

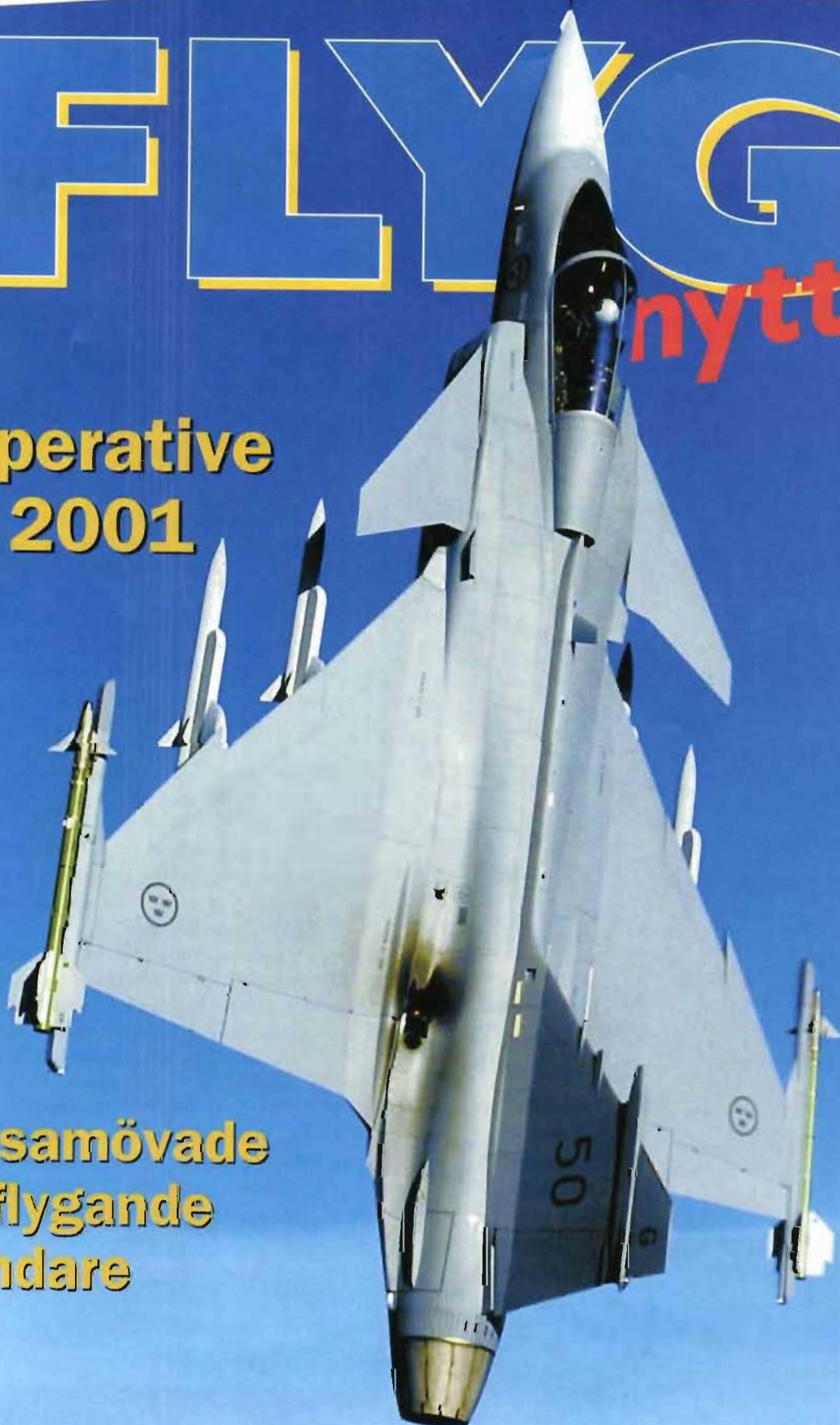


# FLYGG

VAPEN

nytt

**Cooperative  
Key 2001**



**F 21 samövade  
med flygande  
holländare**





#### 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 tidningssektionen,  
Högkvarterets informationsavdelning,  
tillsammans med Arménnytt, MarinNytt  
och Försvarets forum.

