

Årsgoda Elektronikhörska Förening
www.aef.se

759

FLYGVAPEN

nytt

Nordens största flygtidskrift

SW • ISSN 00 15-4792

4/98



Flygvapnet utomlands

◆
Team 60 kommer igen

◆
Sydafrika väljer Gripen

◆
PFF-övningar

Chefredaktören har ordet

J FlygvapenNytt är en tidskrift som nästa år fyller 60 år. För egen del har jag följt tidningen sedan början av 1970-talet. Då som väldigt intresserad flygpojke, från mitten av 1980-talet som frilansande medarbetare. När chansen att bli chefredaktör yppade sig tvekade jag inte en sekund.

Chefredaktörsstolen har varit min sedan den 1 september och förväntningar om ett intressant jobb har redan visat sig stämma. Men att leda arbetet med att göra Nordens största militära flygtidskrift innebär också en stor utmaning.

Tidningens förra chefredaktör Jahn Charleville har gjort ett fantastiskt jobb med att utveckla FlygvapenNytt till en uppskattad och bra tidskrift med hög kvalitet. För en tid sedan mötte jag en för mig okänd person i en av Högkvarterets korridorer. Han tittade på mig och sade spontant:

- Här möter jag han som har husets tyngsta arv att förvalta!

Det är naturligtvis inte så, men jag uppfattar det som ett bevis på att min företrädare har gjort ett bra jobb.

Min målsättning är självfallet att FlygvapenNytt läsare även fortsättningsvis skall finna tidningen intressant, läsvärd, betydelsefull och viktig. Tidningen skall bli en spegel för verksamheten som flygvapnet bedriver. De senaste åren har flygvapnet kunnat delta i internationell verksamhet som exempelvis PFF, partnerskap för fred. Detta deltagande har blivit alltmer betydelsefullt för flygvapnet, därför ägnas en stor del av denna tidning åt verksamhet med internationell anknytning.

Den som följt tidningen tidigare har säkert lagt märke till att den i stor omfattning görs av flygvapnets egen personal. Det är min förhoppning att ni även i fortsättningen vill vara med och göra vår tidning.

Redaktionsråd

Nyligen bildades FlygvapenNytt's redaktionsråd. Förutom chefredaktören ingår följande personer i rådet: flygvapnets ställföreträdande generalinspektör, översten av första graden Owe Wagermark (ansvarig utgivare), flygvapencentrums informationschef överstelöjtnant Sven Hammar, Lars Christoffersson och Karin Lorentzon från Högkvarterets informationsavdelning, samt major Anders Linnér som till vardags är informationschef vid F 7 i Sätenäs.

Rådets uppgift är bl a att stödja chefredaktörens arbete och det har en viktig funktion att fylla. Dess medlemmar har ett stort kontaktnät både inom och utanför Forsvarsmakten och kan därmed bli hjälpa till att hålla mig informerad om vad som händer på olika håll.

För min egen del avser jag att resa runt på våra förband så mycket som tiden medger. Men ett aktivt engagemang i vår tidskrift från flygvapnets personal är välkommet och nödvändigt för att FlygvapenNytt också i fortsättningen skall vara en bra tidning. Hör av er!

På internet

Från mitten av december räknar jag med att FlygvapenNytt även kommer att kunna läsas på internet. Du hittar den på adressen **www.mil.se/flyg**. Tanken är att internetversionen skall vara ett komplement till den tryckta tidningen. Här kommer de viktigaste artiklarna att finnas, men också information som inte återfinns i tidningsversionen. Det är mångfald som ger styrka och genomslagskraft. ■

Peter Liander

FlygvapenNytt 59 år

Nordens största och äldsta militära flygtidskrift: 33.992 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

UR INNEHÅLL ET

Sid

- 4 Sydafrika väljer Gripen
- 6 Flygvapnet kan även utomlands
- 8 Jaktviggen i Slovakien
- 12 Evakuering med flyg
- 14 Su-27:or och Spetsnaz
- 16 Combat Search And Rescue i flygvapnet
- 18 F 17-förband kommer till undsättning
- 20 Team 60 kommer igen
- 23 Bra reklam för flygvapnet
- 24 Gripen lufttankar
- 25 Viggen har lämnat Sätenäs
- 26 Kunskapskriget och den kreativa olikheten
- 30 FVRF-aktuellt
- 34 F 20 besökte Slovakien och Tjeckien
- 36 Välkommen TP 103 Citation
- 37 Farewell Caravelle
- 39 Debatt

Nr 1/99 utges i mars

Manusstopp för nr 1/99 = 15 februari

Forsvarsmaktens nya baskrav

Forsvarsmaktens nya fysiska baskrav för officerare är fastställda sedan 1 juli. Den som vill veta mera om dessa kan titta på internet under adressen:

<http://www.mil.se/FM/arme/ks/baskrav.html>

Vad händer i försvaret idag?
Ring Forsvar Direkt
077-122 77 77.

(Samtalskostnad max 80 öre/min.)

Chefredaktör: Peter Liander
I redaktionen: Lars Christoffersson
Ansvarig utgivare: Owe Wagermark

Prenumeration: Marie Tisäter
Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1998-12-09 (981896)

BIDRAG från läsekretsen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. – Endast "Ledaren" ger uttryck för Generalinspektörens åsikter. För signerade artiklar svarar resp författare, för redigering och layout redaktionen. – För insänt EJ beställt material ansvaras inte.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges. Källan önskas tydligt angiven.

Adress: FlygvapenNytt Artiklar m m: 08-788 75 69
HKV/INFO Prenumeration: 08-788 90 19
107 85 Stockholm vx: 08-788 75 00

Prenumerationspris 100 kr 1999
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:0

Fax-nr: 08-788 88 66

Generalinspektören
för flygvapnet,
generalmajor Jan Jonsson:



Foto: Lasse Sjögren



Värna om personalens kompetens

Hösten har präglats av ett intensivt arbete i Försvarsmaktens nya ledning. Jag vill därför utnyttja detta tillfälle att belysa vissa frågor lite närmare.

Det underlag till ominriktning som ÖB lämnade till regeringen den 12 oktober var ett positivt framtidsinriktat förslag. ÖB:s förslag är en tydlig kompetensorganisation med förmåga att vid behov växa till ett försvar anpassat för ett väpnat angrepp. Ett väpnat angrepp av en helt annan natur än det scenario som dimensionerat oss under det kalla kriget.

ÖB begärde inte mera pengar än vad som avdelats i försvarsbeslutet, men föreslog att anslagen i större utsträckning skulle utnyttjas till att skapa en kompetent Försvarsmakt med en ökad förmåga att hantera en vidgad hotbild med andra hot och risker. Det är min uppfattning att detta är ett bra förslag, att på ett mera kostnadseffektivt sätt skapa en mindre men mera kompetent försvarsmakt.

● ● Redan den 13 oktober ändrade regeringens budgetproposition de ekonomiska förutsättningarna. Försvarsmaktens budgetram för de närmaste tre åren minskades med drygt 9 miljarder. En dryg månad senare lämnade ÖB in sin konsekvensredovisning av budgetpropositionen till regeringen. ÖB:s inriktning var då att i största möjliga utsträckning spara inom materielområdet för att mildra effekterna på verksamheten. Efter ÖB:s konsekvensredovisning gick ansvaret och initiativet tillbaka till Sveriges politiska ledning.

Vi fick inte det långsiktiga beslut som hade möjliggjort en stabil planering för Försvarsmakten. Den kompromiss som nåddes blev ett ickebeslut för Försvarsmakten och för vår personal. Genom att låta Försvarsmakten låna av sina framtida anslag har våra politiker köpt tid fram till Kontrollstation 99. Hur nedskärningarna skall genomföras och hur verksamheten blir, framgår först när regeringens regleringsbrev för 1999 överlämnas till Försvarsmakten. Våra uppgifter och ekonomin där efter kommer förhoppningsvis att klarläggas i Kontrollstation 99. Vad det leder till är det omöjligt att förutsäga nu.

Oaktat utfallet av kontrollstationen kan ni vara förvissade om att jag och mina kollegor i Försvarsmaktens ledning kommer att göra vårt yttersta för att skapa bästa möjliga försvar på den ekonomiska nivå som fastställs. Härvid kommer intentionerna i ÖB:s förslag till ominriktning fortfarande att vara min ledstjärna. Vi skall åstadkomma en kompetensorganisation. Jag har vid mina besök på flottiller, skolor och frivilligorganisationer framhållit att det viktigaste för flygvapnet är att värna om personalens kompetens och kompetensutveckling. Den uppfattningen står jag fast vid.

● ● Under hösten fick Sverige en förfrågan från NATO om vi kunde delta med flygspaningsförband för övervakning av efterlevnaden av fredsavtalet i Kosovo. Vi svarade att vi inte kunde det nu, vilket i media rapporterades bero på att vi hade dåliga skyddssystem. Hur det egentligen förhåller sig belyser jag på annan plats i detta nummer. Det som var avgörande för vårt ställningstagande var emellertid i första hand att vi inte har haft möjlighet att ge vår personal en adekvat utbildning för denna typ av uppgifter. Vi kommer att intensifiera vårt arbete för att lösa både detta och att lösa de tekniska problem som begränsar vår möjlighet att delta i internationella insatser.

● ● Låt mig passa på att uttrycka mitt och flygvapnets tack till Jahn Charleville, vår nyss pensionerade redaktör för FlygvapenNytt. Genom sin mångåriga insats har han på många sätt blivit synonym med FlygvapenNytt. Under Jahn Charlevilles ledning har vår tidning utvecklats till en professionell och mycket uppskattad tidskrift. Vi är dig djupt tacksamma för din insats.

Till sist vill jag önska alla FlygvapenNyts läsare en fridfull jul och gott nytt 1999.

Sydafrika



Två av flygvapnets Gripen-plan samt personal fanns på plats under utställningen DEXSA. Här ses planen flyga över Kapstaden. En historisk bild!

Text: Peter Liander, HKU/FAFO

Foto: Robert Gardner/BAe

Efter flera års marknadsföringsarbete av Gripen ser det nu ut att lyckas för Saab/British Aerospace. Sydafrika har valt Gripen som huvudalternativ för att modernisera sitt flygvapen. Nu startar förhandlingarna mellan den sydafrikanska regeringen och Saab/BAe om ett kontrakt på 28 Gripen-flygplan.

Den 18 november tillkännagav regeringen i Sydafrika att man valt Saab/British Aerospace:s Gripen som huvudalternativ inför ett kommande köp av nya stridsflygplan. Beskedet kom mitt under den då pågående försvarsmaterielutställningen DEXSA (Defence Exhibition South Africa) i Pretoria.

Gripen marknadsförs numera internationellt av Saab tillsammans med British Aerospace (BAe) som är Europas

väljer Gripen

bildningsplattform för blivande Gripen-piloter.

Att Sydafrika väljer Gripen är bra för svensk industri och företrädare för Saab/BAe har naturligtvis positiva kommentarer. Saabs VD **Bengt Halse**:

- Vad jag vet är detta det mest omfattande enskilda handels- och investeringspaket som någonsin erbjudits Sydafrika, tillsammans med fördelen av en tillförlitlig och kostnadseffektiv försvarslösning.

John Weston, VD för BAe, säger:

- Vi ska nu tillsammans med den sydafrikanska regeringen utveckla våra diskussioner om industrisamarbeten som kommer att vara till stor betydelse för den högteknologiska industrin som är på frammarsch i Sydafrika, men också till de företag i resten av världen som kan komma att bli leverantörer till Sydafrika, en kund med höga krav.

Flygvapensamarbete

Efter DEXSA-utställningen besökte en svensk flygvapendelegation, ledd av generalinspektören för flygvapnet, generalmajor **Jan Jonsson**, två sydafrikanska flygbaser. I samverkan med Saab demonstrerades Gripen både på marken och i luften.

Jan Jonsson kommenterar det sydafrikanska beslutet så här:

Jag har imponerats av den professionalism Sydafrika har visat under utvärderingen och upphandlingsprocessen av ett nytt stridsflygplan. Jag är övertygad om att landet valt det bästa flygplanet, Gripen. Detta kommer att ytterligare stärka det goda samarbete som har etablerats mellan våra flygvapen.

I detta skede, innan kontraktshandlingarna har slutförts, är det för tidigt att exakt kunna ange hur det svenska flygvapnet påverkas av en sydafrikansk Gripen-order. När Saab tidigare

har exporterat flygplan som också används av det svenska flygvapnet, har flygvapnets personal i olika omfattning deltagit i utbildningssammanhang. Det har skett både i Sverige och hos den då aktuella kunden. Liknande åtaganden kommer sannolikt att göras vid en eventuell export av Gripen.

Gripen-centrum vid F 7 i Såtenäs har redan från början anpassats för att utbilda inte bara svenska Gripen-piloter, utan även elever från eventuella kundländer.

Sydafrikas flygvapen

Det sydafrikanska flygvapnet, Suid-Afrikaanse Lugmag, har en militär personalstyrka på cirka 10 000 personer, samt omkring 3 500 civila. Flygvapenchef är generallöjtnant W Hechter, som har sin stab i staden Pretoria.

Utöver flygvapnets ordinarie styrkor finns också en frivillig styrka kallad Active Citizens Airforce. Organisationen uppges förfoga över i storleksordning 20 000 personer. De löser främst uppgifter på marken, men förfogar också över ett tiotal divisioner bestående av privatägda flygplan. Förbanden kan liknas med svenska Frivilliga Flygkåren.

Flygvapnets organisation består av 15 divisioner. Till jakt- och attackuppdrag används sydafrikabyggda versioner av Kfir och Mirage, här kallade Cheetah. Dessa är utvecklade av den inhemska flygindustrin, Denel Aviation.

Företaget tillverkar också attackhelikoptern CSH-2 Rooivalk, vilken tas i tjänst av landets flygvapen under nästa år. I övrigt flygs helikoptertyper som Atlas Oryx och Alouette III.

På transportflygsidan förekommer både lätta och tunga flygplan, exempelvis Cessna 208, Pilatus PC-12, CASA 212, Douglas DC-3 och C-130B Hercules. Till signalspanning och lufttankning används Boeing 707. ■

största försvars- och rymdkonsortium. Det brittiska företaget är, tillsammans med svenska Investor, en av huvudägarna i Saab AB.

Saab/BAe räknar nu med att ingående förhandlingar kommer att påbörjas inom en snar framtid. Det är ett omfattande avtal som skall förhandlas fram. Det rör sig om 28 Gripen. För BAe:s del rör det sig om också om en order på 24 jetskolflygplan av typen Hawk. Denna flygplanstyp anses utgöra en god ut-

Svenska flygstridskrafterns förmåga i internationella insatser

Flygvapnet kan



Text: Generalmajor Jan Jonsson,
Generalinspektör för flygvapnet

Internationella insatser ställer på flera områden andra krav än de som ställs på en försvarsmakt som är verksam med att försvara den egna nationens överlevnad. Kraven på skydd av egen personal och materiel ställs högre i internationella insatser.

Flygspaning är en av de uppgifter där det svenska flygvapnet kan delta i internationella sammanhang. En division med AJS 37 Viggen finns vid F 10 i Ängelholm.

Foto: Anders Nylén, FBB

Svenska flygstridskrafter har förmåga att delta i internationella fredsbevarande insatser. Men kraven på skydd av personal och materiel inom denna typ av verksamhet är annorlunda. Känsligheten för förluster är högre än vid försvar av den egna nationen, varför kraven är berättigade.

Det taktiska uppträdandet är också annorlunda än vid försvar av Sverige i vår egen miljö. Svenska stridsflygsystem, liksom även utländska, måste därför i viss omfattning kompletteras för att möta de av NATO uppsatta kraven.

Deltagande i internationella insatser styrs i allmänhet av andra överväganden än de som gäller för det nationella försvaret. Det finns politiska och opinionsmässiga hänsyn som påverkar hur en internationell insats genomförs. Känsligheten för förluster främst av människoliv, men även av materiel, är hög. Den FN-insats i Somalia som avbröts är ett tydligt exempel på denna känslighet.

Högt skydd krävs dessutom för att den egna personalen skall känna ett stort förtroende för sin förmåga att lösa sina uppgifter med en rimlig risknivå. Vid in-

ternationella insatser är det inte det egna landet som är hotat, varför personalens benägenhet att acceptera risker är mindre. Sverige utrustade hela bataljonen i Bosnien med kroppsskydd (skottsäker väst), vilket inte är standard i svenska arméförband, samt lånade finska SISU-vagnar.

I Sverige görs internationella insatser baserade på frivillighet. Personalens tilltro till materielen är därför extra viktigt.

Det är därför naturligt att kraven på skydd ställs högre vid internationella insatser. De krav som NATO har definierat innehålls inte generellt av flygsys-

tem i NATO-länder. Det finns många system, även i stora NATO-länder, som idag inte når upp till dessa krav. Sverige är därför i detta avseende inte sämre rustat än västvärlden i övrigt.

Olika taktik

I den taktik man utnyttjar finns ett samband mellan materiel och uppträdande.

Detta samband innebär att materiel-systemens förmågor möjliggör en viss taktik, samt att ett önskat taktisk upp-

ÄVEN

utomlands

trädande kräver vissa förmågor i de tekniska systemen. De förmågor som Sverige har utvecklat i sina flygsystem är anpassade till den taktik som används för vårt nationella försvar. Taktiken bygger på att krigstillstånd råder och därmed sammanhängande regler för hur och när vapeninsatser får göras. Taktiken är vidare utvecklad för att föra strid i vår miljö.

I internationella insatser utnyttjas en helt annan taktik än den som används i försvaret av Sverige. Den bygger på NATO-taktik, men är anpassad för de krav som ställs i internationella insatser. Vid internationella insatser råder dessutom inte krigstillstånd, men det är samtidigt inte helt och hållet fred. Det finns hot mot de egna flygplanen som man är medveten om, men det är i allmänhet inte tillåtet att göra något åt dessa innan man själv är beskjuden.

De regler som styr uppträdandet i internationella insatser är dels mycket komplexa, dels mycket precisa i hur, när och var vapenmakt får användas. Det betyder att flygplan, men även andra system, i internationella insatser är i en mer sårbar situation än vad som är fallet i det nationella försvaret eller om ett renodlat krigstillstånd råder.

När svenska flygplan skall uppträda med en annan taktik än den som normalt tillämpas, ställs därför andra krav på våra system än de som vår egen taktik kräver. De kompletteringar som erfordras är kända och kan genomföras.

Svenska flygstridskrafter skulle aldrig godvilligt uppträda som mål för olika hotsystem vid försvar mot ett väpnat angrepp på Sverige. I internationella insatser måste detta accepteras då åtgärder mot hotsystem normalt inte får vidtagas innan de har gjort en vapeninsats mot vårt flyg. Detta ger helt andra förutsättningar för taktiken och därigenom mycket högre krav på skyddsförmåga.

Tidigt initiativ

Flygvapnet har tidigt tagit initiativ till anpassning till kraven vid internationella insatser.

