

Arboga Elektronikhistoriska Förening
www.aef.se

7287

FLYGVAPNETS FORUM FÖR FLYGVAPNET 2-2001



FLYGG

VAPEN

nytt



Snabbinsatsförband övat



CHEFREDAKTÖR

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

ANSVARIG UTGIVARE

Jan Andersson
Flygtaktiska kommandot – Uppsala

REDAKTIONENS ADRESS:

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

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

I den gemensamma
redaktionen för Försvarsmaktens
centralt utgivna tidningar ingår
Sven-Åke Haglund
Sektionschef
Direkttel 08-788 85 54
Rick Forsling
Ulrica Jansson (vik)
Peter Liander
Kenneth Nilsson
Ulf Petersson
Hans Strömberg (tjl)

PRENUMERATION:

Magnus Trapp
08-788 90 19
Prenumerationspris: 100:-, 4 nr/år
Postgiro: 31 69 97-6, Kassa 103.0

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

FlygvapenNytt 3/01 utges i september.
Manusstopp för 3/01: 15 augusti.
Layout: Peter Liander
Tryck: VTT Grafiska, Vimmerby
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbilden:
TP 84 Hercules ingår i det internationella
snabbinsatsförbandet SWAFRAP C-130.

Foto: Ulf Fabiansson/Försvarets bildbyrå

ledarsidan

”Vissa b

Den 16 maj fattade riksdagen beslut om flygvapnets grundorganisation. Men det blev inte riktigt de beslut som vi tänkt oss. Den utredning, som ledde fram till Överbefälhavarens förslag 17 april hade ringa, om ens någon inverkan på beslutet. Vi behövde beslut om flygutbildningens framtida lokalisering, men vi fick bara beslut om var den inte ska kunna läggas. Jag har sett det som min skyldighet och rättighet att säga min mening inför beslutet.

Nu när detta beslut är fattat gäller det att gå vidare och göra sitt bästa. Där är vi nu.

Man kan naturligtvis ha synpunkter på processen. Ordföranden i riksdagens försvarsutskott kommenterade själv beslutet som ”det sämsta tänkbara”.

Att välja det näst bästa som vissa kallade det, när det låg för oss bättre inom räckhåll är förvånande.

Vi kommer säkert att kunna lösa våra uppgifter. Vi kommer att ha fyra mycket bra och väl fungerande flottiljer kvar. Men vissa konsekvenser ser jag. Den beslutade organisationen kommer att kosta mera att gå in i än vi idag avsatt medel för. Förseningar jämfört med tidplanerna kommer att uppstå och inriktningen för 2004 kan knappast innehållas.

Jag har också farhågor, om att vår förmåga att lösa uppgifter på det internationella planet inledningsvis kan begränsas.

eslut är fattade ...”

Min värsta farhåga är dock att flygvapnet i närtid kan drabbas av allvarliga förluster av speciella kompetenser genom främst förtidsavgångar. Det kan bli vårt största problem både på kort och lång sikt.

Den ekonomiska situation som uppstått under året är djupt alarmerande. ÖB:s begäran om överföring av 700 miljoner kronor från anslaget till materielanskaffning till anslaget för förbandsverksamhet, i syfte att skapa balans mellan planerade uppgifter och resurser medgavs ej. Detta innebär att verksamheten vid våra flottiljer nu måste genomföras på en alldeles för låg nivå. Konsekvenserna är allvarliga och påverkar oss alla. Året kan till del betraktas som ”förlorat”.

Jag stöder dock helhjärtat ÖB:s ambition att avsluta året ”skuldfritt” så att 2002 kan inledas planenligt. Detta måste lyckas och kräver allas medverkan.

Konceptet FV 2000 finns och fungerar. Vårt flygvapen är i det stycket unikt. Varje ”system” inom flygstridskrafterna är integrerat i konceptet. Tas något bort lämnas ett tomrum. Varje funktion är viktig.

Vi kan också glädjas åt att vi tills vidare har sex bra flottiljer med god bemanning och gynnsam infrastruktur. Våra snabbinsatsförband (SWAFRAP AJS37 och C-130) är övade och insatsberedda. Det finns bra arbetsuppgifter

inom flygvapnet för de flesta. Möjligheterna till kompetensutveckling för den enskilde har rimligen aldrig varit bättre.

Nu väntar förhoppningsvis en lång och skön sommar. Ta tillfället att fundera igenom hur du vill utforma din framtid. Diskutera med dina närmaste och personer du har förtroende för. Ta inga förhastade beslut, utan låt processen ha sin gång och ta sin tid. Kom ihåg att det även framgent finns mycket stora möjligheter inom flygvapnet.

Avslutningsvis vill jag tacka flygvapnets personal för ett gott arbete utfört under en period, som faktiskt pressat oss alla på ett orimligt sätt. Jag önskar därför er alla en behaglig sommarledighet, då ni får tillfälle att göra saker ni längtat efter att få göra. Ni är säkert värda det.

**vilja
ansvar
laganda**



MATS NILSSON
GENERALINSPEKTÖR FÖR FLYGVAPNET



Kraftig turbulens

Den 1 juli är det 75 år sedan arméns flygkompani och marinens flygväsende slogs ihop till den självständiga försvarsgrenen Flygvapnet. Då skapades de första flygvapenförbanden F 2 i Hägernäs, F 3 på Malmen, F 4 på Frösön samt Krigsflygskolan F 5 i Ljungbyhed.

Fyra förband. Samma antal som riksdagen beslutat ska gälla från 2004. Fast var framtidens flygskola ska ligga lyckades politikerna otroligt nog inte enas om.

1926 anade nog ingen hur stort det svenska flygvapnet skulle bli. 18 flygflottiljer samt större skolor. Resultatet av många års nyskapande arbete. Inledningsvis tog det cirka 15 år innan en grund till något som kan anses vara ett stridsberett flygvapen fanns organiserat.

Mycket har hänt under 75 år. Andra världskriget och det kalla kriget var faktorer som krävde ett starkt flygvapen och som styrde dess utveckling taktiskt, tekniskt och organisatoriskt till att bli en kraftfull del av invasionsförsvaret. Historia. Flygvapnet är inte längre ens en självständig myndighet men likväl en betydelsefull och – fortfarande – stolt försvarsgren inom Försvarsmakten.

75-årsjubileet sammanfaller med nyskapandet av flygvapnet till framtidens insatsorganisation, men även med en tid då kraftiga besparingskrav slår hårt. Det inträffar också när flygvapnet drabbas av ett riksdagsbeslut vars konsekvenser all-

varligt kan riskera att försena den påbörjade utvecklingen.

Det råder kraftig turbulens som skakar om oss ordentligt.

Tunnare FlygvapenNytt

De ekonomiska besparingarna drabbar även Försvarsmaktens informationsverksamhet. Därför är denna FlygvapenNytt tunnare än vanligt. I skrivande stund avses tidskriften planenligt komma ut med fyra nummer i år, men med 16 sidor mindre i vardera utgåva. En kraftig minskning, men förhoppningsvis blir FlygvapenNytt inte mindre läsvärd.

Flygdagar i Uppsala

Avslutningsvis vill jag gärna påminna om flygdagarna på F 16 i Uppsala sista helgen i augusti. Det blir flygvapnets stora officiella jubileumsfirande och vid flottiljen pågår förberedelsearbetet för fullt under sommaren.

På flygsidan blir det även utländska programinslag. Men projektledaren major **Olle Torbratt** låter hälsa att evenemanget bjuder på ett varierat utbud som inte bara roar de flygfrälsta. Tillställningen ska bli en angelägenhet för alla, oavsett ålder och kön, lovar han.

Information om flygdagarna finns på Internet, adressen är www.airshow.mil.se



PETER LIANDER
peter.liander@hkv.mil.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING 2 - 2001

Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
Verksamheten i höst	5
FV GI: Situationen är allvarlig	6



Insatsförband samövat	10
Kommer de iväg först?	12



Glimtar från förr	16
Bättre NBC-skydd	18
Fjällflygning	20



Ryskt besök på F 17	23
Samövningen Lone Wolf	24



I korthet	28
FVRF-aktuellt	30

Verksamheten i höst

Försvarsmaktens ekonomiska besparingsprogram drabbar flygvapnet hårt. Sedan det förra numret av FlygvapenNytt utkom i april har ytterligare besparingsåtgärder beslutats.

AV PETER LIANDER

Bland den verksamhet som inte kommer att genomföras under resten av 2001 finns bland annat följande:

Kompetenshöjande utbildning sker ej och ger tillsammans med resestopp mm en besparing på 91 miljoner kronor.

För JAS 39-systemet minskas flygtidstilldelningen med cirka två tredjedelar.

Flygtidsuttaget på SK 60 minskas med 2000 timmar, motsvarande siffra för JA 37 Jaktviggen är 700 flygtimmar, för

AJS 37-systemet 75 timmar. Övning i telekrigsverksamhet med SK 37E utgår.

Minskad provflygverksamhet och uteblivna övningar ger en besparing på sammanlagt 4 miljoner kronor. Även frivilligverksamheten får minskade anslag.

Sammanlagt ger dessa nedskärningar i verksamheten en besparing på cirka 130 miljoner kronor.

