

Säkrare planering behövs!

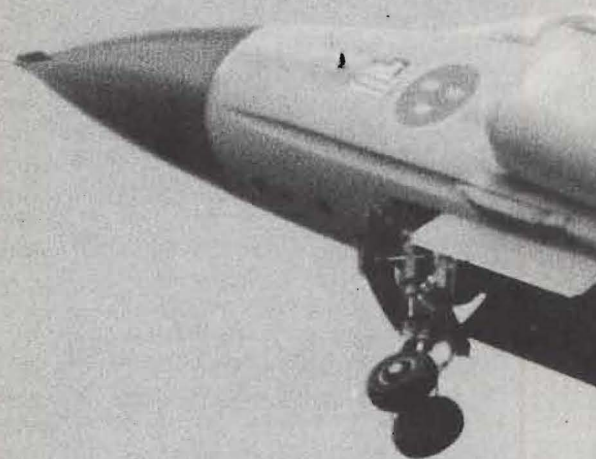
Flygstaben har färdigställt Flygvapnets redovisning och analys av verksamheten för budgetåret 1990/1991. Underlaget har insänts från berörda myndigheter under hösten 1991. Resultaten av genomförda aktiviteter har ställts i relation till givna mål med uppdrag. Analysarbetet har lett fram till ett antal slutsatser, som chefen för flygvapnet (CFV) har insänt till överbefälhavaren (ÖB) som årsberättelse gällande förbandsproduktionen. Här presenteras en sammanfattning av resultatet under det gångna budgetåret.

Det kan konstateras att **utbildning och produktion** har genomförts så att krigsförbandens krigsduglighet i stort kunnat vidmakthållas och i vissa fall även förbättrats. Krigsförbandschefernas roll i förbandsproduktionen har stärkts. Förbanden kan successivt börja utvecklas enligt uppgjorda långsiktiga förbandsutvecklingsplaner mot uppsatta krigsduglighetsmål.

Incidentberedskapen har fullgjorts enligt planerad omfattning. De insatser som gjorts visar, att samtliga medverkande har en god förmåga att lösa dessa typer av uppgifter.

● ● Anslaget till Flygvapnet för **Ledning och förbandsverksamhet** (D1) har överutnyttjats med 114 Mkr. Detta beror främst på en icke förutsedd kostnad för materielunderhåll, eftersom motorerna till JA 37-systemet (RM8B) har måst modifieras.

Inom **byggverksamheten**, anslaget D3, har också ett överskottsutnyttjande av 11 Mkr skett. Anledningen här-



Av Thomas Warming

Budget Året

till är uppkomna fördyringar i byggprojekt vars betalning inte kunnat förskjutas till nästkommande budgetår. Anslagens överutnyttjande skall balanseras i innevarande budgetårs likviditet.

Inom **strilförbanden** har krigsförbandsproduktionen fortsatt med det



I väntan på att den första förbandsintroducerade JAS 39 Gripen skall göra sin jungfrustart från F 7/Sätenäs har Flygvapnet förbättrat/uppgraderat såväl AJ som S 37-systemen till något som kallas AJ/S 37 Viggen, så att kompetensen att uppträda i luftförsvaret kan vidmakthållas.

Foto: Arne Johannesson

som gick

nya låghöjdsradarsystemet PS-870. Utveckling och projektering av nya strilcentraler samt utveckling av flygburen spaningsradar FSR-890 har fortsatt. Verksamheten inom alameringsfunktionen har genomförts enligt det uppdrag som givits från Statens räddningsverk.

Ny flygdatorversion

Under året har **JA 37-systemets datorer** försetts med en ny version av programvara (edition 30) med åtföljande utbildning av personalen. Motorproblem har under året orsakat en mindre

utbildningssvacka. Den grundläggande flygutbildningen på JA 37-systemet har under året varit prioriterad.

Samtliga 65 beställda flygplan **J 35J Draken** har vid utgången av budgetåret levererats till F 10. Krigsdivisionerna uppvisar en hög kompetens och ►

Utfall kalenderårsvis

År	-87	-88	-89	-90	-91
Havererade fpl	1	4	3	4	3
Omkomna	1	4	2	3	0
Misslyckade fallskärmsjobb	0	0	0	0	0
Lyckade fallskärmsjobb	0	1	2	2	0

Bara en gång tidigare (1986) har det inträffat att Flygvapnet kan uppvisa en nolla i kolumnen för omkomna besättningsmedlemmar. Lägg därtill att enbart tre haverier inträffade under kalenderåret och man kan konstatera, att Flygvapnets flygsäkerhetsläge 1991 uppvisar ett (jämförelsevis) mycket gott resultat. (Aven internationellt sett.)

Flygräddningsverksamhet

	Kategori	90/91	(89/90)
Antal bärgade personer	Militära	7	(3)
	Civila	46	(77)
Antal sjuktransporter	Militära	0	(3)
	Civila	66	(57)

Kalenderåret 1991: Ingen omkommen – positiv flygsäkerhetstrend

förmåga. Systemet har utnyttjats i luftförsvaret över hela riket.

