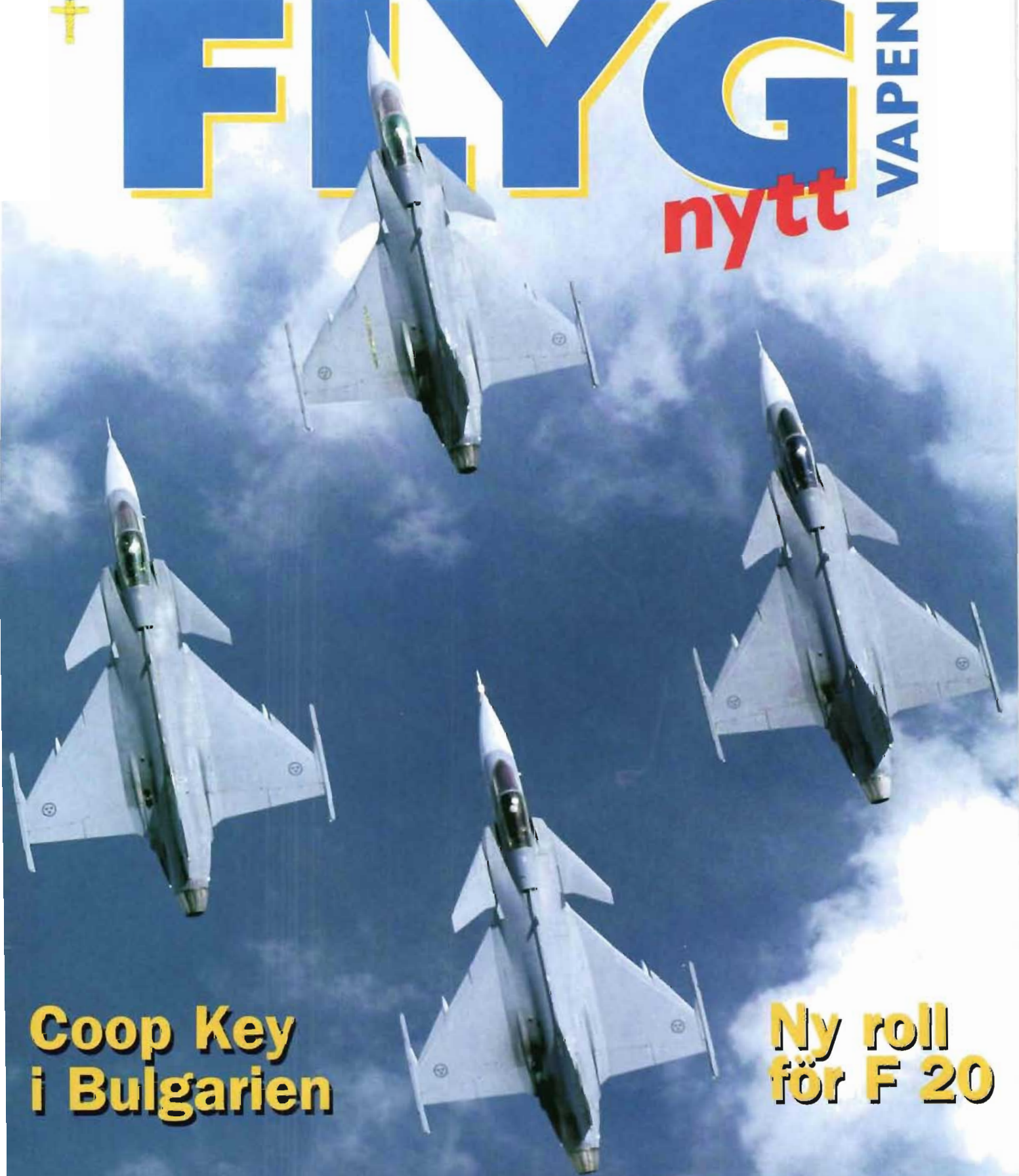


FLYGG VAPEN

nytt



**Coop Key
i Bulgarien**

**Ny roll
för F 20**



FLYG VAPEN nytt

FÖRSVARSMAKTENS
FORUM FÖR FLYGVAPNET

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-Ake Haglund
Sektionschef
Direkttel 08-788 85 54
Peter Liander
Claes Nilsson-Lundstedt
Ulf Petersson
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 4/03 utges i december.

Manusstopp: 14 november.

Layout: Peter Liander

Tryck: JMS rulloffset i Köping

Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbilden:

En grupp med JAS 39 Gripen.

Foto: Katsuhiko Tokunaga

ledarsidan

En värdefull g

Jag vill uttrycka min uppskattning över det professionella och outtröttliga arbete som utförts av det privatfinansierade konsortium, under ledning av **Anders Jallai**, som ledde till att vår sedan drygt 50 år saknade DC-3 återfanns.

Jag ser resultatet av deras målmedvetna arbete och överlämnandet av fyndets position som en värdefull gåva till Försvarsmakten. Den kan antligen ge den saknade besättningens anhöriga och oss en möjlighet att sätta punkt för en händelse från det kalla kriget, som omgärdad av förtvivlan hållit oss alla i ovisshet i mer än ett halvt sekel.

Flygplanet ligger svårt sargat på drygt 100 meters djup. En vinge är helt avbruten, stabilisatorn är knäckt och nosen är nästan helt demolerad. En tydlig påminnelse om det kalla krigets allvar är att flygplanet är beskjutet genom skrov och vingar. Bärgningsarbetet är i full gång och planeras vara slutfört till årsskiftet.

Enheter ur marinen har redan tagit upp bland annat propellrar, radioutrustning, motordelar och sporrhjul. Det omfattande bärgningsarbetet försvåras av att en minlinje från första världskriget påträffats i anslutning till fyndet. Flygteknisk expertis och personal ur rikskriminalens identifieringskommission biträder marinen i bärgningsarbetet.

Vi har etablerat en mycket god relation med de anhöriga till den saknade besättningen och de hålls fortlöpande orienterade om bärgningsoperationen.

Vidgade vyer ger oss erfarenheter

Atlantflygningen med JAS 39 Gripen till USA samt övningen Cooperative Key i Bulgarien synliggör åter igen flygstridskrafternas förmåga att verka internationellt.

Även om besöket i Washington och den Air Power demon-

Öva till Försvarsmakten

stration som skulle genomförts där inte blev som planerat på grund av orkanen Isabel så har jag under mitt USA-besök med JAS 39 Gripen och personal ur F 7 i Såtenäs, av flera internationella bedömare fått en ärlig och uppriktig bekräftelse på att vår personal, materiel och förmåga är i världsklass.

Besöket på flygbasen Nellis i Nevada var mycket givande och utgör en viktig grund för ett eventuellt framtida deltagande med JAS 39 Gripen inom ramen för övningskonceptet "Red Flag". Ett framtida deltagande i dessa övningar skulle, inte minst ur interoperabilitetsaspekten, väsentligt öka nyttan och effekten av våra flygstridskrafter.

Erfarenheterna från F 17:s och Helikopterflottiljens deltagande i Cooperative Key är, så här långt, goda och det internationella insatsförbandet med JAS 39 Gripen kommer att vara klart vid årskiftet. Rekryteringen till förbandet är i huvudsak avslutad och det känns tryggt att intresset för att göra en insats för freden är så stort. Drygt 500 personer har sökt till de cirka 300 befattningarna

Utgiftstaket är allas vår angelägenhet

Skälet till regeringens utgiftsbegränsning på Försvarsmaktens och andra statliga myndigheters anslag är att utgiftstaket i Sveriges finanser måste hållas. Försvarsmaktens finanser är innevarande år välskötta och före besparingsbetinget var vår budget i balans.

Försvarsmaktens ekonomi är till största delen styrd av fasta kostnader vilket innebär att besparingsbetinget under sista halvan av budgetåret slår hårt mot verksamheten. Regeringens medgivande till omfördelning av medel från materielanskaffning till verksamhet medför att de för verksamheten allvarliga åtgärder som planerades i somras ej behöver genomföras fullt ut. Åtgärden lindrar på kort sikt men kommer långsiktigt san-

nolikt att påverka den nödvändiga och ständigt pågående utvecklingen av våra vapensystem. Jag stödjer beslutet att frigjorda medel ska riktas mot den pågående värnpliktsutbildningen, där målet att öva på bataljonsnivå nu kan upprätthållas. Insatsförbanden måste alltid prioriteras.

För att i framtiden öka flexibiliteten i vår styrning av ekonomin krävs att förhållandet mellan fasta och rörliga kostnader inom försvaret förändras. Även i ett försvarsmaktsperspektiv är goda finanser i statsbudgeten viktiga, vilket gör utgiftstaket i statsfinanserna till allas vår angelägenhet.

Nytta och effekt
I en föränderlig värld



JAN ANDERSSON
FLYGVAPENSPEKTÖR

Mera internationellt

Höstens första nummer av FlygvapenNytt sammanfaller med att jag har varit chefredaktör i fem år. En tid som har gått väldigt fort och som har varit präglad av en stor förändringsperiod för såväl flygvapnet som hela Försvarsmakten.

För fem år sedan var det internationella inslaget i flygvapnets verksamhet inte särskilt stort, men nu har det blivit en alltmer dominerande faktor. Det avspeglas inte minst i detta nummer: en Gripen-rote har korsat Atlanten och flugit vid den välkända "Red Flag"-basen Nellis i Nevada-öknen, olika flygvapenförband har deltagit i internationella PfP-övningar och divisionsutbyten. Dessutom verkar vårt flygplatsförband FK01 i en skarp FN-insats i Kongo.

En del av det gällande försvarsbeslutets konsekvenser speglas också i detta nummer: i Uppsala har F 16 inte längre något jaktflyg och F 20 växer för att träda in i en ny och utvecklande roll och för att på flera sätt bli en del av framtidens nätverksbase-erade försvar.

En påminnelse om det kalla krigets stundom bistra temperatur är sommarens fascinerande fynd av den DC-3 som sköts ner över Östersjön i juni 1952.

Det målmedvetna teamet som svarade

för bedriften presenteras med början på sidan 20.

Ett ämne som också varit på tapeten de gångna åren är ekonomiska besparingar. Som bekant har regeringens utgiftsbegränsningar även drabbat Försvarsmakten. Flygvapeninspektören ger sin syn på läget för flygvapnet både i ledaren och i en intervju.

* * *

Jag får många frågor om hur det blir med de tre försvarsgrenstidningarnas framtid. Svaret är att det ännu inte finns något beslut om det.

Samtidigt som det digitala originalet till denna utgåva av FlygvapenNytt sänds till tryckeriet i Köping sammanträder Försvarsmaktens direktions i Högkvarteret. På agendan står bland annat frågan om försvarsgrenstidningarnas framtid och en eventuell utgivning av en ny försvarsmaktsgemensam tidskrift.

Efter detta direktionsmöte kommer ÖB personligen att fatta beslut i frågan, sannolikt sker det i oktober. Så fort beslutet når redaktionen kommer vi att ge besked på Internet:

www.flygvapennytt.mil.se



PETER LIANDER
peter.liander@hkv.mil.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING 3 - 2003

Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
Gripen-besök på Nellis	5
Swafrap JAS39 börjar bli redo	6
Minskad flygtid	10
På tröskeln till framtidens helikopter	12
På spaning i Belgien	16
Gripen och F-18 en mot en	18



De hittade DC-3:an	20
Jaktviggen har lämnat Uppsala	24
Fullt upp för FK01 i Kongo	28
Fältfordon till estnisk svenskö	30
Norsk hjälp till stridsledare	32
Svårt rekrytera flygstridsledare	34



Opil på väg mot Uppsala	37
Ny roll för framtidens F 20 i Korthet	42
FVRF-aktuellt	47

I september skedde en unik händelse inom svensk militärflyghistoria – det var premiär för ett besök med svenska stridsflygplan i USA. Besöket med två JAS 39 Gripen varade under två veckor, bland annat vid den välkända flygbasen Nellis i Nevadaöknen.

AV ANDERS LINNÉR

FOTO: HÅKAN BRANDT



Gripen-besök på Nellis

Den amerikanske flygvapenchefen **Jumper** inbjöd i våras flygvapeninspektören **Jan Andersson** och flygvapnet till The Global Air Chief Conference i Washington. Inbjudna deltagare från 92 länder uppmanades att ta med sig något av det bästa från sina respektive flygvapen till flygdagen på Andrewsbasen utanför Washington D.C. Flygshowen arrangerades till minnet av 100-årsjubileet av bröderna Wrights första flygning med Kitty Hawk.

F 7 i Såtenäs fick uppdraget flyga två JAS 39 Gripen över Atlanten och flygningen genomfördes via Skottland, Island, Grönland, Canada till Washington DC.

Vid ankomsten till Andrews höll basen på att stängas eftersom orkanen Isabelle var på väg mot området. The Global Air Chief Conference genomfördes planenligt, men flygdagen fick ställas in då orkanen

ankom just denna dag. President Bush förklarade delstaterna North Carolina och Virginia som katastrofområden, där vindhastigheterna uppgick till 150 km/h.

JAS 39C i Red Flag

Den svenska delegationen planerade om och lämnade basen innan Isabelles ankomst och flög västerut mot Nellis Air Force Base i Nevada för att fullfölja det planerade besöket på Red Flag. Där visades JAS 39 Gripen för bland andra chefen för Air Warfare Center och personalen på basen fick en demonstration.

Under några dagar överskred temperaturen på plattan 40 grader Celsius, varvid demonstrationerna fick ske inomhus i en hangar. Som gensvar erbjöds den svenska delegationen en visning av USA:s senaste stridsflygplan F-22 Raptor.

Under den sista dagen på Nellis flög en rote Gripen tillsammans med en F-16 ur Red Flag för att studera övningsområdet och skjutmålen. I baksits på den tvåsitsiga F-16 satt chefen för Gripens taktikutvecklingsenhet, överstelöjtnant **Ken Lindberg**.

Syftet var att visa på svensk förmåga och att på detta sätt etablera en relation med det amerikanska flygvapnet som i framtiden kan resultera i att svenskt militärflyg kan komma att samöva med Red Flag med Gripen-versionerna JAS 39C/D.

Hemresan företogs via McConnell AFB i Kansas och Wright-Patterson AFB i Ohio innan det åter var dags för en Atlantflygning. Återkomsten till Såtenäs skedde den 28 september.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR MAJOR VID HÖGKVARTERETS INFORMATIONSAVDELNING.



Till vänster: Svensk-amerikanskt på Nellis AFB: USA:s flygattaché i Stockholm överste David Anderson, chefen för Air Warfare Center generalmajor Wood, flygvapeninspektör Jan Andersson och flygchefen Staffan Andersson samtalar med Gripen-piloten Niklas Alenbäck.

Till höger: Tekniker monterar en extratank på Gripen under USA-besöket. Från vänster: Stefan Hjortmar, Lars-Åke Edbäck, Anders Lundgren och Claus Andersen.



Swafrap



En flygtekniker dirigerar en Gripen till uppställningsplatsen.



JAS 39 Gripen anländer till Graf Ignatievo och Coop Key 03.



Bilder: John M. Foster/USAF

Åtta Gripen ur F 17 i Ronneby deltog i Coop Key i Bulgarien.



Den svenska flygledaren Anne-Jette Christensen på plats i tornet.

Uppbyggnaden av det blivande internationella snabbinsatsförbandet Swafrap JAS 39 går nu in i en slutfas. Ett delmål på vägen var deltagandet i den stora Pfp-övningen Cooperative Key i Bulgarien.

AV CATHARINA BERGSELL

Försvarsmakten deltog i den internationella Pfp-övningen Cooperative Key 03 (CK 03) som genomfördes i Bulgarien under tiden 1 - 12 september. Övningen leddes av Natos ledningsorgan COMAIRSOUTH enligt förutsättningarna i FN-stadgan.

Utöver Sverige deltog ytterligare 21 nationer med 34 stridsflygplan, nio transportflygplan, 20 helikoptrar och en sammanlagd personalstyrka på totalt 1 700 personer. Därutöver tillkommer den ordinarie bulgariska personalen, flyktingfiguranter, skademärkörer och sjukvårdspersonal.

Från Sverige deltog huvudsakligen enheter ur F 17 i Ronneby, men också ur Helikopterflottiljen och Försvarsmaktens överlevnadsskola. Totalt fanns 115 svenskar, åtta JAS 39 Gripen och en helikopter på plats.

Ett av huvudmålen med deltagandet var överlämning av erfarenheter från Swafrap AJS 37 (Swedish Air Force Rapid Reaction Unit) för att bygga upp det blivande Swafrap JAS 39. Naturligtvis innebar deltagandet även möjligheter att träna och till viss del validera svenska flygstridskrafterns internationella förmåga.

Scenario

Scenariot var ett traditionellt där två länder är i konflikt om naturtillgångar.

JAS 39 börjar bli redo

Befolkningen från det ena krigförande landet flyr till intilliggande länder, vilket skapar stora flyktingströmmar, där människor utsätts för beskjutningar och hot.

FN beslutar sig för att sända in en trupp i området för att tvinga den angripande nationen att dra tillbaka sina trupper, men även säkerställa att flyktingarna kan ta sig oskadda till omkringliggande länder. Nato får till uppgift att med medlemsländerna upprätta en Peace Support Operation (PSO) och garantera dessa människors säkerhet.