Hur de uppgifter som ska genomföras rankats framgå av tabellerna nedan. ●

Prioriterad verksamhet som genomförs

SWAFRAP AJS37

Övningsdeltagande

SWAFRAP C-130

Incidentberedskap

Administration och övrig kompetenshöjande utbildning enligt lagar och förordningar

Flygutbildning:

Grundläggande flygutbildning (GFU)

Grundläggande taktisk utbildning

(GTU)

Grundläggande flygslagsutbildning (GFSU)

Typinflygning (TIS) SK 37 + JA 37

Taktikutveckling

Samtliga Taktikutvecklingsenheter (TU), (reducerad nivå)

Specialflygverksamhet:

SIS: S 102B Korpen

Radarspaning: S 100B/FSR 890

Transportflygverksamhet (VIP)

Utbildning av österrikiska 37-piloter

75-årsjubileum (reducerad nivå)

Transportflygverksamhet: TP 103

Frivilligverksamhet (reducerad nivå)

Omskolning JAS 39 Gripen:

(reducerad nivå)

Utbildning av piloter (TIS/GFSU)

Utbildning av flygtekniker och stridsledningpersonal

Kompletteringsflygning:

SK 60 (reducerad nivå)

Team 60: (reducerad nivå)

Detta sker vid förbanden

F 4 Frösön

Typinflygning och grundläggande flygslagsutbildning på Viggen

Utbildning för ombeväpning till JAS 39

F 7 Sätenäs

Snabbinsatsförband SWAFRAP C-130

Reducerad omskolning JAS 39

F 10 Ängelholm

Reducerad omskolning JAS 39

Grundläggande flygutbildning

Omstrukturering inför nedläggning

F 16 Uppsala

Grundläggande flygslagsutbildning

Förbereder omstrukturering

Incidentberedskap

Flygvapnets 75-årsjubileum (flygdag)

F17 Ronneby

Grundläggande flygslagsutbildning

Utbildning för ombeväpning till JAS 39

Incidentberedskap

F 21 Luleå

Snabbinsatsförband SWAFRAP AJS 37

Utbildning av österrikiska 37-piloter

Utbildning för ombeväpning till JAS 39

Värnpliktsutbildning

Vid samtliga flottiljer genomförs värnpliktsutbildning med lägre målsättning än normalt. Framst är det övningsdeltagande på förbandsnivå som utgår.



Flygskolefrågan utreds vidare ...
Personalutbildning stoppas ...
Gripen-omskolningen försenas ...
Flygtidsuttaget minskas ...

Generalinspektör Mats Nilsson: "Situationen är allvarlig"



Riksdagsbeslutet om flygvapnets framtida organisation och kraftiga ekonomiska nedskärningar har försatt flygvapnets personal i en tuff situation.

Generalinspektör Mats Nilsson är mycket bekymrad över situationen, men har ändå en stark framtidstro på flygvapnet.

Frågan om flygskolans framtida placering utreds och ett beslut kan förväntas först i december.

Efter ett omdiskuterat riksdagsbeslut om flygvapnets framtida organisation och kännbara besparingsåtgärder inom Försvarsmakten är stämningen bland flygvapnets personal inte på topp. Att personalen på flottiljer som ska läggas ner är besvikna är naturligt, men även de övriga förbanden har svårt att bedriva verksamhet under besparingarnas tunga ok.

FlygvapenNytt har samtalat om situationen med ledningen för det Flygtaktiska kommandot i Uppsala, generalinspektör Mats Nilsson och FTK:s ställföreträdande chef brigadgeneral Jan Andersson.

– Läget är långt ifrån bra, säger Mats Nilsson. Det politiska beslutet att lägga ner både F 10 i Ängelholm och F 16 i Uppsala och inte bestämma Flygskolans placering är svårt att förstå. Konsekvenserna för flygvapnet är allvarliga. Det drabbar på kort sikt flygutbildningen, men på lång sikt även rekryteringen av personal till de centrala staberna.

Mats Nilsson konstaterar bekymrat att de ekonomiska problemen tvingar förbanden att drastiskt minska sin verksamhet.

– Det finns mått av uppgivenhet, vilket

jag tycker är mycket olyckligt. Jag upplever också att det allmänt bland personalen finns en oro för flygvapnets framtid som helhet, även på de förband som ska finnas kvar.

Jan Andersson framhåller att det på sikt ändå finns ljuspunkter.

– Trots ett olyckligt riksdagsbeslut får vi inte glömma att det blir kvar fyra bra flottiljer. Det är inte den helhetslösning vi tänkt oss, men som enskilda förband är de var för sig mycket bra. Nu måste vi göra det bästa av situationen och det kommer vi att klara.

Mats Nilsson nickar instämmande, men tillägger:

– Det kommer inte att bli lätt, det krävs ett kraftfullt engagemang från oss alla.

En kärnfråga i sammanhanget är var flygutbildningen kommer att bedrivas. Den frågan bearbetas nu av en arbetsgrupp, där Jan Andersson ingår, med representanter från Försvarsmakten och Försvarsdepartementet. Uppgiften är att presentera ett förslag i höst, så att regeringen kan fatta ett beslut den 6 december.

– Enligt min uppfattning är det alldeles för sent. Det leder till ytterligare ett



Generalmajor Mats Nilsson (th), flygvapnets generalinspektör, tillsammans med brigadgeneral Jan Andersson, ställföreträdande chef för Flygtaktiska kommandot i Uppsala.

Bilder: Peter Llander/Försvarets bildbyrå

Flygskolans framtida placering utreds av en särskilt tillsatt arbetsgrupp. Regeringen förväntas ta beslut i frågan den 6 december.

Nedan ses lärare och elev från F 16 i Uppsala förbereda sig inför ett flygpass i SK 60.



halvårs ovisshet om den framtida organisationen, säger Jan Andersson.

– Det kommer också att leda till att vi sannolikt förlorar ett antal flyglärare och instruktörer och därmed möjligheterna att utbilda erforderligt antal elever. Men det är den tid som den politiska processen kräver.

Just nu studerar arbetsgruppen olika möjligheter och konsekvenser.

Mats Nilsson:

– Till gruppen knyts kompetens från de olika intressenterna inom flygutbildningen, Högkvarteret och FTK. Delaktighet ska även skapas genom GI råd. Arbetet avrapporteras också kontinuerligt till ÖB och mig.

Prioriteringar

De ekonomiska besparingarna gör att förbanden inte får öva. Personalens vidareutbildning tvingas ställas in. Konsekvensen är en bristande kompetensutveckling, vilket de två generalerna ser allvarligt på inför framtiden.

I ett första besparingssteg gjordes nedskärningar i verksamheten till ett värde

av 158 miljoner kronor. Under senvåren krävdes ytterligare nedskärningar av budgeten, denna gång med 130 miljoner.

– Totalt innebär det att cirka hälften av de rörliga kostnaderna togs bort. Det smärtade, säger Mats Nilsson.

Övningsverksamheten valdes bort till förmån för utvecklingen av de två internationella snabbinsatsförbanden. De har högst prioritet idag jämte incidentberedskapen.

Inför den andra besparingsomgången bytte man metod.

– Vi listade de olika verksamheterna i prioriteringsordning och bestämde vad som ska genomföras, inte vilket som kunde tas bort, säger Mats Nilsson.

Flygutbildningskedjan fram till och med den grundläggande flygslagsutbildningen prioriterades, men på bekostnad av flygtid för mer erfarna piloter.

– När det gäller flygutbildningskedjan finns ett avbräck i kompetensöverföringen, säger Jan Andersson. En viss effekt-nedgång kan nog förväntas, men denna verksamhet måste ändå genomföras med hög kvalitet.

I dagsläget finns det piloter på divisio-

nera som inte får flyga under resten av året.

– Det är mycket otillfredsställande. En situation med minskad flygtid, där vissa inte får flyga alls, kräver också ett ännu större ansvarstagande av flyg- och divisionschefer. De har en viktig roll i att känna av hur personalen mår och dess flygtrim, det är viktigare än någonsin. Att flygsäkerheten hålls på en sedvanligt hög nivå är ett absolut krav, säger Mats Nilsson.

Återta kompetensen snabbt

En arbetsgrupp med personal från Flygsäkerhetsinspektionen, FTK, Högkvarterets luftstridsavdelning, Flygvapnets flygbefälskola (FBS) och förbanden studerar hur flygtjänsten kan bedrivas på en professionell och hög nivå, trots de nya ekonomiska begränsningarna.

– I höst prioriteras styrd utbildning i form av grundläggande flygutbildning och omskolning till Gripen, för att under 2002 återta förlorade förmågor. Att flygtid för JAS 39 blev en budgetregulator för resten av året hade väl ingen kunnat tro, och det



Efter ett för flygvapnet olyckligt riksdagsbeslut och hårda ekonomiska budgetnedskärningar är Jan Andersson och generalinspektören Mats Nilsson i Flygtaktiska kommandots ledning bekymrade över flygvapnets situation.



JAS 39 Gripen är ett av världens främsta stridsflygsystem och utgör kärnan i flygvapnets framtida materielsystem.

Foto: Katsuhiko Tokunaga

▶▶▶ var inte önskvärt. Gripen-omskolningen planerades vara avklarad 2004, men nu bedömer jag det svårt att nå det målet, säger Mats Nilsson.

– Det är svårt att säga hur stor förse-ningen blir, men omskolningen måste bli klar så fort som möjligt.