Attackförbanden (AJ 37 + SK 60) har en fortsatt god förmåga att lösa sina huvuduppgifter. Utbildning för utnyttjande av sjömålsrobot Rb 15F har påbörjats och kompetensen att uppträda i luftförsvaret har vidmakthållits. Uppgradering till AJ/S-standard har inletts.

Spaningsförbanden (SF och SH 37) har en fortsatt god förmåga att lösa sina huvuduppgifter. Under året har därtill insatsmöjligheterna mot sjö- och luftmål förbättrats.

Erforderliga åtgärder som planeras för omskolning och införande av **JAS 39 Gripen** i Flygvapnet (F 7) har genomförts.

Långväga erfarenheter

Transportflygdivisionen vid F 7 har haft ett högt flygtidsuttag. Värdefull erfarenhet har vunnits genom de omfattande flygtransporterna med TP

84 Hercules av det svenska fältsjukhuset till Saudiarabien.

Omskolning från HKP 4 till den **nya HKP 10** har försenats genom att Super Pumans leveranstid ändrades. Svårigheter har även förekommit att producera erforderlig flygtid. Detta förhållande bedöms kunna lösas under innevarande budgetår.

Knappheten på ekonomiska resurser har medfört en viss begränsning vad gäller **övningsverksamheten** på krigsbaser. Slutövningar och fackövningar för basförbanden har haft prioritet och genomförts under året med godtagbart resultat. Repetitionsutbildningen har i stort genomförts enligt uppgjord plan.

Utbyggnaden av **Bas 90-systemet** har fortsatt – dock bara med ett fåtal objekt.

Den begränsade yrkeserfarenheten, som för närvarande finns hos den yngre personalen, ställer under en övergångsperiod större krav på den äldre och mer erfarna befälskadern samt krav på omfattande specialutbildning.

Antalet **civilanställda** har fortsatt att öka trots att inriktningen har varit att söka reducera antalet. Detta förhållande kräver nu särskilda åtgärder.

Grundutbildningen av **värnpliktiga** har genomförts enligt plan. En bättre överensstämmelse än tidigare år har nåtts mellan planerad och genomförd verksamhet.

Frivilligverksamheten har ökat vad avser befodringsutbildning, medan övningsdeltagandet varit lägre än tidigare år. Det senare kan till del bero på det färre antalet övningar.

Personalläget

Tillgången på **militär personal** har under året förbättrats. Flygvapnet genomgår nu en snabb förnyring.

Slutsatser

Under budgetåret har tre flygplan havererat. Vid ett av haverierna om-

21-årigt nytt sambandsflygplan

Tänk vad tiden går! Har Du hört det förut? Det är inte bara ett talesätt. Det är till och med sant. Och det är inte bara för oss människor som tiden går fort. Det gäller även flygplan, minsann.

1991 var det nämligen 20 år sedan Flygvapnet genom Försvarets materielverks försorg fick sin första SK 61 Bulldog. Överlämnandet skedde under pompa och ståt den 8 juli 1971 på Prestwicks flygplats.

Flygplan 01 var det enda flygplan som iordningställdes och målades i Flygvapnets fär-

ger vid fabriken Scottish Aviation i Scotland. Övriga flygplan flögs av brittiska piloter till Malmö för målning och slutmontering. Vi svenska piloter hade naturligtvis hoppats på, att vi skulle få göra leveransflygningarna från Scotland till Sverige. Men p g a över-skott av piloter i Storbritanni-

en, gick vi miste om dessa godbitar.

Jag var emellertid en av de lyckligt lottade, som fick den första skolningen i Scotland. Den tekniska utbildningen ägde rum i gamla men trivsamma lokaler i anslutning till monteringshallarna på Prestwick.

Vår lärare, en brittisk ingenjör, undervisade och ritade färgglada figurer på svarta tavlan. Vilken härlig undervisning fjärran från dagens overhead-hysteri!

Inflygningen var snabbt avklarad, eftersom vi hade flugit prototypen hemma i Sverige. Vi ägnade oss åt att flyga

Bulldoggen i sin nya, gröna färg.





Foto: Lennart Andersson



Ovan t v: Sista landningen på Barkarby, i d F 8. Avskedsbesättning, fr v: Kn Lars Flemström, kn Kurt Karlsson, lt Jan Petersson & mj Stig Skoglund.

Två av de fem sista HKP 4:orna i F8:s berg-hangar i väntan på skrotning eller eventuell försäljning.

kom två besättningsmän. Haverier och övriga driftstörningar redovisas i Försvarets flygsäkerhetsanalys 1990/91 (Ofyl nr 1363).

Krigsförbandsutbildningen med dess förbandsproduktion har som helhet genomförts väl. Inom flygvapnet har vi emellertid inte lyckats att göra detta inom anvisade ramar. Förhållandet tär på våra möjligheter innevarande år.