Genom att flygspana i området lokaliseras flyktingarna. När detta är genomfört säkras området genom att ett tillfälligt luftförsvår upprättas och specialstyrkor, sjukvårdspersonal m m, skickas in i området för att evakuera flyktingarna. Efter att flyktingarna lämnat det "oroliga området" återgår trupperna till respektive bas.

Övningen delades in i tre olika skeden. Under de första dagarna genomfördes

work shops inom olika områden, vilket är en form av utbildning och "lära känna fas" för deltagande personal samt en översyn av de uppgifter som deltagarna kunde tänkas ställas inför.

Därpå följde ett träningskede, bland annat flygövningar tillsammans med övriga deltagarnationer samt utvärdering av det arbete som gjorts under workshoppen.

Det sista skedet, live exercise (LIVEX), där övningen genomförs i full skala med alla ingående delar och enheter.

Regelmässigt planeras övningar av den här stora omfattningen under en lång tidsperiod. Men av olika anledningar var planeringsskedet för CK 03 nerkortat från den ordinarie 18 månaders Nato-processen till endast åtta månader.

– Den intensiva planerings- och konferensfasen har bland annat inneburit att olika konferenser har genomförts samtidigt eller helt enkelt hoppats över. Det

kunde dock relativt enkelt konstateras att denna form av upplägg av förberedelser inte är något att eftersträva i framtiden. Det var i alla fall samtliga planeringsansvariga inom AIR SOUTH eniga om, säger överstelöjtnant **Jan Unander**, ställföreträdande chef för Swafrap AJS 37.

Järnvägstransport

Dagarna innan övningens början, anlände en förpatrullen på sex personer, som under Swafrap AJS 37:s ledning hade till uppgift att säkerställa allt på plats och förbereda ankomsten av den första TP 84 Hercules som anlände två dagar senare med materiel. Därefter anlände huvuddelen av materiel via järnväg till Bulgarien, campen etablerades och huvudstyrkan som anlände den 30 augusti hade att komma till ett nästan "färdigdukat bord".

Den första september anlände så de åtta JAS 39-flygplanen till flygbasen Graf



Viss materiel som användes av det svenska förbandet under Coop Key i Bulgarien transporterades med TP 84 Hercules. Här lossas en container på basen Graf Ignatievo. Foto: Catharina Bergsell



Tekniker arbetar i förarkabinen på en Gripen inför nästa övningspass.

Svensk CSAR-ledning

Under övning deltog fem Survival Evasion Resistance Escape (SERE)-instruktörer från Försvarets överlevnadsskola i Karlsborg. De svenska instruktörerna ansvarade tillsammans med fyra amerikanska kollegor för planering, samordning, genomförande och uppföljning av 20 CSAR och SAR-moment som genomfördes under övningen.

CSAR-operationer (Combat Search and Rescue) går ut på att upptäcka, lokalisera, identifiera och rädda flygbesättningar som har hamnat på fiendligt territorium i kris och krig samt att hämta upp "Isolerad militär personal i nöd". Den deltagande personalen är nu tränad och utrustad att ta emot CSAR-stöd i hela operationsområdet.



Flight Lieutenant John Hart från det brittiska Royal Air Force, undsätts av sergeant Sofia Haglund och en HKP 11 under ett CSAR-övningsmoment.

Foto: John M. Foster/USAF

Ignatievo, med den framtida chefen för Swafrap JAS 39, överste Anders Silwer i spetsen. Graf Ignatievo var en av de två flygbaser som användes under övningen.

Den svenska delegationen som till antalet var näst störst, endast den amerikanska med 150 personer var större, upprättade campen. Där höll främst stabs-, ledningsfunktioner och underrättelse- och EW-personalen till.

Övrig personal var utspridd över hela flygbasområdet, på sina respektive arbetsområden, ACC, MOC, Wing Ops, Log Center osv.

Svensk personal bemannade således ett antal olika funktioner i de olika "cellerna", allt enligt bemanningslistor som upprättats i samverkan med AIR SOUTH under tidigare konferenser och möten. Det bör även framhållas att Sverige, efter förfrågan från

Nato och med bulgariskt godkännande, även bemannade flygtrafikledningspositionerna på Graf.

Förvisso avlöpte inte allt problemfritt. Sambandsfunktionen lämnade mycket att önska och problemet verkade vara näst intill omöjligt att lösa, trots att sambandsfrågan varit uppe redan under rekognoseringen i april och då befunnits avklarad. Men, med en energisk sambandsofficer, ordentliga påtryckningar och mycket teckenspråk upprättades till sist viss kontakt med övriga deltagare såväl inom som utanför basen.

En fungerande sambandsfunktion är en grundförutsättning för verksamheten. En viktig kommunikationskälla för ett förband som Swafrap är att ha daglig kontakt med och möjlighet att rapportera till Flygtaktiska kommandot i Uppsala.

Dessutom – och kanske viktigast – att kunna ta emot flygsäkerhetsmeddelanden utan fördröjning.

Den flygande personalen upptäckte på ett tidigt skede att ingångsvärderna för de olika nationernas piloter inte heller var så synkroniserade som man önskat under en Nato-ledd övning. Svenskarna fick i många fall, istället för att lära av Nato-deltagare, agera som föredömen och leda och förklara vissa bitar av flygverksamheten för andra deltagare.

Trots de olikheter som fanns inledningsvis, genomfördes ett 80-tal synkroniserade uppdrag med stridsflyg och helikoptrar.

Ett annat problem som många önskade inte uppstått var mathantering och där-till hörande hygien. Drygt 60 procent av den svenska personalen insjuknade i olika



Svensk markpersonal synar uppställningsplattan i jakt på främmande föremål som riskerar att sugas in i flygplanens motorer.

Foto: Catharina Bergsell



Överste Anders Silwer, chef för det blivande Swafrap JAS39, hälsar på chefen för FTK brigadgeneral Lennart Pettersson. Till höger ses överstelöjtnanterna Magnus Fransson och Jan Unander.

omgångar i magsjuka. Med både läkare och sköterska i förbandet, lyckades dock de flesta klara sig igenom även denna pårs relativt lindrigt.

Avslutning

Uppskattningen och erkännandet för de svenska piloterna insats kröntes av att en svensk flygstyrkechef utsågs till det viktiga och ärofulla uppdraget att vara "mission commander" för övningens sista och viktigaste flygoperation, Distinguished Visitors Day (DVD).

Det var under den sista övningsdagen och då genomfördes den omfattande flygoperationen bestående av 23 stridsflygplan, 20 helikoptrar och ett transportflygplan inför ett hundratal inbjudna VIP-gäster, däribland politiska och militära chefer från Europa, Canada och USA). Samtliga svenskar växte ett par centimeter när general Moorhead, chef för Nato:s flygstridskrafter i södra Europa, avlade sitt betyg på operationen i form av kommentaren "this operation was an outstanding success".

– Generellt kan sägas att våra svenska deltagare och sättet på hur vi planerar, etablerar, genomför och avvecklar deltagandet i dessa typer av övningar, rönte mycket stor uppskattning bland övriga deltagare, säger Jan Unander.

– Ett hundratal personer har uttryckt sin uppskattning för hur smidig, påläst och kunnig den svenska personalen är. Vår högklassiga utrustning röner även viss uppståndelse, eftersom utrustningen i många fall förenklar och snabbar upp många förlopp och hanteringsprocedurer.

– Nu börjar Swafrap AJS 37 kunna tacka för sig och jag hoppas och tror att övningen blev den form av överlämning som önskades, allt för att bädda för F 17:s upprättande av det nya Swafrap JAS 39.

Nu återstår endast examensprovet i form av en valideringsövning senare i höst innan förbandet Swafrap JAS 39 är insatsberett. Den 1 januari 2004 ställs det i 30 dagars insatsberedskap för verkliga fredsbevarande eller fredsframtvängande operationer någonstans i världen. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN VID
F 17 I RONNEBY.



MiG-21 från Rumänien deltog i flygövningarna.

Bilder: John M. Foster/USAF



TP 84 Hercules fraktade svensk materiel till och från PFP-övningen Cooperative Key i Bulgarien.



Franska Mirage taxar in efter ett övningspass.



Den svenska grupperingsplatsen på den bulgariska flygbasen Graf Ignatievo.

Foto: Catharina Bergsell



Gripen tankas på plattan i Graf Ignatievo.

Foto: Catharina Bergsell

Flygvapeninspektör Jan Andersson:

”Minskad flygtid men utbildning prioriteras”

Flygvapeninspektör Jan Andersson framhåller att det är långsiktiga mål som prioriterats när det bestämts hur kostnadsminskningar ålagts på olika verksamheter. Forsvarsmaktens utgiftsbegränsning medför att flygvapnet ska spara cirka 80 miljoner kronor på verksamheten under resten av året.

Som en konsekvens minskas flygverksamheten med cirka 35-40 procent. Men det drabbar inte det nya internationella snabbinsatsförbandet med Gripen, inte heller värnpliktsutbildningen.

AV PETER LIANDER

Generalmajor **Jan Andersson** är flygvapeninspektör med placering i Högkvarterets grundorganisationsledning. Han har lett arbetet med att planera om flygvapnets verksamhet under hösten för att sparmålen ska uppnås.

Hur stor andel av besparingskravet på 260 miljoner kronor måste flygvapnet svara för?

– Cirka 80 miljoner kronor, säger Jan Andersson.

– Det drabbar flyg- och utbildningsverksamhet, icke nivåhöjande utbildningar. Det blir naturligtvis stora konsekvenser när besparingarna ska slås ut över årets resterande fyra månader.

Hur har ni tänkt när det bestämts var besparingarna ska tas?

– För det första finns det ett antal försvarsmaktsgemensamma prioriteringar som ligger i grunden. Vi ska uppfylla beredskapskrav, såväl nationellt som internationellt. Men även nivåhöjande utbildning ska genomföras.

– Det innebär att vi på flygsidan naturligtvis har prioriterat uppbyggnaden av det

blivande internationella snabbinsatsförbandet Swafrap JAS39, som ska vara insatsberett den 1 januari 2004. Detsamma gäller vidmakthållandet av transportflygförbandet Swafrap C-130 med TP 84 Hercules.

– För övrig verksamhet har en genomgående tanke varit att mildra de långsiktiga konsekvenserna av en nedgång i verksamheten för att så långt det är möjligt kunna genomföra den verksamhet som planerats för 2004.

Beträffande flygvapnets övriga flygverksamhet uppger Jan Andersson, att man så långt det är möjligt, prioriterat det som kallas utbildningskedjan, dvs utbildningen av nya piloter. Detta för att skapa kontinuitet i stridsflygdivisionerna.

Flygutbildningen vid Flygskolan som nyligen kommit igång med sin verksamhet på Malmen berörs inte heller i nämnvärd omfattning av utgiftsbegränsningarna.

– När det gäller Helikopterflottiljens verksamhet har fokus lagts på införandet av HKP 15 och den pågående grundläggande taktiska utbildningen (GTU) för den

kull nya piloter som examinerades i somras, säger Jan Andersson.

Vad har tvingats tas bort från den ursprungliga planeringen?

– Sammantaget så har vi tvingats att minska flygverksamheten för resten av året med 35-40 procent, vilket drabbar de enskilda flygsystemen i varierande omfattning. Dessutom har det befintliga internationella snabbinsatsförbandet med Viggen, Swafrap AJS37, prioriterats ner. Det ska planenligt utgå vid årsskiftet och därför har den flygdivisionen vid F 21 i Luleå fått minskad flygtid.

– Det som drabbas väldigt hårt i sådana här sammanhang är den icke nivåhöjande utbildningen, INU. Där tvingas vi tyvärr bli väldigt kortsiktiga, även om det egentligen ger långsiktiga konsekvenser. INU sker på områden där det krävs olika typer av certifikat, och sker inte certifikatutbildning leder det till att verksamheten avstannar.

Jan Andersson uppger också att alla divisionsutbyten, även med utländska förband, är inställda. Dessutom får piloter



Flygvapeninspektör Jan Andersson ingår numera i Högkvarterets grundorganisationsledning i Stockholm.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

arbetar vidare med inför nästa års övning. *I en ekonomiskt ansträngd situation som denna, vad är det som ska motivera personalen att gå till jobbet varje dag och jobba vidare?*

– För att man tror på framtiden för våra flygstridskrafter. I det här läget måste man se utgiftsbegränsningen som ett temporärt avbrott i det långsiktiga arbete som drogs upp under 2002 för förbandsverksamhet, förmågeutveckling och övningsserierna nationellt såväl som internationellt. Resten av året blir tufft, det blir kärt men vi har trots allt bäddat för att kunna fullfölja på ett så bra sätt som möjligt, säger Jan Andersson.

Vid årsskiftet är det dags att göra bokslut över flygvapnets första internationella snabbinsatsförband med stridsflygplan, Swafrap AJS37. Ett förband som under sina snart tre år med 30 dagars insatsberedskap inte har aktiverats för utlandstjänst. Hur ser du på det?

– Först och främst är det naturligtvis bra att det internationella läget är sådant att deras insats inte varit nödvändig. Men förbandet har genomfört ett antal PFP-övningar under här perioden och gjort mycket bra ifrån sig. De har fått ett internationellt erkännande för sin förmåga och proffsighet. Sett ur den aspekten beklagar jag att det inte har blivit insatt. ●

som är kommenderade till så kallad begränsad flygtjänst (BFT) inte flyga alls under årets återstående månader.

Har flygvapnet lyckats med årets flygtidsproduktion hittills?

– Flygtidsuttaget har följt den tänkta planen väl. Jag vill ge en eloge till all personal som har varit delaktiga i detta, de har gjort ett oerhört gott jobb.

Har du några reaktioner på utfallet av Flygvapenövning 03, som genomfördes i våras?

– Det var första gången på länge som vi övade med hela flygvapnet. Ur ett övergripande perspektiv så är jag väldigt nöjd med utgången. Men vi har också analyserat de erfarenheter som gavs och ser att det finns saker som kan utvecklas, vilket vi



Värnpliktsutbildningen prioriteras när Försvarmakten tvingas begränsa sina utgifter.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

På tröskeln till framtidens helikopter

"Inför HKP14 i Försvarmakten" är uppdraget för Initial Fielding Team Helicopter 14, i dagligt tal "IFT HKP14". Gruppen består av 18 personer med ansvar för olika specialom-

råden inom det nya helikoptersystemet som ska tas i bruk 2005. IFT HKP 14 är en del av Helikopterflottiljstabens utvecklingssektion på Malmen i Linköping.

AV: JONAS NELLSSJÖ, MIKAEL WIKH, MATS-UNO RUNESSON & STEFAN ERIKSSON

Försvarmakten har beställt 18 nya helikoptrar typ NH 90, som ska börja levereras under 2005. Den svenska beteckningen är HKP 14.

Det handlar om ny modern helikoptertyp, med ny teknik och ny typ av utrustning. För att förstå komplexiteten med det nya helikoptersystemet är följande liknelse relevant: för helikopterflottiljens personal är införandet av HKP 14 att jämföras med att flygvapnet skulle gått från J 29 Tunnan till JAS 39 Gripen i ett steg.

För att skapa bästa möjliga förutsättningar för en lyckad introduktion av HKP 14 finns det vid Helikopterflottiljens utvecklingssektion i Linköping en arbetsgrupp benämnd Initial Fielding Team Helicopter 14, förkortat IFT HKP 14.

Kompetensen inom gruppen representerar de funktioner och uppgifter som HKP 14-systemet kommer att lösa i framtida mark- och sjöoperativa förband. Gruppen består av två taktiska officerare, två sonaroperatörer, sex tekniker/färdmekaniker samt åtta flygförare. Deras erfarenheter och kompetens är i huvudsak uppbyggd inom marinens ubåtsjaktssystem och HKP 4 samt arméns pansarvärnshelikoptersystem HKP 9.

Det är en självklarhet att kulturella skillnader finns mellan de två systemen,

sättet att arbeta och leda verksamheten är olika. IFT HKP14 är pionjärer avseende samarbete mellan sjö- och markoperativ personal. Givetvis sker detta samarbete dagligen inom flottiljstaben, men inom IFT HKP14 sker samarbetet mer på verksamhetsnivå, vilket gör det unikt. Gruppen upplever samarbetet som stimulerande, eftersom man lär av varandra.

Erfarenhet från att införa ett nytt helikoptersystem i Försvarmakten är få förunnat. Detta faktum gör att många inom organisationen har olika uppfattningar om vad och hur saker ska göras.

Arbetet inom IFT HKP14 präglas av detta "brus", vilket oftast ger ny drivkraft men även kan skapa turbulens och oro i det dagliga arbetet. Men gruppen anser att det är tillsammans och med en gemensam förståelse som flottiljens personal och övriga i Försvarmakten kan införa ett nytt helikoptersystem.

Användarperspektiv

Verksamhetens inledning har präglats av analyser och utredningar om hur arbetet inom gruppen ska genomföras. De olika kulturerna och uppgiftens komplexitet har inneburit att arbetet varit krävande och ibland känts diffust. Att gruppmedlem-

marna dessutom tjänstgör på två olika platser, Berga och Malmen, gör det inte lättare att leda. Numera är gruppen organiserad efter ansvarsområden och kompetens och arbetet fortlöper på flera täter inom olika områden.

När HKP 14 levereras kommer huvuddelen av gruppens medlemmar att ansvara för utbildning av helikopterflottiljens personal. För att säkerställa att personalen får en bred kunskap av HKP14-systemet i olika framtida roller är det därför viktigt att hela gruppen fortlöpande informeras om vad som händer inom de olika delområdena. Detta sker genom kontinuerliga möten där samtliga gruppmedlemmar deltar.