Förse-ningen berör inte bara flygsidan. Jan Andersson:

– Det slår mot hela systemet och det är utvecklingen av det nya baskonceptet Basbataljon 04 som nu drabbats mest. Det måste vi också försöka återta.

FTK:s roll

Något som i dessa ominriktningstider av många upplevts som otydligt är rollfördelningen i Försvarens ledningsorganisation. Mats Nilsson och Jan Andersson

håller med om att rollfördelningen mellan det Flygtaktiska kommandot och Högkvarteret inte alltid framstått som glasklar.

– Det måste finnas en tydlig kommandokedja. Vår ambition är att FTK leder flygvapnets verksamhet och styr den taktiska utvecklingen utifrån ramar från Högkvarteret, säger Jan Andersson.

– Vad som ska göras bestäms av Högkvarteret, hur det ska göras är en fråga för FTK och förbanden.

– FTK ska svara för styrning av förbanden och prioriteringar. Arbetet med hur roller och ansvar ska fördelas är nu förhoppningsvis inne i ett slutskede, säger Mats Nilsson.

Personalavgångar

Före riksdagsbeslutet hade flygvapnet inget personalöverskott, men däremot

brist på vissa viktiga personalgrupper, t ex flygtekniker och stridsledningspersonal. Inför nedläggningen av både F 10 och F 16 är nu risken stor för att delar av personalen väljer att ta civila anställningar.

– Det är klart att vi tappar personal i denna process och jag känner stor oro för alla förtids- och spontanavgångar, säger Mats Nilsson. Flygvapnet har en mycket kompetent personal som är attraktiv utanför Försvarens makten. På sina håll kanske inte tron på Försvarens makten finns kvar, men det måste vi ändra på.

– Vi ska anstränga oss ännu mera för att tydliggöra flygvapnets målbild, så att varje enskild individ bättre ser sin plats i den framtida organisationen.

Att flygvapnet kommer att kunna erbjuda stimulerande arbetsuppgifter är en självklarhet för flygvapnets ledning. Inom konceptet FV 2000 ryms högteknologiska



system där det krävs kunniga och engagerade medarbetare till en mängd uppgifter dels i luften, men framför allt inom markorganisationen.

– Med ett breddat synsätt inser förhoppningsvis allt fler att flygvapnet även framgent kommer att vara en arbetsplats full av möjligheter för den enskilde, säger Mats Nilsson. Därtill är utvecklingsmöjligheterna både inom yrkesrollen och som människa större än någonsin.

Han framhåller också att det blir allt fler exempel på att personal som lämnat flygvapnet för en civil karriär återvänder.

Framtidstro

Försvarsmakten är inte unik när det gäller besparingar och nedskärningar och både Mats Nilsson och Jan Andersson menar att man måste ha ett framtidsperspektiv. Till

flygvapnets fördelar hör att man har kommit långt med utvecklingen av nya moderna system, som många länder visar stort intresse för.

Flygvapnets ledarduo har en stark framtidstro.

– Det gäller att hålla ut resten av året. Ambitionen är solklar: att vi nästa år kan förvänta oss en förbandsverksamhet jämförbar med den för år 2000.

– 75-åringen flygvapnet är lite krasslig, men kommer att vara en organisation att räkna med också i framtiden, avslutar Mats Nilsson. ●



Flygvapnet har totalt sett ingen personalbrist, men det råder ändå en akut brist på t ex flygtekniker.

VERONICA STJÄRNSTRÖM TJÄNSTGÖR VID FLYGTAKTISKA KOMMANDOTS INFOSEKTION.



Personalen i det internationella snabbinsatsförbandet SWAFRAP AJS37 samlades för utbildning vid F 21 i Luleå.

Foto: Ivar Blixt/Försvarets bildbyrå

Insatsförband samövat

Snabbinsatsförbandet med Viggen, SWAFRAP AJS 37, utvecklas kontinuerligt.

En övning på Jokkmokks flygbas blev kulmen på månadens arbete med utbildningar för olika personalkategorier.

Flygvapnets internationella snabbinsatsförband SWAFRAP AJS37 övades i april på Jokkmokks-basen. Denna typiskt svenska flygbas förutsattes vara utländsk mark. Således utnyttjades inte alla ordinarie basfunktionsplatser som kännetecknar en svensk flygbas. Staben och divisionen inrymdes i civila kontorslokaler i anslutning till en bilverkstad, vilken byggts om till matsal. I nära anslutning fanns också fototolktruppen grupperad i ett antal containrar.

F 21 i Luleå har huvudansvar för upprättandet av förbandet. Arbetet med att utveckla olika förmågor inom förbandet pågår kontinuerligt.

Den civila personal som normalt inte tillhör Försvarmakten har fått en två veckors allmän militär utbildning vid F 21.

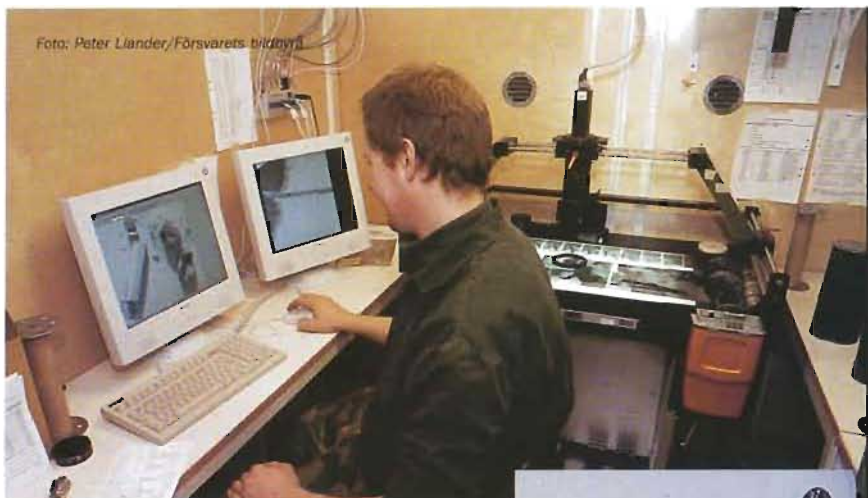
Språkutbildning har också stått på programmet, där officerare som kommer att ha externa kontakter mot Nato och värd-

nationen prioriterats. Läraman kom från det brittiska flygvapnets språkskola och har hållit två kurser om sammanlagt två veckor i Luleå.

Alla på plats

Förbandet har sedan årsskiftet 30 dagars insatsberedskap. Personalen har skrivit på ett beredskapskontrakt som innebär att man måste inställa sig senast sju dagar efter inkallelsen. Tiden till förberedelser är kort innan man ska vara operativ på den aktuella basen utomlands.

Övningen i Jokkmokk var en del i en tre veckor lång aktivitet som syftade till att samtrimma personalen som bemannar förbandets olika funktioner; stab, flygdivisionen, insats- och flygunderhållskompanierna. Som ett led i detta passade man också på att kalla in all övrig personal för några gemensamma utbildningsdagar.



Fototolkarna i SWAFRAP AJS37 har utbildats under våren. Framkallning av film och tolkning av flygspaningsbilderna sker numera i containern. På bilden till höger plundras en Viggen på filmkassetterna.



– Det är första gången som hela det rekryterade förbandet är samlat, säger förbandschefen överste **Frank Fredriksson**. Av totalt 293 personer deltog 274.

I grunden består förbandet av 225 personer, men på vissa funktioner ska personalen roteras, därav det högre antalet. Bland de personalkategorier som kommer att roteras finns piloter och flygtekniker, dock ingen på chefsnivå. På pilotsidan har hela Urban Röd-divisionen skrivit på beredskapsavtalet. Dessutom har ett antal piloter som tidigare flugit Jaktviggen frivilligt sökt sig till spaningsflyget.

Litet urval

Frank Fredriksson uppger att förbandet är rekryterat till cirka 95 procent.

– En bra siffra, men när det gäller flygtekniker finns det fortfarande vakanser.

För vissa tekniska befattningar är läget

bekymmersamt. En försvårande omständighet är att det endast finns ett fåtal individer med rätt behörighet att inneha dessa tjänster, t ex serviceplutonchef.

– Att utbilda ny personal till dessa befattningar är inte aktuellt, det tar flera år.



Överste Frank Fredriksson är chef för F 21 i Luleå och SWAFRAP AJS37.

Därför måste man komma fram till en lösning med de aktuella personerna. Vi arbetar med detta och jag är inte helt nöjd med förbandets bemanning förrän detta är utklarat, säger Frank Fredriksson.

En anledning till att det för vissa befattningar finns ytterst få personer att tillgå är att Viggen som flygspaningssystem började avvecklas i mitten av 1990-talet. När det för några år blev aktuellt med internationella insatser med AJSF 37 blev läget omvänt. Nu sker en anpassning till de krav som ställs för att kunna verka i en fredsbevarande uppgift utomlands. Men det finns bara tio flygplan kvar och bara ett flygunderhållskompani för typen.

Högre krav på fototolkar

En funktion där det krävs en kraftfull återtagning är fototolkning. På invasionsförsvarets tid utbildades kontinuerligt värnpliktiga fototolkar för bemanna underrättelseplutonerna. Sedan utbildningen upphört har det uppstått brist på utbildade fototolkar.