I den gemensamma  
redaktionen för Försvarets forum  
centralt utgivna tidningar ingår  
Sven-Åke Haglund  
Sektionschef  
Direktel 08-788 85 54  
Peter Liander  
Ulf Petersson  
Rick Forsling (tjl)  
Hans Strömberg (tjl)

#### PRENUMERATION:

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

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

FlygvapenNytt 1/02 utges i mars.  
Manusstopp för 1/02: 15 februari.  
Layout: Peter Liander  
Tryck: VTT Grafiska, Vimmerby  
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbilden:  
JAS 39 Gripen beväpnad  
med jaktrobotar.  
Foto: Katsuhiko Tokunaga

ledarsidan

# Ett händels

**E**tt mycket händelserikt år kan snart läggas till handlingarna. Händelserikt både i positiv och negativ bemärkelse. Detta gäller för oss i flygvapnet, men också i flera andra perspektiv. Inte minst är den säkerhetspolitiska utvecklingen för Sverige som medlemsland i EU under stor förändring, men också ur ett globalt perspektiv kan vi nog se tillbaka på år 2001 som ett mycket viktigt år.

Under året har de återstående frågorna om flygvapnets organisation fortsatt diskuterats. Låt mig klart och tydligt framföra att jag är mycket otillfreds med denna situation och har mycket stor respekt och förståelse för de känslor som jag möts av från flygvapnets personal.

Låt mig också klart deklarerat att framhävande av andras nackdelar, personangrepp och våld på sanningen är för mig helt oacceptabelt. Något som jag hoppas är självklart för alla i flygvapnet.

Riksdagsbeslutet i maj om nedläggning av F 16 i Uppsala, tillsammans med tidigare riksdagsbeslut om nedläggning av F 10 i Ängelholm har skapat en mycket besvärlig situation för oss. I första hand tänker jag på framtiden för vår flygutbildning, men också på frågor som personalrekrytering och personalförsörjning som blir betydligt svårare att hantera. Det är bara att konstatera att F 10 och F 16 är våra största flottiljer och våra största "personalcentra".

Året har också i allt för stor omfattning kommit att präglas av Försvarets svåra ekonomiska problem. Det är viktigt att komma ihåg att problemet är vårt eget. Det är vi inom Försvaret som skapat det och det är bara vi själva som måste ta oss ur det.

I ekonomiska termer har vi i flygvapnet tvingats att stryka i det närmaste hälften av vår planerade verksamhet. Effekterna av detta är allvarliga. I vissa fall mycket allvarliga.

Det har varit absolut nödvändigt för oss att själva hantera den uppkomna situationen.

# erikt år

Det är med stor respekt jag vill framföra min beundran för allt arbete som genomförts på alla flottiljer och Flygtaktiska kommandot, med att i flera steg revidera och konsekvensbeskriva olika ekonomi- och verksamhetsnivåer.

De tidigare nämnda nedläggningsbesluten och därtill kopplade följd effekter, har också medfört att planeringssituationen för 2002 och 2003 är långt ifrån självklara och givna.

## Omvärldens påverkan

Händelserna i USA den 11 september gav oss en fruktansvärd insikt i hur en framtida hotbild kan realiseras. Frågan är om inte världen ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv kan delas in i före respektive efter detta datum.

Vårt eget agerande direkt efter händelserna samt våra möjligheter och mandat måste fortsatt penetreras. Vår långsiktiga utveckling måste granskas i ljuset av dessa händelser. Utmaningarna är stora ....

## Positiva tillbakablickar

Firandet av flygvapnets 75-årsjubileum genomfördes på ett mycket bra och värdigt sätt. I samband med detta markerade vi ytterligare Sverige, flygvapnet och vår kompetens på den internationella kartan.