Ett bra samarbete har etablerats med Försvarets materielverk (FMV), vilket innebär att Försvarmakten genom IFT HKP14 tidigt, tillsammans med FMV och tillverkare, kan påverka systemets utformning och funktion.

Samarbetet med FMV ger dessutom IFT HKP14 en värdefull insyn i systemet och den process som föreligger anskaffningen. Detta sker främst genom att tillsammans med FMV delta vid PDR (Preliminary Design Review) och CDR (Critical Design Review). Dessa redovisningar genomför tillverkaren för kunden



Delar av projektgruppen som ska introducera det nya helikoptersystemet HKP 14. Från vänster: kapten Roger Westerlund, örlogskapten Maria Klang, tekniker P-A Sundström, major Stefan Eriksson, major Jonas Nellsjö, kapten Stefan Jonasson, major Stig Larsson, örlogskapten Stefan Carneros. Knästående: kapten Patrik Rolander och major Per Schultz. Foto: Lena Holmgren



NH 90 har beställts i 18 exemplar och kommer att börja levereras under 2005.

Foto: NHI

(FMV) i syfte att säkerställa att dennes krav tillgodosätts.

Under året har IFT HKP 14 bland annat deltagit i PDR för Basic helicopter, Tactical Management System (TMS), radar, sonic, Electro- Optical System EOS och EWS.

IFT HKP14 har även etablerat ett samarbete med TU JAS 39, taktik och utvecklingsenhet för Gripen, som också finns i Linköping. Erfarenheter från införandet av Gripen är en viktig ingrediens i gruppens arbete och kommer att underlätta införandet och den fortsatta operativa utvecklingen av det nya helikoptersystemet.

Inför leveransen av de första helikopterrarna 2005, kommer IFT HKP 14 under några månader att arbeta hos tillverkaren NHI (Nato Helicopter Industries) i Frankrike. Där ges personalen utbildning så att IFT HKP14 kan införa systemet i Försvarsmakten.

Logistik

Upphandling och introduktion av två helikoptersystem, HKP 15 och HKP 14, i stort sett samtidigt har tärt hårt på FMV:s logistikorganisation varför representanter från IFT HKP14 har understött där det ansetts nödvändigt.

Logistikfrågor har stått överst på åtgärdslistan för gruppens tekniker, men en stor del av arbetsinsatsen innebär också delaktighet inom ett flertal områden som i hög grad påverkar introduktionsfasen av det nya helikoptersystemet. Några exempel följer här:

Den framtida reservmaterieförsörjningen, specialverktyg och underhållsutrustningar samt integrationen och utvecklingen av det inköpta stödsystemet GLIMS (Ground Logistic Information and Management System), är några viktiga områden. Analysen av GLIMS påbörjades under vintern 2002-2003 och arbetet har fortsatt under sommaren inför ackreditering och auktorisation.

I kontraktet med NHI ingår ett avtal rörande logistiken benämnt ICS (Interim Contractor Support). Detta täcker även all utbildning som genomförs de första åren. I



HKP 14 kommer att vara utrustad med modern avionik och presentationssystem.

Foto: NHI

ICS-avtalet är Sverige inte ensamma utan behandlas av NHI tillsammans med Norge såsom en kund. Utöver ovanstående innebär avtalet att allt helikopterunderhåll ska genomföras i Försvarmaktens regi och att tillverkaren endast genomför apparaturunderhållet.

Inom ICS-avtalet, som varar under en femårsperiod i samband med leveransen, ingår försörjning av LRU. Typspecifika reservdelar och förbrukningsmateriel ska

upphandlas nationellt (FMV). Anskaffning kommer att ske efter rekommendation av tillverkaren.

ICS-avtalet styr även upp samarbetet i reservmaterieförsörjningen med Norge, där principen spare part-pooling är ett nytt begrepp inom Helikopterflottiljen. IFT kommer kraftfullt att organiseras i detta arbete under hösten 2003. Resultatet ska vara en lagerstock om cirka 3000-5000 olika artikelnummer.

Ett arbete som kommer att genomföras på liknande sätt är framtagningen av verktyg och utrustningar för underhållstjänsten – AGE, (Aircraft Ground Equipment). Underhållsexperterna inom IFT HKP 14 har att ta ställning till vilka och hur många av de cirka 750 olika specialverktygen till NH-90 som kommer att behövas.

En mycket omfattande uppgift rör driftuppföljning av HKP 14. Utöver GLIMS som kan komma att användas till del,

Den första HKP 14

Tillverkningen av den första svenska HKP 14 har påbörjats i Eurocopters fabrik i franska Marignane. I början av sommaren passerades en milstolpe för Sverige med så kallad *mating*, det vill säga sammanbyggnad av framkropp, mellandel och bakkropp.

Helikoptern är gjord i kompositmaterial. Den byggs i flera lager av carbon, glas och kevlar, där tillverkningen sker i 180 grader värme under 4 bars tryck. Processen övervakas noggrant för att hålla utlovad hög kvalitet. Helikoptern ligger i en ställning, en jigg. En robot tar sig sedan runt hela kroppen i olika vinklar. Monteringen sker därefter i cirka 25 steg.





NH 90 kommer att användas både i markoperativa och sjöoperativa roller.

Foto: NHI

måste ställning tas till vilka övriga befintliga system i Försvarsmakten som ska användas (DIDAS, PDSFU, PRIMUS etc). Detta arbete är mycket tidskritiskt för att ha ett driftsatt system vid leverans.

Vidare fortsätter projektet med att bygga en ny hangar på Malmen. IFT HKP 14 stödjer Helikopterflottiljstaben och Fjärde helikopterbataljonen med kompetens inom logistikområdet.

Taktisk officer i HKP 14

En annan del av IFT HKP 14 arbetar med frågor ur operativa perspektiv. En ny besättningsfunktion i HKP 14 blir Taktisk officer, TakO, en besättningskategori som härstammar från de sjöoperativa helikoptersystemen. Där har TakO:s roll bestått i att ansvara för den taktiska delen av ett uppdrag och då främst vid ubåtsjakt eller ytmålsspaning.

Uppgiften omfattar samverkan, planering, samordning, stridsledning och insättande av vapen (torped). Som stöd för att lösa denna uppgift ombord på HKP 4 har TakO suttit vid en konsol med taktisk radar, diverse radiolänkar för överföring av mållägen och övrig taktisk information.

Inom det markoperativa helikoptersystemen kan funktionen TakO härledas till de nedlagda pansarvärnshelikopter-kompanierna, där plutonschefen som chef för fem HKP 9 skulle stridsleda två rotar inom ett brigadområde. Detta med stöd av gamla klassiska papperskartor med på-

listrade plastoleat och två analoga radioapparater.

I båda fall har uppgifterna lösts isolerat och koncentrerat till antingen havet eller terrängen. Till skillnad från tidigare har HKP 14 tillförts ett ledningssystem med fler sensorer såsom EW och FLIR samt möjlighet att hantera en lägesbild med olika typer av kartdata inom besättning och mellan helikoptrar samt samverkande förband.

Uppgifterna har också förändrats, där den mest utmanande uppgiften gäller arméns nyinrättade luftburna förmåga, luftburen bataljon. Till denna uppgift kommer alla tillgängliga helikopterresurser att krävas och graden av samordning kommer att vara maximal. Här torde en framtida TakO Mark ombord på HKP 14 utgöra en nyckelbefattning.

En TakO anses också vara nödvändig för att klara andra uppgifter, som insatser med specialförband och internationella uppdrag där komplexiteten är för hög för att klaras av med två mans besättning.

Det som kommer vara helt avgörande för utveckling av HKP 14:s förmåga är hur väl integrerat ledningssystemet kommer att bli med övriga deltagande parter. IFT HKP 14 gör sitt bästa för att påverka dels helikopterns systemutformning, men även övriga berörda delar inom Försvarsmakten.

ARTIKELFÖRFATTARNA ÄR MAJORER OCH TJÄNSTGÖR INOM IFT HKP 14.

Återblick HKP 14

1996 inledde Sverige, Norge, Finland och Danmark ett arbete med syfte att gemensamt anskaffa nya militärhelikoptrar.

Våren 1998 var projektet Nordic Standard Helicopter Programme (NSHP) långt framskridet. Hösten 1998 fördjupades det nordiska samarbetet med mer ingående analyser av respektive lands krav på en helikopter.

Vid årsskiftet 1998/99 fastställde de fyra nordiska försvarsministrarna att genomföra en anskaffning fullt ut.

Efter anbudsinfördran i november 1999 inkom anbud till FMV och NSHP våren 2000, som utvärderades i cirka ett år.

Danmark lämnade det nordiska samarbetet hösten 2001, de ansåg att förutsättningar för en gemensam upphandling saknades. Slutförhandlingar pågick fram till i början av september 2001.

Sverige tecknade avtal med Nato Helicopter Industries (NHI) den 12 september.

Tre nationella avtal tecknades 2001, det svenska den 12 september, med Nato Helicopter Industries (NHI) för totalt 52 helikoptrar av typ NH90. Av dessa ska 18 levereras till Sverige, med option på ytterligare sju helikoptrar. Leveranserna sker under mellan åren 2005 - 2009.

NHI är huvudleverantör för konstruktion och utveckling, industrialisering, produktion och logistikstöd för helikoptern NH90.

NHI utgörs av de fyra företagen Agusta (Italien), Eurocopter (Frankrike), Eurocopter (Tyskland) och Fokker (Nederländerna).



En AJSF 37 Viggen taxar på den belgiska basen Florennes under övningen Recce Meet 2003.

Foto: Alexis Demulder



En rote F-16 Fighting Falcon från den belgiska värdflott aldekoreats med Recce Meets emblem.

Recce Meet 2003

På spaning i Belgien

Första divisionen ur F 21 i Luleå utgör kärnan i det internationella snabbinsatsförbandet SWAFRAP AJS37 och har kontinuerligt utvecklat sin förmåga genom deltagande i ett antal internationella övningar utomlands.

Senast skedde det i Belgien och den internationella övningen Recce Meet 2003. Tolv spaningsflygdivisioner från åtta nationer deltog, med 47 flygplan och cirka 250 personer fanns på plats.

Recce-Meet är en kombination av multinationell övning och symposium för europeiska flygspaningsdivisioner. Under vänskapliga former utbyts erfarenheter och divisionernas personal övar tillsammans för att vidga sina vyer och få en bättre inblick i hur andra nationer löser sina spaningsflyguppdrag.

Årets Recce Meet genomfördes under den sista veckan i juli. För andra året i följd svarade Belgien för värdskapet, med flygbasen Florennes, i den södra delen av landet, som utgångspunkt.

Sverige representerades av F 21 i Luleå. Sammantaget deltog 37 svenskar, det var piloter och fototolkar från första divisionen, flygtekniker och flygplanmekaniker från första flygunderhållskompaniet samt bevakningspersonal ur skyddskompaniet.

Eftersom Recce Meet inte enbart koncentreras till flygövningar medfördes något färre flygplan än vanligt, tre AJSF 37 Viggen. Flygningen i övningen kan knappast sägas vara tilltagen i överkant, tvärtom – det flögs nämligen "endast" tre pass med en rote för Sveriges del.

Värdet av dessa ska dock inte underskattas, flygpassen var av en komplexare typ än vad vi är vana med i Sverige. De genomfördes med sammansatta förband, så kallade COMAO:s (*Composit Air Operations*) eller "Strikepackage" som det även kallas.

Dessa förband var i denna övning förvisso inte helt verklighetstroga – det var nämligen bara spaningsflygplan och några enstaka fientliga jakt (*agressors*) med i förbandet. Normalt för sådana COMAO är att det är några få spaningsresurser med i början och i slutet av förbandet, och stor del verkansförband (attack – OCA "offensive counter air") samt jaktskydd (AD "air defence") av olika slag.

Tävlingsmoment

Recce Meet var upplagt som en tävling mellan de olika nationernas spaningsdivisioner, där ett antal moment skulle betygsättas: bland annat teoretiskt identifieringsprov, visuella jakttagelser i målområdet samt det viktigaste – utvärdering och fotoresultat (tolkning).



n i Florennes. Fenan på flygplanet närmast har speci-
Foto: 1 San Stingers



Tolv flygdivisioner från åtta nationer deltog i Recce Meet 2003, bland annat Spanien med två
EF-18A Hornet.
Foto: Koen Aerts

Deltagande nationer

Schweiz	Mirage III R
Storbritannien	Jaguar GR.1A
Spanien	EF-18A Hornet
Sverige	AJSF 37 Viggen
Italien	AMX
Tyskland	Tornado
Frankrike	Mirage F-1 CR
Frankrike	Mirage IV
Belgien	F-16 MLU
Nederländerna	MFPU (filmframkallningsenhet)



De svenska insatserna räckte till en placering i mittenskiktet när det gäller samtliga grenar inräknade. Men i det som divisionen tränat mest, nämligen fotospaning och resultat, nåddes en andraplats. Enbart den schweiziska divisionen lyckades nå ett bättre resultat.

Det bör framhållas att konkurrensen på detta område är hård. Bland de deltagande nationerna fanns divisioner med stor erfarenhet på detta område, även av späningsuppdrag under skarpa förhållanden.

Symposium

Veckan i övrigt bestod av symposium där bland annat Lockheed Martin föreläste om JSF – Joint Strike Fighter och visade lite på framtidens resurser när det gäller flygspaning.

Recce Meet 2003 kombinerades även med att värddivisionen 1 Squadron *Stingers* från Florennes passade på att fira sitt 60-årsjubileum. Divisionen bildades som en del av det brittiska Royal Air Force under andra världskriget.

För Urban Röds del var det den sista övningen utomlands medan divisionen ingår i SWAFRAP AJS 37. Den 1 januari 2004 bildar F 17 i Ronneby ett nytt internationellt snabbinsatsförband, SWAFRAP JAS 39.



En brittisk Jaguar, lyfter från Florennes under Recce Meet 03. Flygplanet tillhör 41 Squadron, baserad i Coltishall, en division som bland annat samövat med F 21 i Luleå.
Foto: Koen Aerts

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN VID F 21 I LULEÅ.

Gripen och F-18 en mot en

Gripen-divisionen vid F 21 i Luleå har samövat med en finsk stridsflygdivision med F-18 Hornet. En givande övning som gärna får upprepas, anser den svenske divisionschefen Mats Hakkarainen om genomförandet.

AV PETER LIANDER

Urban Blå, d v s andra divisionen vid F 21 i Luleå, inledde för några år sedan ett besöksutbyte med sina kolleger på den finska flygbasen i Rovaniemi. Sedan dess har utbytet utvecklats genom samövningar i båda länderna. Den senaste samövningen genomfördes i augusti när den finska divisionen HävLLev 11 gästade Kallax med tio piloter, markpersonal och sex F-18 Hornet.

Det var fjärde gången som de två divisionerna samarbetade sedan 1998 då F 21 stod som värd för ett kort besök. Året därpå övade Urban Blå med sina JA 37 Viggen i Finland och övningen Aurora Borealis, följt av Baltic Link i Sverige år 2000.

– Nu har samarbetet utvecklats och för första gången har vi genomfört ett så kallat divisionsutbyte, säger Urban Blås chef överstelöjtnant **Mats Hakkarainen**.

För båda var divisionsutbytet också en förberedelse inför den internationella flygövningen Nordic Air Meet som arrangerades i Norge i början av oktober. Samtidigt deltog också divisioner från Norge och Schweiz.

Sedan det svensk/finska samarbetet inleddes har den svenska divisionen ombesväpnat till JAS 39 Gripen. Den finska divisionen är en av tre som flyger F-18 Hornet. Flygplanparken utgörs totalt av 56 ensitsiga F-18C och sju tvåsitsiga F-18D.

Tidigare har de två divisionerna som mest övat i mixade förband. Unikt för

detta tillfälle var att man för första gången hade tillstånd att öva manövrerande strid en mot en.

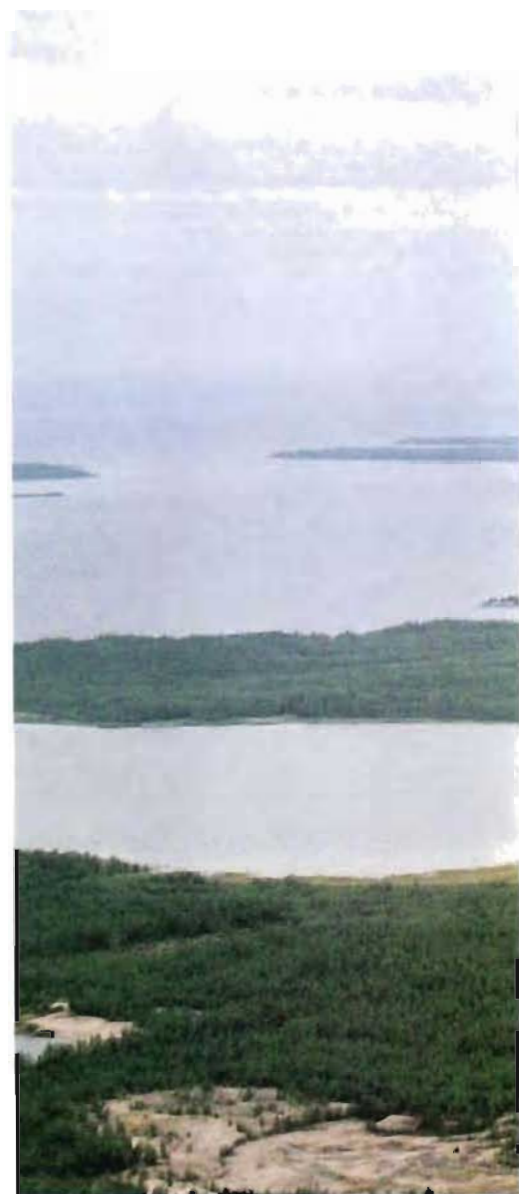
– I den Nato-terminologi som tillämpas kallas detta för Basic Fighter Manoeuvring, BFM, och Dissimilar Aircraft Combat Training, DACT, vilket beskrivs i ett styrdokument kallat Fighting Edge som används när vi samövar med andra nationer, säger Mats Hakkarainen.