De fototolkar som rekryterats till snabbinsatsförbandet är utbildade i det tidigare systemet, men de krav som ställs på fototolkningen internationellt är mera omfattande jämfört med de svenska. Ett exempel: om ett flygspaningsuppdrag genomförts mot en vägbro, var syftet att se om den var användbar, eller förstörd av fienden. I en fredsbevarande operation förväntas fototolken göra en mera tekniskt inriktad analys av bron, som t ex hur den är byggd och av vilka material.

För att höja fototolkarnas kompetens arrangerades en skräddarsydd kurs på 15 veckor. Mycket av utbildningen har skett vid Försvarsmaktens Underättelse- och Säkerhetscentrum i Uppsala.

– Vi har tvingats koncentrera utbildningen till en begränsad del av vad en fototolk bör kunna, med koncentration på det viktigaste, säger Frank Fredriksson.

En stor del av kursunderlaget har utarbetats av två holländska officerare med stor erfarenhet från fototolkning av Balkan-området. Eftersom Jokkmokksövningen utgjorde kursexamen för de svenska tolkarna, deltog holländarna för att på plats kunna verifiera insatserna. ●



Snabbinsatsförbandet SWAFRAP C-130

Kommer de iväg



Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

först?

Militär flygtransportkapacitet är en eftertraktad resurs internationellt. En faktor som talar för att flygvapnets snabbinsatsförband med Hercules kan bli först att aktiveras.

Utvecklingen av förbandet sker på flera fronter. Högt prioriterat är varnings- och mot-medelssystemen.

AV PETER LIANDER

Initierade bedömare hävdar att det i ett internationellt perspektiv råder brist på tung militär transportflygkapacitet. Det svenska Hercules-förbandet SWAFRAP C-130 kan därför komma att bli först av flygvapnets två snabbinsatsförband att aktiveras. Andra uppfattningar gör gällande att det dröjer innan förbandet aktiveras som just SWAFRAP C-130. Detta eftersom det ordinarie Hercules-förbandet redan är så pass aktivt i internationella sammanhang att just snabbinsatsorganisationen inte är aktuell.

Men vad är egentligen skillnaden?

Major **Tore Ottosson**, chef för Hercules-divisionen vid F 7 i Sätenäs:

– SWAFRAP C-130 ska användas till en insats som påkallas av erkända internationella organ som FN, EU och OSSE, där Nato:s organisationsstruktur används. Det regleras i Partnerskapsmål 2000 inom den så kallade PARP-processen. (Planning And Review Process): Förbandet ska ingå i en Airlift Theatre Pool, en transportlogistikpool, som ska stödja en större insats.

Snabbinsatsorganisationen kommer inte enbart att inte användas som ett stöd för endast de övriga svenska snabbinsatsförbanden. Transportuppdrag för deras räkning flygs i den ordinarie verksamheten. F 7:s Transportflygenhet stöder



►►► Försvarsmaktens internationella kommando Swedint så gott som varje vecka, året om, med transporter av både personal och materiel, företrädesvis till Balkanområdet.

– För att göra en humanitär transportflyginsats i Afrika behövs heller inte snabbinsatsförbandets organisation, det klarar vi med det vanliga fredsförbandet.

Personal roteras

Personellt är Hercules-förbandet mindre än Viggen-förbandet SWAFRAP AJS37. Det sistnämnda är organiserat för att kunna operera autonomt från en civil flygplats utan militär infrastruktur.

Transportflyget är tänkt att operera i samverkan med andra flygande enheter på en bas lämpad för transportflygets behov, med en infrastruktur som medger lasthantering på marken. Det förutsätts också att basen har stödfunktioner som vädertjänst, brand- och räddningsresurser, ledningsfunktioner, inflygningshjälpmedel etc.

Organisationen för SWAFRAP C-130 består av 67 personer. Det totala antalet människor är dock 117, eftersom personalen på vissa befattningar ska roteras.

Till största delen bemannas förbandet



Major Tore Ottosson är divisionschef vid F 7 transportflygenhet i Sätenäs.

av fredsorganisationens ordinarie personal, som uppgår till cirka 150 personer.

– Personalen har en positiv attityd och rekryteringen av förbandet har gått bra. Men det finns luckor, främst när det gäller stabspersonal och lastmästare, säger Tore Ottosson.

Försvarsmaktens ekonomiska problem drabbar även ett prioriterat förband som SWAFRAP C-130. Utöver minskad flygtidstilldelning kan det också få negativa konsekvenser på personalsidan.

– Olyckligt. Det kan leda till minskad tilltro för systemet, säger Tore Ottosson. De hårda besparingarna kan snabbt få konsekvenser som i värsta fall resulterar i att personalen väljer en civil karriär. Det är

inte bra, snabbinsatsförbanden tillhör Försvarsmaktens viktigaste uppgifter och all personal behövs.

Överlevnadsträning

Arbetet med att utveckla förbandets förmåga pågår på många fronter. Ett exempel är CSAR-utbildning, Combat Search And Rescue, dvs konsten att överleva i fientligt territorium efter ett haveri.

Utbildningen påbörjades förra året och det tar ett år innan alla hunnits med. Det är många som ska utbildas, åtta besättningar med sex personer i varje. Att jämföra med Viggen-divisionens 16 piloter.

Hercules-besättningarna har sedan tidigare s k combat jackets, en väst som innehåller personlig nödutrustning. Under kurserna får besättningarna tillfälle att pröva delvis ny överlevnadsutrustning.

– De amerikanska instruktörerna som utbildar oss anser att vi har bra räddningsutrustning i jämförelse med som finns att tillgå för amerikanska Hercules-besättningar, säger Tore Ottosson.

TP 84 behöver nytt varningssystem

På flygmaterielsidan har ansträngningarna koncentrerats till att förbättra det relativt gamla varnings- och motmedelssystemet (VMS) i Hercules.

Varnarsystemet indikerar att flygplanet är belyst av radar eller under beskjutning. De aktiva motmedlen – remsor och IR-



Foto: Ulf Fabjansson/Försvarets bildbyrå

Upp till fyra TP 84 Hercules ingår i snabbinsatsförbandet SWAFRAP C-130.

facklor – används till att försöka vilseleda radar och robotar.

– Systemet har inte kunnat vidmakthållas i takt med förändringarna i omvärlden. Egentligen behöver VMS-systemet ersättas av ett nytt. Det står högt på önskelistan, säger Tore Ottosson.

– Nu när det spetsiga förbanden är aktuella för internationella uppdrag känner vi ett stöd för att utveckla VMS. Men det återstår mycket arbete innan systemet blir helt funktionellt. Underrättelseflödena måste fungera, det krävs att hotbiblioteken är anpassade och uppdaterade för den miljö man ska flyga i. Det är ett tidskrävande arbete som nu görs.

Han betonar dock att Hercules inte ska gå i duell mot ett hot, som exempelvis luftvärn. Men man kan ändå hamna i ett område där man blir hotad eller beskjutet.

Leds från containrar

Någon större förbandsövning i stil med vad kollegerna i Viggen-förbandet har genomfört vid två tillfällen har inte gjorts med SWAFRAP C-130. Den mest bidragande orsaken till det är att den beställda sambandsutrustningen till transportflyget mobila ledningsenheter inte levererats.

De mobila ledningsenheterna utgörs av ett antal specialinredda containrar. Dessa ska inrymma vitala funktioner, vilka bland annat ska svara för samverkan med andra förband, reservdelsförsörjning orderflöden m m. Den aktuella sambandsutrustningen krävs även för att upprätthålla sambandet inom den bas man ska vara på.

Tore Ottosson är inte säker på att en stor veckolång förbandsövning ska prioriteras högst. Han skulle föredra att all materiel användes i den dagliga verksamheten över en lång period. Det skulle ge bättre erfarenhet av hur utrustningen fungerar över tiden och öka möjligheterna att rätta till felaktigheter vartefter de uppstår.

Flygmässigt klaras mycket av övningsbehovet i den ordinarie verksamheten.



En lastmästare förbereder fällning av materiel från lastrampen i TP 84 Hercules.

Tekniker med nyckelroll

Hälften av Hercules sexmannabesättning består av teknisk personal, en flygmaskinist och två lastmästare. Men det är ont om flygtekniker till TP 84, i synnerhet lastmästare som har en nyckelroll i transportflygsystemet. Förutom att de måste kunna lasta och packa laster enligt den modell som tillämpas inom Nato, är de också en teknisk underhållsresurs i fält. De ser också till att flygplanet lastas på ett flygsäkerhetsmässigt korrekt sätt, samt assisterar vid fällning av fallskärmsjägare och annan last.

Lastmästarna rekryteras ur den egna markorganisationen, varvid den tekniska kompetensen säkerställs i den flygande divisionen. Det möjliggör också för teknikerna att få flygtjänst.

Försvarsmaktens svåra ekonomiska läge har medfört minskningar i flygtidsuttaget för Hercules, vilket kräver en noggrannare prioritering av hur flygtimmar ska fördelas. En uppgift som ibland skapar motsatsförhållanden.

– SWAFRAP-förbandets flygtidsbehov prioriteras högst, men på bekostnad av utbildningsmöjligheter av lastmästare, säger divisionschefen Tore Ottosson.

Antalet TP 84-piloter är tillfredsställande. Navigatörer finns i tillräckligt antal, men på kort sikt måste nya utbildas.

– Den rutinemässiga verksamheten är orienterad mot insatsförbandets behov, vilket är motiverande för personalen, säger Tore Ottosson.