Redan för ett antal år sedan gav dåvarande flygvapenchefen, Kent Harr-



Två Gripen ur F 7 i Sätenäs fotograferade strax efter landning på en flygbas i Storbritannien. Foto: Lennart Berns

skog, ett uppdrag till Försvarets Materielverk att utreda vilka krav som ställdes i internationella insatser samt att föreslå vilka åtgärder som behövde vidtagas på svenska flygsystem. Uppdraget återkallades efter vissa påtryckningar från dåvarande försvarsministern.

Flygvapnets initiativ föranleddes av att Försvarmakten hade avböjt en förhandsförfrågan om Sverige kunde bidra med flygförband vid Gulf-krisen. Vi svarade nej, eftersom det saknades adekvat utrustning och utbildning. Detta har Flygvapnet således försökt att rätta till.

Flygvapnets deltagande i PFF-övningar har påbörjat utbildningsinsatsen för att kunna uppträda tillsammans med andra partner- och NATO-länder i en internationell fredsbevarande insats. Materiell anpassning är ännu inte påbörjad, men behoven är kända. Behovet av moderna precisionsvapen mot markmål, för såväl internationella insatser som för det svenska försvaret, är väl känt. Flygvapnet har under lång tid försökt att få med detta i försvarsplaneringen, men hittills har tillgänglig ekonomi inte tillåtit anskaffning av dessa vapen.

Om Försvarmakten hade kunnat genomföra en anpassning av flygförbanden när initiativ till togs detta, hade arbetet sannolikt varit klart nu.

Återtagning en förutsättning

Försvarmaktens planeringsförutsättningar är att återtagning skall ske innan ett angrepp inträffar. I de planeringsförutsättningar som regeringen har givit till Försvarmakten, ingår att vi skall planera för ett års återtagning innan förmåga att

möta ett väpnat angrepp skall kunna innehållas med hela krigsorganisationen. För detta förutsätts kraftigt ökade anslag. I de åtgärder som Försvarmakten har planerat för ett års återtagande, ingår åtgärder både avseende materielsystem och en forcerad utbildning av förbanden.

Den förmåga förbanden har idag är således inte den förmåga som skall finnas om Sverige måste försvaras vid ett väpnat angrepp. Detta förhållande är ännu mera tydligt i det förslag till en ominriktad försvarsmakt

som ÖB lämnade till regeringen den 12 oktober. Härvid ger ÖB även uttryck för att Sveriges förmåga till internationella insatser behöver stärkas, samt att samma krav på förmåga bör ställas för nationellt försvar som för internationella insatser.

Svenskt flyg efterfrågat

Det förekommer ibland synpunkter som att svenska flygstridskrafter inte är efterfrågade i internationella insatser. Som företrädare för det svenska flygvapnet får jag i mina internationella kontakter en helt annan bild. Många flygvapen uttrycker en stor förvåning över att Sverige inte deltar med flygstridskrafter i Bosnien. Framförallt efterfrågas spaningsflyg, men även andra resurser.

Det svenska flygvapnets förmåga och kompetens är väl känd, bl a genom våra omfattande flygtransportinsatser. Den allmänna meningen är att flygvapnet i PFF-övningar har visat en mycket god förmåga att genomföra internationella insatser tillsammans med NATO-förband, samt att verka inom NATO:s ledningsstruktur. Representanter för FN har uttryckt att det finns många länder i världen som kan delta med arméförband, men som saknar förmåga att bidra med något annat. Det ger uttryck för att det är viktigt för FN och de berörda staterna att de ges möjlighet att delta med de resurser de förfogar över. Det är därför viktigt att de stater som har andra resurser, och ett högre utvecklat försvar, i större utsträckning bidrar även med andra resurser än markstridskrafter.

Härvid har det framkommit att det anses att Sverige framgent bör bidra med flyg- och sjöstridskrafter. ■

JAKTVIGGEN I SLOVAKIEN



Flygvapnet har i år deltagit i flera internationella övningar inom ramen för PFF, Partnerskap för fred. En av dem benämndes Cooperative Chance och genomfördes under en julivecka i Slovakien. Det svenska flygvapnet representerades här av personal ur F 21 i Luleå som deltog med tre JA 37 Viggen.

Detta var första gången som Viggen deltog i regelrätta flygövningar med basering utanför de nordiska länderna. Övningen bedrevs från basen Sliác, 15 km från staden Zvolen.

Övningen Cooperative Chance - 98 omfattade en stabstjänstövning (CPX) med NATO-organisation för "out of area"-operationer, samt en övning med jaktflygförband och luftvärn (LIVEX).

I Coop Chance deltog totalt 20 nationer varav åtta ur NATO och tolv ur PFF-länder. I flygtjänst deltog 16 nationer varav sju ur NATO. Fem länder deltog med luftvärnssystem. Övningen planerades från NATO:s AIRCENT i Ramstein, Tyskland. I de båda övningarna utnyttjades samma scenario som gällde för båda övningarna, vilka i övrigt var helt åtskilda.

Scenariot baserades på ett fredsavtal varande uppdrag efter att ett fredsavtal åstadkommits mellan flera rivaliserade stater. Det innehöll även en civil katastrof, vilket möjliggjorde att ett samar-



bete mellan civila och militära instanser kunde övas. I övningen LIVEX ingick därför även transportflyg och helikoptrar.

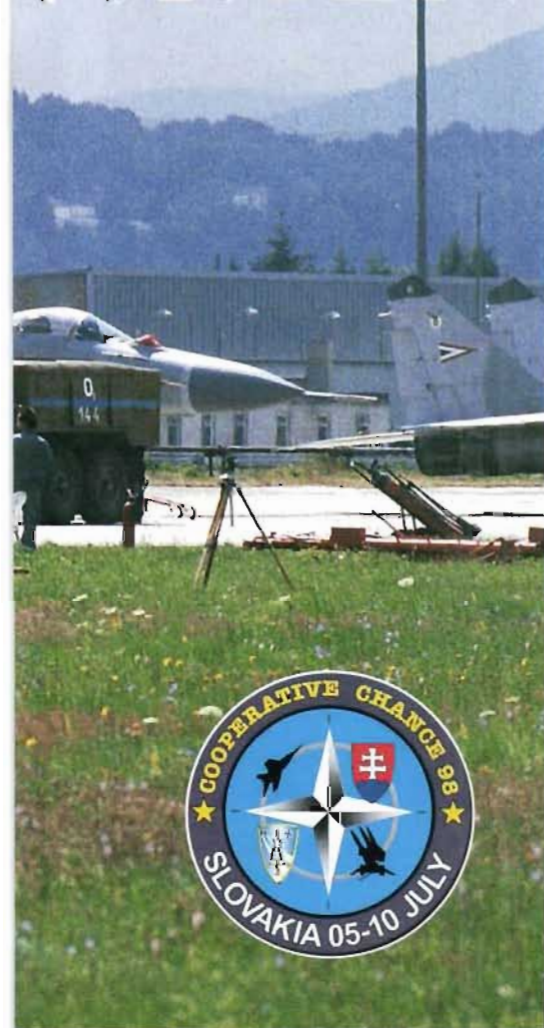
Sverige deltog i LIVEX med en rote jaktviggen ur F 21. Personalen hämtades ur olika förband och staber. I stabsoövningen CPX besattes sex olika befattningar av svensk personal. För planeringen och genomförandet av den svenska insatsen ansvarade Flygkom-

mando Mitt. Totalt deltog 35 personer, varav fyra värnpliktiga.

Till Sliác

Ombaseringen från F 21 gjordes den 3 juli. Markpersonalen och klargöringsutrustning transporterades med TP 84 Hercules. Vid ankomsten till Sliác-basen fick varje nation ett rum som fungerade som uppehålls- och planeringsrum. Snabbt påbörjades jobbet inför den kommande veckans flygtjänst. Ute på ramperna ställdes materielen samt flygplan upp inför övningen, och man kontrollerade sambandet mellan de olika funktionerna. Nödvändigt eftersom det till en början uppstod en del språkproblem.

JAKTEN



Helgen ägnades också åt genomgångar för all personal. Ett viktigt inslag eftersom människor från 21 länder med ett 40-tal flygplan skulle bedriva verksamheten från samma bas.

Ledning från AWACS

På måndagen var det dags för den första flygningen från Sliac-basen. Målsättningen var att alla piloter skulle få möjlighet att bekanta sig med området och de närliggande flygplatserna. Under tio minuters flygning skulle de även ledas med hjälp av instruktioner som gavs från AWACS-flygplanet "Magic" eller stridsledningscentralen "Polana" för att kunna genomföra en enkel identifieringsövning.

Löjtnant Stefan Kaarle beskriver några av sina intryck från det första passet:

"Motorstart och förberedelser i flygplanet genomfördes i god tid och utan problem. Det färdtillstånd som gavs vid starten var dock inte riktigt enligt vårt inövade terminologiexempel. Vi fick "klart starta" utan vad vi tyckte var något riktigt färdtillstånd. Väl i luften och i kommunikationen med flygledaren på frekvensen "Bratislava terrain" fick vi mer eller mindre ta befälet och tala om vilken kurs och höjd vi intog.

En minut innan vår övningstid med AWACS kontaktade vi "Magic" på stridsledningsfrekvensen. Nu stämde terminologin väl med vad vi tidigare övat på. Själva övningen genomfördes på enklast möjliga sätt. Vår rote delades upp i jakt- och målflygplan, där jakten fick till uppgift att genomföra en identifiering av målet. Övningen fungerade bra och vi kunde därefter fortsätta vår navigering tillbaka mot Sliac-basen för landning.

Vi valde att prova en GCA-inflygning (Ground Control Approach) för att få koll på hur personalens förmåga att leda flygplan under en instrumentinflygning. Inledningsvis var ledningen ungefär som förväntat. När vi senare svängde upp mot en lång final från avstånd 20 km sjönk däremot kvaliteten drastiskt. Informationen som gavs var jämförbar med en mycket knapphändig SRE-inflygning. Detta ledde till att vår inflygning och plané huvudsakligen genomfördes med information från våra egna system.

Vi beslöt därefter att inte lita på denna procedur förrän vi påtalat bristerna och gjort ytterligare provinflygningar i bra väder."

Övningen börjar

På tisdagen började den skarpa övningen. Förutsättningen var att länderna "Diamond" och "Amber" var i konflikt med varandra och vår uppgift bestod i att bevaka och förhindra otillåtna flygningar i en "non-flying-zone" mellan dessa två länder.

Den första svenska Jaktviggen-roten i en övning utanför Norden startade klockan 09.55 med major Anders Jansson som rotechef och löjtnant Stefan Kaarle som rotetvåa.

Anders Jansson berättar om detta historiska pass:

"Färdtillståndet vid start var även denna gång lite tveksamt. Vi fick bara "klart starta och kontakta Magic". I övrigt gick starten och utflygningen bra. Anflög mot cap-north där vår rote över-

Flygplanen i Cooperative Chance 1998

Land	Antal	Typ
Bulgarien	2	MiG-21
	1	An-24
England	3	Tornado F.3
Frankrike	3	Mirage 2000
Polen	2	MiG-29
Rumänien	2	MiG-21
Slovakien	4	MiG-29
Sverige	3	JA 37
Tjeckien	4	MiG-21
Tyskland	2	MiG-29
Ukraina	1	An-30
Ungern	2	MiG-29
USA	3	F-16
Österrike	1	PC-6
	1	Bell

Det rumänska flygvapnet deltog i Cooperative Chance. Här en tvåsitsig MiG-21UB.





Amerikansk och svensk markpersonal i samspråk på Sliac-basen.



Rumänska officerare framför JA 37.

tog bevakningen efter en slovakisk rote MiG-29. Upprättandet av "cap:en" och det taktiska uppträdandet var precis som vi övat hemma i Sverige.

Vårt första uppdrag var att identifiera ett okänt flygplan. Detta visade sig vara en lågflygande L-39 Albatross. Efter genomförd identifiering fick vi order att skugga

planet österut. Det lämnade området och vi blev beordrade att överta en skuggning av en Su-22 västerut. Efter att även denna lämnat området dök ett oidentifierat och långsamtgående företag upp i bevakningsområdet. Vi fick genast order om att genomföra en identifiering av det. Jag identifierade objektet som en Mi-24 attackhelikopter och vi blev därefter beordrade att skugga helikoptern ut ur området.

Vid hemflygningen, efter det att vi blivit avlösta av en holländsk F-16-rote, var vi även denna gång tvungna att ta befälet över "Bratislava control" och tala om vad vi ville göra. Vid GCA-inflygningen gavs höjden omväxlande i meter och fot. Precisionen var begränsad men dock bättre än vid föregående inflygningar. När flygledaren endast hade ett flygplan på inflygning blev precisionen acceptabel. Vi avslutade passet med varsin kortlandning."



En brittisk Tornado F.3 lågsniffar under Cooperative Chance i Slovakien.



En holländsk F-16A Fighting Falcon på väg inför landning, med avställda MiG-21 i förgrunden.



Flygplan på linjen i Sliác. Närmast Mirage 2000 från Frankrike samt en tjeckisk MiG-21.

Två pass om dagen

Övningen fortsatte med liknande uppdrag fram till torsdag kväll. Divisionen flög varje dag ett pass på förmiddagen och ett pass på eftermiddagen. Alla pass genomfördes med gott resultat och utan några tekniska problem med flygplanen.

Efter genomförd övning fick divisionen god kritik för professionellt uppträdande i luften samt den höga tekniska standarden på flygplanen. Detta framfördes både från övningsledningen och deltagande NATO-nationer.

På marken

Den svenska markpersonalen hade börjat förbereda sig redan i november förra året. Eftersom det var första gången F 21 skulle delta i en PFF-övning ville man komma väl förberedd för att allt skulle löpa smidigt i Slovakien. Det noggranna förarbetet på hemmaplan resulterade i ett lyckat genomförande av övningen i Sliác. Inga planerade flygpass fick ställas på grund av flygplansfel eller fel på övrig utrustning.

Totalt deltog 13 flygtekniker samt fyra värnpliktiga ur F 21:s 2:a och 3:e stationskompani. Dessa uppskattade att vädret var ganska likt klimatet i Sverige. De slapp den normalt ganska höga central-europeiska värmen som annars råder i Slovakien. Tursamt med tanke på att de svenska mek-overallerna inte är anpassade till hög värme.

Många deltagare från andra länder imponerades av det svenska konceptet

med värnpliktiga samt snabba klargöringar. Uppfattningen var att JA 37 var lättarbetad samt har bra tekniska lösningar.

Ett för markpersonalen givande inslag under övningen var något som benämndes "Aircraft Cross Servicing" (ACS). Det innebar att det gavs en begränsad utbildning i klargöring av andra nationers flygplan. Svenskarna hade i förväg gjort ett kort utbildningspaket på Viggem, som många nationer deltog i.

CPX

Stabtjänstövningen genomfördes i Zvolen, cirka 15 km från flygbasen Sliác. En ändamålsenlig industribyggnad utnytt-

jades, vilken inrymde hela staben med cirka 450 personer. NATO/PFF:s nya ledningsstruktur för "out of area operations", Joint Force Allied Component Command (JFACC), övades under sex dagar med ett stort inslag av officerare ur PFF-länder på viktiga befattningar, men under handledning av NATO-personal. Övningens syfte var att utveckla interoperabilitet, träna stabsofficerare i internationell miljö och utveckla förståelse för de situationer som staber som dessa kan ställas inför.

Sverige bemannade fem befattningar på övad sida: Senior National Representative, Deputy Chief Current Ops, Staff Officer Plans, Chief Offensive Air Support, Deputy Chief Mil Info. På spelsida (Respons Cell) bemannades en befattning Legal Advisor.

Sjukvårdstjänst

Vid svenskt deltagande i PFF-övningar krävs numera att även svensk sjukvårdspersonal deltar, antingen läkare eller sjuksköterska beroende på hur sjukvården är organiserad under övningen. Även sjukvårdsutrustningen är noga reglerad.

Eftersom slovakerna hade åtagit sig att ombesörja akut sjukvård under Cooperative Chance besökte jag första dagen min slovakiske kollega på flygbasen. Läkarmottagningen var spartansk men tillräcklig. Problemet var istället att det inte fanns någon som kunde engelska. Språkproblem är därför en viktig anledning till att det är bra att medföra svensk sjukvårdspersonal.

Per Jacobsson, flottilljäkare, F 21

Erfarenheter

Erfarenheter som gjordes från denna övning var:

- Svenska flygförband har inte några problem med att anpassa sin taktik och sitt uppträdande för att på ett effektivt sätt delta i internationella uppdrag.
- Flygplan och övrig materiel behöver dock modifieras för att uppnå en godtagbar interoperabel nivå.
- Byråkratin, hierarkin och stödfunktionerna runt övningen är större och trögare än vid svenska flygövningar av liknande storlek.
- Den deltagande personalen är enig om att Cooperative Chance -98 var en mycket givande övning. Erfarenheterna som erhöles är värdefulla i utvecklingen mot ett internationellt verksamt svenskt flygvapen. ■

EVAKUERING M



Övningen Nordic Peace -98 genomfördes i höstas inom ramen för Partnerskap för fred. Flygvapnet deltog bland annat med transportflygresurser och sjukvårdspersonal. Ett viktigt inslag i övningen var flygtransporter av skadade till sjukhus. Bland deltagarna fanns Gunnar Hörding, till vardags flottilljäkare vid F 7 i Såtenäs, som här ger sin syn på övningen.

PFF-övningen Nordic Peace -98 genomfördes under tolv dygn på Gotland runt månadsskiftet mellan september och oktober. Totalt deltog åtta nationer med personal och materiel. Unikt för övningen var att även ickemilitära organisationer deltog, exempelvis Svenska freds- och skiljedomsföreningen.

I det scenario som skapats för Nordic Peace hade Gotland bytt namn till Betaland, ett land som var uppdelat i en nord- en sydsida. I Betaland rådde ett bosnienliknande tillstånd med en allvarlig etnisk konflikt. Fredliga länder sände på FN-uppdrag militära styrkor för att skapa ordning så att organisationer som FN, Röda Korset och Räddningsverket kunde arbeta humanitärt och politiskt.

I Betaland fanns ingen sjukvård för de utsända trupperna, utan sjuka eller skadade soldater måste evakueras till grannlandet med flyg. Evakueringen var flygvapnets ansvar.

Medicinskt scenario

Genom ett par års deltagande i transportflygövningar inom PFF har vi på F 7 fått lära oss om transport av skadade och sjuka i flygplan, på NATO-språk kallat Aeromedical Evacuation (AE).

Med Nordic Peace -98 togs ett rejält kliv framåt. Här gällde inte bara transportflyg, utan också helikoptrar, förband från armé och marin, civila organisationer och en stor gemensam stab.

I det oroliga Betaland skulle de flesta militära enheterna drabbas av olika skador. Dessutom ingick en katastrofövning; en utlöst bilbomb på en marknadsplats gav 50-tal skadade. Räddningen skulle ske i samverkan mellan militära enheter och Visbys katastroforganisation.

