, chef för F 4, som vär-
dar.**

Foto: Peter Ljander/Försvarets bildbyrå