Flygövningarna genomfördes under fyra dagar. BFM/DACT stod på övningsprogrammet under två och en halv dag, vilket gav alla piloter tillfälle att dels agera i rollen som mål, dels att vara den anfallande parten.

– Det gav mycket bra erfarenheter både för oss och de finska piloterna. Vi är väldigt nöjda med att få ha genomfört detta, säger Mats Hakkarainen.

– Dessa övningar går inte ut på att röna ut det andra flygplanets prestanda. Det som är den stora förtjänsten vid denna typ av övningar mot en annan flygplanstyp med bra prestanda, är att som pilot få mera insikt och kunskap om sitt eget flygplan och dess system. Dessutom så är metoden att samöva med samma förband en förutsättning för att kunna utveckla samarbetet och intensifiera övningsinnehållet.

Varje pass genomfördes med fyra flygplan från vardera division och alla piloter fick möjlighet att flyga alla typer av övningar som stod på programmet.



Svenska och finska piloter vid F21 i Luleå, och även

– Sammanlagt flögs tre till fem pass per dag. Bra utdelning, säger Mats Hakkarainen.

Utöver BFM/DACT genomfördes också övningar med upp till tio flygplan i samma område, vilket enligt Nato-terminologin benämns som Composit Air Operations, COMAO.

– Vi kallar det för systemövning, det är en mer krigslig övning där fyra svenska eller finska flygplan skulle försvara ett område, med fyra flygplan på motståndarsidan som skulle anfalla området tillsammans med två Viggen.

De finska piloterna genomförde också identifieringsövningar mot JAS 39, en flygplanstyp som är mycket mindre än vad de är vana vid och därmed svårare att upptäcka i luften.



vat luftstrid en mot en.

Bilder: Anna Nyman

Dessutom gavs också tillfälle att prova att flyga i telekrigsmässig miljö mot Viggens störversion SK 37E samt JA 37 med utrustade störkapseln U95.

Enligt den svenska divisionschefen gav övningsveckan med den finska divisionen mersmak:

– Samarbetet fungerar bra, det är lätt att komma överens med våra finska vänner och allt fungerade smidigt. Dessutom gjorde gynnsamt väder att alla planerade pass kunde flygas.

Efter övningens slut åkte den finska divisionen hem till Rovaniemi, medan Urban Blå åkte till Ungern för att delta i en flygdag.

Till Rovaniemi och en liknande samövning bär det hän under 2004. ●



JAS 39 Gripen, F-18 Hornet och JA 37 Viggen i formation på väg till Kallax efter ett övningspass.

De hittade DC-3:an

Den 10 juni klockan 21.59 i år återfinns det signalspaningsflygplan typ DC-3 som med åtta mans besättning varit försvunnet sedan 13 juni 1952. Den smärtsamma ovissheten hos de anhöriga når äntligen ett slut samtidigt som gåtan om vad som verkligen hände flygplanet med dess besättning har kommit ett stort steg närmare sin lösning.

Flygplanet hittades efter ett målmedvetet, metodiskt och noggrant arbete som genomfördes på ett privat initiativ.

AV ULF PETERSSON

FOTO: DEEP SEA PRODUCTIONS

Deep Sea Productions heter företaget med Carl Douglas i spetsen, som tillsammans med Marin mätteknik lyckades där andra, bland annat Försvarmakten, har misslyckats – de hittade den saknade DC-3:an.

Deep Sea är en paraplyorganisation under vilket ett relativt löst sammansatt nätverk av dykare verkar, dykare som drivs av viljan att finna vrak på havets botten, dokumentera dessa och sedan att berätta historien bakom fynden.

Företaget har tidigare uppmärksamats i media för en rad olika projekt. Bland annat var de med om att bärga lasten från champagnevraket "Jönköping" som förläste utanför Rauma i Finland.

De har funnit och dokumenterat ryska ubåtar från andra världskriget och många andra fartygsvrak längs Sveriges kuster.

En av ubåtarna, S7, hittades med Anders Jallai som projektledare 1998. Det var strax efter det fyndet Anders Jallai, dykare, SAS-pilot och tidigare flygvapenpilot, påbörjade sökandet i arkiven efter spår av DC-3:an

– Projekt DC-3 är från början till slut Anders Jallais projekt. Med sitt perspektiv som pilot kunde han utveckla en lång rad hypoteser om vad som skedde från den sista angivna positionen klockan 11.08 den 13 juni 1952.

– Ola Oskarsson på Marin mätteknik och övriga på Deep Sea Productions var

med och gjorde det hela möjligt, säger Carl Douglas.

Carl Douglas var tidigare underrättelseofficer och anställd vid Högkvarteret i Stockholm. Numera är han reservofficer och hängiven dykare med ett starkt historieintresse och dessutom den sammanhållande faktorn i företaget Deep Sea Productions.

Hur kom det sig att det var just denna grupp av människor som kunde kröna sitt arbete med framgång? De är ju långt ifrån de enda som har försökt att lösa gåta med den försvunna DC-3:an.

– En orsak kan vara vår bakgrund inom olika jägarförband. Jag var lapplandsjägare, Ola Oskarsson på Marin mätteknik



En datoranimerad bild av hur den demolerade Douglas DC-3:an ser ut där den ligger på Östersjöns botten.



En av de antenkåpor som ingår i flygplanets signalspaningsutrustning fotograferad med undervattenskamera.



Gänget som efter enträget sökande till sist lyckades med bedriften att finna den sedan 1952 saknade DC-3:an. Från vänster: ROV-piloten Anders Sjövall, geologen Håkan Sundin, styrman Jan Boström, Carl Douglas, Anders Jallai, Ola Oskarsson, Johan Candert, Kalle Flink.
Sittande: sjökaptan Svante Johansson och kocken Lukas Östberg.

attackdykare och Anders Jallai var kustjägare innan han blev Viggen-pilot. Inom jägarförbanden finns en tradition i att ta hand om varandra. Fokus ligger på att lösa uppgiften och varje individ bidrar med sin del till helheten, säger Carl Douglas

Ett antal principer

Tidigt i sökandet slog teamet fast principerna för sökandet. De skulle gå metodiskt tillväga, planera utförligt och sedan följa den uppgjorda planen. Noggrannheten var en ledstjärna, det fick inte råda någon tvekan om att de områden som avsökts verkligen kunde avskrivas från listan av tänkbara fyndplatser.

Ytterligare en princip som de enades om var att spara allt material. Varenda minut av sonarens sökande på havsbotten finns dokumenterad, ett material som dessutom vid ett tillfälle under sökperioden gicks igenom i jakten på nya ledtrådar.

– Det är ett otroligt oglamoröst arbete som går att jämföra med en militär operation, som att pika efter minor ungefär. Noggrannhet och uthållighet är nyckeln till framgång, säger Carl Douglas.

Sökandet till havs har huvudsakligen ägt rum vintertid. Triad heter det fartyg varifrån sökandet utgick. Fartyget tillhör Marin mätteknik och det är utrustat med en rad teknisk apparatur som var för sig inte utgör några revolutionerande tekniska

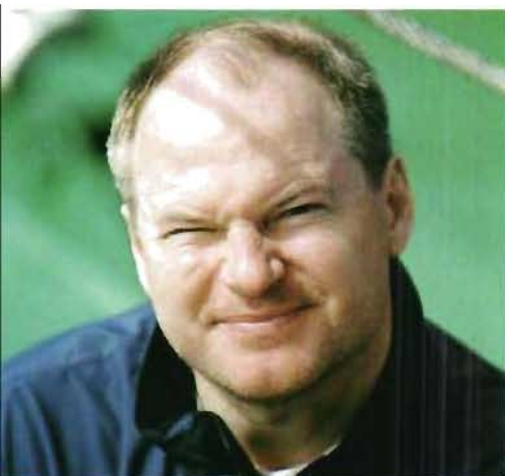
landvinningar men tillsammans utgör en unik kombination, och det var ett för projektets resultat avgörande bidrag.

Under 46 dygn pågick det rent praktiska arbetet. 6750 kilometer havsbotten scannades av i tre knops hastighet av sonaren. Monitorn på fartyget Triad som presenterade bilderna gick under benämningen "ler-TV".

– Det går inte att slappna av. Det vi söker kan dyka upp när som helst, säger Carl Douglas.

"Det är den"

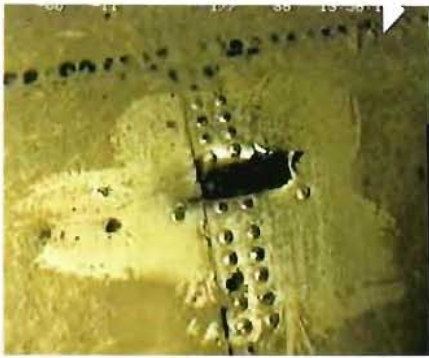
Den 10 juni klockan 21.59 kom en bild som fick pulsen att stiga. Sonarens



Den tidigare flygofficeren Anders Jallai har varit pådrivande kraft i eftersökningarna.



Dykaren och den tidigare underrättelseofficeren Carl Douglas leder företaget Deep Sea Productions, som fann den sedan 50 år saknade DC-3:an.



Bilder tagna med den så kallade ROV:en när DC-3-vraket påträffades. Längst till vänster ses ett ingångshål från en projektil som avlossats från det sovjetiska jaktflygplanet. I mitten ses den svenska nationalitetsbeteckningen. På bilden till höger har ROV:en försetts med diskborste som strukits över en del av kronmärket. Foto: Deep Sea Productions

elektroniska avtryck är dock lätta att mistolka men måtten stämde och formen stämde.

Med dämpad entusiasm genomfördes en rad "överflygningar" över fyndplatsen, men för att kunna bekräfta att fyndet verkligen var DC-3:an krävdes annan utrustning. Problemet var att teamets radiostyrda undervattensfarkost, eller ROV (Remote Operated Vehicle), vid detta tillfälle var nedmonterad i sina minsta beståndsdelar för en grundlig genomgång.

Först en vecka senare, den 16 juni klockan 12.58, är "roven" i position för att kabla upp de första videobilderna.

– Det första vi såg var en stor radio som låg på botten. Då sa jag direkt "Det är den,

det är DC-3:an!". Anders Jallai sa "Ta det lugnt. Vänta.", säger Carl Douglas.

Nästa bildsekvens bekräftar att det verkligen är ett flygplan som ligger där på botten av Östersjön några kilometer nordost om Gotska sandön. Sedan upptäcker de konturerna av den karaktäristiska lastluckan. Och då "roven" registrerar antennbubblan på flygplanets tak, unik för just det saknade spaningsplanet, kunde inte längre Anders Jallai bibehålla lugnet.

– "Det är den" upprepade han samtidigt som han börjar slå mig på axeln. Då var det jag som tvivlade och sa att vi måste se den andra bubblan innan vi kan var helt säkra, säger Carl Douglas och skrattar åt minnena.

Strax senare dök nationalitetsbeteckningarna upp på videomonitorn och de sista tvivlen försvann. Försvarsmakten har saknat endast en DC-3:a och det var den som just hade återfunnits, 51 år och två dagar efter att senast ha hörts av.

De anhöriga

Några dagar efter fyndet samlas anhörigruppen till den saknade besättningen. Kärnan i den grupp som sökt efter planet berättade om sitt arbete. Med sig hade de en 23 minuter lång videofilm som visade det återfunna planet.

– Det var ett oerhört känslomässigt ögonblick. En viktig drivkraft i att hitta

Sköts ner under hemlig signalspaning 1952

Det var under ett signalspaningsuppdrag över Östersjön den 13 juni 1952 som DC-3:an anfölls och beskötts av ett sovjetiskt jaktflygplan av typen MiG-15. Därefter såg den sovjetiske piloten hur DC-3:an försvann utom synhåll in moln.

Ombord fanns åtta mans besättning, varav fem tillhörde Försvarets radioanstalt, FRA. Deras öde har hittills förblivit okänt.

Flygvapnet anskaffade sina första Douglas DC-3 under 1949, och de gavs den militära beteckningen Tp 79. Under stor sekretess försågs de med hemlig signalspaningsutrustning och tillfördes flygflottiljen F 8 på Barkarby.

Utöver de två signalspaningsflygplanen har det funnits ytterligare sex Tp 79 i flygvapnet. De användes som vanliga transportflygplan fram till 1984.



Detta antas vara den DC-3 som sköts ner över östersjön den 13 juni 1952. Till höger ses Dagens Nyheters förstasida från dagen efter flygplanet försvann.



Bottenminor komplicerar bärgningsarbete

Marinen inledde bärgningsarbetet av i mitten av september. När denna tidning trycks har man lyckats bärga delar från DC-3:an, bland annat båda propellrarna, sporrhjulet, en radio samt motordelar.

Arbetet kompliceras av att man funnit en mängd minor i området,

som ligger på botten. De härrör sannolikt från det första världskriget.

Hittills har 40 minor oskadliggjorts eller sprängts av personal på minröjningsfartyget HMS Skaftö. Det sker av säkerhetsskäl för att inte äventyra bärgningsarbetets huvudfas.

planet har varit just för att ge änkorna och de anhöriga svaret. Även att kunna hedra de åtta ombord och att kunna beskriva deras sista färd har varit en central motivation, säger Carl Douglas.

– För mig är det bara Wasa som är en större upptäckt. Och regalskeppet Wasa tycker jag är vår finaste nationalskatt.

Fortsätter leta

Deep Sea Production fortsätter att utforska Östersjön. Det finns ständigt ett 20-tal projekt på gång, några mer mogna än andra. Vissa faller bort, nya kommer till.

I oktober ska DC-3:an bärgas. Nu har Försvarsmakten tagit över och förberedel-

serna är redan i full gång inför lyftet som beräknas att genomföras under oktober månad.

För Carl Douglas och hans kolleger återstår arbetet med dokumentationen. Hela arbetet har video- och stillbildsfotograferats, så det finns gott om material.

Sveriges television har beställt en film om sökandet som beräknas vara färdig till jul. En bok håller på att färdigställas.

Då kommer hela historien att kunna berättas. Då kan den hypotes, av alla hundratals hypoteser som Anders Jallai utarbetat som ledde fram till fyndplatsen, att presenteras. Förhoppningsvis kommer vi ytterligare ett steg närmare sanningen om vad som skedde med besättningen. ●



Anders Jallai och Ola Oskarsson med ROV:en ombord på fartyget Triad.



Ubåtsbärgningsfartyget HMS Belos.

Foto: Försvarets bildbyrå/Håkan Nyström

Belos lyfter

Bärgningen av DC-3:an ska genomföras med marinens ubåtsbärgningsfartyg HMS Belos. Bärgningsarbetet planeras ske i mitten av oktober, efter att ha förberetts sedan början av september.

Belos är byggt för att klara hård väderlek och ändå kunna ligga helt stilla, men vid kraftig sjögång kan man trots det inte genomföra en bärgning. En gynnsam vädersituation är därför en förutsättning för att tidsramarna ska kunna hållas.

Lyftet av DC-3:an är ett av Försvarmaktens största bärgningsprojekt hittills. HMS Belos, tillsammans med HMS Skaftö och HMS Furusund är de fartyg som kommer att genomföra det omfattande arbetet med registrering och kontroll av föremål, lyft av föremål och slutligen lyftet av flygplanet.

Ombord kommer också att finnas representanter från flygvapnets bärgningsgrupp, Nationella identifieringskommissionen samt flygteknisk expertis. Dessutom kommer det att finnas särskild bevakningspersonal.

Syrebristen på det aktuella djupet, drygt 100 meter, kan bidra till att flygplanet kan vara förhållandevis välbevarat, trots 51 år på botten. Men eftersom det råder en viss osäkerhet om flygplanets hållfasthet är det exakta tillvägagångssättet för lyftet inte klart vid denna tidnings pressläggning, men själva lyftet beräknas ta en till två dagar.

Efter bärgningen ska DC-3:an föras till en torrdocka i Musköberget, där den tekniska undersökningen kommer att äga rum.

Jaktviggen



har lämnat Uppsala



Nedläggningen av F 16 i Uppsala rycker allt närmare. I början av juli genomfördes den sista officiella flygningen med flottiljens JA 37 Jaktviggen. Det skedde den 3 juli med en formationsflygning över Uppland, Gästrikland och Västmanland.

Den återstående flygverksamheten vid F 16 bedrivs med SK 60 och grundläggande taktisk utbildning. Flottiljen läggs ner den sista december.

AV PETER LIANDER



►►► **I**ordersalen hos jaktflygdivisionen Peter Blå vid F 16 i Uppsala är belysningen dämpad och ett femtontal piloter lyssnar uppmärksamt.