Evakueringsplanen var att skadade soldater skulle hämtas med helikopter

eller ambulans från förbandsplatser till F 7 Casualty Staging Unit (CSU) på Visby flygplats. Därefter skulle de flygas till Skavsta flygplats i Nyköping för att där tas emot av landstingets katastrofteam och transporteras vidare till sjukhus.

En så här omfattande katastrof- och räddningsövning, genomförd i samarbete med andra länder, med en stor multinationell stab och med civil och militär samverkan, har aldrig tidigare skådats i Sverige.

Evakueringsresurser

De helikoptrar som användes för flygning av skadade från förbandsplatserna till CSU var två svenska HKP 4, en svensk och en norsk HKP 11/Bell 412, samt en litauisk Mi-8. För flygtransporterna mellan Visby och fastlandet utnyttjades två transportflygplan. Det ena en litauisk An-24 Curl, det andra en svensk TP 84 Hercules. Det sistnämnda var utrustat med sjukvårdscontainrar som specialdesignats för att kunna rullas in Hercules-planets rymliga lastrum. Containers av detta slag finns normalt inte i Sverige. De som nu användes tillhör det danska flygvapnet och fanns tillgängliga eftersom Danmark deltog i övningen.

ED FLYG

Text & foto: Flottillläkare Gunnar Hövding, F 7

Nordic Peace -98

Uppgiften för personalen vid CSU var att ta emot skadade, förbereda dem för flygtransport samt att mottagningsgrupperna på Skavsta blev förberedda på de inkommande skadefallen.

I aktion

Under övningen transporterade helikoptrarna varje dag 15 - 20 "skadade" soldater till CSU.

På katastrofdagen fick vi vänta länge innan helikoptrarna kom med de drabbade offren. Men de anlände till sist och transporterades vidare till Skavsta. Planenligt togs de där om hand av katastrofteam från landstinget.

Många "svårt skadade" kom till CSU samtidigt och det blev därför stundtals bråttom. Men personalen, bestående av svensk frivilligpersonal, litauiska doktorer och estniska soldater, slet med bårarna och gjorde ett bra jobb.

Bedömning av skadorna gjordes på engelska, eftersom de samarbetande läkarna och sjuksköterskorna kom från Sverige, Danmark och Litauen.

Genom att flygplanen med dess personal och utrustning kom från olika länder kunde flygtransporterna genomföras under ganska realistiska förhållanden.

Erfarenheter

Känslan efter övningen var, att flygvapnet och CSU-personalen gjort ett bra jobb utifrån de förutsättningar som fanns. Uppgiften hade aldrig tidigare prövats i Sverige och personalen fick genom övningen en hel del nyttiga erfarenheter. En är att Aeromedical Evacuation inte fungerar bra utan bra samband och snabba beslutsvägar. En annan erfarenhet är att obekvämt och krånglig bårhantering är tidskrävande. Konsekvensen blev att "patienterna" blev utan vård under alltför långa stunder.

Sambandsfunktionerna mellan CSU och de mottagande katastroflagen måste vara förstklassiga. Det är av stort värde för läkarlagen att de har korrekt information om vilka skador de anländande patienterna har. Under Nordic Peace tog det ibland lite väl lång tid mellan



På plats inne i en dansk sjukvårdscontainer lastad i en TP 84 Hercules.

Urlastning från litauisk helikopter av typ Mi-8.



skadetillfälle och den kirurgiska behandlingen.

Det medicinska samarbetet mellan personal från olika länder upplevdes som mycket givande. Vi som hade ansvaret för evakueringsflygningarna kan känna att nu vet vi vad AE handlar om. Även om vi i Sverige ännu inte har personal eller utrustning för uppgiften.

Även i fredstid

Det bosnienliknande scenariot i Nordic Peace -98 påvisade möjligheten av ett stort skadeutfall, där en väl organiserad evakuering med flyg kan vara nödvän-

dig. En katastrof med ett stort antal skadade kan inträffa i Sverige även i fredstid, och då kan den lokala sjukvårdens behandlingsresurser snabbt överskridas. Ett exempel på detta var den tragiska branden i en festlokal i Göteborg i slutet av oktober. Nödvändiga fördelningstransporter, även med flyg, kan behöva ske genom militärt stöd till landstinget.

Den första delen av en evakuering av skadade måste ibland ske fältmässigt. Men så snart man är i säkerhet bör militära transporter i fredstid kunna erbjuda samma medicinska kvalitet som motsvarande civila sjuktransporter. Möjligheten att överleva ökar med en tidig insats av kvalificerad vård. ■

SU-27:Or och Spetsnaz i

När den unge löjtnanten **Robert Palmgren** svängde ut över Östersjön i spaningsversionen av Draken, hade han självklart ingen aning om vad som komma skulle.

Då, i början på 70-talet, var det kalla kriget som kallast. Ute på internationellt vatten väntade inte sällan en sovjetisk MiG-21 eller Su-15 på ett både respektfullt och nyfiket avstånd.

Allmänt sett hade vi nog en överdriven respekt för den röda stjärnan på stjärtfenan. Trodde nog helt enkelt att planen klarade mer än de gjorde.

Många år senare vandrar samme Robert Palmgren på en f d sovjetisk flygbas i en f d sovjetisk republik, Uzbekistan.

Respektfull honnör

Av sina värdar tituleras han gospodin* general. Officerare under den väl tilltagna skärmmössan och i den välkända uniformen gör respektfull honnör. Vi måste gå nära för att se den nya tidens annorlunda nationalitetsbeteckning, sovjetstjärnan har bytts mot ett eget, uzbekiskt, mössmärke.

Robert Palmgren har stigit ur Drakens, och sedermera Viggens, cockpit för gott. Det senare hände 1994. Fram till den 1 juli 1998 styrde Palmgren chefstolen vid F 14 i Halmstad. Sedan dess hela Flygkommando Syd, samgrupperad med F 10 i Ängelholm.

Gradbeteckningen, äck så viktig under det här besöket öster om Uralberget och strax norr om Afghanistan, berättar att Palmgren är överste av första graden, internationellt Brigadier - det som vi benämner brigadgeneral.

Alla undertecknande stater av det s k Wiendokumentet förbinder sig att med mindre än två dygns varsel ta emot en inspektionspatrull från vilken som helst av de övriga 55 medlemsländerna. Rapporten som blir resultatet av besöket är öppen för samtliga medlemsstater. Under november genomförde Sverige en inspektion av norra Uzbekistan i OSSE-ländernas namn.

Text & foto: Sven-Åke Haglund, HKV/FNFO

Inklusive Spetsnaz

I Uzbekistan har Palmgren rollen som patrullchef. Han inspekterar den forna tänkta motståndarens stridskrafter, i det här fallet största delen av den tidigare klassiska sovjetiska 105:e luftburna divisionen, inklusive ett Spetsnaz-förband.

Värdarna lotsar Palmgren och hans tre svenska följeslagare förbi en rad till synes avställda Su-17, som med övertäckta huvar och mindre väl pumpade däck ger intryck av att ha gjort sin sista flygtimme. Platsen är en flygbas omedelbart norr om huvudstaden Tasjkent där 59:de attackregementet är stationerat.

Överstelöjtnant **Björn Wirde** från det svenska försvarshögkvarterets verifikationssektion sneglar i de uppgifter som Uzbekistan lämnat till de övriga 55 länderna som enligt det s k Wiendokumentet tillåter internationella inspektioner av sina stridskrafter. Jodå, där finns Su-17-planen prydligt redovisade.

Gruppen vandrar vidare mot en välkänd helikoptersilhuett, Mi-8T som skall föra inspektionsteamet ett tjugotal mil rakt

österut över den bördiga Fergana-dalen till andra armékårens förband - mycket nära inbördeskrigets Tadzjikistan.

Släpper inte garden

På väg till transporthelikoptern stannar det palmgrenska sällskapet. En gammal bekant från forna tiders krigsspel har dykt upp i synfältet: Attackhelikoptern Mi-24 på besök från det närliggande 66:te helikopterregementet. Gospodin General får stiga upp i cockpit. Viss försiktighet anbefalls. Helikoptern är bestyckad bl a med skarpa raketer.

Republiken Uzbekistan släpper inte garden: "Grannskapet är inte så fredligt som vi skulle önska", säger general **Oleg Gardejnin**, chef för andra armékåren och en halv timmes helikopterfärd rakt österut - via bergspass på 3 500 - 4 000 meters höjd.

"... inre gränserna i det forna Sovjetunionen var oftast osynliga. Idag måste vi tvärtom skapa gränser och stänga dem hermetiskt. Vi önskar att problemet med



Ett antal Su-17 uppställda på en flygbas nära Uzbekistans huvudstad Tasjkent.

Den svenska patrullen bestod, utöver öv 1 Robert Palmgren, av övlt Björn Wirde, HKV:s sektion för rustningskontroll, Sven-Åke Haglund, huvudredaktör för Försvarsmaktens centralt utgivna tidningar, samt Peter Kanflo, förste departementssekreterare på UD:s avdelning för europeisk säkerhetspolitik.

OSSE, tidigare ESK, uttydes Organisationen för Säkerhet och Samarbete i Europa. Till denna har även tidigare sovjetstater i Centralasien, som Uzbekistan, anslutit sig.

*Gospodin betyder "herr", ett ord som inte användes i ryskan under 70 år. Det har nu ersatt "tovarisjtj", kamrat, som artigt tilltal.

Imponerade

terrorism i vårt närområde skulle få mer internationell uppmärksamhet”.

Stridsberedda Su-27

Här, bara några tiotal kilometer från Tadzjikistan, där svåra strider utkämpats natten före det svenska inspektionsteamets besök, står det uzbekiska försvaret nära nog på krigsfot. Inte för att angripa någon, utan för att vid behov freda eget territorium.

Situationen understryks av fem stridsberedda Su-27 tillhörande 62:a jaktregementet i Andizhan, med två minuters flygtid till närmaste gränsspäss.

Gaspodin General Palmgren väntar på en inbjudan att klättra upp i det lockande jaktplanet, men Njet, också Wiendokumentets öppenhet har sina begränsningar.

- Min uppfattning är att tillståndet hos det uzbekiska flygvapnet nog väl stämmer överens med övriga f d sovjetrepublikers. Vi får inte missledas av det yttre utseendet på en del av de avställda planen. Också de kan sättas i stånd för att klara uppdrag av enklare slag.

- Andra enheter, som 62:a jaktregementet med sina Su-27, är i gott skick och representerar en oerhörd eldkraft. Helt klart imponerande.

Välkänd sovjetdivision

Imponerat blev inspektörsteamet också av en uppvisning hos 4:e luftlandsättningsbrigaden i staden Fergana - ett "hjärtförband" i andra armékåren, f d



Överste Robert Palmgren ledde den svenska inspektionspatrullen som besökte Uzbekistan.

105:e sovjetiska luftburna divisionen - fortfarande informellt benämnt Spetsnaz.

Besökarna fick se allt tänkbar hoppträning, fällbar utrustning typ fälthaubits och pansarbandvagnen BMP (som även ingår i några svenska armébrigader), och en uppvisning som heter duga av vad en vältränad spetsnaz-soldat kan åstadkomma i närstrid - avslutad med ett minst sagt spektakulärt krossande av tegelstenar med bara händerna.

På Ferganas flygplats står ett avslutande bevis på den forna sovjetstatens transportkapacitet - rad på rad med transportflygplanet An-12 - var och en kapabel att flyga runt 50 fullt stridsberedda soldater.

"Fullgod partner"

- I vår slutrapport efter två dygns inspektion konstaterar vi att det inte förekommit någon verksamhet som borde ha föranmälts enligt Wiendokumentet, och att den uzbekiska försvarsmakten visat all tänkbar öppenhet och vilja till samarbete.

- Min personliga uppfattning är att ett besök av det här slaget är av största vikt för ett land som under sovjeteran var avskilt från västliga kontakter. Viljan att framstå som en fullgod samarbetspartner är utomordentlig tydlig. ■



Uzbekiska helikoptrar av typ Mi-8.



Överste Palmgren i sampråk med Spetsnaz-officerare.



Närstudie av Mi-24-helikopter.

COMBAT SEARCH AND RESCUE

i Fl

Text: Major Per Dahlbom, Flygvapencentrum

FLYGRÄDDNING UNDER STRID

En pilot som hamnat i fientligt territorium måste snabbt kunna undsättas med helikopter. Den tekniska utrustningen i Försvarets räddningshelikopter HKP 10 Super Puma behöver kompletteras för att kunna användas i internationella sammanhang.

Foto: Kent S. Almé, FFB

För att svenska flygstyrkor skall kunna delta i en internationell operation över ett stridsområde ställs krav på olika utrustningar som i vissa fall är högre än de svenska.

Ett område gäller den personliga säkerheten för besättningsmedlemmar som hamnar på marken i fientligt område. Efter en utskjutning eller en nödlandning måste den flygande personalen

ha förutsättningar för att överleva och bli undsatt med hjälp av helikopter.

USA är ledande inom detta område. Deras koncept CSAR - Combat Search And Rescue - är till för att rädda nödställda i ett krigsområde. För att möta kraven som ställs har flygvapnet vidtagit åtgärder för att utbildning och utrustning i närtid kan anpassas till dessa krav.

Flygvapnet står inför många förändringar som en följd av de senaste årens utveckling. Den internationella dimensionen ges allt större utrymme och tyngd i den dagliga verksamheten. Internationella insatser är dock ett relativt oskrivet kapitel för flygvapnet i modern tid, transportflyget undantaget, och kommer att ställa nya krav på våra flygstyrkrafter.

Ett av de områden som berörs är det vi i dagligt tal benämner flygräddning, FRÄD. Internationellt är det detta som benämns Combat Search And Rescue (CSAR) då det bedrivs under en konflikt.

Internationellt

Deltagande i en internationell operation ställer speciella krav, varvid minimering av förlustrisk av flygande personal utgör ett sådant krav. Stormakterna med USA i spetsen har därför utvecklat ett särskilt CSAR-koncept för undsättning av flygande personal som havererat på fientligt område.

Det bygger på att den flygande besättningen har utbildning och utrustning för att på bästa sätt kunna klara sig i en fientlig omgivning. Dessutom att man disponerar resurser i form av helikoptrar,

flygplan och ledningsresurser för att på såkrast möjliga sätt kunna hämta hem den nödställda.

Nödustrustning och utbildning

En CSAR-förberedd besättningsman medför en mängd specialanpassad utrustning för att underlätta överlevnad och räddning i ett fientligt område. Nödustrutningen omfattar materiel för:

- Överlevnad som utgörs av reservproviant, nödkök, tändstickor etc.

RESCUE flygvapnet

- Personligt skydd tillgodoses i form av livflotte, förstärkningsplagg etc.
- Signalering, som kan ske med hjälp av nödsignaler, nödsändare etc.
- Kommunikation, som möjliggörs tack vare en kvalificerad radio med data-tal-förbindelse.
- Navigering, som sker med stöd av GPS.
- Förflyttning. Kläder och bärbar utrustning är anpassad så att förflyttning medges.

Den flygande personalen är utbildad i överlevnad, genomförande av flykt i fientligt territorium samt i de procedurer som möjliggör identifiering och hämtning av den strandsatte. Därutöver ligger en del förberedelser inför flyguppdraget som underlättar identifiering och hämtning om haveri/nedskjutning skulle äga rum.

Räddningshelikopter

Räddningshelikopter är normalt en tung helikopter med lång aktionstid och lufttankningskapacitet. Den är utrustad med kvalificerade motmedel, har mörkerkapacitet samt beväpning.

I helikoptern medföljer en säkringsstyrka för omhändertagande av den strandsatte samt som närskydd.

Ett räddningsföretag kan understödjas av ett stort antal andra flygplan med såväl luftmåls- som markmålskapacitet.

Dagsläget i Sverige

Det svenska systemet för att söka efter och hämta hem en strandsatt flygplansbesättning sker idag på ett i allt väsentligt fredsorienterat sätt. En metod som inte är gångbar om vi skall delta med flygstyrkräkter i en internationell insats. Ej heller är den flygande personalens "överlevnadsträning" och nödutrustning i dagsläget anpassad för deltagande i en internationell insats.

Försvarsmaktens räddningshelikoptrar, HKP 4 Vertol och HKP 10 Super Puma, har idag en status som omöjlig-

gör tjänst som räddningshelikopter i en internationell operation. Bland bristerna märks framför allt total avsaknad av motmedel, varken elektroniska motmedel, remsor eller facklor ingår i utrustningen på dessa helikoptertyper. Inte heller finns någon form av beväpning för närskydd och understöd. Flygoperativt har de dessutom alltför begränsad aktionstid, samt otillräcklig mörkerkapacitet.

Internationellt skyddas räddningshelikoptern av andra flygplan, såväl av jakt- som markmålsbestyckade flygplan. Detta är något som inte övas i Sverige. Vi saknar också relevant markmålsammunition för att kunna lämna understöd om det skulle bli nödvändigt.

Vad gäller den flygande besättningens nödutrustning är den idag anpassad för att den strandsatte skall invänta räddning på den plats där han landat. Detta är en fredsanpassad procedur som inte lämnar någon handlingsfrihet för den nödställda. Dagens nödutrustning omfattar mot denna bakgrund materiel för överlevnad, personligt skydd samt signaler.

Framtiden

Eftersom Sverige under överskådlig framtid sannolikt kommer att sakna egna resurser för att undsätta en svensk flygbesättning som deltar internationellt, måste vi förlita oss till att något annat land står för den tjänsten. Detta innebär att vi i första hand måste anpassa vår flygande personals överlevnadsutbildning och nödutrustning till de krav som ställs. I dagsläget är det framför allt USA som agerar kravställare, eftersom man är det land som har bäst möjlighet att be-

driva eftersökning och hämtning (CSAR).

Flygvapnet har nu påbörjat ett arbete som innebär att kraven identifieras så att utbildning och utrustning i närtid kan anpassas mot dessa krav. Under 1999 kommer ett begränsat antal besättningsmedlemmar att genomgå CSAR-utbildning. Därutöver kommer ett mindre antal modifierade nödpackar av modernt snitt att tas fram. Primärt för flygplanen Viggen, Gripen och Hercules.

Vad gäller utbildning är det framför allt vissa förberedelser inför uppdraget som måste omdanas. Dessa syftar till att öka den strandsattes överlevnads- och flyktmöjlighet samt underlätta eftersök och identifiering av den nödställda.

Utrustningsdelen handlar om en ny kvalificerad radio, GPS samt utrustning för att kunna genomföra förflyttning i terrängen, exempelvis ryggsäck och regnkläder.

Samverkan med andra delar av Försvarmakten har skett och kommer även framlades att ske i syfte att om möjligt likrikta utrustning och utbildning. Då anpassning sker mot en internationell norm finns inget utrymme för någon "svensk profil".

På många håll inom Försvarmakten och FMV har redan förtjänstfulla initiativ tagits inom detta område och målet är självklart att dessa skall fångas upp. Särskilt nämnbarda i detta sammanhang är löjtnant **Karén**, F 17 och major **Persson** FMV samt löjtnanterna **Celay**, F 7 och **Nylén** F 16.