Ett exempel är den årliga övningen Focus, där den viktigaste fasen gäller till- och fråntransporterna av alla luftvärnsenheter. Svårigheten ligger i att få all logistik och samordning att fungera optimalt.

Den viktigaste stridsmässiga flygövningen för de svenska Hercules-besätt-

ningarna är Maple Flag i Kanada, där det deltar många flygplan av olika typer från ett stort antal nationer. Liksom förra året (se FV-Nytt 3/2000) deltog en svensk besättning nu på försommaren. Men övningsbehovet är stort. I fredsförbandet ingår tolv besättningar, hittills har endast fyra fått chansen att delta i Maple Flag.

– Maple Flag ger stort utbyte. Övnings-scenariot motsvarar det som vi sannolikt ska uppträda, säger Tore Ottosson. ●



Glimtar från förr

Flygskolans framtida placering är en aktuell fråga. Under många år var placeringen dock inte det minsta omtvistad. F 5 i Ljungbyhed var synonymt med pilotutbildning fram till 1998. Bilderna på detta uppslag minner om en epok i flygvapnets historia som aldrig kan suddas ut.



Fördelning på flygplan. Elever kånkandes på sina fallskärmar, på väg ut till de startklara SK 50 Safir.

Foto: Bo Dahlin

Motorn startas på en Sk 11 Tiger Moth, året är 1934.

Foto: Frithiof Hallström



Någon gång på 1960-talet, tankning av en tvåsitsig Vampire.

Foto: Frithiof Hallström





En gråmulen dag på Ljungbyhed, troligen tidigt 1960-tal. Elever och lärare har just avslutat ett av dagens flygpäss i den ensitsiga versionen av Vampire. Teknikerna avvaktar vid sina respektive flygplan.

Foto: Bo Dahlin

Sk 50 Saab Safir användes till den grundläggande flygutbildningen under cirka 20 år, med början 1952. Bilden är tagen i september 1964.

Foto: Frithiof Hallström



Biplanet Sk 12 Focke-Wulf Stieglitz började flygas vid F 5 i slutet av 1930-talet och användes hela tidsperioden under andra världskriget.

Foto: Frithiof Hallström

Sk 16A Harvard togs i bruk på F 5 1947 som avancerat skolflygplan av kategori Typ II. Detta välkända skolflygplan kan sägas vara dåtidens motsvarighet till dagens SK 60. Här taxar flygplan in till hangarplattan efter en examensflygning med 56 flygplan i september 1953.

Foto: Lars Olausson



Bättre skydd mot kemiska stridsmedel

AV LARS RÖSSLE & RUNE KARKEA

Flygvapnets personal kommer att få bättre utbildning om hur man skyddar sig mot kemiska stridsmedel.

Dessutom sker viss materielskaffning liksom utveckling av skyddsutrustning för flygande personal.

När flygvapnets förband ska engageras internationellt måste skyddet mot nukleära, biologiska och kemiska stridsmedel (NBC) tas på allvar och bli en naturlig och integrerad del vid övningar och förbandsutveckling.

De konventionella stridsstyrkornas numerär i Sveriges närområde har minskat kraftigt och risken för att Sverige utsätts för ett väpnat angrepp bedöms vara liten. Men behovet av att nyttja NBC-stridsmedel för att stödja en offensiv operation kan därför anses ha ökat.

I Försvarsmaktens planering beträffande NBC-skydd inför de närmaste tre åren finns mål och inriktningar för både övningsverksamhet och utveckling av förband och materiel:

- Utbildningen i skydd mot C-stridsmedel (kemiska och giftiga industrikemikalier) förbättras vid bas- och stridsledningsförbanden, bland annat genom att förbandsövningar genomförs inledningsvis i C-molnmiljö vid samtliga förband och på



*En norsk variant på skydd mot kemiska stridsmedel som demonstrerades vid en Nato-övning i höstas.
Foto: Rune Karkea*

alla nivåer. På sikt även i C-vätskemiljö.

- Basförband avsedda för internationella insatser ska kunna verka i C-vätskemiljö från 2002.

- Transportflygförband avsedda för internationella insatser ska kunna verka i C-molnmiljö från 2002. C-indikeringsinstrument anskaffas.

Utvecklingen i närtid inriktas på att förbättra förmågan till indikering och att utveckla utrustningen för den flygande

personalen, främst Gripen-piloter. En prototyp finns, men skyddsutrustningen måste bli klar innan Gripen kan användas i internationella insatser.

Kemiska stridsmedel

Det är inte utan anledning som kemiska stridsmedel ibland betraktas som en "fattigmans atombomb". Vanliga industrikemikalier, t ex klorgas, kan till en låg



Från 2002 ska svenska basförband avsedda för insatser utomlands kunna verka i en miljö där kemiska stridsmedel används.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Övning i sanering av en pilot som utsatts för kemiska stridsmedel under övningen Toxic Trip.

Foto: Rune Karkea



kostnad användas med god verkan mot en oskyddad motståndare. Därför måste personal på alla nivåer ha förmåga att kunna fortsätta att genomföra sina uppgifter i en miljö där C-stridsmedel används.

Huvuddelen av den svenska personliga skyddsutrustningen är bra. Den nya skyddsmasken är en av de bästa i världen. Tillsammans med handskar och C-vätskeskydd har personalen skydd för att kunna överleva ett C-anfall och att därefter kunna förflytta sig ut ur ett C-vätskebelagt område.

Vissa förband har dessutom tillgång till C-stridsdräkter, en uniform med ett foder av kolfilter. Den ger skydd i C-vätskemiljö under upp till 24 timmar.

Nato-krav

I det internationella perspektivet måste svenska förband, som t ex flygvapnets snabbinsatsförband, även klara de internationella krav som ställs inom NBC-området. Varje enskild nations styrkor måste kunna skydda sig själva. Det måste också på hemmaplan finnas förmåga att hantera situationer som kan innebära att en internationell insats också kan medföra ett NBC-hot i Sverige.

För att kunna delta i en Nato-ledd operation måste de deltagande förbanden leva upp till en viss miniminivå. I ett så kallat Standardization Agreement, nr 2150, regleras färdighetsstandarden för NBC-skydd. Den omfattar utbildningen av

enskild soldat, påbyggnadsutbildning utöver ren överlevnad, utbildning av specialister, sjukvårdspersonal och chefer. Vidare regleras grundvärden för stabsrutiner och organisation.

De flesta Nato-länderna har egna koncept avseende NBC-skydd för piloter. En del har skyddsmasken integrerad i en särskild hjälm, andra en heltäckande huva/mask under ordinarie hjälm.

För kroppsskydd finns olika lösningar. Några har C-skyddet (kolskikt) integrerat i flygoverallen, andra i underkläderna. NBC-skyddet betraktas som skyddande skal, vilket innebär att en pilot som utsatts för ett C-stridsmedel betraktas som ren under sitt NBC-skydd.

För att slippa sanering krävs att pilotens utrustning avlägsnas på ett sätt att piloten inte blir konatminerad. Eftersom det förekommer olika typer av utrustning kan det uppstå problem med tanke på interoperabilitet.

Kontaminerade piloter tas om hand i en Contamination Control Area (CCA), där avklädningen sker i etapper. Någon egentlig sanering behöver inte göras.

Toxic Trip

Nato-övningen Toxic Trip är en årlig NBC-övning för flygstridskrafter, dit även PFF-länder inbjuds. Syftet är att verka för

interoperabilitet vid ett NBC-hot och efter en NBC-händelse samt att på sikt skapa en likriktning av system, koncept och procedurer.

Toxic Trip 2000 genomfördes i höstas vid den grekiska flygbasen Kalamata, där bl a några CCA-koncept förevisades.

I ett spanskt koncept är piloten "inomhus" under nästan hela proceduren. Efter avklädningen förs han via en luftsluss till ett kollektivt NBC-skydd med renad luft och övertryck. I en belgisk "friluft"-variant har piloten ett skyddande skärmtak under varje station i CCA-proceduren. Däremellan måste förflyttningen, i strumplästen, ske utomhus.

Även två svenska projekt presenterades. Ett ska ge svar på hur TP 84 Hercules och HKP 10 Super Puma kan verka i ett C-belagt område eller då lasten misstänks vara kontaminerad. Det andra är en automatisk metod för att kontrollera om en person är belagd med C-stridsmedel. ●

LARS RÖSSLE ÄR MAJOR VID FLYGTAKTISKA KOMMANDOTS UTVECKLINGSAVDELNING.

RUNE KARKEA ÄR MAJOR OCH FLYGINGENJÖR VID TOTALFÖRSVARETS SKYDDSCENTRUM I UMEÅ.

Fjällflygning kräver erfarna besättningar



Helikopterflygning i fjälltrakter har sin speciella karaktär. Svårbemästrade vindförhållanden, referensfattig terräng, närheten till bergssidorna och relativt höga flyghöjder, ställer extra höga krav på besättningarna.

Norrlands helikopterskvadron (1. Hkpskv) bedriver varje vår några veckors flygverksamhet i fjällvärlden med basering i Abisko. Det har blivit en tradition, som inleddes av det tidigare arméflyget och dess helikopterskola.

Helikopterflygning i fjällen har en speciell karaktär, främst präglad av terrängen och de vindförhållanden som bildas och för helikoptrar höga flyghöjder.