– När vi kört in på plattan efter landningen kuperar vi motorerna samtidigt på mitt kommando. Då tystnar flygmotorerna på Ärna, flygverksamheten har upphört. Det handlar om symbolik.

Dessa meningar uttalas av överstelöjtnant **Jan-Olov Persson**, flottiljens flygchef och den som nu ger order inför den sista flygningen. Det är på förmiddagen den 3 juli och än återstår några timmar innan den sista flygningen med JA 37 Jaktviggen från F 16 ska genomföras.

Meteorologen har inte presenterat någon gynnsam väderprognos för området där det är tänkt att den pampiga tolvplansformationen ska passera – Enköping, Västerås, Stockholm, Arlanda och en sista passage över Uppsala. Det är stor risk för alltför låga molnbaser och det är tänkt att flygningen ska genomföras på 500 meters höjd.

Norr om Uppsala bedöms vädret kunna bli bättre, därför finns en annan flygväg



planerad som reservalternativ. Men det ska bli en sista flygning.

– Vi bestämmer så sent som möjligt vilken rutt vi tar, säger Jan-Olov Persson.

Efter lunch är det dags att kliva i flygplanen för det sista flygpasset. Väderutsikterna är dock fortfarande ytterst osäkra.

Flygchefen taxar ut till bana 03 och drar på full gas med tänd efterbrännkammare, tätt följd av de övriga. Han sätter kurs mot sjön Tämnaaren norr om Uppsala,

Här i Uppsala var molnhöjden inga problem, men inte i trakten av Sala. Överstelöjtnant Jan-Olov Persson (t h) förklarar för flottiljchefen överste Christer Olofsson varför det inte blev någon avskedsflygning med Viggen över Uppsala.

Delar av Viggen-formationen på sydlig kurs. Än så länge innebär inte molnhöjden några problem, men tyvärr försämrades molnsituationen - det blev ingen flygning över Uppsala.



dit han når samtidigt som den tolfte och sista Viggen precis lämnar startbanan på F 16.

Den allra senaste väderuppgiften kommer från en SK 60 som befinner sig mellan Västerås och Stockholm – men tyvärr, molnbasen är för låg i området.

– Då tar vi det norra alternativet, säger Jan-Olov Persson via radion.

Över Tännaren ses nu de tolv Viggarna flyga i vänstervarv samtidigt som de kommer allt närmare varandra och snart är formationen intagen.

I relativt bra väder sätts kursen mot Östhammar, väl där svänger man norrut längs kusten för så småningom svänga in mot Skutskär och Gävle.

Snart passerar Sandviken, därefter sker en sväng mot söder och efter en stund passerar Sala. Nu är det bara några minuters flygning kvar till Uppsala – men plötsligt är molnbasen i området markant lägre.

Flygchefen blir tvungen att lösa upp formationen och beordrar de fyra grupperna att stiga för att därefter flyga mot Uppsala på egen hand.

Det blev helt enkelt ingen avskedsflygning över Uppsala, även om molnhöjden där inte innebar något hinder. Men det skulle ta alltför lång tid att återsamla förbandet. Snöpligt.

Alla flygplan landade enskilt och den tänkta gemensamma intaxningen på en lång kolonn blev aldrig av. Det blev inget abrupt slut på motorljudet.

FlygvapenNytts redaktör drog sig till minnes när flottiljens första Jaktviggen kom till Uppsala. Det var en kall och klar vinterdag i februari 1986 och flygplanet "Petter 59" flög in över Ärna eskorterad av två J 35 Draken.

På plattan var det idel glada miner som mötte dåvarande majoren Jan-Olov Persson när han taxade in och öppnade huven under ett strålände solsken.

Vilken kontrast. Den 3 juli 2003 härskade en känsla av besvikelse över plattan under de regntunga molnen. Det fanns nog en sorts symbolik, trots allt. ●



Kapten Niclas Isaksson och hans divisionschef major Stefan Wilson efter den officiella avskedsflygningen med JA 37 Jaktviggen vid F 16 i Uppsala.

Tuff tid för Petter Blå

Petter Blå är den ena av två Viggendivisioner som funnits vid F 16 i Uppsala. Major **Stefan Wilson** blev den sista divisionschefen. Nedläggningen upplever han med blandade känslor.

– Det är tragiskt att flottiljen ska läggas ner efter så många år och att det finns så mycket kompetens hos oss som inte kommer att tas till vara. Häromdagen när vi skulle flyga med en fyrgrupp räknade jag ut att piloternas samlade flygerfarenhet uppgick till 4 200 timmar JA 37. Ingen av dem är över 35 år och de ska inte längre flyga ett tungt flygplanssystem, säger Stefan Wilson.

För sin personliga del ser han med lättnad på att kunna gå vidare till nya uppgifter, närmast väntar två års utbildning på Försvarshögskolans chefsprogram. Tiden som divisionschef har varit krävande och stundtals turbulent, han nämner särskilt händelsen då en besöksgrupp skadades allvarligt av en alltför lågt överflygande JA 37 i juni 2002.

Situationen har komplicerats av att F 16 är ett nedläggningsförband och att många därför har sökt sig till andra förband om tillfälle givits. Inte vid något

tillfälle under de sista två åren har divisionen varit fullt bemannad. Ändå har divisionen haft uppgiften att fullt ut genomföra ordinarie verksamhet, ända in till slutet.

Verksamheten vid Petter Blå har under de sista åren karaktäriserats av GFSU, grundläggande flygslagsutbildning för yngre piloter. Utöver detta har divisionen också i stor omfattning tagits i anspråk för incidentberedskap, i synnerhet efter den 11 september 2001.

Samtidigt har det varit brist på erfarna piloter som kunnat axla rollen som GFSU-instruktörer och gruppchefer.

Situationen underlättades när man lånade piloter från F 21 i Luleå, men Stefan Wilson önskar ändå att en del yngre piloter helst borde ha kunnat ges mera tid att mogna i sina roller innan de började tas i anspråk som instruktörer.

Arbetsituationen har således varit tuff. På en fråga om vad som motiverat honom att fortsätta leda divisionen, säger Stefan Wilson att det är en vilja att trots allt kunna ge divisionens piloter en så bra utbildning som möjligt:

– De är ju bra killar.

Fullt upp för FK01 i Kongo

Den svenska flygplatsenheten FK01 verkar i Demokratiska Republiken Kongo och vid staden Kindus flygplats sedan i juni. Förbandets verksamhet är i full gång efter en kort etableringsfas. Dessutom har en mindre personalstyrka lånats ut för tjänstgöring vid Entebbe flygplats i Uganda.

AV PETER LIANDER

Det svenska flygplatsförbandet FK01 som sedan i juni verkar vid flygplatsen i den kongolesiska staden Kindu har nu avklarat halva tjänstgöringstiden. FlygvapenNytt fick en pratstund med förbandschefen överstelöjtnant **Percy Hansson** när han var hemma i Karlskrona på semester. Hur har ni det?

– Livet och verksamheten går i stort enligt de planer vi gjorde upp och utbildat oss för. Men visst har saker och ting både omvärderats och kanske till och med förändrats, men i grunden är det som vi planerade.

Under den första tiden ägnades mycket kraft åt att bygga upp campen.

– Vi kom i stort sett till en leråker, men nu har vi det relativt trivsamt, säger Percy Hansson.

Han nämner att brandmännens utrust-

ning fastnade hos tullen i Kinshasa, vilket gjorde att de inte inledningsvis kunde utöva någon räddningstjänst. I stället jobbade de med att bygga upp campen.

– Många brandmän behärskar olika hantverksyrken och de här killarna gjorde en fantastisk insats i uppbyggnadsskedet.

Innan avresan till Kongo rådde en viss osäkerhet om hur samarbetet skulle bli med RCD Goma, som härskar i området. Men hittills har det fungerat tillfredsställande.

– Verksamheten vid Kindu flygplats har gått mycket bra och vi har en fin kontakt med den lokala flygplatsmyndigheten, säger Percy Hansson.

Under den första månaden var trycket på det svenska förbandet högt.

– Under denna period anlände och startade cirka 18 flygplan per dag. FK 01 los-



sade, utöver egen anländ materiel på cirka 512 ton, även gods till den sydafrikanska FN-styrkan, säger Percy Hansson

Flygplansplattan i Kindu är relativt liten och det är inte bara FN som använder flygplatsen. När flera flygplan är på plats samtidigt gäller det att rangera flygplanen effektivt och att samsas om utrymmet.

Det svenska förbandet har själva utvecklat procedurer för last-, passagerar- och rampverksamheten enligt ICAO:s internationella regelverk. Utöver detta har förbandet utbildat den lokalanställda personalen så att även den kommersiella delen utanför FN:s ansvarsområde har kunnat utvecklas.

– Förbandets personal är både kunniga och välutbildade, därför har flygsäkerhetsnivån höjts till höjder som aldrig setts vid Kindu, säger Percy Hansson.

Efter en tid i Kongo blev det svenska förbandet ombett att under några månader stödja med lastningspersonal i grannlandet Uganda vid flygplatsen Entebbe. Därifrån fraktas materiel som FN transporterar till den nordöstra delen av Kongo och det oroliga området kring Bunia.

Den svenska personalstyrkan i Entebbe



Personalen i FK01 fick inledningsvis arbeta hårt med att färdigställa grupperingsplatsen med bland annat förläggingsutrymmen.

Foto: C-G Schultz



Det svenska förbandet FK01 betjänar FN:s flyg på flygplatsen i Kindu. Foto: C-G Schultz

Den svenska flygplatsenhetens personal anlände i juni. Naturligtvis firades det midsommar på den svenska grupperingsplatsen, benämnd Camp Hammarskjöld. Foto: Walter Repo

brukar uppgå till cirka fem man. De arbetar där under några veckor och avlöses därefter av ett nytt gäng, enligt ett rotationschema.

Malaria

Inför avresan var sjukdomar ett av orosmomenten. Hur har det drabbat er?

– Magbekymmer har drabbat alla inledningsvis och vi har haft tre fall av malaria, som kan slå till även om man sköter sin profylax. Dessbättre har de drabbade personerna återhämtat sig och blivit friska. Tyvärr drabbades en av oss av en infarkt, men han kom snabbt under god vård och har flugits hem till Sverige för fortsatt rehabilitering.

FN-byråkratin upplever Percy Hansson stundtals som trögarbetad, det märks att det är en stor organisation.

– Det går inte alltid så fort som man skulle kunna önska, men jag har vant mig vid det.

En svårighet vid etableringen i Kindu har rört kommunikationssystemen. Det har hela tiden varit möjligt att kommunicera med Flygtaktiska kommandot i Uppsala via telefon.

– Men Internet och e-post har inte fungerat med hjälp av FN som det var tänkt, men Försvarsmakten har etablerat en bredbandslänk så nu fungerar det bra.

När det gäller förhållandena för befolkningen utanför flygplatsens inhägnad berättar Percy Hansson att soldater och framförallt barnsoldater nu återvänder sporadiskt till sina familjer i Kindu:

– Ett problem är att MaiMai soldater måste återvända med vapen för att komma ifråga för DDR-processen, d v s den av MONUC fastställda proceduren för avvapning, demobilisering och hemsändande av rebellsoldater. Regeringsarmen behöver dessa vapen och försöker frånta MM dem innan de överlämnar sig. Vid flygplatsen har det varit mindre sammandrabbningar dock inte så att det påverkat oss i vår gruppering.

Vid sidan av de ordinarie uppgifterna har FK01 även engagerat sig i flera hjälpprojekt genom att bland annat lägga tak på en skola för 2 400 barn, samt målat och försett den med skolbänkar. Percy Hansson har också stora förhoppningar om att kunna få loss pengar till att anskaffa en elgenerator som ska installeras på ett lokalt sjukhus.





Fältford

Materiel för flygfältsunderhåll som blivit övertaliga när Försvarsmakten minskats har skänkts till Estland. Några av dem ska till Runö, en liten ö i Rigabukten med historiska knytningar till Sverige.

AV PETER LIANDER

Sedan några år tillbaka har Sverige skänkt militär materiel till de baltiska grannländerna, främst armérelaterad sådan i form av exempelvis fordon och handeldvapen.

Under det senaste året har även svensk underhållsmateriel för flygfält levererats till Estland, om än i ringa omfattning. De estniska flygvapnet är litet, de förfogar över cirka tio flygplan och helikoptrar.

Under 2002 skeppades fälthållningsfordon till flygbasen Ämari och nyligen levererades ett mindre antal verkstadsvagnar, sop- och snöröjningsmaskiner, en bogserbil, en hjullastare, en traktor med gräsklippare samt diverse kringutrustning till ön Saarema (Ösel).

Denna leverans är lite speciell eftersom materielen inte ska användas militärt. I stället ska den komma till användning på ett litet civilt flygfält på ön Runö, belägen i Riga-bukten.

Bakgrunden till att Sverige skänkt materiel till just Runö är en officiell förfrågan från Estland till det svenska försvarsdepartementet.

– Den estniska handels- och kommunikationsministern **Lina Tõnison** besökte Runö och konstaterade att det fanns ett behov av att förbättra kommunikationsmöjligheterna för öns befolkning. Därför tillskrev hon dåvarande försvarsministern **Björn von Sydow** om detta för cirka ett och ett halvt år sedan, säger överste **Ossi**

ön till estnisk svenskö

Koukkola, Sveriges försvarsattaché vid ambassaden i Helsingfors som även är sidoackrediterad i Estland.

För närvarande finns utrustningen på flygfältet i Kuressare på Saarema. I mitten av september genomfördes där en kurs i FVRF:s regi för estnisk personal, militär och civil, under ledning av svenska instruktörer.

Samtidigt skedde ett formellt överlämnande av materielen vid en enkel ceremoni på Runö den 22 september. Den svenska kontingenten flögs dit tillsammans med de estniska värdarna i ett litet tvåmotorigt passagerarflygplan av typen An-28.

Sträckan mellan Kuressare och Runö är cirka 70 kilometer och på grund av dimma genomfördes flygningen på endast 150 meters höjd. Efter 15 minuters flygning nåddes Runö och på sydlig kurs passerades den lilla byn med dess två kyrkor och snart kunde det lilla gräsflygfältets ses vid ett skogsområde på öns södra spets.

Landningsbanan är kort. Därför skedde

inflygningen från havet och sättningen skedde, i rak sidvind, så snart strandkanten passerats. Piloterna ansatte omedelbart inbromsningen genom att reversera motorerna maximalt. Banans 500 meter räckte till, men det var inte mycket till godo.

Svensk befolkning

Runö är inte större än elva kvadratkilometer och bebos av cirka 60 personer. Den har i ett historiskt perspektiv starka kopplingar till Sverige. Fram till 1944 utgjordes så gott som hela befolkningen på några hundra personer av svenskar.

– Då evakuerades alla svenskarna med hjälp av en tyskt transport och skeppades till Breviks brygga på Lidingö, berättar **Leif Strömfelt** från Stockholm och aktiv i Runöbornas förening i Sverige.

Däribland fanns hans båda föräldrar, som samtidigt blev av med sin egendom på ön. Efter att Estland återfick sin självständighet gavs Leif Strömfelt möjlighet

att överta en del av sina föräldrars mark. Även om dagens befolkning mest utgörs av ester bor det ett återigen ett fåtal svenskar på ön, bland dem en som flydde därifrån under kriget och som återvände när tillfälle gavs. Men det svenska inslaget på ön är numera stort på ett annat sätt.

– 60 procent av marken ägs av svenskar, säger Leif Strömfelt.

Att Sverige skänker flygplatsmateriel till Runö är han förstått positiv till och anser att ett fungerande flygfält är en nödvändighet för öbefolkningens framtid.

Men det återstår en hel del investeringar för att flygfältet ska bli riktigt användbart. Helst skulle banan behöva förlängas till 800 meter och beläggas med asfalt.

Innan dess finns det mycket att åtgärda på det befintliga grässtråket. I rätt händer kommer den svenska traktorn med en ändamålsenlig gräsklippare, liksom snöröjningsfordonen, inledningsvis att kunna bli till stor nytta på Runö.



Flygplan som denna An-28 är bland de största som kan operera från det lilla gräsflygfältet på Runö.
Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Kaarel Lauk och svenske försvarsattachén Ossi Koukkola vid överlämningsceremonin på Runö.



Löjtnanterna Arne Linding (t v) och Ove Areschoug (t h) utbildade estnisk personal på den flygfältsmateriel som skänkts till Estland.

Norsk hjälp till stridsledare

Under flera år har personal från flygvapnet deltagit i internationella övningar. Idag finns därför ett behov av ensning av hur Sverige ska träna inför framtida insatser utomlands. Därför har en utvecklingsgrupp i flygengelska bildats för att ta fram gemensamma metoder och terminologi.

AV BJARNE DARWALL

På radarskärmen syns de tolv amerikanska flygplanen av typ F-15E Eagle formera sig på kolonn några mil ut över Nordsjön. Framför dem flyger en fyrgrupp norska F-16 Falcon med uppdrag som jakteskort.

60 mil söderut, 50 meter under marken, sitter de norska flygstridsledarna beredda att börja leda sina flygplan mot anfallsmålen på fastlandet.

På skärmen rör sig även "fienden", en rote F-16 som vakar över målområdet. Är bara vädret tillräckligt bra kommer F-15-planen inom några minuter att fälla sin last av skarpa bomber.