I ett något längre perspektiv kommer självklart utbildning av den flygande personalen att ske i större omfattning. Men inledningsvis handlar det om att finna formerna, starta utbildningen, prova och införa ny utrustning samt inte minst viktigt: Att få en kvalitetsstämpel på såväl utbildning som utrustning. ■



Svenska militärflygare behöver specialutbildning i flygräddning/Combat Search And Rescue.

F 17-FÖRBAND



Efter ambulanstransport evakueras en skadad på bår med HKP 10 Super Puma ur Försvarets helikopterflottilj.

Text & foto: Peter Liander, HKU/FFFO

Vid F 17 i Kallinge har man i ominriktningens anda utbildad ett sammansatt räddnings- och röjningsförband. Projektet kallas SOSAR. I grunden finns den ordinarie soldatutbildningen, men räddningsförmågan har här fått större betydelse.

F 17 i Kallinge är en flygflottilj i förändring. En flottilj som tar rejäla kliv mot nya uppgifter i ominriktningens tecken. Den 1 april

tillträdde överste **Lennart Pettersson** som ny flottiljchef och sedan dess har det skett radikala förändringar i verksamheten. Flottiljledningen har tagit fasta

på Försvarets nya målsättningar, att kontinuerligt kunna stödja samhället vid svåra påfrestningar i fred och att kunna ställa kvalificerade förband och andra resurser till förfogande för internationella fredsbefrämjande och humanitära insatser.

Personalen är också med på de nya riktlinjerna och attityden är positiv.

- Ibland måste jag hålla emot när personalen kommer med alltför entusiastiska idéer, säger Lennart Pettersson. Men vi försöker att se till möjligheterna, i stället för problemen.

Flottiljens mål är att till år 2001 vara ett förband som till stora delar anpassat sin verksamhet för att kunna delta i internationella fredsbevarande insatser.

Lennart Pettersson kan ge flera exempel på hur flottiljen förändrat sin verksamhet, men FlygvapenNytt väljer denna gång att presentera ett projekt som under året engagerat bas- och sambandspersonalen.

Tillsammans med Basbefälskolan F 14 (BBS) och Försvarets hundtjänstcentrum (FHTC) har F 17 genomfört en studie av Räddnings- och Röjningsfunktionen (RR) som normalt ingår i Basbataljon 85. Under ledning av major Michael Persson har studien bedrivits i formen av ett lokalt projekt kallat SOSAR.

Förkortningen står för Swedish Operative Search And Rescue. Det omfattar två välkända begrepp i räddningssammanhang: SOS och SAR.

Arbetet har resulterat i ett förband som är sammansatt av fyra olika enheter som redan förekommer i Basbataljon 85. Den ordinarie krigsorganisationen har varit utgångspunkt och förbandsenheternas förmåga ingår i grundutbildningen av flygflot-



En ambulans lämnar SOSAR-förbandets bevakade gruppeeringsplats.

KOMMER TILL UNDSÄTTNING



Överste Lennart Pettersson är chef för F 17 i Kallinge.



Major Michael Persson är projektansvarig för SOSAR-förbandets verksamhet.

tiljernas värnpliktiga. För att möta de nya krav som ställs genom Försvarens omdiriktning, har räddnings- och röjningsförmågan förstärkts.

Livräddare

SOSAR-förbandets uppgift är att rädda liv. Det skall också genom en räddningsinsats kunna häva ett livsfarligt läge vid en olycka eller en naturkatastrof. Förbandet skall även kunna komma till undsättning i livshotande lägen som drabbat såväl militärer som civila, vilka exempelvis hamnat i minerade områden. Medverkan i mer traditionella fredsbevarande uppgifter står också på programmet. En grundläggande förutsättning är också att ett SOSAR-förband skall kunna verka i en väpnad miljö.

Möjligheterna att ett SOSAR-förband kan delta i den markbundna delen inom konceptet CSAR (Combat Search And Rescue, se föregående uppslag) utreds.

Fullskaleprov

Det första SOSAR-förbandets förmåga övades under en vecka i mitten av november. Manskap, fordon och den övriga utrustningen grupperades i ett skogsområde inom flottiljmrådet. Infarten till lägret, kallat "Camp Sosar", var bemannat med vaktposter som kontrollerade alla inpasserande.

På programmet under fullskaleprovet stod bl a en föreläsning av förbandets förmågor inför en särskilt inbjuden publik, med representanter också från civila myndigheter.

Åskådarna fick se prov på räddningsinsatser med rökdykning i stridsmiljö, samt vid en kemolycka med efterföljande sanering. Vid båda dessa insatser evakuerades de undsatta personerna från skadeplatserna med en HKP 10 Super Puma. Detta möjliggjordes genom samverkan med 3:e bataljonen ur Försvarens helikopterflottilj. Denna samverkan visades också genom att ett av stridsområdena först rekognoserades från en lätt helikopter typ HKP 6 Jet Ranger, innan räddningsstyrkan med rökdykare kunde komma de nödställda till undsättning.

Vidare visades olika metoder vid ammunitionsröjning och en



Bild från ett övningsscenario. En officer som drabbats av kemiska vapen har blivit "medvetlös" räddas av specialutrustade SOSAR-soldater.

räddningsinsats av en skadad i ett minfält. I det sistnämnda momentet användes minhundar för att säkerställa sjukvårdspersonalens väg fram till olycksområdet.

I flottiljens organisation finns det omkring 20 bevakningshundar. Tanken är några av dem skall tränas för att kunna verka som minhundar. Därmed kommer de också att ingå i den ordinarie organisationen.



Utomlands år 2000

Erfarenheterna från arbetet med SOSAR-projektet blir nu föremål för en första större utvärdering i Högkvarteret. Men F 17 har målet klart.

- Vi bedömer att ett SOSAR-förband kan vara redo för en insats på nationell nivå under 1999, säger flottiljchefen. En internationell insats kan nog inte bli aktuell förrän efter ytterligare ett år. Det som behöver förbättras till dess är framför allt språkkunskaperna.

- Vi tror oss med detta förband kunna ge ett reellt stöd till samhället och fylla en lucka i vår förmåga att verka utomlands för alla typer av uppdrag i räddnings-sammanhang. ■

SOSAR-förbandet är tränat att kunna undsätta skadade från minerad terräng. Här en bild från ett övningsstillfälle vid Blekinge flygflottilj.

Team

Till säsongen 1997 rekryterades tre nya medlemmar. Strax efter att den fjärde av de äldre lämnat teamet stod det klart att produktionsresurserna inte skulle räcka till mer än fyra flygplan. Det vill säga att träna och genomföra uppvisningar med mer än en fyrgrupp. Motorbytet, modifieringen för hela flygplansparken, tog betydligt längre tid än planerat. Det viktiga var nu att de nya gruppmedlemmarna kom igång att flyga och därigenom kunna tillvarata erfarenheter och bädda inför 1998 års uppvisningssäsong. För att säkerställa kontinuitet och slippa omskolning mitt under säsongen beslutades att genomföra all träning och uppvisning utan motormodifiering.

Kvar från det tidigare Team 60 var majorerna **P-O Olsson** och **Agne Persson**. Nya medlemmar blev kaptenerna **Lars Martinson** F 10, **Thomas Johansson** F 16 och artikelförfattaren.

Fyrgruppen, Grupp SK 60, började träna på Ljungbyhed under våren -97 med P-O Olsson som gruppchef och med Agne Persson som reserv.

Gruppen fick flyga en hel del under 1997 och genomförde fem flyguppvisningar med godkänt resultat. Vi hade därmed skapat en grund att bygga vidare på.

Med P-O och Agne som läromästare, på marken och i luften, fanns det hopp även för oss nya. Många på flottiljen gjorde stora insatser för att möjliggöra Grupp SK 60, i första hand teamteknikerna. De tidigare Team 60-teknikerna är kvar och gör ett bra jobb.

Nya för året

Till årets säsong rekryterades ytterligare två nya medlemmar, kaptenerna **Leif Göransson** och **Patrik Svensson**, båda F 10. Därmed fanns de personella förutsättningarna att flyga med sex flygplan. Men tyvärr har resurserna i övrigt inte riktigt räckt i år heller. Detta i kombination med att flytten av Krigsflygskolan från F 5 Ljungbyhed till F 10 tog resurser i anspråk medförde att det blev en fyrgrupp även 1998.

Två av årets ljuspunkter är de nymålade flygplanen och de nya motorerna. Uppvisningarna har fått genomgående



Text: Major Urban Bladh, F 10

Foto: Löjtnant Per Andersson, F 10

60 kommer igen

Uppvisningsgruppen Team 60 är inne i ett generationsskifte vad avser både flygplan och personal. Huvudorsakerna är motorbytet från RM 9 till RM 15 och att fyra av sex piloter lämnat teamet för andra arbetsuppgifter.

Under de senaste två åren har uppvisningarna bedrivits med en fyrgrupp kallad Grupp SK 60. Går allt planenligt skall flygvapnets uppskattade uppvisningsgrupp Team 60 åter vara fulltaligt med sex flygplan under 1999.



Löjtnant Jonas Larsson kontrollerar den nya motorn RM 15 inför en uppvisningsflygning.

Nya färger • motorer • piloter



Krigsflygskolan i Ljungbyhed har flyttat till F 10 i Ängelholm. Uppvisningsflygplanen tillhör ett fåtal SK 60 som försetts med flottilsiffran 10.

positiv kritik. Den återkommande kommentaren är dock:

- Ni borde ha rök, särskilt nu när ni flyger så tyst!

Den nya motorn är tyst, ni som har hört den kan bekräfta.

För den som inte har sett men hört talas om att det finns en uppvisningsfyrgrupp, kan berättas att uppvisningen huvudsakligen grundar sig på det traditionella Team 60-programmet. Den största skillnaden är att gruppen håller ihop hela tiden och strävar efter så små flygbanor som möjligt. Programmet är på tio minuter och innehåller de vanliga avancerade manövrerna i kombination med omformeringar.

En uppdelning av gruppen görs sig inte bra med fyra flygplan, särskilt inte utan rök. Röken förstärker helhetsintrycket och möjliggör att åskådarna på ett helt annat sätt kan se flygbanor. Många uppvisningsmanövrer tappar sitt värde utan rök.

Under säsongen har Grupp SK 60 genomfört 15 uppvisningar varav sex utomlands. Utöver detta har ett antal mindre uppvisningar och defileringar skett i Skånes närområde. Allt har gått bra, till stor del tack vare en rutinerad gruppchef och ett gäng suveräna tekniker.

Säsongen fick en fin avrundning när vi under en dryg veckas tid kunde träna med sex flygplan. Nu kunde även årets nyrekryterade piloter få chansen att flyga i större förband än rote. Innan detta hade de senast tillkomna, **Leif Göransson** och **Patrik Svensson**, i första hand tränat enskilt och i rote för att vänja sig vid denna typ av flygning på lägre höjd. Träningsperioden avslutades med en defilering - i sexgrupp - över Lund. Kul!

Leif Göransson fick under våren uppdraget att genomföra enskild uppvisning med SK 60, vilket han har gjort med stor framgång. Han har i huvudsak genomfört uppvisningar vid samma tillfällen som Grupp SK 60.

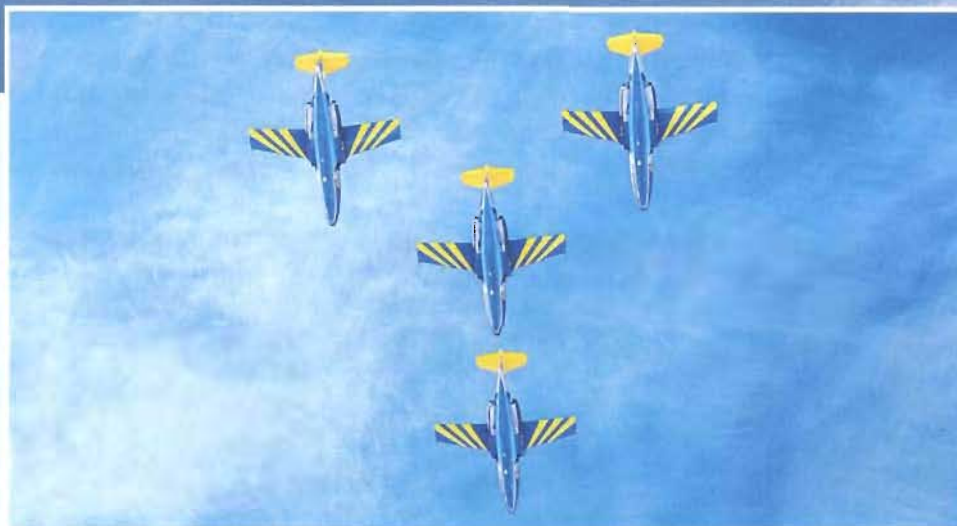


Inför 1999

Målsättningen inför 1999 är klar; till sommaren skall Team 60 finnas igen. Det finns i nuläget gott om flygplan att träna med och nya rökaggregat skall tas fram.

Säsongen kommer ändå att vara ett uppbyggnadsår, eftersom alla sex piloterna agerar i nya roller. Erfarenheten finns hos gruppchefen och delvis hos de som har varit med under två säsonger. Alla piloterna kommer nu att flyga på nya platser i förbandet och det tar sin tid innan det uppvisningsprogrammet är klart att flygas inför publik.

Ytterligare en nyrekrytering inför 1999 är gjord. Det är kapten **Bengt Andersson**, F 10, som kommer att träna



Uppvisningsflygplanen försågs med ett nytt färgschema på undersidan inför 1998 års säsong.

och förhoppningsvis genomföra enskild uppvisning med SK 60 för att på snabbarare sätt kunna bli ordinarie i Team 60. En tillgång är också att den rutinerade Agne Persson kommer att fungera som lärare och reserv.

Vi som har förmånen att få vara med i den här viktiga PR-verksamheten ser fram emot de kommande åren. Men först och främst gäller 1999, när ett nytt Team 60 skall byggas upp igen för att uppnå den kvalitet som tidigare gjort så mycket fin reklam för flygvapnet och Försvarmakten.

Några mörka moln skymtar dock. Produktionsförsättningar vid F 10 kommer inte att vara de mest gynnsamma. Krigsflygskolan, FlygS, är nu här på plats, men det återstår en hel del om- och ny-

byggnationer. Tredje kompaniet F 10, SK 60-kompaniet, kommer att till stor del husera i baracker. Den till hösten stundande ombeväpningen till Gripen sätter självklart sina spår; nya plattor, ny hangar, nya kompani- och divisionslokaler m m.

Till sist några ord om det där med röken. De gamla rökaggregaten kan av flera skäl inte användas längre. Det har utlovats nya, förvisso redan till den gångna säsongen. Det blir ingen komplett uppvisning utan rök. De som har sett Team 60, eller någon av de utländska uppvisningsgrupperna, förstår vad jag menar.

Visst skall vi i Försvarmakten och flygvapnet ha ett flygande uppvisningsteam - inte minst i rekryteringsyfte. För uppvisningsflyg drar publik. ■

Grupp SK 60 Genomförda uppvisningar 1998

29/4	Uppsala, FKHS-dagen
13-14/6	Gällivare/Kiruna
28/6	Bardufoss, Norge
30/6	Ljungbyhed, avslutningsceremoni
1/8	Rovaniemi, Finland
16/8	Eksjö
28-30/8	Graz, Österrike

TEAM 60 1999

Plats	Förband
1. Mj P-O Olsson	FlygS/F 10
2. Kn Patrik Svensson	1 div/F 10
3. Kn Thomas Johansson	2 div/F 16
4. Kn Lars Martinson	2 div/F 10
5. Kn Leif Göransson	2 div/F 10
6. Mj Urban Bladh	1 div/F 10

Enskild uppvisning/reserv

Kn Bengt Andersson	2 div/F 10
Mj Agne Persson	HKV/F 10

Team-tekniker ur 3. komp. F 10

Lt Dag Andersson	Lt Mikael Mårtensson
Lt Per Andersson	Lt Kenneth Nilsson
Lt Jonas Larsson	Lt Lars Nilsson
Lt Claes Lindberg	Lt Tomas Stenfeldt
Lt Dag Löfqvist	



Grupp SK 60 i perfekt långflanksformering.



Popvideo med ACE OF BASE

Under den närmaste tiden kommer flygvapnets Gripen och Hercules att kunna ses av miljoner TV-tittare världen över. Den framgångsrika svenska popgruppen Ace of Base senaste musikvideo är nämligen inspelad i samarbete med flygvapnet.

Foto: *Henrik Dahlman*

Art Director: *Andy Neumann*

Ace of Base kontaktade flygvapnet tidigt i höstas för att få göra en video till låten "Travel to romantic's". Flygvapnet nappade på erbjudandet. Att låta en av världens mest kända popgrupper uppträda i flygvapenmiljö be-

dömdes som mycket intressant från rekryteringssynpunkt. Dessutom gjordes överenskommelsen att Försvarsmakten får fri tillgång till allt filmmaterial som spelades in, bl a flygscener med Gripen och Hercules.

Under två oktoberveckor var Ace of Base med filmteam på F 7 i Såtenäs. Videofilmen blev klar för visning i slutet av november. Den kan exempelvis beskådas på den internationella TV-kanalen MTV.

Lia

Flygvapnet prisetta – igen!

Försvarsmakten deltog för sjätte året i följd vid Royal International Air Tattoo i England. Hittills har Sverige alltid vunnit någon form av pris för bästa framträdanden, både i luften och på marken. I år representerades Sverige av F 16M från öst-

götska Malmen med S 100B Argus i statiska utställningen och JAS 39 Gripen från F 7 i Såtenäs.

I år blev det svensk seger i flygbesättningarnas Ground Competition, en marktävling med såväl idrottsliga som mera lust-

betonade grenar. De medelålders gentlemännen från Malmen segrade, i tuff kamp mot betydligt yngre kolleger från andra länders flygvapen.

Prestationen väckte stor beundran och respekt, särskilt som flygvapnet och F 4 vann samma

pris förra året. I det nu segrande laget ingick **Mikael Börjesson**, **Per-Erik Andersson** och **Per Englund**. Priset var en mycket vackert och värdefull kristall-skål.

Lennart Berns



Foto: Peter Liander

1998 har flygvapnet vid flera tillfällen besökts av den japanske fotografen **Katsuhiko Tokunaga**. I fokus för hans verksamhet i Sverige var Gripen.

Tokunaga anses vara en av världens ledande flygfotografer. Han har specialiserat sig på flyg i olika former och varit verksam inom detta område i drygt 20 år.