Artikelförfattaren har i många år hört talas om det speciella med fjällflygningen, men aldrig riktigt kunnat föreställa hur den kan gestalta sig. Ett studiebesök i Abisko under årets fjällflygkurs kom att ge många insikter i en på många sätt fascinerande värld. Naturligtvis förundras man över landskapets storslagna natur. Men också av hur svårt det kan vara att från en helikopter bedöma avståndet till en fjällvägg eller visuellt bedöma flyghöjd och nivåskillnader på marken. Ibland är det väldigt svårt att få några tydliga markreferenser.

Under en flygning med HKP 9 längs en dalgång tyckte jag att vi flög ganska nära bergssidan. Ända tills jag såg att vi flög i cirka 190 km/h. Upplevde dock inte att vi passerade berget särskilt fort och insåg då att vi måste ha ett avsevärt större avstånd till berget än det verkade.

Fick också berättat för mig av erfarna piloter att vindarna snabbt kan göra helikoptrarna svårbemästrade. En av flyglä-

rarna, kapten **Per Westman**, berättade att han vid ett tillfälle, som elev, helt överraskande hamnade i ryggläge på 75 meters höjd med en HKP 6 Jet Ranger när han flög in en dalgång.

Hur han bar sig åt för att klara det livsfarliga flygläget?

– Ingenting, vi hann inte. Sekunden efteråt rollade helikoptern tillbaka av sig själv.

Bra för flygsäkerheten

Vid årets fjällflygkurs övades besättningar med helikopterskvadronens alla fyra typer, däribland den stora räddningshelikoptern HKP 10 Super Puma.

HKP 10 flygs av SAR-kompaniet hos 1. Hkpskv. Kompaniet är uppdelat på två

enheter, den ena håller till på hemmabasen i Boden medan en grupp är baserad på F 4 på Frösön.

Mestadels utgörs personalen av flygvapenofficerare. Flygsäkerhetsofficer och tidigare chef för SAR-kompaniet är major **Tommie Grimståhl**. En erfaren pilot som började sin karriär i mitten av 1970-talet. Efter att ha flugit Draken och Viggen vid F 21 i Luleå skolade han för några år sedan om sig till helikopterpilot. Han anser att fjällflygutbildningen är mycket värdefull.

– De som kan tänkas sättas in i räddningsuppdrag i fjällterräng ska kunna öva här en gång per år. Det brukar bli en veckas flygning.

Men han själv har inte haft möjlighet att genomföra någon komplett fjällflygvecka på tre år.



Major Tommie Grimståhl är en av de mest rutinerade piloterna vid helikopterskvadronen i Boden. På bilden till vänster flyger han HKP 10 Super Puma längs en mäktig fjällsida, i trakten väster om Abisko.

►►► – Det har inte blivit i den omfattning som behövs. När man inte har flugit här på ett tag har man en väldig respekt för flygmiljön som är så annorlunda, speciellt när det blåser. Man kan sitta med stigspaken ändå uppe vid armhålan och ändå känna att helikoptern sjunker.

– Men efter några pass märker man hur snabbt man vänjer sig med förhållandena och kan flytta fram sina gränser för vad man, med gott omdöme, kan ta sig för med helikoptern, säger Tommie Grimståhl.

– Fjällflygningen kräver ständigt ett mera aktivt tänkande av piloterna. Var kommer vinden ifrån, vad kan man förvänta sig bakom den närmaste kullen? Finns det tillräckligt med markreferenser för att kunna vända runt i den här dalen om vädret blir för dåligt? Och att flyga upp mot högt belägna bergstoppar för landning kräver en speciell teknik, säger Tommie Grimståhl.

För att flygningen ska kunna genomföras på ett säkert sätt krävs ett fungerande besättningsarbete.

– Flygsäkerhetsmässigt ger flygningen

i fjällen bonuseffekter. Erfarenheterna från denna komplexa miljö avspeglar sig även på andra uppdragstyper.

Stort utbildningsbehov

Personalläget för HKP 10-systemet vid 1. Hkpskv präglas av vakanser, vilket gjort att utbildningsverksamheten ibland tvingats stå tillbaka för den operativa verksamheten med flygräddningsberedskap. Tommie Grimståhl upplever att det just nu finns ett visst glapp i erfarenhetsöverföringen sedan ett antal äldre kollegor pensionerats.

Ett sätt att råda bot på problemet är att utnyttja de erfarenheter som finns hos den personal som tidigare tillhörde arméflyget i Boden. Sedan flytten i höstas från F 21 till Boden skolas några piloter från skvadronens flygkompani in på Super Puma.

– Utbildningsbehovet är stort, säger Tommie Grimståhl. Men det är inte lätt att genomföra samtidigt som ordinarie uppgifter ska lösas. Beredskapen tar mycket resurser i anspråk. ●

Vindförhållanden och snö är faktorer som komplicerar helikopterflygning i fjällmiljö.

Denna HKP 10 tillhör Norrlands helikopter-skvadron (1. Hkpskv) i Boden.



Ryskt besök på F 17 – igen



JA 37 Jaktviggen från F 17 i Ronneby eskorterar gästande Su-27 Flanker från Ryssland. Ovan den tvåsitsiga Su-27UB.

Foto: Gösta Bolander/Försvarets bildbyrå

Det svenska besöksutbytet med ryska flygförband fortsätter. Under våren har F 17 i Ronneby haft besök från 689:e Jaktflygregementet med två Su-27 Flanker.



Ryska piloter från 689:e jaktflygregementet i Nivenskoje.

Blekinge flygflottilj, F 17 i Ronneby, fortsätter besöksutbytet med sitt ryska vänförband 689:e Jaktflygregementet i Nivenskoje. I höstas stod man som värd för ett inledande besök och under tre apriildagar hade man åter en rysk delegation på 16 personer på plats.

Ursprungligen hade det ryska förbandet bjudits in till den flygdag som planerades till den 12 april. Som bekant blev den dock inställd pga Försvarmaktens kärva ekonomi, men ryssarna valde att ändå fullfölja sin visit som planerat.

Förutom att ryska piloter fick flyga med i SK 37 Viggen, ägnades tiden till arbetsplatsbesök på flottiljområdet. Övrig tid ägnades till att knyta vänskapliga kontakter genom gemensamma aktiviteter som exempelvis fiske i Mörrumsån.

Med sig hade man två Su-27 Flanker,

denna gång även i tvåsitsig version. Det möjliggjorde att tre svenska piloter fick chansen att flyga den tvåmotoriga Su-27 i baksits. De lyckliga var flottiljchefen överste **Lars Johansson**, flygchefen överstelöjtnant **Thomas Niclason** och kapten **Peter Ylisuvalo**.

Under den internationella övningen Baltic Link 2000 förra året fick Thomas Niclason tillfälle att flyga med i en norsk F-16 Fighting Falcon. Det innebär att han på ett drygt halvår haft förmånen att flyga högprestanda flygplan av både ryskt och amerikanskt ursprung. Ett förhållande som svenska piloter inte är bortskämda med. ●

Överstelöjtnant Tomas Niclason, flygchef vid F 17 i Ronneby, inför flygningen i Su-27 Flanker.





AJSF 37 Viggen anländer till den engelska basen Coltishall inför en veckas samövning.

Svensk-brittisk övning **Lone Wolf**

Svenska vargar

Spaningsflygdivisionen vid F 21 i Luleå har varit i Storbritannien och flugit tillsammans med Royal Air Force i övningen "Lone Wolf".

Det är första gången som en enskild svensk flygvapendivision samövat utomlands på divisionsnivå.

Övningen var en del av förstågautvecklingen av insatsförbandet SWAFRAP AJS37.

I nom ramen för Partnerskap för Fred (PFF) besöktes F 21 i Luleå i höstas av den engelska 41(F) Squadron från Coltishall – en spanings- och attackdivision beväpnad med Jaguar GR3A. Ett svenskt svarsbesök skedde under en vecka i maj. Det var divisionen Urban Röd från F 21, vilken utgör grunden till snabbinsatsförbandet SWAFRAP AJS37 som fick det unika tillfället att samöva med en erfaren RAF-division. Den skraddarsydda övningen "Lone Wolf II", leddes av personal från de båda divisionerna.

Övningens namn kan härledas till Urban Röds klassiska divisionsemblem "Akktu Stakki" – ensamma vargen – som i internationellt översätts till "Wolfeye".

Inledningsskedet Lone Wolf I bestod av två veckors simulerad flygning i Flygvapnets Luftstridssimuleringscenter, FLSC, i Bromma.

De simulerade och verkliga flygningarna genomfördes enligt PFP/Nato-rutiner styrda av Air Tasking Order (ATO), Air Control Order (ACO) och Special Instructions (SPINS).

Tillämpningsskedet Lone Wolf II började med att delar av ATO, ACO och SPINS anlände veckan före ombaser-

ingen. Med fyra AJSF 37 och två SK 37 ombaserade vi till Coltishall via Ängelholm. Som stöd hade vi med oss en meteorolog och en underrättelseofficer. De var till stor hjälp, meteorologen uppfattade ibland väderbättringar och framförallt väderförsämringar snabbare än vad den brittiska väderdelgivningskedjan gjorde.