Slutsatserna från den ekonomiska analysen visar, att **vi måste ha en än säkrare planering och en sådan kontroll över verksamheten** att vi kan kalkylera vilka betalningsmedel som kommer att förbrukas. Vi måste hantera alla resursslag **effektivare och mer professionellt**, så att vi kan åstadkomma ännu mer för varje krona. **Alla** måste arbeta mot detta gemensamma mål och vara kostnadsmedvetna. Att detta är möjligt visar den ekonomiska resultatspredning som föreligger mellan myndigheter inom Flygvapnet med i huvudsak likartade produktionsuppdrag. ■

En veterans sista landning

Tisdagen den 28 januari avslutades en epok i Flygvapnet när den hittills största typen av räddningshelikopter, HKP 4, (Boeing Vertol 107), gjorde sin sista flygning från hemmabasen Blekinge flygflo till, F 17/Ronneby.

Helikopter 4 anskaffades till Flygvapnet att i fred och krig ha som primäruppgift att rädda piloter som i nödsituation tvingats skjuta ut sig ur flygplanen.

Flygvapnets stora, dubbelrotoriga räddningshelikopter har genom åren främst gjort sig känd hos allmänheten i samband med fartygsolyckor på haven runt vårt land. Vid sådana olyckor har hundratals liv kunnat räddas tack vare Flygvapnets snabba hjälpsatser med HKP 4. Som mest hade Flygvapnet tio exemplar.

Utöver dessa insatser har HKP 4 utmärkt sig i fjällräddningssammanhang liksom i samband med kvalificerade

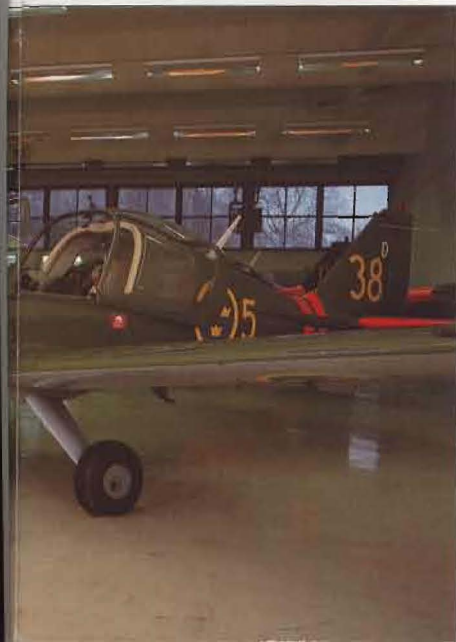
sjuktransporter direkt till olika sjukhus. Uppmärksammade blev t ex också hjälptransporterna till flera isolerade skärgårdsöar i stockholmstrakten de kalla vintrarna i slutet av 60-talet. Även vid skogsbränder har HKP 4 aktivt deltagit i släckningsarbetena.

Efter 29 års tjänst i Flygvapnet ersätts nu dessa trotjänare av en modernare helikopter, typ franska Super Puma eller HKP 10 som Flygvapnets beteckning är. Liksom HKP 4 kommer HKP 10 att stationeras vid tre flottiljer – F 17 i Ronneby, F 15 i Söderhamn och F 21 i Luleå. En helikopter 10 planeras emellertid bli överförd till F 7 i Sätenäs. – Totalt har flygvapnet inköpt tio Super Pumor.

En av Flygvapnets HKP 4:or kommer allmänheten framgent att kunna närstudera på Flygvapenmuseum i Malmslätt utanför Linköping. ■

J. Ch.

Foto: Rickard Nilsson



och njuta av Scotlands vackra och omväxlande natur.

... och vad hände sedan?

Jo, Flygvapnet fick sina 58 Bulldogar och Armén sina 20. 1972 (för 20 år sedan!) kom grundskolningen av GFU-elever och senare även flygledareaspiranter igång.

Från och med 1987 skolas Flygvapnets piloter direkt på jetskolflygplanet SK 60. Samtidigt ökade behovet av flygplan vid Trafikflygarhögskolan/TFHS. Kravet på bättre instrumentering och navigeringshjälpmedel växte. Därför byggdes ett antal 61:or om till civil standard,

först SK 61D och sedan SK 61E.

Tidigare skolflygplan i Flygvapnet har alltid varit målade i skarpt lysande färger. Så inte SK 61. Bulldog fick den traditionella kamouflagemålningen. Inte speciellt upphetsande och inte blev det bättre, när färgen mattades och flygplanen med tiden kom att se ganska "luggslitna" ut. Flera av dagens TFHS-flygplan har, tack och lov, fått en uppsnygning i form av en blank ljusgrön färg.

Av Flygvapnets 58 flygplan finns i dag 56 kvar – och av Arméns 20 finns 15 kvar. Dessa har samtliga överförts till Flygvapnet.

1991 började utbytet av SK

50 Safir till SK 61 som sambandsflygplan vid flygflo tilljerna. Så småningom kommer samtliga SK 50 att vara utbytta.

Ombyggnaden och ommålningen har givit våra skalabyggare huvudbry. Även uppvisningsplanens olika målningar har satt myror i huvudet på skalabyggarna. Våra tekniker har under årens lopp piffat upp uppvisningsflygplanen med diverse fartlinjer, divisionsmärken och hundar.

Detta var 21 års kort flyghistoria. Vi ser fram emot ytterligare ett tiotal år med vår kära Bulldog. Hon har tänderna kvar ... ■

Kurt "Gus" Gustavsson