Världens bästa

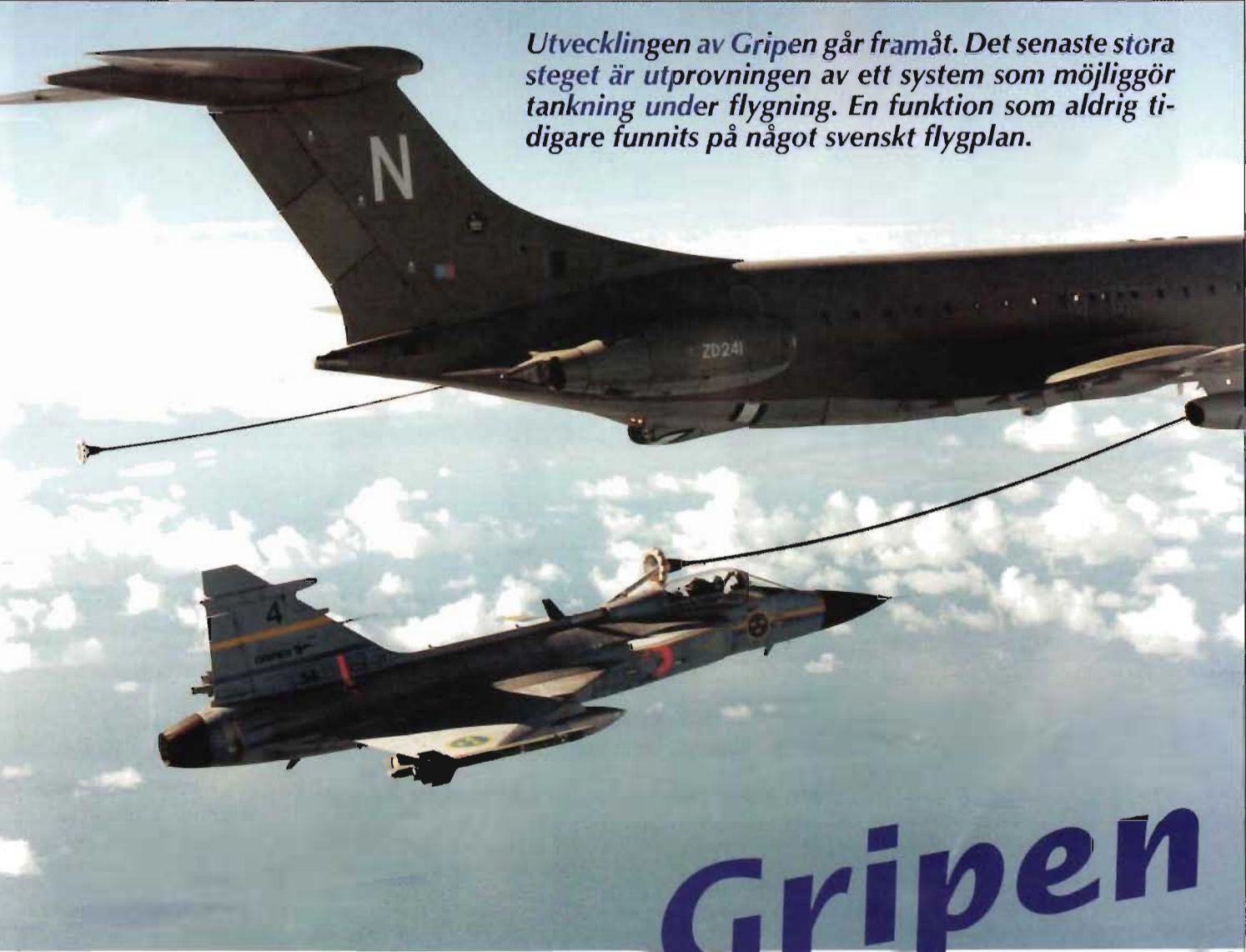
Han är anlitad av flera välkända uppvisningsgrupper, t ex den franska Patrouille de France, som han flugit cirka 250 timmar med. Sammanlagt har han nära 800 flygtimmar som passagerare i ett 40-tal olika militära flygplanstyper.

Resultatet av Tokunagas arbete används av Saab/BAe Gripen i marknadsföringssamman-

hang, men även Försvarsmakten kommer att få använda hans fina bildmaterial.

Bilder av Gripen som Tokunaga tagit visade sig också vara attraktiva för klocktillverkaren Breitling. I deras nya katalog, som har en upplaga på 500 000 ex, har bilder av Gripen en framträdande roll.

Lia



Utvecklingen av Gripen går framåt. Det senaste stora steget är utprovningen av ett system som möjliggör tankning under flygning. En funktion som aldrig tidigare funnits på något svenskt flygplan.

Gripen

Lufttankkar

Text: Peter Liander, HKU/FFFG

Foto: Saab/BAe Gripen

Under året har flygutprovningen med lufttankningsutrustning i Gripen påbörjats. Möjligheten att kunna tanka i luften ökar Gripens prestanda. Uppdragstiden ökar och i taktiskt avseende blir planet än mer användbart. Det blir t ex möjligt att flyga patrullbanor under längre tid, tunga vapenlaster kan flygas längre sträckor etc.

Lufttankningsutrustningen är främst tänkt att ingå i Gripens exportversion, vilket förbättrar planets konkurrenskraft på exportmarknaden.

Ett viktigt steg i utvecklingsprocessen togs i början av november. Då genomfördes de första försöken att ansluta till ett lufttankningsflygplan. Det skedde i Storbritannien och proven genomfördes

med ett av Saabs provflygplan och en brittisk lufttankningsflygplan, typ VC10.

Syftet med de inledande flygproven var att utvärdera händelseförloppet i samband med att Gripens tankningsrör ansluter till tankflygplanets bränsleledning. Viktigt var att kontrollera Gripens styrsystem och dess förmåga att låta planet manövreras med den höga precision som är nödvändig under lufttankning. Dessutom studerades hur bränsleledningens rörelser i luften påverkades när Gripen-planet kom alldeles intill. Provresultaten blev positiva.

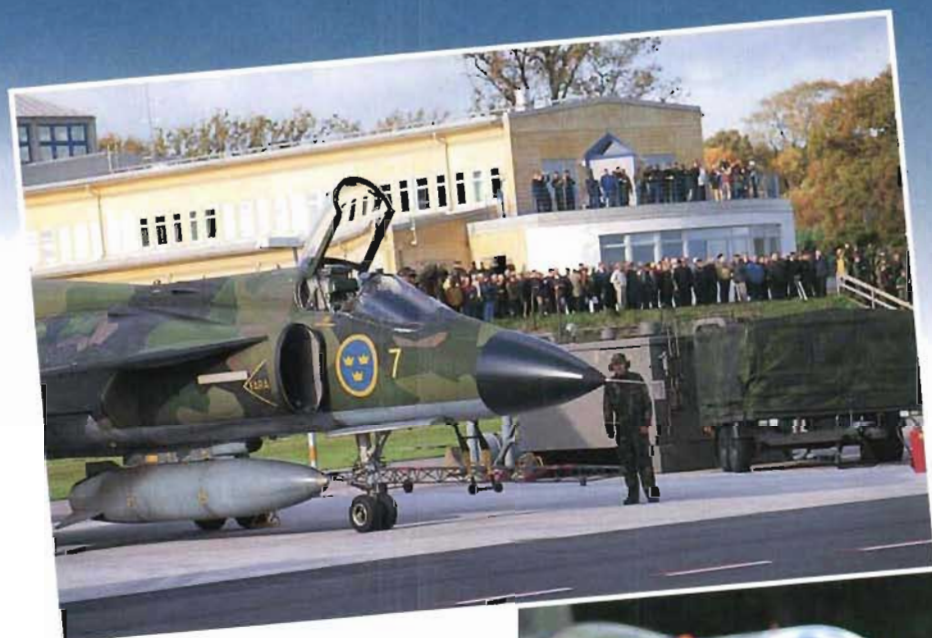
Sammanlagt gjordes fem flygningar under det inledande provskedet, som utgick från British Aerospace (BAe) anläggning i Warton. Gripen-piloter var

Paul Hopkins, BAe chefsprovflygare, samt Saabs provflygare **Ola Rignell** och **Magnus Ljungdahl**.

Provmomenten utfördes i ett av RAF:s ordinarie lufttankningsområden över Irlandska sjön, väster om Warton. Tankningsflygplanet tillhör det brittiska flygvapnet, RAF, och flögs av en besättning ur DERA (Defence Evaluation and Research Agency), en sorts motsvarighet till den svenska Försökscentralen (FMV:Prov) på Malmen.

Provresultaten blev positiva och arbetet med utvecklingen av lufttankningssystemet går nu vidare. Projektet har utvecklats i ett samarbete mellan Saab, BAe och det brittiska företaget Flight Refuelling Ltd. ■

Viggen har lämnat Såtenäs



Nu "bara" Gripen i frontlinjen

Introduktionen av JAS 39 Gripen går framåt och antalet Viggen-divisioner minskar. F 7 i Såtenäs var först med Viggen, men nu är den epoken över. Flottiljen är nu den första med enbart Gripen i det främsta ledet.

Text & foto: Peter Liander, HKU/FFFO

Efter 76 000 flygtimmar fördelade på omkring 110 000 flygpass har Viggen nu flugit färdigt från F 7 i Såtenäs. Som bekant påbörjades omskolningen till JAS 39 Gripen vid Gustav Blå-divisionen för några år sedan och nu står stolta Gustav Röd på tur. Men först måste man fira av Viggen ordentligt, vilket skedde den 15 oktober.

Dagen till ära hade flottiljen bjudit in all personal som någon gång arbetat med Viggen vid F 7. Flottiljen var den första att ta AJ 37 Viggen i bruk, en tid då almanackan visade på januari 1973.

Nu drygt 25 år senare hade cirka 300 personer hörsammat inbjudan och stod utanför Gripencentrum med förvåntansfulla blickar riktade mot skyn. Snart kom en formation bestående av elva flygplan i åskådardvärlig fart, med utfällda landningsställ och tända strålkastare svepande över fältet. Avslutningsvis flög divisionschefen, major **Dag Kjellberg**, in över publiken i hög fart med tänd efterbrännkammare och på låg höjd - den sista "spaningsfotoövningen" med en AJ 37.

Sedan några år tillbaka har F 7 varit



utrustat med den första generationen Viggen som genomgått den s k AJS-modifieringen. Således har de tidigare attackflygdivisionen Gustav Röd även haft flygspaningsuppgifter i sin verksamhet, varför SF 37 med den karaktäristiska kameranosen ofta kunnat ses med flottiljsiffran 7 på nosen.

Enbart Gripen

Enligt de ursprungliga planerna skulle Viggen-systemet vid F 7 avvecklas först under nästa år. Att flyga med två olika typer av stridsflygplan vid samma flottilj binder dock mycket personalresurser på den tekniska sidan. För att minska arbetsbelastningen för markpersonalen beslöts därför att lämna AJS 37-systemet något tidigare.

F 7-Viggarna fördelas på de två återstående AJS 37-divisionerna vid F 10 i Ängelholm och F 21 i Luleå. Några har flugit färdigt och kasseras.

När denna tidskrift går i tryck sitter piloter och tekniker vid Gustav Röd och pluggar in instruktionerna till JAS 39 Gripen. I början av 1999 sätter man igång med flygning. Därmed är flottiljen "vid den stora sjön" flygvapnets första fulltaliga Gripen-flottilj i aktion. Och det kommer flera - till hösten påbörjas omskolningen av en division ur F 10 i Ängelholm. En del av deras flygtekniker är redan igång ...

KUNSKAPSKRIG och den kre



Framgång i militära sammanhang är mer än någonsin beroende av kunskap och information. Fördelarna ligger i förmågan att inhämta, bearbeta, agera på information och att kommunicera den. Det rör sig också om att ha förmågan att kunna integrera komplexa informationssystem. I Försvarsmakten införs en rad nya system. Med t ex Gripen-systemet har vi fått ett system av system. Vi måste tillägna oss ett nytt sätt att tänka – ett sätt att tänka som har bäring långt utanför flygvapnet. Vi måste inse att information är en styrkeförstärkare och vi måste inse informationens natur och möjligheter. Gripen-filosofin möjliggör för oss att samverka med olika slags stridskrafter och vi kan göra det på alla nivåer av konflikter.

Informationsrevolutionen i samhället är enligt vår mening en kraftkälla också för militära förändringar. Vad vi nu gör är att knyta samman olika tekniker – sensor-, data-, kommunikations-, rymd-, plattform- och vapentechnik. Detta innebär att vi kan utnyttja den tekniska potentialen på alldeles nya sätt. Informationstekniken ger oss kunskap om komplexa skeenden över stora geografiska ytor. De "glasögon" Kalla kriget tillhandahöll är föråldrade. Vi har gått in i en ny era.

Vi lever i Sverige i ett öppet och demokratiskt samhälle. Vi är vana vid in-

formation och informationsspridning. Vi kan tekniskt hantera och bearbeta stora informationsmängder. Vi vet hur man tekniskt kommunicerar information – t ex är TV och superdatorer "naturliga" inslag i vår samhällskropp. All denna teknik ger styrka och fördel även i militära sammanhang. Övertag på informationssidan kan hjälpa oss att avskräcka en möjlig motståndare och att övervinna militära hot – traditionella, nya och annorlunda. Dessutom verkar en informationsatsning innebära en lägre kostnad än tidigare konventionella vapensatsningar.

Något så subilt som vårt förhållningssätt till tänkande, kunskap och information tycks alltså kunna bli en styrkeförstärkare och ett nytt vapen. En förutsättning för detta är dock *frihet i tanken, mångfald och variationsrikedom*. Vi ser dessutom hur gränsen mellan civilt och militärt agerande blir alltmer konstgjord.

● ● Den amerikanske "Gulf-krigsexperten" **John A Warden** säger i ett samtal vi haft med honom, att försvarsmakter alltför länge har koncentrerat sig på själva striden i kriget. Den bru-

olikheten

har Japan omvandlats till en ekonomisk stormakt. Militär styrka kommer även fortsättningsvis att vara betydelsefull för maktbalansen. Men den militära styrkan kommer att ändra karaktär. Under det Kalla kriget fungerade kärnvapenhotet som en återhållande faktor. I framtiden kan ett "informationsparaply" spela en liknande roll.

Under det Kalla kriget betraktades konflikter som risker, som kunde eskalera till världsbränder. Själva konfliktutbrotten var viktigare än deras dynamik. Idag har synsättet ändrats. Utan risk för stormaktskonfrontationer kan man nu koncentrera sig på karaktären och komplexiteten hos konflikten. Koalitionerna strävar mindre efter att med militär styrka krossa en motståndare och mer efter att snabbt minska osäkerheten i våldsamma situationer, att svara flexibelt och att utnyttja militär kraft, där så är nödvändigt, med precision och noggrannhet.

Global sekundinformation

Nyckeln till det förändrade synsättet är global omvärldsmedvetenhet – dvs information om vad som försiggår. Sensorer kommer i alla typer av väder att i realtid ge kontinuerlig övervakning av stora geografiska ytor. De nya teknikerna kommer att ge förmåga att samla, bearbeta, "smälta samman" (datafusion), kommunicera och visa olika sorters information. Detta innebär att stridsfältet blir genomskinligt men också att konflikters uppkomst kan bli synliga – och därmed förhindras.

Information om komplexa skeenden blir av ytterligt stort intresse för internationella relationer. Den som behärskar informationsrymden har naturligtvis övertag. Med överlägsen kunskap om t ex stridsfältet/stridsrymden skapas en asymmetri som militärt är helt utslagsgivande. Vi står kvalitativt inför ett nytt skede. Men Warden säger i sitt samtal med oss också, att information är något som ska användas – inte gömmas. De som har delaktighet i informationsparaplyet har större möjlighet att påverka världens öden än andra. Kunskap har

blivit en övergripande maktfaktor. Organisation av själva delaktigheten i informationsrymden tillhör världssamfundets nya stora utmaning.

Grupper, organisations och staters ökande beroende av varandra och möjligheter att påverka varandra behöver emellertid i och för sig inte leda till en mer harmonisk värld. Men de skapar nya förutsättningar för hanterandet av kriser och konflikter. Och information kan användas för att möta hot om terrorism, kriminalitet, religiös extremism/fundamentalism och annat.

Informations-samhället är dock oerhört sårbart och hoten har blivit nya och annorlunda. Komplexiteten och de sofistikerade systemen i samhället kräver ett ytterligt flexibelt försvar. Härmed ökar kraven på genomlysning av Försvarsmaktens roller, uppgifter, organisationsformer och utrustning. Till detta kommer globaliseringen och problemen med deltagande i internationella operationer.

Uppenbart är att militärens kompetens måste både breddas och fördjupas. När vi nu bygger vår nya Försvarsmakt måste vi därför **fokusera på människan** i organisationen. Förändringarna i samhället är avsevärda. Bl a pekar samhällsvetare på en ökad rörlighet. Människor kommer att växla yrken och långt upp i åldrarna fortsätta att utbilda sig. Ett dynamiskt och vitalt samhälle är förstas grogrunden för ett likaså dynamiskt och vitalt försvar. Om vi i Försvarsmakten ska kunna attrahera de unga och nyskapande, måste vi *motverka allt som är stelt, trögt och föråldrat* i vår egen organisation. Förstår vi inte det nya i samhället, kommer vi inte heller att kunna bygga det nya försvaret.

Kreativa olikheten

För att kunna lösa mångfasetterade och komplexa uppgifter i den framtida Försvarsmakten verkar variationsrikedom och mångfald i kompetens, kunnande och tänkande vara honnörsord. Eller med andra ord, vi måste minska vår rädsla för olikheter och *se olikheter som tillgångar*. ▶

Foto: Katsuhiko Tokunaga

tala kampen trupp mot trupp är, enligt Warden, kanske inte det effektivaste sättet att avgöra konflikter.

De traditionella måtten på militär styrka har länge baserats på bruttonationalprodukt, folkmängd, energitillgångar, land och mineralresurser. Men de här måtten kunde inte hjälpa oss att förutse Sovjetunionens kollaps eller Warszawapaktens upplösning.

Japans aggressiva utrikespolitik under Andra världskriget för att utöka sitt territorium och skaffa sig tillgångar till naturprodukter misslyckades. Men med en ny inriktning och ett nytt sätt att tänka

Ett begrepp som är nära förbundet med informationssamhället är den lärande och problemlösande organisationen. Världen är stadd i snabb förändring och blir alltmer komplex. I en sådan värld karaktäriseras framgångsrika organisationer av flexibilitet och förändringsbenägenhet. Ett hinder för flexibilitet, förmåga att förändra sig och att ta till sig ny kunskap är *stor homogenitet i organisationen*. Samma sak gäller för en försvarsmakt.

Försvarsmakten behöver intelligenta, kreativa, problemlösande och flexibla människor. Historiska och traditionella faktorer lägger dock hinder i vägen. Genom vårt uttagningssystem och vårt utbildningssystem stöps vi, i stort, i samma formar. Detta är störande för utvecklingen av organisationen och verksamheten i organisationen. Dessutom får vi problem med rekryteringen – vem vill tillhöra en organisation där alla "är likadana"? Och ovanpå detta kan man lägga att avgångsbenägenheten ökar – stelhet skapar inte ett gott arbetsklimat.

Tillåta olikheter

Försvarsmakten befinner sig i en intressant utvecklingsfas. Vi tillförs ytterligt sofistikerad materiel och våra uppgifter och uppdrag kräver kreativitet, intelligens och mycket bred kompetens. Med alltför stor konformitet i antagning och med alltför liten flexibilitet i utbildning och verksamhet kommer vi inte att kunna lösa våra uppgifter. Om vi inte tillåter större olikheter kommer vi att tappa bort kompetenser. Vi får helt enkelt inte till oss de människor vi behöver.