På en brittisk flygbas märks direkt på atmosfären att de fortfarande är ute i hetluften med skarpa stridsuppdrag och att det inte är så länge sedan de även fick försvara sitt eget land. Om inte annat märks det på de flesta byggnaderna, som är från 1940-talet.

All verksamhet har flygningen i centrum och syftar till att avlasta divisionen, så att de kan koncentrera sig på flygverksamheten och få den så taktisk och säker som möjligt. Det avspeglas på hur de planerar och genomför sin flygning. Även om det är fredsövningar, planeras de alltid som det är "på riktigt".

Strikepackage

Målsättningen för övningen "Lone Wolf II" var att träna på att flyga under PFP/Nato-liknande förhållanden med låg-



Engelska Hawk och Jaguar GR.3 samt svenska Viggen uppställda på plattan i Coltishall.

siktade i Storbritannien

höjdsuppträdande. På A-sidan fanns Viggen för spaning, Jaguar som spaning och attack, Hawk som jakteskort. På B-sidan fanns Hawk och Tornado som jakt.

Planeringen var att flyga med fyra AJSF 37 två pass om dagen i övningen. Utöver det en SK 37 för förevisning.

De två första dagarna bjöd på flyginsat-

ser utan jakthot. Vädret var som vanligt, regn och rusk. Utförandet blev en mini Combined Air Operation (COMAO), även kallat "strikepackage". Avsikten var att två Jaguar utförde ett attackuppdrag och att en Viggen svarade för efterföljande resultatfoto. Allting skedde tidssamordnat.

Förberedelseiden från första briefing

till start var cirka tre timmar och upplevdes ofta som tidspressat. Ett problem med det svenska planeringssystemet är att det inte är gjort för att flyga i samordnade insatser utanför Sverige. För att flygplanets navigeringssystem inte skulle falla ur tvingades vi lura det 10° österut för att inte navigeringssystemet skulle tro att vi flög över 0-meridianen, vilket skedde nästan varje pass.

Till vår hjälp har vi även en liten civil GPS som används till att manuellt datera upp flygplanets navigeringssystem.

Flygplanets navigeringssystem preparerade vi i vår svenska PLA med manuell uträkning av punkterna (+10° öst). Här



Flygningarna planades enligt Natos rutiner. Eftersom den svenska utrustningen inte är helt anpassad till internationella förhållanden krävdes ett omfattande förberedelsearbete inför varje flygpass.



Hawk-flygplan från RAF 100 Squadron agerade fiende mot Viggens under övningen Lone Wolf.

Luftrummet

Det brittiska luftrummet är uppdelat i kontrollerad- och okontrollerad luft, restriktionsområden, tätbebyggda områden och flygplatser. De är dock mer komplext pga mer trafik och fler flygplatser på en mindre yta. En form av restriktionsområde benämns Royal Flight Corridors. Rådet som gavs om dessa var: Flyg inte in i sådan, aldrig.

▶▶▶ hjälpte vår underrättelseofficer snabbt till med en översättningstabell.

GPS prepareras i ett PC-baserat system som är helt avskilt från PLA. Inget är svårt, men väldigt tidskonsumerande. Som krydda på moset används knop, fot och nautiska mil istället för de km/h, meter och km som alla svenska instrument visar. En annan försvårande omständighet är vår en-

kanals flygradio utan förvalda frekvenser. Det tar tid att vrida in rätt frekvens och det är lätt att tappa bort sig bland frekvenserna.

Till fördel för uppdragets resultat är Viggens kamerasystem som, trots åldern, håller mycket hög kvalitet.

Under de tredje och fjärde övningsdagarna trappades svårighetsgraden upp i

form av möjligt jakthot under uppdraget. Dock medförde dåligt väder att vissa pass fick ställas in.

I baksits på Jaguar och Hawk

För ökat utbyte bjöds även baksitsflygningar i Viggens, Jaguar och Hawk. I Jaguar och Hawk var vi med i uppdragen på både A- och B-sidan. Jaguarens system var en fröjd att se med GPS-stöttad "moving map", en tydlig siktlinjesindikator (SI) och möjlighet att mata in en tid i varje brytpunkt. Tack vare detta kunde de på ett enkelt sätt dela upp ett förband utan ögonkontakt, för att senare samla ihop det igen. Det var verkligen anpassat för uppgiften.

I Hawk, som flögs av 100 Sqn från basen Leeming, bjöds vi mest på luftstrid. Deras stora uppgift var att som "aggressor squadron" agera B-sida runt om i Storbritannien. Hawk svänger bra med sina max 8g (ibland mer) och har mycket distinkt roderkontroll.



Kraftfulla räddningsresurser

Under det svenska besöket i Coltishall förevisades ett CSAR-moment där en tungt bestyckad räddningshelikopter av typ CH-53 gjorde entré. På marken fanns en nödställd. Från helikoptern repellerade två tungt bestyckade solda-

ter ned med "fast rope" ner för att identifiera den nödställda och säkra platsen. Den nödställda togs upp på bår. Soldaterna äntrade med hjälp av reps-tege. Snabbt och effektivt.

Ett uppdrag

Uppdraget är anfall och resultatfoto av en kommunikationscentral. Fördelningen är två Jaguarer som gör anfallet och en Viggens som tar resultatfoto.

Vi ställer upp på banan samtidigt. Först drar Jaguarerna i sammanhållen rote, när

de lättat rullar jag och vi samlar ihop i öppen formering med cirka 20 meter mellan flygplanen och stiger upp genom några tunna molnlager till marschhöjden 6000 meter.

På väg mot insatsområdet intar vi en försvarsgruppering. Längst fram två Jaguarer i bredd med fem kilometers mellanrum, med visuell kontakt. Bakom dem min Viggen släpande 5-10 kilometer med visuell kontakt till de framför. Avsikten med försvarsgruppering är att man skall kunna spana bakom varandras ryggar samt vara mer svårupptäckt för jakthot.

När vi passerat ett par luftleder och en Royal Flight Corridor sjunker vi ner genom molnlaggarna till anflygningshöjden, 75 meter.

Färden går över ett grönt landskap i Wales. För att inte störa med buller undviks tätbebyggda samhällen, men ett antal mindre hussamlingar går inte att undvika. Överallt på ängarna betar det får i mängder, som inte heller de går att undvika.

Naturen i Wales hyser också berg, eller snarare kullar. Intrycket jämfört med att flyga över Sverige är annorlunda, bergen är klädda i vad som ser ut som nyklippt gräs. Höjden är svårare att bedöma för oss som är vana vid att se klippor och träd.

50 kilometer från målet delar vi upp



Under övningen Lone Wolf flög brittiska Jaguar och AJSF 37 Viggen uppdrag i samma förband.

tregruppen. Avsikten är att ettan ska anfalla på förutbestämd tid, tvåan 45 sekunder senare och jag ska ta resultatfoto ytterligare 45 sekunder senare.

Alla flyger an mot målet från olika håll. Ettan och tvåan försvinner norrut och jag fortsätter västerut. Nu gäller det att sitta med tummen på spåret efter den planerade färdvägen och samtidigt hålla tiden. För att hålla min tid över målet tar jag hjälp av flygplanets navigeringssystem, min GPS samt flygklockan som visar aktuell tid.

När jag kommer närmare inser jag att min passage kommer att ske 200 meter vid sidan av målet. Det är för sent att korrigera kursen men kamerorna kommer att ha täckning i målet.

Tidshållningen är viktig. 50 kilometer bortom målet ska vi återsamla till anfallsgruppering, med cirka 300 m mellan flygplanen, vilket sker på tid. Tio sekunder innan återsamlingspunkten känns det skönt att se ettan och tvåan dyka upp bakom en kulle fem kilometer öster om mig – planeringen stämmer.

Nu börjar en forcering ut från hotområdet genom en lång svängande dalgång. Min Viggen får bekänna färg under den kraftiga manövreringen för att följa dalen samtidigt som jag undviker de framförvarandes ändvirvar.

Väl ute ur dalen följer 50 kilometer lågflygning i anfallsgruppering, över fler får och mer grästäckta landskap mot basen i Coltishall. Vi måste nu stiga upp igen för att komma över en Royal Flight Corridor och en luftled. Framme vid Coltishall är vädret ganska dåligt så vi delar upp tregruppen för att göra enskilda instrumentinflygningar till landning. Under intaxningen till plattan kommer jag ihåg att vinka till flygledartornet, det är tradition här.

Om bilderna blev bra? På grund av ekonomiska skäl hade vi inga fototolkare på plats. Men jag känner på mig att de blev bra.



En engelsk Jaguar GR.3 och två AJSF 37 Viggen taxar in efter landning.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR
KAPTEN VID F 21 I LULEÅ.

Flygledare utnämnda till reservofficerare



Foto: Per Josse/Försvarets bildbyrå

På uppdrag av generalinspektören för flygvapnet utnämndes **Ingrid Ekstrand, Mikael Fältros, Joel Lejon** och **Per Wilhelmsson** den 5 april till fänrikar och reservofficerare i flygvapnet. Examensceremonin i Halmstad inleddes med

att eleverna presenterade en positiv utvärdering av kursens 17 veckor, jämte förslag till förbättringar. Därpå följde frågor från gästerna – bland andra ANS personalchef **Peter Fältsjö** och chefen för Högkvarterets luftfartssektion

överstelöjtnant **Jürgen Niesner**, samt en kortare diskussion om utbildningen.