Bakom flygstridsledarna följer en svensk delegation övningen med stort intresse. Under en vecka i juli har hela strilsektionen vid F 7 i Såtenäs kunnat följa verksamheten och skapa sig en bild av vad internationell förmåga innebär.

Platsen är Mågerö, söder om Tönsberg i södra Norge, där det norska luftförsvaret har ett av sina två CRC, *control and reporting centre*. Under de senaste två åren har stort intresse riktats mot anläggningen från det svenska flygvapnet, och flera studiebesök har genomförts.

Bakgrunden är att flygvapnet från och med 1 januari 2004 ska bedriva all stridsledning på engelska. Underlaget till det finns i Handbok Flygengelska, som började gälla i juli 2002 och som täcker den grundläggande terminologin och metodiken. För större, mer komplexa scenarier i internationell miljö fanns däremot en lucka.

För ett par år sedan fick två svenska flygstridsledare efter en övning på CRC Mågerö ta med sig övningsbestämmelserna hem. I en bilaga fanns detaljerade anvisningar om bland annat den metodik som användes under övningen. Denna bilaga, kallad Annex A, är nu tänkt att utgöra basen till de mer tillämpade delarna av Handbok Flygengelska.

Utvecklingsgrupp

Hur det ska se ut kommer en utvecklingsgrupp i flygengelska att ta tag i från och med i höst. Under F 20-flagg samlas totalt tolv representanter från divisioner, stril och helikopter för att skapa en ensad bild av flygengelskan.

Det är knappast någon enkel uppgift,

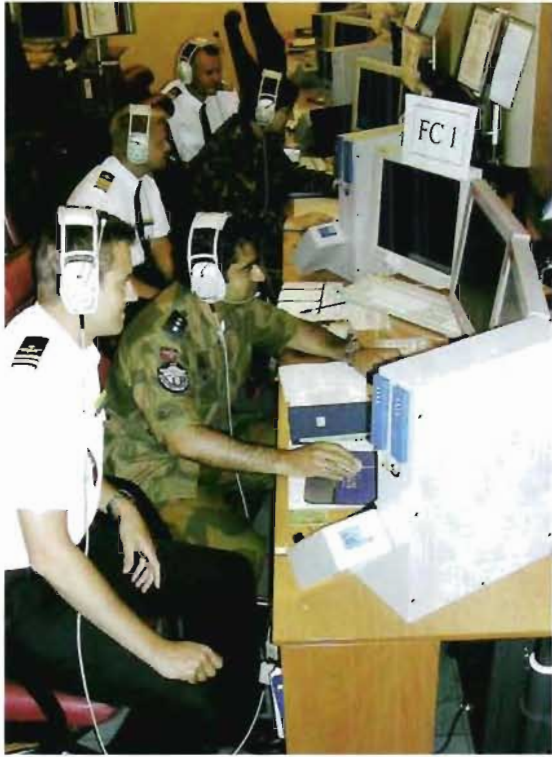
eftersom inte ens Nato kunnat enas kring en standard. Varje land utvecklar egna varianter av terminologi, som sedan ensas inför samövningar.

För personalen vid strilsektionen på F 7 i Såtenäs gav Norgeresan många värdefulla erfarenheter. Frågetecken kunde redas ut, antingen direkt på position eller vid någon av briefingarna.

– Närheten till Mågerö från F 7 bidrog i stor utsträckning till att tiden kunde utnyttjas effektivt, säger **Lars Grantinger**, chef för strilsektionen. Mer avancerad *picture painting* än den vi fick vara med om idag har jag svårt att se att vi kan råka ut för hemma.

– Målförband med så stora numerär och undanmanövrar samt jakteskort är något vi ser mindre av i flygvapnet. Jag anser att vi höjt vår kunskapsnivå avsevärt vad gäller stridsledning på engelska samt förståelsen för de olika stridsledningsmetoderna.

– Det är nu viktigt att kunskapen sprids till alla strilcentraler och divisioner. Det vore olyckligt om bara ett fåtal behärskade det nya sättet att leda, här har utvecklingsgruppen en viktig uppgift. På



Operationsrummet i CRC Mågerö. Stående: Louise Sjölund, Martin Cassel, Mathias Byrö. Sittande: Bjarne Darwall, Lars Grantinger, Malin Persson, Ann-Sofie Rosén, Joel Göransson, Per-Eric Freijd, Håkan Lindeberg.

Bilder: Björn Kristianssen, Luftförsvaret.

Till vänster:

Svensk stridsledningpersonal följer övningarna i stridsledningscentralen. Fr v: Bjarne Darwall, Lars Grantinger och Per-Eric Freijd.

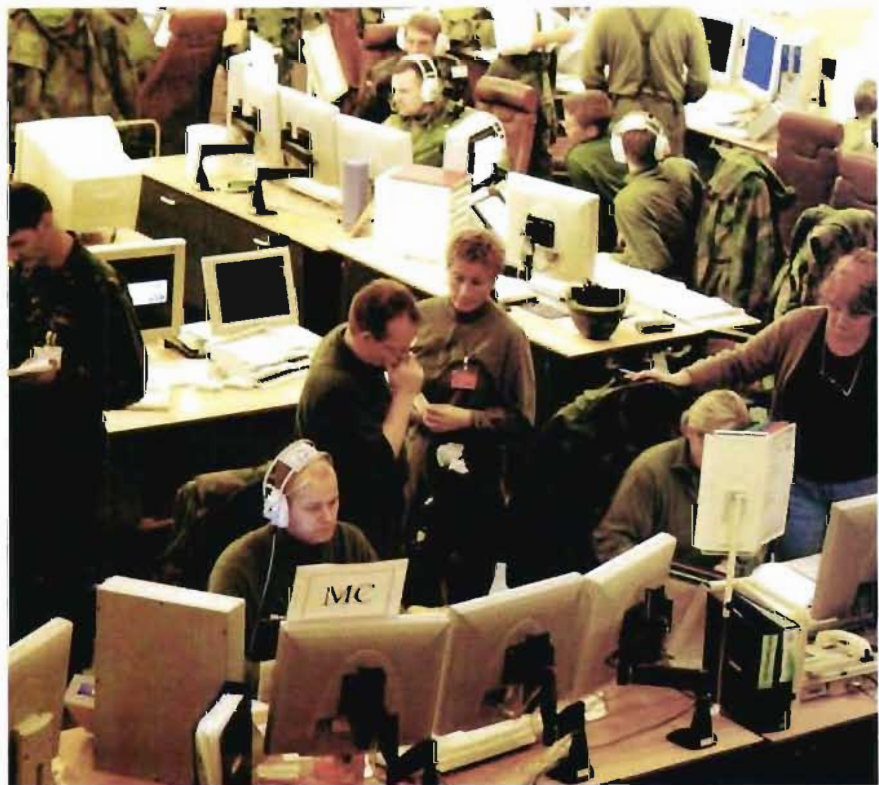
sikt tror jag det är nödvändigt om flygvapnet ska kunna verka internationellt.

Ömsesidigt utbyte

Det norska luftförsvaret får nu tillgång till Link 16-utrustning som ett av de första länderna inom Nato förutom USA och Storbritannien. Därmed tar man ett stort steg mot den datastridsledning svenska flygvapnet använt sig av sedan 1960-talet. De norska flygstridsledarna visade stort intresse för den svenska modellen, och kunde visa de simulatorer man använder bland annat för utbildning.

De norska stridsledningscentralerna kan kopplas ihop i nätverk med F-16-simulatorerna på Bodö och Örlandet, vilket innebär stora möjligheter till realistisk träning.

– Förhoppningsvis har vi att se fram emot ett norskt svarsbesök relativt snart, säger Lars Grantinger. Det är viktigt att vi skapar ett fördjupat samarbete.



Det svenska flygvapnet har mycket att lära av sina norska kollegor, framför allt vad gäller terminologi och metodik. Utvecklingsgruppen i flygengelska kommer bland annat titta på det underlag, Annex A, som togs fram inför en övning vid CRC Mågerö.

Foto: Luftförsvaret

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR LÖJTNANT OCH FLYGSTRIDSLEDARE VID F 7 I SÄTENÄS.



Svårt att rekrytera flygstridsledare

Det råder brist på flygstridsledare, en nyckelbefattning som är avgörande för flygvapnets totala kapacitet. Ökade rekryteringsinsatser ska råda bot på bristen.

En nyhet är att man kan ansöka om utbildningen direkt efter militärhögskola – oavsett försvarsgrenstillhörighet.

AV PETER LIANDER

Flygstridsledarna tillhör en av flygvapnets absoluta nyckelgrupper. Utan denna personalkategori blir det nämligen inga insatser med jaktflyg.

Ändå är det ett yrkeskategori där det råder personalbrist. Därför sker nu en förnyad satsning på rekrytering och utbildning.

En nyhet är att det blir möjligt att påbörja utbildning till flygstridsledare direkt efter Militärhögskolan. Detta utan att behöva ha tidigare erfarenhet från området stridsledning- och luftbevakning (Stril).

Just Stril-erfarenheten har under decennier varit ett absolut krav för att man ska kunna bli flygstridsledare. På senare år har detta krav minskat i betydelse och det är numera öppet för alla officerare inom Försvarsmakten att ansöka till denna exklusiva utbildning.

Ett sätt att öka rekryteringen är att söka intressera de som sökt och blivit godkända för pilotutbildning, men som inte lyckats hävda sig i konkurrensen om de få utbildningsplatserna på Flygskolan.

Återstår att se utfallet av det, men generellt sett har rekryteringen till flygstridsledaryrket hittills gått trögt, trots att de ändrade grundkraven på ett markant sätt ökar rekryteringsbasen. Och förhoppningarna om en utökad rekrytering är stora, vilket är förstärkt när man inser hur stor personalbristen är.

– Antalet vakanser bland flygstridsledarna motsvarar cirka en tredjedel av dagens behov, säger kapten **Lars Nilsson**,

som är kurschef för den pågående flygstridsledarutbildningen som genomförs vid Stridslednings- och luftbevakningsskolan (StriLS) vid F 20 i Uppsala.

Lars Nilsson nämner också att det sker en generationsväxling bland flygstridsledarna. Många som varit med länge pensioneras eller övergår till centrala staber och det har skett en rejäl föryngning i kåren.

Övar i simulator

Totalt tar utbildningen till flygstridsledare mellan 16 till 18 månader. Under det första året sker utbildningen vid StriLS, medan kursen avslutas med ett praktikskede vid respektive flygförband. Där sker även den slutliga utcheckningen, som ger behörighet att tjänstgöra som flygstridsledare.

När Lars Nilsson beskriver resultatet av tidigare rekryteringsansträngningar framträder en dyster bild. Förra året genomfördes ingen utbildning alls och till den pågående kursen räckte inte antalet sökande som klarade testerna till att fylla upp de 14 tillgängliga elevplatserna. Därför är det endast sju elever i den grupp elever som påbörjade sin utbildning i januari.

Kursen är uppdelad i ett antal block, där de första halvåret ägnas åt lära flygstridsledningens grunder och att leda genom tal-kommunikation.

Ett uppskattat inslag i början av kursen är den vecka med flygning som passagerare i SK 60 vid F 17 i Ronneby. Målet med flygning är att eleverna ska få en uppfattning om hur piloterna upplever en

flygstrid, visa på olika anfallsmetoder och flygstridsledarens inverkan på förloppet.

Men den största delen av kursen tillbringas i en simulator för flygstridsledning, i dagligt tal kallad TAST. Det är den ena av två simulatortyper som används vid F 20. Den andra är StricS, simulatortill det nya ledningssystemet StriC.

I jämförelse med StricS är TAST av enklare karaktär, men har erforderlig kapacitet för att eleverna ska kunna öva flygstridsledningsmoment via tal. StricS används i kursens senare delar, då information ges till olika enheter via digitala kommandon som knapps in via tangenter på StriC-positionen.

TAST är en datoranläggning som är uppdelad på sju så kallade domäner, arbetsstationer, där eleverna tillsammans med respektive handledare kan öva oberoende av varandra.

Arbetsstationerna är placerade i ett stort rum med dämpad belysning, och inrymda i små bås som markeras av vanliga kon-torsskärmar.

Vid varje arbetsstation finns två stora bildskärmar av standardtyp. På den vänstra presenteras en kartbild med olika typer av lufrum utmärkta. Här ses även de flygplan som förekommer i de aktuella området.

Flygplanen och dess flygvägar styrs från särskilda operatörsplatser som finns i en annan del av rummet. Normalt svarar en operatör, som kan vara en flygstridsledarelev, för framförandet av både målet och jaktflyget. Eventuellt civilt flyg som

▶▶▶ vanligtvis förekommer, styrs av lärare som sitter vid en annan operatörsplats.

Kommunikationen mellan flygstridsledareleven och "piloterna" sker via "radio", dvs via en intern kommunikationsanläggning.

I TAST läggs mest tid på att lära eleverna att leda jaktflyg mot målet genom så kallat direkthanfall, DL. Det innebär att målen anfalls framifrån inom en sektor som på fackspråk kallas 120 – 180, med syftning på de yttersta vinklarna inom anfallssektorn som anfallet kan genomföras inom.

En annan anfallsmetod är det traditionella kurvanfallet, KL, som sker genom att jaktflyget leds in till en position bakom målet. Det är en metod som härstammar från Draken-epoken, men som till viss del ännu är gångbar.

En annan anledning till att dagens flygstridsledare måste behärska KL-metoden, är att den används när man i övningssyfte behöver etablera målförband i kolonformationer.

Många lärare

Under simulatorövningarna har varje elev en egen lärare som ständigt kan följa de olika förloppen. Direkt efter varje övningspass kan sedan eleven och läraren tillsammans gå igenom olika moment.

Vid behov kan läraren också ingripa redan under enskilda övningsmoment. Det är möjligt att backa ett förlopp och förklara skeendet eller påvisa alternativa tillvägagångssätt.

Lärarna som tjänstgör på kursen är alla aktiva flygstridsledare på sina respektive hemmaförband, men lånas in till F 20. Lars Nilsson har varit flygstridsledare i tio år och arbetar normalt vid F 17:s stridsledningcentral utanför Hässleholm.

Rollen som flygstridsledare är svår och det är också en krävande utbildning, vilket gör att det behövs många lärare. Ändå är det inte säkert att alla elever som antas till kursen klarar den med godkänt resultat.

– Nej, säger Lars Nilsson. Tyvärr är det vanligt att vi tvingas avskilja någon elev ur varje kurs. Men det jobbas även med att förbättra antagningstesterna, för målet är att alla elever som antas ska bli godkända.

Utöver de rent personliga konsekven-



Fänrik Jesper Kannius (närmast) tillsammans med instruktören kapten Nicklas Bergman (t v) vid stridsledningssimulatorn vid F 20 i Uppsala. Kadett Johan Bergqvist följer deras arbete.

sema för den elev som kuggas, handlar det naturligtvis om pengar. Kostnaden för att utbilda 14 flygstridsledare budgeteras till cirka två miljoner kronor.

Efter det omfattande simulatorskedena i TAST och StricS är det dags att övergå till att under ett praktiskskede leda verkliga flygplan under formella övningar. Det sker under överinseende av en erfaren flygstridsledare som från "baksits" följer

hela skeendet, samt är den som har det flygsäkerhetsmässiga ansvaret för stridsledningen.

Praktiskskedet är det som påverkar den totala utbildningens längd. Den dimensionerande faktorn är hur mycket flygning det aktuella förbandet förmår att producera. Som snabbast kan de nya flygstridsledarna bli klara efter totalt 16 månaders utbildning.



Kapten Lars Nilsson är kurschef för flygstridsledarutbildningen vid F 20 i Uppsala.



Flygtaktiska kommandot är sedan tidigare grupperat i Uppsala. Armétaktiska kommandot har nu helt lämnat Enköping och är på väg att flytta över även sina Almnäs-delar till Uppsala. Operativa stabens första delar kommer på plats till vintern medan chefen för Opil flyttar till våren. Även Marintaktiska kommandot flyttar till Uppsala våren 2004. Grafik: Kjell ström

Operativa insatsledningen – Opil – leder dygnet runt Sveriges samlade militära insatser, såväl i Sverige som utomlands. Denna ledning, en utlokaliserad del av Högkvarteret, är nu på god väg att etablera sig i Uppsala.

Av Carl Sjöstrand

Samlokalisering av Operativa insatsledningen

Opil på väg mot Uppsala

Den operativa insatsledningen har nu fått en färdplan för sin flytt till Uppsala. Det har tagit tre år och två riksdagsbeslut, men nu är Opil verkligen på väg att bli helt samordnad och samlokaliserad på en plats. Utlandsstyrkan leds redan nu från Uppsala, såväl mark- som luftförband.

Flytten fortgår successivt under hösten och med sista delarna under 2004. Redan nu är Flygtaktiska kommandot och huvuddelen av Armétaktiska kommandot på plats i Uppsala. Delar av Operativa staben flyttar under hösten och vintern medan chefen för Opil med resterande delar av Opstab kommer på plats under 2004, samtidigt lämnar Marintaktiska kommandot Muskö.

Bålsta-beslut revs upp

Redan vid Försvarsbeslutet 2000 slog riksdagen fast att den då nyskapade Operativa insatsledningen, bestående av Operationsledning samt Armétaktiskt, Marintaktiskt och Flygtaktiskt kommando, skulle samlokaliseras enligt senare beslut. Efter diskussioner om olika alternativ, varav Bålsta länge var det "hetaste", togs 2001 beslut om lokalisering vid Näsby Park. Bland annat med anledning av händelserna i USA den 11 september

togs ett nytt riksdagsbeslut den 21 december 2001 om ny lokalisering av Opil, till Uppsala.