Bilden ovan kan verka alltför dystert – och till viss del är den kanske också det. Längre har vi talat om att människan är vår viktigaste resurs. Men på något sätt *tycks vi ha tappat bort människan* och istället höjt materielen till skyarna. Nu har emellertid det märkliga inträffat, att sofistikerad materiel tydliggjort att människan är den viktigaste faktorn. I resonemang om system av system blir människans roll tydlig. Se t ex forskningen om MMI (människa/maskin interaktion) och Gripen-systemet. Hur som helst, människan har idag blivit en alltmer intressekrävande faktor.

Forskningen vet rätt mycket om hjärnan och om den enskilda neuronerna. Om hur neuronerna fyrar av sina signaler och om hur signalerna tar vägen bort till andra celler i dess närhet. Vi kan beräkna antalet neuroner i en hjärna och se hur de bygger sina nätverk i och mellan hjärnans skikt. Hjärnan är – av vad vi vet idag – den mest komplexa organisation som finns i den värld vi kan överblicka. Men av vad vi vet om enskilda neuro-



Manligt och kvinnligt synsätt kan vara olika, men de kompletterar varandra. Även olikheter inom samma kön skall betraktas som en styrka; en tillgång!

ner och deras plats och roll i hjärnan kan litet sägas om hur deras samliv ger oss våra tankar.

Räds inte kaos

Människan är en biologisk varelse och kanske kan biologin inspirera oss och ge oss nya synsätt? Kan myrans stackar och människans tankar uppstå enligt en gemensam teori och styras av lagar med gemensam grund? De uppvisar bågiga kaotiska mönster och det kan vara svårt att tolka och beskriva de här mönstren. Det finns emellertid forskare som tror att komplexa system som beter sig kaotiskt faktiskt lyder under bestämda lagar som kommer att låta sig beskrivas. Och kanske är det värt att påpeka, att kaos är ett begrepp som inte är fullt så kaotiskt som det låter. Tvärtom är kaotiska system mycket ordentliga.

Det befinner sig någonstans mitt emellan den fullständiga *rigorösa ordningen där inget nytt kan hända* därför att allt är inrutat – och den fullständiga oordningen där heller ingenting händer därför att ingenting någonsin får en relation till något annat. Kaotiska system ligger och balanserar till synes stadigt. Men en liten förändring kan plötsligt tippa systemet över ända och tvinga in det i ett nytt kaotiskt tillstånd.

Långt innan det att forskare blivit på det klara med hur tankar om trafikstockningar, aktiekurser, myrstackar och mänskliga samhällsbyggen kan beskrivas med en gemensam teori, kommer de emellertid att försöka bygga modeller av komplexa system och se om de får fram några oförutsägbart framträdande egenskaper. Krigskonsten innehåller sådana modeller.

Olikhet en styrka

Under alla tider och i alla kulturer har människan försökt rita kartor över himmel och natur för att finna sammanhang och mening i världsaltet. Människan söker efter mönster. Forskarens uppgift



är att finna ordning i naturen. Men det finns också en fara med vår förmåga att skapa ordning: Att vi upptäcker mönster också där det inte finns några.

Det blir som att titta på molnen och se olika scener utspela sig. Liksom vår tankevärld speglar himlens ordning, är också de mönster som vi ser på himlen en spegel av våra tankar.

Ett är emellertid säkert, för att hitta våra (Försvarsmaktens) mönster och att praktiskt använda dem behövs mångfald och variationsrikedom i vårt sätt att lösa problem. För att nå dit måste vi *sträva efter medarbetare med olika kvaliteter och kompetenser. Olikheter kan bli styrkor*. Men det krävs då också ett *kreativt klimat*.

De stora framstegen i kunskaperna om livets minsta byggstenar har kommit att få en avgörande betydelse på den storskaliga evolutionsbiologiska nivån. Det ekologiska konkurrenstrycket i makroskalan, som premierar vissa individer och arter och slår ut andra, samspelar med anpassning och föränderlighet i den genetiska mikroskalan.

Här har utvecklingen av den evolutionära teorin successivt fördjupats, så att "survival of the fittest" eller bäst anpassades överlevnad inte så mycket handlar om hur väl man jämförelsevis är anpassad till en besvärlig men stationär omgivning. Om detta vore det centrala kriteriet som drev det naturliga urvalet,

så skulle människan sedan länge ha varit utslagen. Snarare uppfattar man numera urvalskriteriet som en fråga om anpassningsförmåga, adaptivitet och flexibilitet i situationer av plötslig och omfattande förändring av omgivningen.

Kreativa styrkan

Inom Försvarsmakten har man tagit fasta på idéerna ovan. Vi driver ett projekt som kallas "*Den kreativa olikheten*". I grunden handlar det om att se på skillnader som tillgångar och en styrka. Försvarsmakten måste varje år ha ett par hundra av de mest "intelligenta" i en årskull. Detta för att kunna utveckla chefer som klarar av att leda människor i det mest kaotiska som finns – nämligen krig.

Kriget ställer stora krav på ledarna och det finns inte några som helst möjligheter att utveckla människor till detta ledarskap om de inte har enormt starka intellektuella resurser. Konkurrenten om de här människorna är dessutom stor. Genom att också vända sig till den kvinnliga delen av befolkningen ökade man underlaget med 100 %.

Det handlar också om att vi ska *respektera våra särarter*, även om vi inte alltid tycker om dem. Kvinnor anklagar t ex ofta män för att vara prestigefyllda och ta för mycket plats och män tycker

att kvinnor överbetonar känslor och relationer i arbetslivet. Det gäller att *komma ifrån värderandet*, acceptera och respektera skillnader, förstå dem, utnyttja dem, och kanske, när det finns skäl därtill, i positiv anda förändra.

Men det gäller också att acceptera olikheter inom majoritetsgruppen. Att en kvinna tar plats och gör karriär ses inte alltid med blida ögon av hennes kvinnliga arbetskamrater. Hon bryter kulturmönstret. Och män med mer kvinnliga drag och mjukare framtoning kan av andra män betraktas som "mesiga". – Med andra ord: Olikheter betraktar vi med skepsis och "sådana" vill vi ofta sätta i karantän. Exempelen är många. Sådant agerande hämmar självklart utvecklingen och en sund personalmiljö.

Ytterst rör det sig dock om förmågan att hantera olikheter och att utnyttja dem. Manligt/kvinnligt är endast en del av problemkomplexet. Långt viktigare är förmågan till nytänkande och förändringsbenägenhet.

Studera människan

Försvarsmakter runt om i världen satsar miljarder och åter miljarder på materiell förnyelse. Men människan i de komplexa systemen tycks tills nu ha hamnat i trångmål. Människan har blivit den alltmer intressekrävande faktorn. Detta är emellertid inte något som t ex det svenska försvaret är ensam om att ha upptäckt. Forskare från Lunds universitet har genom intervjuer med 3.200 slumpvis utvalda personer identifierat en intressant grupp – de nyskapande. Det är en grupp som beskrivs ha drivkraft och framåtanda, vara beresta, välutbildade, språkkunniga och djärva.

Dessa nyskapande är en ung grupp, med en medelålder på 34 år, men i gruppen ingår också såväl 40-talister som 65-åringar, många beslutsfattare och andra personer med inflytande över utvecklingen i Sverige. De nyskapande uppskattar ständiga förändringar, de har upptäckt sin egen roll för att utvecklas och de tar de tillfällen som står till buds. Fast arbete är ingen självklarhet. Rörligheten är stor och Sveriges gränser är inget hinder.

Försvarsmakter har länge karaktäriserats som *stela, byråkratiska, tröga* och *hierarkiska*. Detta har säkert varit berättigt och egenskaperna funktionella under *förgången* tid. Men i informationsålderns era är de föråldrade. Ledning och organisation av militära styrkor förändras nu i takt med teknikutveckling. För att kunna ta till oss nytänkandet och för att kunna fungera i den nya miljön behövs den kreativa olikheten och vi *måste ta till oss nytänkarna*. Det är i den belysningen man ska se projektet "Den kreativa olikheten". ■

Foto: Ivar Blix, FBB

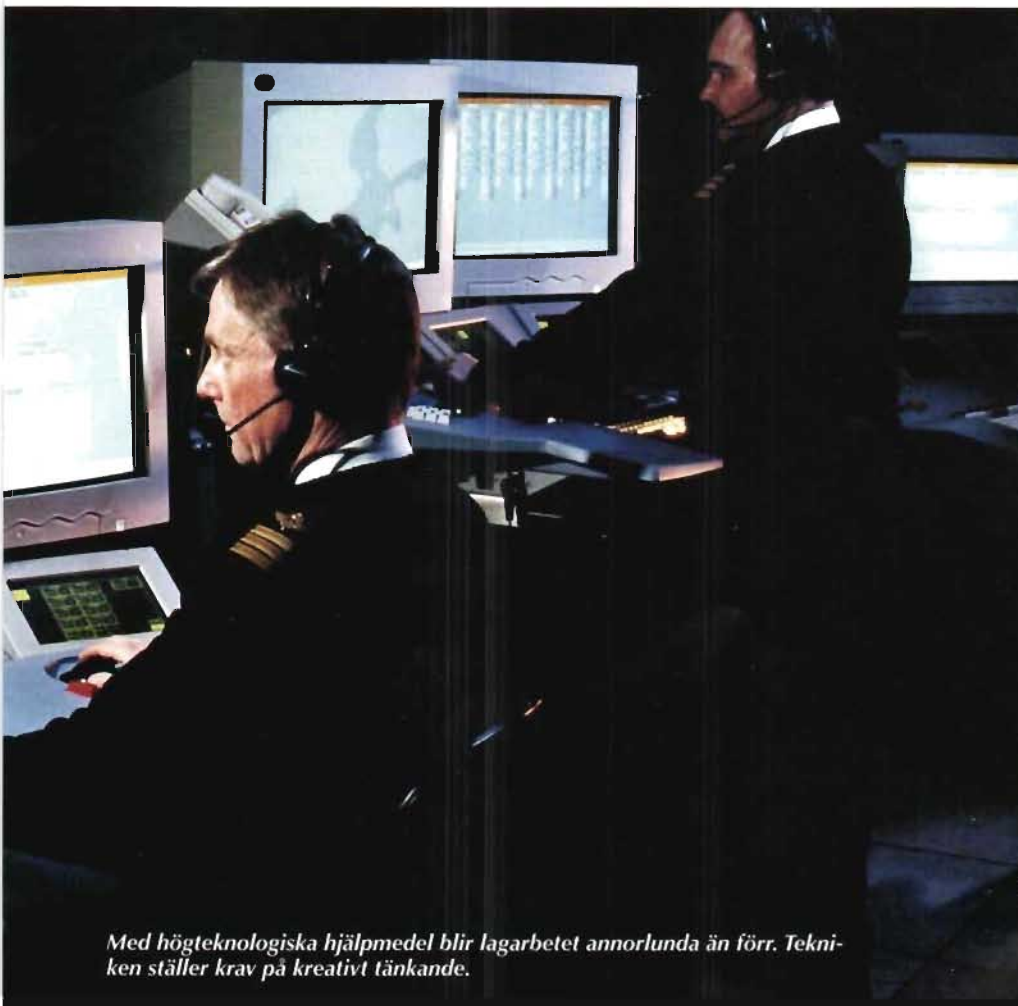


Foto: Försvarets bildbyrå (FBB)

Med högteknologiska hjälpmedel blir lagarbetet annorlunda än förr. Tekniken ställer krav på kreativt tänkande.



Detachementet på Stagården invigt



Foto: Johan Broman

Platschefen Pär Eriksson gratuleras av Olle Nilsson-Sträng i sällskap med Stefan Permickles, båda kommunalråd.

Ungdomskurser

Stagården och F 10 genomförde central ungdomsutbildning. För Stagårdens del förbättrades en del sedan förra året och eleverna fann sig väl till rätta. Utbildningsbetingelserna är nu mycket bra på Stagården genom gjorda förbättringar beträffande förråd, utbildningsmateriel och möjligheter till fritidsaktiviteter.

F 10 har övertagit de centrala kurserna för ungdom från F 5. De hade inledningsvis svårt att få plats för de centrala kurserna, men detta ordnades och utbildningen kunde genomföras på ett utmärkt sätt.

Detta var sista året som de tra-

ditionella ungdomskurserna genomfördes. Nästa år blir det kurser med annan utformning, om det blir en positiv utveckling av våra förslag.

Sommarens utbildning var reducerad, eftersom vi inte tilldelades medel inledningsvis för att genomföra utbildning på F 20 Uppsala. Denna utbildning är flyttad till hösten efter positiva beslut beträffande medelstillgång under våren.

Årets höjdpunkt blev observationstjänsten på F 14. Vi hoppas att vi kan fortsätta på Halmstad även i framtiden. ■

Tore Bertilsson

Apropå luftbevakningen 50 år



Foto: Jan-Åke Berg

Arvid Lindström, Kopparberg, fyllde 90 år i juli. Ordförande i Upplands FVf Jan-Åke Berg passade på tillfället att gratulera Arvid på högtidsdagen.

Arvid Lindström började som underbefäl vid I 8 och senare kom att syssla med luftbevakning. Den 1 juni 1948 var han med och startade nuvarande Upplands FVf och fick medlemsnummer 2. Man kan anta att nummer 1 tilldelades den dåvarande flottiljchefen. Lindström avancerade till värnpliktig kapten, civilt arbetade han på arbetsförmedlingen.

Arvid får som medlem i FVRF symbolisera luftbevakningens 50-åriga epok i flygvapnet. ■

Tore Bertilsson

Arvid Lindström fyllde 90 år i somras. Han var med och startade Upplands FVf och erhöll medlemsnummer 2.

Den 1 juli, dagen efter att F 15 i Söderhamn stängt sina grindar för gott - eller i detta sammanhang öppnat dem för annan verksamhet, invigdes Flygvapenfrivilligas detachement på Stagården. I närvaro av kommunalråd från Bollnäs kommun, representant för Bollnäs näringslivcenter, markägare, byalag, lokalpress, lokalradio m fl, kunde platschefen Pär Eriksson symboliskt klippa kedjan med bultsax och förklara detachementet invigt.

Efter detta framförde flera i sin tal en positiv inställning och förhoppningar om att projektet skulle utvecklas mot målet, att bli en central punkt för alla frivilliga i regionen.

Efter den korta invigningsceremonien visades de byggnader som byggts om och iordningställda den senaste tiden. Pär Eriksson berättade om framtida planer och den verksamhet som planeras.

Under lunchen konstaterade undertecknad att Stagårdens Kursgård i Bollnäs, nu är den största platsen i Hälsingland beträffande militär kursverksamhet.

Om det går enligt planerna får Stagården stor betydelse för produktionsadministration, profilering, utställningsverksamhet, ungdoms- och vuxenutbildning. Vidare blir det regionala kansliet för Dala-Gävleborg FVFB placerat här. Flera idéer finns om framtiden, beroende på hur utvecklingen blir inom försvaret. Denna satsning har kunnat göras utan att det kostat FVRF i stor sett någonting. Allt kan finansieras med rationaliseringar, stöd och bistånd från civila myndigheter, samt ett stort och engagerat frivilligt arbete. ■

Tore Bertilsson

Pär Eriksson inviger FVRF:s detachement Stagården.



Foto: Johan Broman

Funktionärsutbildning

Efter påpekande från Gunilla André, som gjort den senaste utredningen om frivilligverksamheten i Försvarsmakten, samt efter erfarenheter från de egna leden inom FVRF har vi sett att en systematisering/modernisering och utökning av funktionärsutbildningen är nödvändig. Som ett steg i denna "trappa" genom-

fördes under två helger i april och maj funktionärsutbildning för nyvalda ledamöter i FVfB/FVf:s styrelser på Stagården i Bollnäs respektive Linköping. Cirka 40 personer fick den inledande kunskap som krävs för att fungera som ledamot i en styrelse.

Den första utbildningen, på Stagården, med elever från de

nordliga FVfB/FVf var lite trevande. Men tack vare bra/ärliga och ingående erfarenheter från deltagarna, blev den andra kursen, i Linköping, precis vad som tycktes behövas för uppgiften.

Det känns väldigt stimulerande som kurschef och instruktör, när man har så engagerade styrelseledamöter som deltagarna vid dessa kurser. Det borgar för god tillväxt i FVRF:s funktionärsled. Förnyringen är också påtaglig och med nya friska

idéer. Ingredienser som en frivilligorganisation måste ha för att inte stelna i sina former.

FVRF verkar just nu vara en frivilligorganisation som fungerar bra, om man ser till medlemstillväxt och utbildningsomfång. Detta beror till stor del på våra engagerade och duktiga funktionärer, samt deras acceptans till nytänkande, modernisering och utveckling. ■

*Björn Moberg/Jan Henriksson,
kurschef resp instruktör*

Flygvapen-frivilliga på marknaden

Ockelbo marknad är ett årligen återkommande evenemang som med tiden vuxit sig allt större. Inte bara till storleken utan även till innehållet. Dalarna-Gävleborgs Flygvapenförbunds *Rolf Jakobsson*, en av eldsjälarna bakom vår ungdomssatsning, ville med stort intresse visa upp vad flygvapnet på bästa sätt under marknaden. Resultatet kunde beskådas under invigningen, bland annat med en överflygning av tre Viggen.

I Försvarsmaktens visningsvagn fanns att beskåda en Viggen-cockpit. Fänrikerna *Johan Carlén*, *Peter Jakobsson* och *Carl Nordberg* såg till att marknadsbesökarna fick en kunnig guidning om planets förarplats. En docka bar Gripen-pilotens dräkt, ett nytt collage med flygbilder fanns också att beskåda.

Under tiden sköttes marknadsföringen, med konversationer och utdelning av nytt rekryteringsmaterial, av styrelsemedlemmar från Dalarna-Gävleborgs Flygvapenförbund. Det fanns också representanter från ungdomssidan, som berättade för den yngre publiken vad för spännande som väntar den intresserade.

Ett tack till Rekryteringscentrum, F 16 frivilligavdelning, FVRF och medlemmar från Dalarna-Gävleborgs Flygvapenförbund för all hjälp under detta arrangemang. Det var ett uppskattat inslag i marknaden, vilket kunde avspeglas på reaktionen från arrangörerna och de cirka 5000 besökarna. ■

Ricard Koljo

Beröm för IACE-resa

Det årliga utbytet av flygintresserade ungdomar, International Air Cadet Exchange (IACE), engagerade denna sommar deltagare från 18 nationer. Sverige har deltagit i utbytet sedan början av 1950-talet.

Till Sverige kom i somras tonåringar från elva nationer, däribland fyra plus en ledare från Holland. Till skillnad från Sverige tillhör dessa inte flygvapnet, utan det civila Royal Netherlands Aeronautical Association. Segelflygarna *Marjolein de Hann*, *Rianne van Melik*, *Hans Lighthart* och *Jonathan Wallace* sände oss en liten redogörelse om sina intryck av tvåveckorsresan i Sverige. Den är positiv i alla stycken och FV-Nytt's redaktion kan inte

motstå att publicera några utdrag ur berättelsen. Den är skriven, och återges här, på engelska. Ta det som en språklektion:

We arrived Tuesday the 21 of July at the air force base F 10 at Ängelholm. Our hosts welcomed us with an airshow.