Överstelöjtnant **Ulf Crona**, tjänsteförrättande chef för Militärhögskolan i Halmstad (MHS H), konstaterade bl a att Försvarmakten fastställt nya

inriktningar för flygtrafikjänsen under grund- och höjd beredskap där kraven på förmågor, systemuppbyggnad och utbildningssystem framgår. Dessa innebär visserligen en antalsmässig minskning av antalet reservofficerare inom fackområdet, men framförallt ökade krav på olika förmågor på de kvarvarande.

I ett kort anförande till de nyutnämnda fänrikarna konstaterade Peter Fältsjö, att Luftfartsverket och ANS har behov av medarbetare med bred och spetsig kompetens. Bl a ledarskapsdelarna i reservofficersutbildningen anses vara en god grund för en karriär inom Luftfartsverket.



Foto: Per Josse/Försvarets bildbyrå

Saab 2000 i gåva till räddningsövning

För ovanlighetens skull har Försvarmakten fått ett flygplan gratis från Saab i Linköping. Försvarmaktens Halmstadsskolor (FM HS) har nämligen fått ett passagerarflygplan som gåva av Saab Aircraft. Det är den tredje prototypen till Saab 2000, som efter 1300 timmar i luften flugit klart. Nu väntar en framtid som räddningsövningsobjekt för personalen vid FM HS:s Bas- och Räddningsskola.

På FM HS är man naturligtvis glada över gåvan. Skolans ledning uppger att flygplanet kommer att bli ett värdefullt utbildningshjälpmedel vid utbildningen av flygplatsens fast anställda och värnpliktiga räddningspersonal.

Den turbopropdrivna Saab 2000 tillverkades i totalt 63 exemplar, varav 59 används inom den civila luftfarten.

StriC uppgraderas

Saab Tech Systems AB har av Försvarets materielverk (FMV) fått en beställning, värd 28 miljoner kronor, rörande det nya flygstridsledningssystemet StriC. Huvudsakligen omfattar beställningen åtgärder föranledda av förändringar i omgivande system, främst samfunktion med Gripen och det flygande radarspaningssystemet FSR 890.

Saab-företaget är huvudleverantör i StriC-projektet. Systemet är i begränsad drift och den nu gjorda beställningen är ett led i den ständigt pågående utvecklingen för att anpassa systemet till tekniska och taktiska behov.



Två nya överstar

Två flygvapenofficerare har befordrats till överste. Den 1 maj utnämndes **Christer Olofsson**, ställföreträdande chef för F 16 i Uppsala. En månad senare kom utnämningen för **Tom Olson** (bilden), som är nytillträdd chef för samordningsavdelningen vid Flygtaktiska kommandot (FTK) i Uppsala.



JAS 39 på polsk vägbas



JAS 39 Gripen ur F 7 i Sätenäs deltog i mitten av juni i den polska flygövningen Karat 2001. Övningen syftar till att öva landning på landsvägsbas. De polska flygplanstyper som användes var MiG-29, MiG-21 och Su-22. Under tiden på vägbasen genomförde den svenska markpersonalen en rörlig klargöring där en tekniker och fem värnpliktiga klargör ett flygplan på 10-15 minuter.

TEXT & FOTO: HÅKAN BRANDT

Bergrum för IT-skydd

Ett bergtrum som tidigare hyst en av flygvapnets radargruppcentraler har byggts om till en väl skyddad datorhall.

När flygvapnet lämnat anläggningen fanns planer på att förstöra bergtrummet, men det köptes av telecomföretaget IP-Only. Nu har radarskärmar ersatts av annan övervakning- och säkerhetsutrust-

ning för att företag med höga krav på säkerhet ska kunna hyra plats för sin serverutrustning där.

Datorhallen håller försvarets skyddsnivåer och flygvapnets gamla skydd har rustats upp och byggts på. Vissa rum är utrustade med skydd mot mikrovågor och avlyssning. Bergtrummet ligger i Grödinge utanför Tumba.



En nedlagd radargruppcentral har byggts om till civil dataanläggning.

Foto: Dan Pettersson



Den 19 maj skedde den sista flygningen med HKP 3C. Därmed avslutades en epok som började 1962 när de första exemplaren av Agusta-bell 204 levererades till arméflyget.

De flesta HKP 3C har varit baserade i Boden, men även i Linköping där den sista flygningen skedde.

Ett exemplar är överlämnat till Flygvapenmuseum. Där finns också den något mindre HKP 3B, vilken tillhört flygvapnet.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Efter 39 års tjänst
Muck för helikopterveteran

FVRF



NYTT
2-01

Göte Pudas ny generalsekreterare

Från den 1 juli innehar **Göte Pudas** befattningen som generalsekreterare för FVRF. Han antar uppdraget direkt efter att avslutat sin karriär i Försvarmakten som överste av första graden och 35 års tjänst i flygvapnet.

– Det är ett hedrande uppdrag, men också en stor utmaning att få ta ansvaret för denna anrika organisation. För mig innebär det till en början att sätta mig in i verksamheten och ta del av de aktiviteter som är inplanerade och under genomförande, säger Göte Pudas.

– En av de viktigaste uppgifterna som jag omedelbart ska ta itu med är att, i samförstånd med styrelsen och tillsammans med FVRF:s kanslipersonal, göra en översyn av FVRF:s kansli vad gäller i första hand uppgifter, organisation, bemanning och lokalisering.

Arbetet kommer att bedrivas förutsättningslöst och ett resultat kommer att föreligga under hösten.

– Min avsikt är också att, så fort det går, lära känna så många som möjligt i organisationen.

Frivilligverksamheten drabbas i år hårt av ekonomiska besparingskrav.

– Det ekonomiska läget är ju som alla väl känner till minst sagt ansträngt, men trots det så kommer en hel del aktiviteter att kunna fullföljas enligt plan. Viss planerad verksamhet måste det här året reduceras eller utgå.

Men den nye generalsekreteraren ser positivt på framtiden:

– Min övertygelse är att vi tillsammans ska kunna forma och genomföra en bra och efterfrågad verksamhet för FVRF under kommande år.



FVRF:s nye generalsekreterare påbörjade sin karriär i flygvapnet på 1960-talet och har bl a flugit JA 37 Viggen.

Foto: Ivar Blixt/Försvarets bildbyrå

Lomos-övning på Gotland

Dagen efter det ödesdiga beskedet om att F 16 i Uppsala ska läggas ner lättade en Hercules från Uppsala. Ombord fanns frivilligpersonal från Lomos-kompanierna 1621 och 1622 på väg till Gotland för att öva rörliga luftbevakningsförband.

Övningsledningen med major **Jan Berg** och **Kenneth Mörk** från F 16 Frivilligsektion samt övningens kompanichef **Mats Hanqvist** i spetsen hade planerat och förberett övningen Gandalf 01 under mer än ett års tid. Utfallet blev en verklighetsbild av hur det kan vara i ett skarpt läge. Lomos fungerar bra som system men organisationen bör övas mer för att få bättre effektivitet.

Gotland hade valts ut som övningsplats för Gandalf 01 bland annat för att få möjlighet att testa en längre förflyttning av kompanier och till en realistiskt strategisk plats mitt i Östersjön.

Väl ute på ön grupperade bevakningsgrupperna på platser som bedömdes effektivast i förhållande till rådande uppgifter. Tio grupperingsplatser bemannades på norra Gotland.

Samtidigt som övningen pågick en kurs för Flygvapenungdom, som därmed fick möjlighet att studera Lomos-verksamheten på när håll. Deras utbildning syftar till att de så småning om ska kunna bemanna funktioner inom Lomos.

Scenariot

Under de fyra dagar som övningen varade fick grupperna ta hand om en stridström av flyktingar från Baltikum. Flyktinghanteringen fungerade bra men komplicerades av att flyktingarna var i mycket dåligt skick och i vissa fall bar på smittsamma sjukdomar som TBC.

Svenskt territorium blev vid flera till-

fällen kränkt och sabotage av civila och militära anläggningar förekom så väl på ön som i södra Sverige och i Östergötland.

Under Gandalf 01 övades för första gången en info- och presstjänst inom kompaniet. Gruppen bemannades med fyra kommunikatörer i syfte att stärka gemenskapen i kompaniet och därigenom stridsmoralen samt att förse media med snabb och korrekt information om läget. Pressbearbetningen gav även som resultat att de båda dagstidningarna på Gotland publicerade artiklar och reportage från övningen.

Genom en övning som Gandalf 01 visar de frivilliga i flygvapnet tydligt vilken värdefull resurs de är i en ständigt krympande försvarsmakt. De behövs kanske mer än någonsin för att bidra till ökad kunskap om försvarets uppgifter, bland annat i alla de krissituationer som kan uppstå i både vårt och närliggande samhällen. Storövningar skapar uppmärksamhet och även av den anledningen anses det vara väl investerade pengar.

ELLINOR BOLLMAN



Foto: via F 16 frivilligavdelning





B-POST

FÖRSVARSMAKTEN 74020 UNGE

FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM

INFO

TRANS
74-7

SWEDISH AIR FORCE



UPPLAND WING F16

AIR SHOW 2001



FLYGVAPNET 75 ÅR

SVERIGES STÖRSTA FLYGDAGAR PÅ F16
MED INTERNATIONELLT DELTAGANDE

25-26 AUGUSTI

www.airshow.mil.se