I väntan på resultatet av den stora ledningsutredningen "LU 02", som genomfördes under föregående år, gjordes inga större aktiva åtgärder för att inleda flytten. Resultatet av LU 02 blev den nya högkvarterorganisationen HKV 03, vilken bland annat innebar att Opil nu formellt är en av ledningarna i Högkvarteret i stället för som tidigare ett fristående verksamhetsställe. Därtill har försvarsgrensinspektörerna flyttat över till Grundorganisationsledningen och det som efter den 1 januari 2003 finns kvar i Opil av de taktiska kommandona (ATK, MTK, FTK) är mindre delar inriktade på insatsledning.

Tydlig plan

Till följd av dessa fortlöpande förändringar under 2001 och 2002 är det först under innevarande år som den slutliga planeringen för flytt till Uppsala kommit i gång. I augusti har också projektledaren för flytten av Opil, generalmajor **Tony Stigsson**, fattat beslut om en färdplan, som innefattar såväl datum som gruppering i byggnader inom F 16-området i Uppsala.

– Det känns bra att vi nu har kunnat

presentera en tydlig plan för berörd personal. Vi är på väg att etablera oss i Uppsala, det råder ingen tvekan om det när vi nu redan har flera delar på plats, konstaterar projektledaren.

– Jag ser nu inga hinder att uppfylla riksdagsbeslutet och vara på plats med samtliga ingående delar före 2004 års utgång.

Generalmajor Stigsson understryker att det är viktigt att nu följa planen och komma på plats, dels för att uppfylla riksdagsbeslutet men framför allt för att ta hem samordningsvinsterna.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR STÄLLFÖRETRÄDANDE INFORMATIONSCHEF PÅ OPIL

Avgörande beslut:

2000-03-14 Riksdagen beslutar om förändring av Högkvarteret och inrättande av Operativ insatsledning.

2001-05-16 Riksdagen beslutar om lokalisering av Opil till Näsby Park.

2001-12-21 Regeringsbeslut om ny lokalisering till Uppsala. Opil överför ledningen av utlandsstyrkan till taktiska kommandona

2003-09-25 Regeringsbeslut om ekonomisk ram för Opil:s flytt till Uppsala.

Utveckling, utbildning och ledning

Ny och större roll för framtidens F 20

Flygvapnets Uppsalaskolor, F 20, står inför en period av stora förändringar. Med början 2004 ska F 20 ha fler enheter och en fyrfalt större personalorganisation än tidigare.

De flesta av förändringarna är en följd av att F 16 i Uppsala läggs ner vid årskiftet. F 20 kommer att dela flottilj-området Ärna med bland annat Försvarens operativa insatsledning (Opil), och Försvarens Underrättelse- och säkerhetscentrum.

AV PETER LIÄNDER



Överste Rafael Bengtsson är chef för F 20 i Uppsala.

Bilder: Peter Liänder/Försvarets bildbyrå

Flygvapnets Uppsalaskolor, F 20, är ett förband som inom kort kommer att förändras i stor omfattning. Nej, någon nedläggning av förbandet står inte för dörren, tvärtom – F 20 kommer att växa, med nya enheter och tillföras avsevärt mera personal. Ett förhållande som dock till största delen är en konsekvens av just en förbandsnedläggning, nämligen den som drabbar F 16 i Uppsala vid årskiftet, men också av att Försvarens operativa insatsledning (Opil) etableras på samma plats under 2004.

Nedläggningen innebär således inte att Försvarens lämnar Uppsala och flottiljområdet vid Ärna. Kvar blir förutom F 20 även Försvarens underrättelse- och säkerhetscentrum (FM UndSäkC) och under 2004 kommer även Operativa insatsledningen med de tre försvarsgrenarnas taktiska kommandona att finnas där.

I dagsläget består F 20 av två skolor, Flygvapnets stridslednings- och luftbevakningsskola, StrilS och Flygvapnets flygbefälskola, FBS, samt en från Flygtaktiska kommandot (FTK) överförd utvecklingsenhet, UTV Luft. Denna består i sin tur av ett antal taktiska utvecklingsdelar för olika flyg-, lednings- och bas-system. F 20:s organisation rymmer idag 103 befattningar, fördelat på 83 officerare och 19 civila.

Från den 1 januari 2004 är bilden en helt annan. Den framtida organisationsplanen visar på sex olika enheter samt en flygplatssektion, och som ska bemannas av totalt 412 personer.

– I jämförelse med flygvapnets flottiljer kommer F 20 trots allt fortfarande att



Vid F 20 i Uppsala finns flera simulatoranläggningar för utbildning i flygvapnets stridsledningssystem.

Bilder: Peter Llander/Försvarets Bildbyrå

vara ett relativt litet förband, men inom Försvarmakten ändå vara i nivå med ett medelstort förband, säger överste **Rafael Bengtsson**, chef för F 20.

Arbetsgruppen som utredde projektet "F 20 ny" leddes av F 16:s flottiljchef, överste **Christer Olofsson**.

– Bakom det som nu är resultatet finns en tydlig och bärande tanke. Den stödjer flygvapnets utveckling mot framtida uppgifter och integrering i det nätverksbase-
rade försvaret, NBF, säger Christer Olofsson.

– Därför skapades konceptet med funktionsskolorna, utprovnings-, utvecklings- och studieverksamheterna inom UTV Luft, simuleringsförmågorna i StriC och StricS, Flygvapnet luftstridssimuleringscentrum och annan simulatorutveckling. Tanken är även att tillsammans med Försvarmaktens krigsspelscentrum (FKSC) kunna förse Opil och FTK med övnings-scenarier inför framtida insatSUPPGIFTER. FKSC kommer nämligen också att placeras i Uppsala.

Enligt ett beslut som har fattats av chefen för Högkvarterets grundorganisationsledning kommer chefen för F 20 att vara garnisonschef Uppsala garnison. Garnisonschefens samordningsuppgift blir omfattande, förutom Opil och FMUndSäkC finns flera andra enheter inom Uppsala garnison, t ex helikoptergrupp Uppsala, TK 37/39, Fortifikationsverket, ANFA, FMV samt delar ur Försvarmaktens logistik.

Chefen för F 20 är direkt underställd chef till Flygvapeninspektören i Högkvarterets grundorganisationsledning. Rafael Bengtsson anser att det är ett bra förhållande. Varför?

– Då finns det en tydlig linje mellan utbildningsverksamheten vid skolan och behovet vid våra flottiljer.

– Eftersom flygvapeninspektören leder både flottiljernas och F 20:s verksamheter innebär det en nära koppling mellan de som beställer utbildning och oss som genomför den. Flygvapeninspektören har helheten, men samråder också med utbild-

ningsinspektören som funktionsskolorna lyder under vad avser nivåhöjande utbildning.

Ledningssystemenhet

En del av F 16:s uppgifter och anläggningar kommer att överföras till F 20, bland annat den stora ledningssystemenheten i Bålsta. F 20 tar över driften av anläggningen och utbildningen av den värnpliktiga personalen.

För det sistnämnda omformas det nuvarande strilutbildningskompaniet vid F 16 till en utbildningsenhet i Uppsala, som ska utbilda värnpliktiga mot befattningar inom Strilbataljon 04, bland annat StriC-, sensor, radio- och strilsäckkompanier.

– I utredningen om F 16:s avveckling föreslogs att utbildningen av värnpliktiga omlokaliseras till Enköping. Men kostnaderna för att ersätta infrastrukturen i Uppsala, med radarövningsplats, fordons-hallar, StriC-simulator, förläggningssystemrymten, och bygga upp den i Enköping



Den stora ledningssystemenheten i Bålsta överförs organisatoriskt till F 20 vid årsskiftet.



Taktikutvecklingsenheterna för flyg-, bas-, lednings- och serade till olika orter.

bedömdes bli för höga och bemanning med personal försvåras. Därför beslöt Högkvarteret att verksamheten ska vara kvar i Uppsala, säger Rafael Bengtsson.

– En bidragande orsak var också Opil:s lokalisering till Uppsala, som medförde att värnpliktsutbildningen kunde vidmakthållas i Uppsala till en lägre kostnad eftersom området inte skulle avyttras.

Enheten ska också svara för frivilligutbildningsverksamheten i Mellansverige, från Söderhamn i norr till Malmen i söder, som från och med årsskiftet överförs från F 7:s verksamhetsområden. Vissa värnpliktiga kommer också att utbildas för att kunna tjänstgöra på befattningar inom en nyinrättad ledningssystemenhet (LedsystE).

I antal handlar det om cirka 140 värnpliktiga per år som ska ingå i Strilbataljon 04. Dessutom kommer ytterligare cirka 80 värnpliktiga att utbildas för att ingå i bevaknings- och insatsförband.

Ledningssystemenhet

LedsystE är den största enskilda organisationsdelen som överförs från F 16 till F 20. Denna organiserades under 2002 genom en sammanslagning av flottiljens tidigare Stril-enhet, markeleenhet (MTE) och SIS-enhet.

Ett alternativ var att överföra verksamheten i Bålsta till någon av flygflottiljerna i stället för skolan F 20.

– F 20 valdes bland annat med hänsyn till den geografiska närheten, säger Rafael Bengtsson.

Det är lätt att få ett intryck av att F 20 tar över det mesta av F 16:s uppgifter. Har man bara bytt namn på förbandet?

– Nej, det mesta av F 16 är antingen avvecklat eller överfört till andra förband inom Försvarsmakten senast den sista december. Det F 20 övertar är produktionsansvaret för en av de tre strilbataljonerna som enligt gällande försvarsbeslut ska finnas kvar, flygplatsdriften samt gemensamma resurser för Uppsala garnison.

Utvecklingsenhet luftstrid

De taktiska utvecklingsenheterna för olika flyg-, lednings- och bassystem tillhörde tidigare Flygtaktiska kommandots utvecklingsavdelning, men överfördes till F 20 i samband med att utredningen HKV 03 om Försvarsmaktens centrala ledningsstruktur genomfördes i praktiken.

– Dessa funktioner är mycket viktiga för flygvapnets taktik- och teknikutveckling, säger Rafael Bengtsson.

– Att dessutom ha resurser för utveck-

ling, utprovning och utbildning inom samma organisationsenhet medför större möjligheter till ett effektivt resursutnyttjande.

Inom F 20 ingår de i en enhet benämnd UTV Luft, tillsammans med en simulatorsektion samt en utvecklingssektion. Dessa sektioner och TU Stril finns i Uppsala.

Enhetens övriga delar är lokaliserade till Halmstad (TU Bas och TU Samband) och Linköping (TU JAS 39). TU JAS 39 är för övrigt den enda del inom F 20 där det bedrivs flygverksamhet.

TU TP 84 finns i Sätenäs och TU Specialflyg till Malmen. Dessa är dock underställda F 7 respektive F 17 i Ronneby, UTV Luft svarar endast för deras funktionsledning.

Ingen flygflottilj

Med denna omfattande verksamhet kan det ligga nära till hands att kalla F 20 för en flygflottilj. Men när detta kommer på tal värjer sig Rafael Bengtsson med bestämdhet:

– Nej, F 20 är inte en flygflottilj utan ska betecknas som ett utbildningsförband. Vi bedriver till största delen utbildnings- och utvecklingsverksamhet, men ska från och med 2004 också producera ett insatsförband inom Strilbataljon 04.



bandsystemen tillhör F 20, även om de är lokali-
Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

F 20 har heller inga flygdivisioner, den flygverksamhet som bedrivs är av utvecklings- och utprovningsskärakt. Varken TU JAS39, TU TP84 samt TU Specialflyg utgör några insatsförband.

Komplicerad personalsituation

Rafael Bengtsson ser naturligtvis positivt på utökningen av F 20, men är samtidigt medveten om att det inledande skedet kommer att bli besvärligt. Det som främst är upphov till bekymmer är tillgången på personal:

– Vi föredrar att rekrytera personal från F 16 och inte från flygvapnets övriga förband. Men F 16 är ett producerande förband ända fram till årskiftet, så det kommer att bli svårt att föra över personal innan dess, säger Rafael Bengtsson.

Kapten **Lars Gunvik** är personalchef för F 20 och han säger att det inte alls är säkert att F 16-personal med rätt kompetenser med självklarhet kommer att flytta över till F 20.

– Många av dem har i ett tidigare skede erbjudits jobb på andra håll i landet och kanske redan bestämt sig för att flytta. De har dock möjlighet att ändra sig i sista stund och genom att välja F 20 ändå kunna stanna kvar i Uppsala.



Kapten Lars Gunvik (t v) är personalchef vid F 20 i Uppsala, här tillsammans med förbandschefen överste Rafael Bengtsson.

Beträffande lärarpersonal inom utbildningsverksamheterna bör det enligt Rafael Bengtsson ske en utveckling till att det blir allt färre lärare som är fast placerade vid skolorna, men desto flera som lånas in från förbanden. Annars riskerar förbanden att dräneras på för mycket erfaren personal.

– Det är bättre att skolorna har en liten, fast lärargrupp med hög kompetens inom exempelvis pedagogik som assisteras av korttidsinlånade kolleger, säger Rafael Bengtsson.

– Vi borde också i högre utsträckning än nu genomföra en del utbildningsverksamhet vid förbanden. Det är kan i vissa fall vara mera ekonomiskt att sända en lärare till ett förband än tio elever till en skola, t ex när ett system modifierats och personalen där skall utbildas på de nya funktionerna och utbildningen inte kräver speciell utrustning som bara finns vid skolan.

– Kurser ska dock genomföras på en skola när vi behöver interagera mellan elever från olika förband och när det finns speciella utbildningsbetingelser, vid skolan, exempelvis simulatorer.

Flygfältet

Något som definitivt är ett arv från F 16 är själva flygfältet, som kommer att finnas

kvar och också utnyttjas efter F 16:s nedläggning. Det kommer att användas som tillfällig bas för incidentberedskap, men även som en alternativ bas för flygvapnets ordinarie flygövningsverksamhet.

Uppsala är redan också Sveriges knutpunkt ("Point of Entry" och "Point of Exit") för åtagandet inom det förtroendeskäpande rustningskontrollavtalet Open Skies.

Det innebär att det med 72 timmars varsel kan landa och starta ett utländskt flygplan för genomförande av fotouppdrag. Den verksamheten berör i första hand FTK, men även FMUndSäkC i Uppsala som bland annat svarar för basens fotolaboratorium.

– FTK har beräknat att det kommer att bli cirka 1900 flygplansrörelser årligen här i Uppsala, säger Rafael Bengtsson.

Det förekommer också tankar om att flygfältet ska kunna användas som bas för utlandstyrkornas flygtransporter vid personalrotationer m m. Det kommer dock att ställa större krav på fältets tekniska utrustning som måste motsvara civila luftfartsbestämmelser.

För närvarande utreds dessa utvecklingsmöjligheter och något avgörande beslut finns ännu inte i denna fråga. ●

Försvarsbeslutet 2004: Arbetsgrupp föreslår framtida organisation

Regeringen har tillsatt en arbetsgrupp med uppgift att utarbeta ett förslag till en ny grundorganisation i Försvarsmakten. Arbetsgruppen skapas med anledning av det försvarsbeslut som ska fattas nästa år och är en grupp med deltagare från både försvarsdepartementet och Försvarsmakten.

Gruppen ska beakta bland annat försvarspolitiska och ekonomiska aspekter. De börjar sitt arbete i mars 2004, efter det att Försvarsmakten lämnat sitt försvarsbeslutsun-

derlag till regeringen. Resultatet av gruppens arbete presenteras i samband med att regeringen lämnar sin proposition till riksdagen, någon gång hösten 2004. Försvarsbeslutet kommer att fattas senare samma år.

Arbetsgruppen kommer att bestå av: departementsråd **Dan Ohlsson**, ämnesråd **Johan Appelberg**, departementssekreterare **Mårten Sundmark**, generallöjtnant **Göran Gunnarsson**, överste **Carol Paraniak** och överste **Bo Bengtsson**.

Telekrig mot Stril-elever

I september genomfördes en veckas grundläggande telekrigutbildning för elever på Yrkesofficersprogrammet med inriktning på stridsledning och luftbevakning. Det skedde i samarbete mellan F 20 Strils, Försvarsmaktens telekrigsstödenhet och F 21 i Luleå.

För första gången på många år skedde detta med en skarp större resurs i luften. En effektiv planering möjliggjorde att detta klarades av inom ramen för tuffa besparingar. På F 21 genomförs för närvarande en grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) för operatörer på Viggens tele-

krigsversion SK 37E och det var dessa elever som under ett par övningspass utförde störning mot en Stril-radar där Stril-eleverna befann sig.

Genom att sammanföra två utbildningar på detta sätt har flygvapnet sparat pengar och även höjt utbildningseffekten avsevärt inom telekrig och bäddat för ett mer effektivt utnyttjande av den flygburna större resurs som finns på F 21.

Efter genomförda pass landade föraren och operatören på F 16 i Uppsala där personal och elever erbjöds en genomgång av SK 37E.

LÅ SIGGELIN

Första och sista pilotexamen i Uppsala

För första och sista gången har det examinerats nya piloter vid F 16 i Uppsala. Det skedde vid en ceremoni den 26 juni, när sex man mottog den gyllene vingen av flygvapeninspektör **Jan Andersson**.