At our second destination, Östersund, we went trekking in the mountains. The hiking was great: it was interesting to see all of the cadets in Swedish military uniforms; the view was fabulous;

and sliding down in the snow was fun. Especially for an American young man who had never seen snow before. Following the trek we went camping in the rain together with the mosquitoes. The following day we were told we were going to a Lappish village by helicopter.

We did go by helicopter - amazing - but not to the village. Instead we went white water rafting. We could finally take revenge on the guides and the escorts by pushing them into the river.

The third day in Östersund was spent gliding and visiting a local air museum. We really enjoyed the gliding as we are all glider pilots. The view and the aerobatics were really outrageous.

The many museums, the Free Fall ride at Gröna lund amusement park, and the nightlife were the highlights of our forth lay-over in Stockholm.

Last but not least, the flight in the SK 60 light jet trainer on our return to Ängelholm was highly appreciated. It was a very special experience to fly in a jet.

These activities are just a small highlight of the program. We saw Sweden in a whole different way unlike the normal tourist and we are very glad that we could participate in this program.

The two weeks here in Sweden with IACE have been fantastic, a once-in-a-lifetime experience. We think that the Swedish Air Force have far exceeded the IACE goals.

Gott om berömmade ord från de holländska deltagarna. Flygvapenpersonalen som bör ta åt sig av äran är *Mats Andersson* och *Peter Gustafsson* från F 10, *Monica Salminen* från F 4 samt ungdomarna *Annika Estreen* och *Johan Lindgren*. ■

Efter ett dygn i det fria hämtades de utländska flygungdomarna med HKP 10.



Utländska IACE-deltagare i Sverige under forsfärd i Jämtland.



Ökade krav på kvalitet och effektivitet

Efter många år av ökade krav på elever och kursledningar har nu kraven börjat öka på kursplatser, information och allmän effektivitet.

F 14 i Halmstad var den största kursplatsen för Flygvapen-frivilliga denna sommar. Ett 30-tal kurser genomfördes med cirka 200 elever. Utbildning i instruktörstjänst, ledarskap och totalförsvarsutbildning genomfördes traditionellt.

Det nya på F 14 var att observationsutbildning inom LOMOS

genomfördes för första gången. Kursen blev en stor framgång, kanske var detta den bästa utbildningen inom tjänstegrener sedan utbildningen inom LOMOS startade. Starkt bidragande till framgången var att F 14, med löjtnant *Leo Sörensen* i spetsen, lyckades ordna målflyg med framför allt SK 60 i en omfattning som hade stor betydelse för tillämpningsövningen.

F 14 har även lokaler som passar perfekt för denna utbildning. Den tillfälliga central som byggts

upp, med anledning av att den utbildningsanläggning som finns på F 10 inte kunde disponeras, fungerade mycket bra. Det också orsakat av ett väl genomfört arbete av flera avdelningar på F 14.

Vår förhoppning är att F 14 kan fortsätta med frivilligutbildning, trots att de från 1 januari 1999 blir Försvarmaktens Halmstadskolor.

Övrig central utbildningsverksamhet skedde på F 4 för sjukvårdsmän och befäl inom sjuktransportorganisationen. Denna

utbildning var Lottorna huvudman för.

På F 7 genomfördes åter både utbildning för flygbasjägare och närskyddspersonal. Efter ett år på Tullinge samordnades denna utbildning på F 7. Det behövs minst denna omfattning på en central utbildningsplats för att man skall vara motiverad. Utbildningen genomfördes som vanligt med hög effektivitet. Det vi saknar på F 7 är instruktörer ur frivilligleden, där vi hoppas på en förbättring till nästa år. ■

FVRF tar täten

Säkerhet på arbete och miljö är faktorer som ökar i betydelse i vårt dagliga liv. Inom försvaret, med sin av naturen ofta riskfyllda verksamhet, har man länge varit föregångare i detta ämne. Ledningen för FVRF insåg tidigt att detta skulle bli en väsentlig fråga och började utbilda främst sina skjutledare i ett sådant tänkande.

Idag vill jag påstå att FVRF i sina led har frivilligförsvarets bäst utbildade skjutledare; många gånger till och med bättre än dagens yrkesofficerare. När nu försvaret inom snar framtid inför ny utbildning kombinerat med kompetensprov för personal som skall leda alla typer av skjutningar, är FVRF en av de få, kanske den enda frivilligorganisationen, som har utbildning och provade skjutledare enligt de nya nivåerna.

Den första kursen genomför-

des 1993 och FVRF hade att rekryterat två verkliga proffs och entusiaster till kursen som lärare, *Kaj Andersson* och *Claes Bergström*, hemmahörande på F 14 i Halmstad. De genomförde en utbildning som kräver 110% engagemang av eleverna. Mången elev har svurit över missade tider, kvällstjänst och "helt obegripliga" övningar. Någon 40-timmarsvecka är det inte tal om. Men resultatet har inte uteblivit. Numera har också *Johan Hedlund*, F 14, slutit sig till lärarteamet. Detta har givit en kompetensförstärkning avseende bl a vapenhantering, som på senare år blivit ett problem för frivilliggrörelsen.

FVRF har idag ett trettiotal välutbildade skjutledare. Alla kvalificerade för traditionell banskjutning, samt även för fält- och stridsskjutning.

Utbildningen och krav

Utbildningen startar med en veckokurs (55 timmar) som ger kompetens att fungera som skjutledare på skjutbana. Kursen omfattar vapenkännedom, praktiskt agerande på skjutbanan, bedömning av bansäkerhet samt Säkl teori. Proven är både praktiska och teoretiska. Tanken är att kursen skall repeteras med jämna mellanrum. Preliminärt genomförs den första repetitionskursen under 1999.

Den andra kursdelen, som också är en veckokurs (75 timmar), ger kompetens att leda skjutning under fältförhållanden. Förutom moment i första kursen ägnas mycket tid åt att lära sig beräkna riskområde. Givetvis provas denna förmåga noggrant, samtidigt som motsvarande prov i första kursen genomfördes.

I somras genomfördes den första repetitionskursen för skjutle-

dare som genomfört del 1 och 2. Veckokursen (56 timmar) innehöll mycket repetition samt uppdatering av förändringar sedan de första kurserna. Även på denna kurs var proven många och krävande. Detta för att kurslärarna skall kunna konstatera att eleverna förstått och tillgodogjort sig det svåra stoffet, eftersom en felaktig handling kan orsaka skador både på människa och materiel. Det är min personliga uppfattning att en olycka inom frivilligförsvaret vid en övning ledd av en dåligt utbildad eller utbildad person som agerar skjutledare, skulle vara förödande för trovärdigheten.

Att delta i en FVRF:s skjutledarkurs kräver mycket av eleven, men ger också mycket tillbaka. Som kursdeltagare får man nya visioner, inser vikten av hög säkerhet och korrekt hantering av vapen. Riskerna finns där alltid, men genom god utbildning kan de minimeras. ■

Rolf Hertler

Vi möts igen

Att vara kurschef på en central ledarkurs 2 är en förmån. Det är stimulerande att tillsammans med ungdomar få dem att förstå hur de själva och gruppen fungerar under olika förhållanden och betydelsen av en god ledning. Många har aldrig upplevt den starka känslan av gemenskap och kamratskap,

som snabbt växer fram i gruppen och åker ifrån kursorten med stärkt självförtroende.

Många är de kurser då man på avslutningen lovat varandra att man måste träffas igen; goda föresatser som oftast slutar med tomma ord. Men löftena som gavs på Krigsflygskolans sista centrala kurs förra året hölls. Det

blev en återträff arrangerad av kursdeltagarna - och nya löften gavs.

Undertecknad och min ställföreträdare löjtnant *Therése Persson*, F 10, beslöt att bjuda igen. Efter noggrann konsultation av Säkl Ögång vatten beslöt vi att inbjuda till kanotpaddling på Rönne Å. Uppslutningen var stor

när vi den 3 juli begav oss till Stockamölla. Många logistikproblem skulle lösas. Dvs fordonen med underhåll skulle placeras på strategiska punkter längs ån, innan vi kunde äntra kanoterna. Kanotfärden skar igenom lummiga bokskogar och betesmarker i det mellanskånska jordbrukslandskapet. Närheten till naturen

Luftbevakningen i Baltikum

Utländska besök präglade sommaren

Sedan drygt ett år har FVRF etablerat kontakter utanför vårt land för att utvecklas mot den nya uppgift som Försvarsmakten och de frivilliga försvarsorganisationerna har, att medverka i internationella uppgifter.

Förra året inleddes samarbetet med Danmark och Finland, ett samarbete som fortsatte i somras. Två elever från det danska Luftmedelskorpsen (LMK) och en elev från det finska Säkerhetsgillet deltog i den centrala utbildningen på F 14 i Halmstad.

Utbildningen besöktes av major Preben T Lauridsen och premiärlöjtnant Thomas Bumdgaurd. Vid diskussioner med de danska kollegerna bestämdes om ett fortsatt och utökat samarbete. Detta kommer att inledas redan nästa år.

Även med Finland kommer ett fortsatt och utökat utbyte redan nästa sommar. Det fortsatta samarbetet med både Finland och Danmark kommer att diskuteras under hösten.

FVRF tog initiativ till ett nordiskt ungdomsutbyte för ett år sedan. Detta resulterade i ett utbyte på Ålleberg i somras. ■

Efter förfrågan från Estland om hjälp med att organisera ett system liknande vårt luftbevakningssystem har denna förfrågan vidgats till även Lettland och Litauen.

Under våren besökte vi alla tre länderna och informerade om vårt system. Ett stort intresse fanns. Vi inbjöd därför delegationer från de tre länderna att besöka Sverige och se vårt system under pågående utbildning.

Under vecka 29 besökte den estniska delegationen Sverige och veckan därpå kom de lettiska och litauiska delegationerna.

Besöken inleddes med information om Flygvapen-frivilliga och bussresa till Bollnäs och Stagården för att visa kursgården och omgivningarna. Bollnäs kommun var värdar för delar av besöket. Där visades bl a den förra huvudcentralen för civilförsvaret, som nu disponeras för frivilligverksamheten. Möjligheterna till utbildning inom vårt framtida samarbete diskuterades. Efter ett dygn på Stagården reste delegationerna till F 14 i Halmstad.

Där inleddes besöket med information om F 14, frivillig-



Foto: Ljusnan

Den estniska delegationen vid besök på Stagården. Fr v rikshemvärnschefen Lui Jaanson, estnische ÖB:s adjutant major Rein Puusepp och löjtnant Mart Vendla, flygvapnet.

kurserna men framförallt om LOMOS och dess funktion beträffande rapportering, samband och uppbyggnad. Besök vid observationsplatser och utbildning gjordes. Någon visning av observationscentral kunde inte genomföras.

Nu gjorde detta inte så mycket eftersom marinen ställde upp och visade sjöbevakningscentralen i Malmö. Där finns den teknik som redan exporteras till aktuella länder och som förmod-

ligen kommer att bli aktuell som systemet kommer att organiseras i de tre baltiska länderna.

Under en halv dag ägnades tiden åt förhandlingar om ett tiotal viktiga punkter. Ett protokoll upprättades med respektive land, som efter godkännande kommer att ligga till grund för eventuellt kommande avtal.

Efter fem intensiva dagar åkte delegationerna hem till sina respektive länder för att avrapportera till högsta militära och politiska instanser.

Besöken i somras vittnar om nya möjligheter till uppgifter för Flygvapen-frivilliga nu när aktiviteterna inom landet när det gäller övningar har minskat. ■

Tore Bertilsson



Foto: Karin Olsson

De lettiska och litauiska delegationerna tillsammans med representanter från FVRF och Bollnäs kommun.

är stark, när man så gott som ljudlöst flyter förbi rådjur och skrämmer upp en häger ur vassruggarna.

Vi började skymta den välkända silhuetten av Spångens gästgiveri, när alla fick något annat än naturen att tänka på. Forsen var stark på g a det myckna regnandet och hastigheten hög när

min egen kanot träffade en trädgren och slog runt. Nu sattes våra kunskaper och färdigheter som grupp på prov. Det gällde att komma i fatt och fånga den med forsen drivande kanoten. Efter några minuters hektisk jakt hade vi tillsammans löst den gemensamma uppgiften och färden kunde fortsätta.

På söndagen när vi önskade varandra på återseende kunde vi konstatera att återträffen hade varit intensiv, rik på upplevelser och lyckad. Tillsammans riktar vi ett stort tack till chefen för FVRF:s produktionsavdelning Tore Bertilsson och chefen för frivilligsektionen på F 10, major Lars Pettersson. Till deltagarna i 1997:s

och 1998:s centrala ledarkurs 2 vill jag rikta hälsningen: Miss-trösta inte nu när förändringens vindar blåser runt ungdomsutbildningen - vi möts igen! ■

Jan Jönsson, kurschef

F-20 besöker Slovakien



Text: Löjtnant Richard Gray, F 16
Foto: Löjtnant Per-Olof Persson, F 10

Under en junivecka genomförde Flygvapnets Krigshögskolas, FKHS, sista högrekurs sin utlandsresa. Kursen delades i två grupper som besökte Tjeckien respektive Slovakien. Syftet med resan var bland annat att få erfarenheter från utländska försvarsmakter. Här några intryck från besöket i Slovakien.

Resans första anhalt var Bratislava. Här gavs en föredragning om slovakisk säkerhetspolitik och integrering/utveckling till 2010. Föredragande var två överstar från försvarsdepartementet, vilka gav en bild av de problem som Slovakien står inför. Vad det gäller materielanskaffning sade man sig vara, till skillnad från Tjeckien, mer eller mindre hänvisade till Ryssland.

När det gäller framtida lednings/sambandsutrustning i flygvapnet är det dock NATO-standard som gäller.

Slovariens Karlberg

I staden Liptovsky Mikulas i Tatraberget ligger en gång tjeckoslovakiska flygvapnets teknikhögskola, men efter delningen 1993 övergick den till att bli Arméakademi. Skolchefen betonade vikten av att vara integrerad i det civila skolsystemet. Ett 40-tal professorer och doktorer är knutna till skolan. De genomför såväl den grundläggande femåriga utbildningen som fortsatta högre studier syftande till forskning, vilket ger akademiska poäng.

Nästa anhalt på resan var ett kurhotell för militärer som slo-

vakiska officerare beordras till under en tvåveckorsvistelse per år. Tatrabergets natur är oerhört vacker, vilket vi kunde konstatera under en 8 km långa bergsvandring till Strbske Pleso.

Flygning i L-39

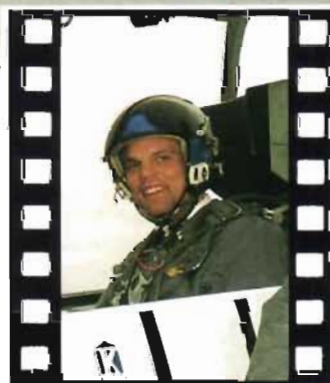
Vi besökte den slovakiska motsvarigheten till vårt FKHS, vilken är belägen i Kosice och döpt efter generalen Milan Stefaniks som var Slovariens förste militärflygare.

Rektorn informerade om den slovakiska krigsflygskolans verksamhet. Här utbildas tio-tolv piloter per kull, som flyger ca 70 timmar per år i typerna L-29 Delfin och L-39 Albatros. Efter fem år skolas de in på MiG-21 eller MiG-29.

Faciliteterna för den tekniska utbildningen imponerade på de svenska teknikerna, bl a fanns en överljudsvindtunnel.

Två svenska elever fick flyga med i L-39. De kom i luften efter en kort säkerhetsmaterielgenomgång. En tekniker spände fast eleven i baksits, pekade på de röda handtagen och sade med eftertryck "BOOM"!

Enligt utsago betedde sig L-39 ungefär som SK 60.



Daniel Lavén fick chansen att flyga L-39, som ses på den stora bilden.



Närstridsutbildning i Slovariens arméakademi.

MiG-21 på låg höjd

Den femte resdagen innebar höjdpunkten. Inledningsvis besöktes stabsplatsen för 3:e kåren som utgörs av slovakiska flygvapnet och luftvärnet. Vi fick en briefing av chefen för operationsledningen som beskrev det slovakiska luftförsvaret. Luftvärnet består av äldre ryska system av typerna SA-2, -3 samt SA-6 och SA-10. Jaktflyget består av MiG-21 och MiG-29. För attack används Su-22 och Su-25. Attackflygplanen vill man ersätta med attackhelikoptrar.

Lednings- och kommunikationsutrustningen består av modern materiel. Man arbetar i PC-miljö. Likheter mellan den slovakiska ledningsplatsen och svenska StriC var flera, dock var denna operativ. Till-

sammans med Ungern, Polen och Tjeckien kommer man under 2001 att få en internationell, interoperabel strilänläggning från USA. Denna kommer att medge kommunikation med och informations spridning från bl a AWACS. På frågan hur man avsåg skydda sin ledningsfunktion gavs svaret jaktflyg, luftvärn samt många grupperingsplatser.

Det ansågs inte finnas något flyghot. Det sker cirka tio kränkningar av slovakiskt lufterum per år, merparten oavsiktliga.

Efter en kort bussresa nåddes flygbasen i Sliac. Förbanden där flyger L-39, MiG-21 och MiG-29 samt räddningshelikoptrar. Vårdarna hade dukat upp en statisk utställning med samtliga typer, vilka fick provsittas.

En del kommentarer och jämförelser mellan Draken och MiG-21 fastnade i strupen på vissa, då flyguppvisningen med den sistnämnda avslutades med en överflygning av den svenska kontingenten. Med precis underljudsfart, tänd EBK och 10 meter "minus" bjöd den 46-årige piloten på en omfattande "skärmjössejakt" bland svenskarna. En stillsammare, men imponerande, uppvisning gjordes därefter med MiG-29.

Sammantaget gav det slovakiska försvaret ett kompetent men framförallt ödmjukt intryck, väl rustat att möta kommande utmaningar. Vi kände oss mer än välkomna och blev omhändertagna på bästa sätt. ■

... och Tjeckien



Text: Löjtnant Christer Bergqvist, FK5
Foto: Löjtnant Håkan Eidenbrand, F 17

Det nya tjeckiska skolflygplanet L-159 taxar ut till start.

För hälften av eleverna i FKHS högkurs gick den sedvanliga utlandsresan till Tjeckien. Under en vecka besökte gruppen flygbaser och huvudstaden Prag.

Resans första destination var 34:e skolflygflottiljen i Pardubice, där flygplan och helikoptrar visades i en markutställning. Det var bl a tjecktillverkade skolflygplan av typerna L-29 och L-39. Likaså L-142, ett propellerflygplan, som flygeleverna utbildas på under de första 50 flygtimmarna. Därefter delas eleverna upp på helikopter, transport och jetutbildning.

Vi fick även se en Su-25-simulator. Den används främst till nödräning, instrumentflygning och attackanfall. För att simulera visuell flygning fanns en stor terrängmodell uppbyggd. Över modellen rörde en kamera från vilken piloten fick sin presentation.

Byggnaderna och anläggningarna på basen var i dåligt skick. Flertalet byggnader såg ut att vara övergivna och även där verksamhet pågick var underhållet eftersatt.

Luftvärnsregemente

Resan fortsatte till Brno och 42:a luftvärnsregementet i Rapotice. På övningsområdet demonstrerades systemet SA-2 – en imponerande förevisning genomför-

des av värnpliktiga. Enligt förbandschefen var systemet modifierat för att kunna bekämpa kryssningsmissiler och även för att användas mot markmål.

NATO-medlemskap

På den fjärde besöksdagen informerades två officerare från det tjeckiska högkvarteret om landets säkerhetspolitik och arbetet med NATO-anpassningen. En av dem hade tjänstgjort i en NATO-stab och gav en av få föreläsningar på engelska. Tjeckien blir fullvärdig NATO-medlem efter första kvartalet 1999.

Ett av de främsta problemen med NATO-inträdet föreföll att vara det engelska språket. Utbildning pågår dock.

Eftersom Tjeckien tidigare varit Warszawa-paktens gräns mot väst var de militära markstridsförbanden lokaliserade till den västra delen av landet. Förbanden utlokaliseras nu istället till hela landet. Man har anammat NATO-lösningen med beredskapsförband, typ Immediate Reaction Forces och Rapid Reaction Forces. En annan förändring är att organisationen har ändrats

från division- till brigadstruktur. Förberedelser pågår också för att kunna ta emot andra NATO-förband i landet, dock får inte några enheter stationeras permanent.

Den tjeckiska försvarsmakten har stora ekonomiska problem, samtidigt som man vill göra omfattande förändringar. Grundläggande är att personalantalet minskas till förmån för materielanskaffningar. På en lista som visades för oss, stod luftförsvaret och ledning högst i prioritet. Deltagande i internationella fredsbevarande operationer anses också angeläget.

Flygplansfabrik

Flygplanstillverkaren Aero Vodochody, 20 km norr om Prag, besöktes också. Fabriken har en gedigen historia och har tillverkat ett stort antal typer, t ex L-39 Albatros som har exporterats till flera länder. Vissa typer har tillverkats i upp till 3500 exemplar, med en tillverkningstakt av som mest 120 flygplan per månad.

Det nya jetskolflygplanet L-159, med chefsprovflygaren Mi-

Tjeckiens luftvärn har det ryska systemet SA-2.



roslav Schutzner som pilot, demonstrerades under en flyguppvisning.

Under rundvandring i fabriken visades sammansättning av L-39. Med Boeing som samarbetspartner i framtagandet av L-159, jobbar man efter internationella kvalitetsnormer med arbetsätt och kvalitet på hög nivå.

Transportflygbasen Kbely, några mil utanför Prag, besöktes under en halv dag. Här används flygplanstyperna An-24, An-26 och helikoptrarna Mi-8 och Mi-17.

Vi fick också förmånen att besöka ett fint flygmuseum. Av 270 bevarade flygplan var över hälften i flygbart skick.

Vänliga tjecker

Under resan träffade vi mest tjeckiska officerare och värnpliktiga. Bristen på kontakt med civila kan till stor del tillskrivas tjeckernas - och våra - bristande språkkunskaper. Även bland officerskåren är språkkunskaperna i engelska bristfälliga. Tjeckernas attityd gentemot oss var, trots språkproblemen, öppen och trevlig. ■

Välkommen TP 103 Citation

Flygvapnets senaste flygplanstyp är Cessna 550 Citation II. Ett jetflygplan med plats för åtta passagerare som givits den svenska militärbeteckningen TP 103.

Text & foto: Peter Liander, HKV/FAFO

Flygvapnets transportflygflotta har utökats med en ny typ, nämligen Cessna 550 Citation II. Den betecknas TP 103 och förekommer i ett exemplar. Det överlämnades till flygvapnet den 3 oktober vid en enkel ceremoni i hangar 4 på Bromma flygplats. Planets nya hemmabas är F 17 i Kallinge.

Cessna 550 Citation II är ett tvåmotorigt jetflygplan med två mans besättning. Det är en väl beprövad konstruktion, av amerikanskt ursprung, som är vanligt förekommande på den civila marknaden. I kabinen finns plats för åtta passagerare.

Det aktuella flygplanet är av 1981 års modell och ägs av Nordbanken, men är hyrt genom FMV under ett år. Flygföretaget Bromma Air Maintenance ansvarar för det tekniska underhållet av TP 103. I flygvapnet finns teknikerpersonal vid F 17 och F 21 som är behörig att genomföra daglig tillsyn samt vissa komponentbyten.

TP 103 flygs av ett litet antal piloter ur transportflyggrupperna vid F 17 och F 21 i Luleå. Den särskilda typutbild-

ningen för piloterna genomfördes på sensommaren hos företaget Simuflite i Dallas, Texas, USA samt kompletterades med flygövningar hemma i Sverige under september.

Anledningen till anskaffningen av TP 103 är att utbildningsbehovet hos Transportflygheten vid F 7 i Såtenäs har ökat. Vid förbandet finns nämligen en grupp piloter som gått direkt från den taktiska utbildningen på SK 60 till att flyga transportflygplan. Att ge dem all erforderlig flygträning i TP 84 Hercules var ett oekonomiskt alternativ, således behövdes ett mindre plan för ändamålet. Sedan tidigare finns vid F 7 ett exemplar av TP 101 Beech Super King Air som används till persontransporter och viss pilotutbildning. Därför lånar nu F 17 i Kallinge ut sin enda TP 101 till Såtenäs-flottiljen.

Ett annat skäl till anskaffningen är ett ökat behov av transporter av personer som behöver resa under särskilt skydd, vilket framkommit bl a i den sk Statsflygutredningen som gav sitt betänkande i våras.

För att fylla ut det uppkomna tom-

rummet på F 17 påbörjades arbetet med att skaffa fram ett ersättningsflygplan i våras. Arbetet i dåvarande flygvapenledningen inriktades mot en flygplanstyp med bättre prestanda och komfort än TP 101. Valet föll på Citation II.

Bättre prestanda

Jämfört med TP 101/Beech 200 har TP 103 Citation bättre prestanda. Marschfarten är 360 knop, vilket är 100 knop snabbare än TP 101. Bra stigningsförmåga gör att planet snabbare kommer upp till driftsekonomiska flyghöjder. Fullastad med åtta passagerare och bagage kan Citation II flygas på flygnivå 350, vilket motsvarar cirka 11 500 meters höjd. Flygplanetets räckviddsprestanda medger en nonstop-flygning mellan exempelvis Bromma - London med full last. Med fyra passagerare och bagage nås destinationer i Sydeuropa utan mellanlandning.

På sikt behövs Beech-flygplanen ersättas och kanske utgör Citation ett lämpligt alternativ. Den pågående flygverksamheten med TP 103 kan därför även ses som en utvärderingsperiod. Kostnaderna för driften är föremål för noggrann utvärdering. Resultatet kommer senare att vara en del i ett beslutsunderlag inför eventuella framtida flygplansanskaffningar i denna storleksklass. ■





Farewell Caravelle



Text & foto: Peter Liander, HKU/FFFO

Nu har en riktig flygplansklassiker landat för gott - i alla fall i flygvapnets färger. TP 85 Caravelle har tagits ur tjänst och ersatts av S 102B Korpen (Gulfstream IV).

Det har ännu en gång skrivits flyghistoria på Malmens anrika flygfält utanför Linköping. För vilken gång i ordningen är okänt, men den senaste händelsen innebar det sista uppdraget för TP 85 Caravelle i flygvapentjänst. Detta inträffade den 30 september och betydde slutet på en mångårig epok både för flygvapnet och FRA, Försvarets Radioanstalt.

Det välkända trafikflygplanet Caravelle har sedan 1971 flugits av flygvapnet i två exemplar. Det har huvudsakligen använts till signalspaningsuppgifter. De båda planen byggdes i slutet av 1950-talet och flögs under många år av SAS. Flygvapnet anskaffade dem för att förstärka kapaciteten för det viktiga signalspaningsflyget. De ersatte då de brittiska typerna TP 52 Canberra och TP 82 Varsity. Inledningsvis baserades TP 85

vid F 8 i Barkarby, men de överfördes 1973 till dåvarande F 3 Malmen.

Flygvapnets Caravelle var bland de sista luftvärdiga exemplaren i världen. Som trafikflygplan har typen varit borta från världens storflygplatser sedan länge. Det finns möjligen något enstaka exemplar i Sydamerika som fortfarande flyger. I vilket fall som helst var TP 85 de sista Caravellerna som flögs med originalmotorerna Rolls Royce Avon.

Flygs civilt?

En TP 85, med anropsignalen "Swedforce 851", togs ur tjänst den 30 januari och tillhör nu Flygvapenmuseum på Malmen. Vad som kommer att hända med den kvarvarande maskinen, "Swed-

force 852", är oklart i skrivande stund. Enligt gällande planering skall flygplanet flygas över till F 14 i Halmstad. Tanken är att skrovet där skall användas som övningsobjekt för räddningsinsatser.

Men det finns också ett annat alternativ. En grupp flygentusiaster arbetar nämligen med att försöka få överta ansvaret för Caravellen för att i framtiden hålla det luftvärdigt. En förutsättning för att gruppen skall kunna överta planet är att man i stället tillhandahåller F 14 med ett likvärdigt flygplansskrov.

I rollen som signalspaningsflygplan har TP 85 utgjort en betydelsefull del av det svenska försvaret. Signalspaningsuppgifterna, som flygs på uppdrag av FRA, löses numera med den avsevärt modernare S 102B Korpen. ■

Om luftkriget

"Om luftkriget - från luftballonger till systemflygplan" är titeln på en ny utkommen bok, av Marco Smedberg. Författaren har assisterats av bl a överste Göran Tode från Försvarshögskolan, och Hans Dahlberg som tidigare varit lärare på FHS och Försvarsstabens informationschef.

Boken är fullspäckad med intressant flyghistoria. Luftkrigets grundprinciper beskrivs i 14 historiska luftstrider och operationer, illustrerade med fina tredimensionella panoramor i färg. Vidare behandlas flygstridskrafternas roll, luftkrigets karaktär, teknik- och doktrinutvecklingen samt luftvärn.

I boken finns register och källför-



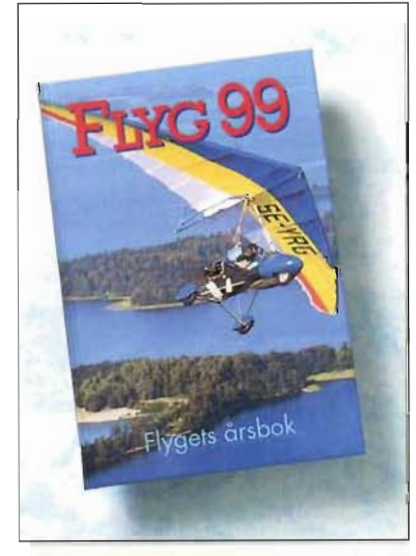
Foto: Lasse Jangö

teckning, översikter över flygförband under andra världskriget, olika flygvapens officersgrader, liksom utländska uttryck och förkortning inom stridsflyget.

"Om luftkriget" är på 256 sidor, inbunden med skyddsomslag och rikt illustrerad. Pris i handeln cirka 420:-. Boken är den avslutande delen i en trilogi som producerats av förlaget Page One. De tidigare titlarna är "Om stridens grunder" och "Om sjökriget".

Flygets årsbok

Årets utgåva av Flygets årsbok utkom i slutet av november. Som vanligt fylld med intressant läsning om flyg i olika former. Huvudredaktör är Pej Kristoffersson, utgivare är förlaget Bevingade ord. 224 sidor; pris cirka 330:-. ■



Luftrum 98

Text: Major Bengt-Olov Hammarlöf, HKU/Flygsäk

I oktober genomfördes en stor förändring i det svenska flygtrafikledningssystemet. Den tidigare luftrumindelningen med sk luftleder är nu borta. I stället har ett nytt system införts som medger rakare och effektivare flygvägar för trafikflyget. För flygvapnets del tillgodoses behovet av större flygövningsområden, som är nödvändigt för effektiva flygövningar med JAS 39 Gripen.

Klockan 02.00 den 8 oktober genomfördes den största förändring som någonsin skett i det svenska luftrummet.

Till grund för denna förändring ligger i huvudsak krav på större kapacitet. Den stora ökningen av civil flygtrafik från Arlanda och söderut i svenskt luftrum har under en följd av år blivit ett allt större problem. Inom ramen för samarbetet inom Eurocontrol, där Sverige är medlem sedan 1995, pågår ett antal aktiviteter för att nå en högre effektivitet inom flygtrafikledningen för att öka kapaciteten. Genom att rätta ut flygvägar och ändra på metodik beräknas kapaciteten kunna höjas med 40 procent.

Tidpunkten för förändringen bestämdes inom Eurocontrol och sammanfaller med omvärldens förändringar. Att det blev just den 8 oktober berodde på öppnandet av den nya norska civilflygplatsen Gardermoen utanför Oslo.

En förutsättning för den genomgripande förändringen är att det sedan våren 1998 krävs RNAV-utrustning inom Europa. Det innebär att de hjälpmedel på marken som i princip fick lov att överflygas för hitta rätt, numera ingår som "delkomponenter" i navigeringsutrustningen och tillsammans med bl a GPS gör att den smartaste, och kanske också rakaste, vägen genom lufthavet. Luftlederna som tidigare stack ned

under höjder lägre än 2 900 meter är borta. Vissa terminalområden (TMA) har blivit lite större för att säkra att hela start- och landningsförloppet sker i kontrollerad luft.

Övningsområden för Gripen

Då kommer slutligen frågan. Är flygvapnet den stora förloraren?

Svaret är nej. Det gamla luftrummet var svårhanterligt. Med de nya krav. Med luftrum 98 haft att ta hänsyn till, dvs Gripens krav på stora övningsutrymmen, har dessa väl uppfyllts jämfört med vad ett vidare utnyttjande av det gamla luftrummet skulle erbjudit.

Naturligtvis kan man alltid gny om att det var bättre förr. Men trafikbilden söder om Arlanda börjar bli interkontinental och en målsättning har varit att några restriktioner på civil luftfart inte skall förekomma under normal förbandsverksamhet. Vid större övningar kan speciallösningar konstrueras även i framtiden.

Det är också värt att påpeka, att en noggrann planering mellan flottiljer och divisioner för att utnyttja tillgängliga övningsområden i södra Sverige på bästa sätt blir minst lika viktigt som tidigare. Det går tyvärr inte längre att bara starta mot "sin" övningssektor - inte ens i Luftrum 98. ■

Moral och ansvar?

Jag är ny fänrik i Försvarsmakten, tillika styrman på ett av våra transportflygplan från F 7 Såtenäs. Jag vill ställa en fråga angående sparkraven i försvaret.

Hur kommer det sig att våra egna medarbetare, ofta högre officerare, väljer att åka med reguljärflyg i stället för våra egna transportflygplan? Jag vet att inte alla har ingångsvärderna, men jag har hört de flesta ursäkterna. Jag tycker bara att det känns fel.

Av egen erfarenhet kan jag påstå att det vid ett flertal tillfällen hade varit fullt möjligt, t o m bättre och billigare, att åka med oss i stället för reguljärflyg. Vi har flugit med tomt flygplan till samma destination som flygbolagen flugit med försvarsanställda som passagerare. Trots medvetenheten om att vi finns.

Ett exempel: Vi fick utföra en extra flygning, som innebar övertid för oss, till Ronneby för att hämta sju passagerare som bokat SAS men som inte orkade vänta på förseningar. Jag hoppas att dessa gentlemän nu vet att vi löser uppgiften minst lika bra som ett flygbolag ... och nästa gång bokar "oss" direkt.

Allt som exempelvis SAS kan göra, kan även vi. Plus erbjuda större flexibilitet och fler användbara flygplatser. Vi kan tyvärr inte erbjuda flygvärdinnor



Foto: Gösta Bolander, FBB

Använd flygvapnets transportflygplan till tjänsteresorna, uppmanar insändarskribenten Per Öberg. Bilden visar en av flygvapnets tre (numera gråmalade) TP 101/Beech 200, som har plats för åtta passagerare.

eller bonuspoäng, men pengarna stannar ju inom försvaret.

Jag önskar att någon kunde stå till svars; att någon här i FV-Nytt kommer med ett bemötande. Man får alltid höra ursäkter och bortförklaringar. Att skylla och skälla på andra måste vi komma ifrån. Lite mer personligt ansvar ligger i tiden!

Per Öberg, F 7

Redaktionens kommentar:

Per Öberg tar i sin insändare upp ett intressant ämne. Ofta är det faktiskt lönsamt för Försvarsmakten om flygvapnets transportflyg utnyttjas vid tjänsteresor.

FlygvapenNytt planerar att i ett kommande nummer ta upp

ämnet i en större artikel. Avsikten är att belysa vilka resurser som finns till förfogande samt om vilka som har möjlighet att använda sig av de transportflygtjänster som flygvapnet kan erbjuda.

Lia

Får du FLYGVAPEN nytt till rätt adress?

Alla adressändringar skall inte göras till FlygvapenNytt's prenumerationsregister!

För adressering av FlygvapenNytt används tre olika register med databaser vid Högkvarteret/personalbemanningsavdelningen/flyg, FVRF:s kansli och prenumerationsregistret

vid Högkvarterets Info-avdelning.

HKV/Pers Bem flyg (Gunilla Widsing, tel 08-788 75 05) uppdaterar flygvapnets personals adresser utifrån lönelistorna, F/Slör.

Medlemmar i FVRF skall meddela adressändring till kansliet

08-788 89 48, Camilla Amcoff.

Prenumeranter och andra läsare som finns i Försvarsmaktens tidningsregister meddelar adressändringar till Högkvarteret, tel 08-788 90 19. Prenumerationsregistret vid HKV har telefonid vardagar mellan 9 - 11. ■

Red.

POSTTIDNING B



FÖRSVARSMAKTEN
FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM

BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING

Vid definitiv eftersändning
återsänds försändelsen med
nya adressen här nedan.

181 lok
181 lok



Vill du förändra framtiden,
var med på: www.mil.se/flyg

Näää...

Avbryt

Okey!

Netscape - [Flygvapnet - Internationell verksamhet]

File Edit View Go Bookmarks Options Directory Window Help

Back Forward Home Reload Stop Open Print Find

Location: www.mil.se/flyg

What's New? What's Cool? Destinations Net Search People Software

GENERALINSPEKTÖREN GI NYHETSREV YRKEN FLYGVAPENCENTRUM BIBLIOTEK
UPPGIFTER & ORGANISATION VÄDER AGENDA INTERNATIONELLT F & S SITEMAP

FLYGVAPNET
INTERNATIONELL VERKSAMHET

FN insatser