Denna utbildningsomgång är unik såtillvida att de inledde sin utbildning vid F 10 i Ängelholm några månader innan nedläggningen 2002. Flygskolan flyttade sedan till F 16, där kursen slutfördes.

Fänrik **Johan Linder** utsågs till främste elev. Normalt brukar kursettan genomföra sin examensflygning med flygvapnets främste företrädare. Så skedde dock inte denna gång, generalmajor Jan Andersson överlät inspektionen till en annan pilot, nämligen flygöverläkaren **Jan Linder**. Således kunde en stolt far och son

ses komma gåendes på plattan efter landningen.

Flygskolan har nu flyttat till Malmen i Linköping och just påbörjat en ny GFU-omgång.

GTU, den grundläggande taktiska utbildningen fortsätter i Uppsala fram till årsskiftet. Sedan väntar JAS 39 Gripen vid F 7 i Såtenäs för de sex eleverna



Flygöverläkaren Jan Linder gratulerar sonen Johan efter examensflygningen i Uppsala den 26 juni.



Ett efterlängtat ögonblick för flygvapnets nyaste piloter; att få sätta fast den gyllene vingen på unformen.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå.



Cirka 250 000 personer besökte Air Power 03.

Foto: Peter Unmuth



Effektfull motorreversering med JA 37 Jaktviggen.

Foto: Sven De Bevere

Svensk succé inför stor flygshowspublik

Den internationella flygsho-
wen Air Power 03 genomför-
des på den österrikiska flyg-
basen Zeltweg i slutet av juni.
Med cirka en kvarts miljon
besökare räknas den till en av
Europas största i år. Försvars-
makten fanns på plats med

Viggen och Hercules. Kapten
Peter Andersson från F 16 i
Uppsala genomförde en bril-
lant uppvisning med sin zeb-
rarandiga Jaktviggen, till publi-
kens hörbara jubel. Tyvärr för
sista gången, eftersom det är
slutfluet med JA 37 vid F 16.

Ett annat bejublat inslag
gjordes med en TP 84 från F 7
i Såtenäs. De häftiga gungor-
na med upp till 120 gra-
ders lutning imponerar alltid,
särskilt som de lär vara för-
bjudna i andra flygvapen och
därför är unika showinslag.

Det österrikiska flygvapnet
bjöd också på Sverige-nostal-
gi genom att flyga formation
med sex Draken samt med
sex Saab 105, förutom en-
skild uppvisning med en röd-
målad Draken.

LENNART BERNS



Martin Birkfeldt är sedan några år tillbaka uppvisningspilot på JAS 39 Gripen. Nu har han fått en handfast bevis på att han är bäst i världen.

Foto: Lennart Berns

RIAT 2003 i Storbritannien

Martin Birkfeldt bäste uppvisningspilot

Kapten **Martin Birkfeldt**
från F 7 i Såtenäs, uppvis-
ningspilot på JAS 39 Gripen,
erhöll den prestigefyllda *Sir*
Douglas Bader Trophy för
"best overall flying display"
när Royal International Air
Tattoo (RIAT) höll sin avslu-
tande flygfest på RAF Fair-
ford i Storbritannien den 21
juli.

Trofén vann han i stor
konkurrens med deltagare
från ett stort antal länder
inom och utom Europa.
Därmed fullföljer Sverige
och svenska flygvapnet en
lång tradition. Team 60
samt kaptenerna **Jan Fröjd**
från F 4 på Frösön, **Ingemar**

Axelsson från F 10 i Ängel-
holm och **Anders Eriksson**
från F 17 i Ronneby tillhör
dem som tidigare plockat
hem fina priser i Fairford,
den sistnämnde för övrigt
två gånger i rad, vilket är
unikt i tattoos historia.

Flera svenska framgång-
ar blev det vid RIAT för några
år sedan när en S 100B-
besättning vann en tävling
med olika markgrenar. Även
den svenska Kustbevakning-
en har fått pris med en av
sina CASA C-212 som av en
internationell jury ansågs
vara det årets vackraste och
bäst underhållna flygplan.

LENNART BERNS

Peter Carlsson världsmästare i flygfemkamp



Kapten **Peter Carlsson**, F 16 i Uppsala, vann genom en jämn och stark insats sitt tredje individuella VM guld i det 47:e världsmästerskapet i flygfemkamp. Tävlingarna genomfördes vid det spanska flygvapnets transportskola Mataban, i Salamanca.

I svenska laget ingick förutom Peter Carlsson, fjolårets världsmästare kapten **Niklas Isaksson** (F 16), kapten **Jonas Rohlen** (F 7 Såtenäs) och löjtnant **Joakim Saviniemi** (F 4 Frösön). **Arvid Olovsson** (F 17 specialflyg Malmén) deltog som reserv. Sammanlagt del-

tog 40 atleter från tio nationer; Norge, Finland, Holland, Belgien, Polen, Tjeckien, Turkiet, Spanien, Brasilien och Sverige.

Tävlingarna inleddes med det fristående flygmomentet, femkampens sjätte gren. Världlandet ställer upp med pilot, skolflygplan och navigeringsunderlag. Varje lands navigatör ska följa en triangelbana så exakt som möjligt. Sverige med Arvid Olovsson som navigatör blev nia.

Femkampen inleddes med *skjutmomentet*, som Peter Carlsson vann.

Därpå följde simning 100 meter, där simmaren under de sista 50 metrarna ska passera under två fyra meter långa hinder.

Fäktingen tog hårt på krafterna efter dryga 39 fäktningsmatcher vardera. Den som bäst använder sin teknik och snabbhet och utnyttjar fiendens svagheter går vinnande av pisten. Peter Carlsson vann 32 segrar och blev tvåa i detta krävande moment.

Bollmomentet är den mest udda gren som skiljer flygfemkampen från andra femkamper. Det ska symbolisera pre-



Arvid Olovsson tackar sin spanke pilot efter flygmomentet.

Till vänster: kapten Peter Carlsson från F 16 i Uppsala blev individuell världsmästare i flygfemkamp.

cisionen som behövs i samband med flygning. Momentet bygger på basket och är indelat i fyra delmoment: dribbling, 30 sekunders, fembollar och straffkast.

Sista grenen *Escape* innebär 400 meter hinderbana följt av 7 km orientering. Jonas Rohlen segrade.

Spanien vann lagtävlingen, där de tre bästa individuella resultaten räknas samman, följt av Sverige och Finland.

Individuellt segrade Peter Carlsson, som därmed blev fjärde svensk att ta minst tre individuella guld i flygfemkamp. Det var Sveriges 30:e individuella guld i dessa PÅIM-sammanhang.

PEDER SÖDERSTRÖM
ARVID OLOVSSON

Svenska placeringar:

- 1 Peter Carlsson
- 6 Niklas Isaksson
- 14 Jonas Rohlen
- 22 Joakim Saviniemi

Underhållsofficerare igår, nu och för framtiden

I FlygvapenNytt 2/03 beskrivs hur flygvapnets första underhållsofficerare har examinerats vid Försvarets Halmstadskolor i juni i år.

Detta stämmer inte. Innan försvarsgrenarnas egna intendenturkåror slogs samman på 1960- och 70-talen till Försvarets intendenturkår och senare Försvarets intendentkå, bedrevs utbildningen i flygvapnets egen regi.

Sammanläggningen gav en gemensam intendentkår för fast anställda intendentur i Försvaretsmakten och lite senare även för reservpersonal i intendentur tjänst, dock med förbehållet att viss reservpersonal valde att inte gå över till den nya kåren utan stanna kvar i flygvapnets rullor.

Vid denna tidpunkt gick också debattens vågor höga om att Försvarets intendentkår skulle bära arméuniform med speciella emblem och mössmärken. Man tog natur-

ligtvis fram ett av försvarets största mössmärken.

Uniformsbytet rann ut i sanden och de "blå" behöll sina uniformer med tillägg av tjänstetecknet med vasen och svärdet på röd botten.

Flygvapnet fortsatte utbildningen av reservpersonal fortsatte till mitten av 1970-talet. Skälet var att den begränsade utbildningstiden inte gjorde det möjligt att ge den bredd som krävdes för att kunna vara verksam i samtliga försvarsgrenar.

Den normala placeringen av reservpersonalen, i den då mycket stora krigsorganisationen, var normalt som underhållskompanichefer och ställföreträdare.

Själv utbildades jag vid F 2 i Hägernäs i den reservintendentkurs, Crint 70, som genomfördes mellan juli 1970 och mars 1972. Utbildningen liknade i mycket den som beskrivs i artikeln om dagens

underhållsofficerare. Den började med allmän militär utbildning på bland annat Önnarp. Under utbildningen ingick omfattande stridsutbildning och truppföring som avslutades med instruktörstjänst vid någon av flygvapnets många flottiljer.

Drivmedelsutbildning och kassatjänst var förlagda till gamla Malmen, förplägnadstjänsten till F 17 i Ronneby och basbefälsutbildningen till F 8 i Barkarby. Första året avslutades med instruktörstjänst vid en KFÖ på Åmselebasen.

I kursen ingick många intressanta och nyttiga moment, t ex totalt fyra veckors tjänst i fjällen, företagsekonomi vid Uppsala Universitet osv.

Innan vi kom ut på våra flottiljer så gjorde vi en avslutande kurs på kadettskolan F 20 under hösten 1971.

Utbildningen visade sig i

efterhand mycket väl anpassad till de krav flygvapnet ställde och ställer. Själv kontrollerade jag detta senast när jag tjänstgjorde under FVÖ 03.

Det kan vi i vår kurs till stor del tacka den dåvarande kurschefen löjtnant Roland Nilsson för.

För att avsluta som jag började, så är utbildning av underhållspersonal i flygvapnet inget nytt men man har nu åter tagit upp en gammal och fin tradition.

Själv upplever jag de erfarenheter som utbildningen och tjänsten i flygvapnet givit mig som nyttiga och jag hoppas att samma sak kommer att gälla för 2000-talets första officerare i underhållstjänst i flygvapnet. Precis som författaren av dagens artikel skriver kan även jag varmt rekommendera underhållstjänsten.

TORGNÝ WIÍK
KAPTEN I FV RESERV.

Har Lomos någon framtid?

Flygvapnets luft- och markrapporteringsystem (LOMOS), är en sensor i strilsystemet med uppgifter att insamla, bearbeta, presentera och därefter rapportera flygplan samt verksamheter till gagn för mottagare inom totalförsvaret.

Lomos har funnits i snart tio år. Det har övats och utbildats på många platser i riket. Vem har tagit någon notis om detta förutom närmast sörjande? Ingen.

Vem har tilldelat personalen uppgifter eller ställt några krav på förbanden? Ingen.

Många av oss som jobbar för och i systemet börjar tröttna, något måste göras och det nu. Flygvapnet skall återta "befälet" över förbanden och göra dessa till nio kompanier (ingående i Strilbatalajon 04) fördelade över riket med skyldigheter och rättigheter motsvarande Hemvärnet.

Om inte, överför allt till Hemvärnet, se över uppgifterna med ökad tyngdpunkt mot markrapportering till MD-organisationen och luftmålsrapportering såsom reserv till flygvapnet. Personal-

en kan dessutom merutbildas till skyddsvakter med uppgifter inom insatsorganisationen. Personalen får här möjligheter till fler utbildnings- och övningsstillfällena och kommer att tjänstgöra i förband som är eftersökta av såväl Försvaret som samhället.

Alternativet till dessa två förslag är att lägga ner syste-



met och kanske förlora huvuddelen av personalen, vilket egentligen ingen vill.

LARS-GUNNAR LARSSON

FVRF



NYTT

3-2003

FVRF Kansli

Besöksadress:

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

Generalsekreterare:

Göte Pudas
08 - 788 89 47

Utbildningsavdelningen:

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

Utvecklingsavdelningen:

Carsten Flensburgh
035-266 24 78
0705 - 64 16 62
FVRF
FMHS Kasern 21
Box 516
301 80 Halmstad

Administration/Ekonomi:

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

ERNA raid 2003

I Estland avgörs sedan 1983 varje år i augusti en av världens tuffaste militära patrulltävlingar. Tävlingen hålls till minne av en grupp estniska frihetskämpar, "ERNA-gruppen", som under andra världskriget flydde till Finland för att där utrustas, utbildas och tränas. Därefter återvände de i ett antal omgångar, dels för att genomföra spanings- och sabotageuppdrag mot de sovjetiska trupperna i Estland, dels för att skydda de flera tusen civila ester som flytt undan de sovjetiska styrkorna ut i träsk- och skogsmarkerna i centrala Estland.

FVRF har fått en inbjudan att delta med en patrull i tävlingen och sände med anledning av detta en observatörsdelegation för att studera förutsättningarna. 30 lag med fyra man per patrull deltar med deltagare från Finland, Danmark, Norge, Tyskland, Österrike, Storbritannien, Kina m.fl.

Även Sverige fanns representerat med ett lag från hemvärnet, mellersta marinkommandot. För oss i observatörsdelegationen blev det naturligt att följa dem och dra nytta av deras erfarenheter efter omkring fem års deltagande.

Tävlingen pågår från tisdag till lördag morgon och är onekligen tuff. Under den tiden ska ett antal checkpoints besökas, med diverse prov av soldatkunskaper.

Bland annat ingår en 37 timmar lång spaningsuppgift. Till detta kommer en väl drillad B-styrka om cirka 650 man ur en estnisk spaningsbataljon samt två helikoptrar



En av de svenska deltagarna studerar kartan under den strapatsrika patrulltävlingen ERNA raid som genomfördes i Estland.

utrustade med värmekameror.

Fågelvägen mäter avståndet mellan start och mål cirka tio mil, men i verkligheten avverkas självklart en längre sträcka. Organisationen runtomkring laget ställer höga krav, med bland annat ett obligatoriskt supportteam.

I samband med denna stora tävling passade även det estniska flygvapnet på att öva. Man tog helt sonika ett smått lutande fält och upprättade en flygbas där man tog ner AN-2:or samt de två Robinsonhelikoptrar som användes under tävlingen.

Ett deltagande i ERNA ger förutom upplevelsen och

utmaningen, ett stort utbyte av internationella kontakter.

Visitkort och inbjudningar till diverse evenemang haglar tätt, men främst är det kontakterna med esterna som är viktiga.

Förutom detta är Estland ett levande militärmuseum. Det var här som för bara 12-15 år sedan Sovjetunionen hade framskjutna baser, som vi till mångt och mycket byggde vårt försvar emot.

ROBERT HEDMAN

Information om ERNA
finns på Internet:
www.erna.ee/indexeng.php



Hur monterar man ihop en bår?



Skjututbildning under en av sommarens ungdomskurser.

Sommarens ungdomskurser

På FMHS i Halmstad bedrevs den årligen återkommande största frivilligskolan i landet för vuxna under tre juliveckor. 216 elever utbildades på 25 olika kurser där 30 frivilligbefäl tjänstgjorde som lärare.

Direkt därefter ryckte 70 nya elever in och skolan omvandlades från vuxenutbildning till ungdomsverksamhet. Under veckorna 30-31 genomfördes fem ungdomskurser.

För Flygvapenfrivillig Ungdom (FVRF-U) genomfördes: instruktörskurs skede

3. ungdomsledarkurs, ledarskapskurs och grundkurs. Frivilligskolan var gemensam med Flygvapen-frivilliga och flygvapnet, som deltog med sommarkurs 2. Glädjande nog var alla kurser fyllda och genom att överföra några äldre elever till flygvapnets sommarkurs 2 kunde det beredas plats för alla reserver till utbildningarna.

Den nya utbildningsplanen för FVRF-U, med ett erfarenhetsbaserat utbildningssystem byggt på fyra kurser, prövades

för första gången centralt, och med gott resultat.

Genom att integrera flygvapnets ungdomsverksamhet i Flygvapen-frivilligas kan nu ungdomar som genomfört flygvapnets sommarkurs 1 söka FVRF-U fortsättningskurs och sommarkurs 2 söka ledarskapskurs. På så vis skapas förutsättningar för de ungdomar som vill fortsätta sitt frivilliga engagemang efter flygvapnets sommarkurser.

De centrala kurserna för FVRF-U är huvudsakligen till

för de ungdomar som inte har möjlighet att delta i de regionala ungdomskurserna på veckosluten.

Kanske har du en familjemedlem eller bekant som fyllt 15 år och vill uppleva något spännande och annorlunda nästa sommar. Läs mer om ungdomsverksamheten på www.fvrf.se.

Kurserna går nästa år under veckorna 43 | -32.

CARSTEN FLENSBURGH



Sommarkurserna samlar både manliga och kvinnliga deltagare.



Tuff inledning på en ny dag under en av FVRF:s kurser i Halmstad.



B-POST
FÖRSVARSMAKTEN
FLYGVAPENNYTT
107 85 STOCKHOLM

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

PERS
CM 181
Lokal



En blandad rote fotograferad över Östersjön: signalspaningsflygplanet S 102B Gulftsream eskorterad av en JA 37 Jaktviggen. En ovanlig kombination och en ovanlig sammansättning av piloter. S 102:an flygs av major Rolf Arildsson från F 17:s specialflyghet på Malmen. Viggen flygs av hans son Filip Arildsson, som nyligen blev klar med sin grundläggande flygslagsutbildning och är löjtnant vid första divisionen på F 4 Frösön. Foto: Stefan Wilson