De internationella snabbinsatsförbanden (SWAFRAP AJS37 respektive C-130) är i 30 dagars beredskap från den 1 januari 2001. Deras verksamhet har prioriterats under året och lyckade övningar har genomförts både nationellt och internationellt. Min förhoppning och vilja är att förbanden kan påbörja insatser utomlands under 2002.

Vi har mött ett stort intresse för flera av våra materielssystem i flera olika länder. Avtal om uthyrning av JAS

39 Gripen till Ungern förväntas undertecknas nu i december. Positivt och mycket viktigt för vår långsiktiga utveckling.

Vi har också levererat två flygande radarspaningsflygplan FSR 890 till Grekland som en interimslösning innan deras egna system levereras. Det ger även oss mycket kunskap och god grund inför internationella krav och miljö.

Även våra ledningssystem och vårt nätverkstänkande är föremål för diskussioner med flera nationer.

## En förebild

Tack för det gångna året. Ett jubileumsår kantat av många problem – men vi står upp och strävar framåt.

Ett friskt flygvapen med flygplan i luften, kreativt tänkande, idégenerering på alla nivåer, vilja till förändringar och förbättringar samt ett ansvarfullt agerande i alla situationer ska vara vårt flygvapens kännetecken. En förebild som organisation.

Jag önskar alla i flygvapnet ett Gott Nytt År. Ta hand om Er själva, Era närmaste och Era vänner – Ni förtjänar det.

3 december 2001

**vilja  
ansvar  
laganda**



MATS NILSSON  
GENERALINSPEKTÖR FÖR FLYGVAPNET





# Övning ger färdighet

Hur känns det att sitta i en SK 60 och kollidera med några tranor? En som vet är major **Johan Brynje** vid F 16 i Uppsala.

Vad tyckte tranorna? Samme man har funderat över det också! Läs gärna hans berättelse på sidan 12 om en fågelkollision. Den beskriver på ett målande sätt hur vardagen plötsligt kan förvandlas till nervpirrande dramatik och där det krävs god flygkicklighet av en väl övad pilot för att reda ut situationen.

Swafrap-förbandens verksamhet har prioriterats under året. Delar av dessa två förband deltog i den internationella övningen Cooperative Key som genomfördes i Bulgarien. Några glimtar från övningen ges med början på sidan 6.

När årets sista utgåva av Flygvapen-Nytt lämnas till tryckeriet väntar vi fortfarande på några viktiga beslut. Framst tänker jag på det om flygskolans framtida placering. Huvuddragen av det förslag som ligger hos regeringen presenteras här intill.

Beslut föreligger inte heller när det gäller fördelningen av ekonomiska medel för 2002.

Hoppas att ekonomin 2002 medger mera flygverksamhet än vad som gällt för året. Jag mötte några holländska F-16-piloter i Luleå som berättade att de måste ha flugit minst 180 timmar de senaste tolv månaderna för att få ingå i en insatsdivision på utlandsuppdrag. Har också träffat flygchefen för F 10 i Ängelholm som uppgav att flottiljens Gripen-piloter under 2001 flugit i genomsnitt 70 timmar vardera. Kommentarer känns överflödiga.

**Till sist ett litet tips.** På flygvapnets hemsida på Internet finns information om några attraktiva stipendier. Surfa in på: [www.flygvapnet.mil.se](http://www.flygvapnet.mil.se)



PETER LIANDER  
peter.liander@hkvmil.se

## Ungern väljer Gripen

Försvarsminister **Björn von Sydow** och hans ungerske kollega Dr **János Szabó** undertecknade den 22 november en avsiktsförklaring om att Ungern ska hyra 14 av Försvarsmaktens JAS 39 Gripen. Leasingperioden är tio år, varefter Ungern har option på att köpa flygplanen.

Inledningsvis kommer utbildning av ungersk personal att ske i Sverige. Flygplanen kommer att modifieras av Saab Aerospace och leveranserna inleds hösten 2004. Sommaren 2005 beräknas flygplanen vara operativa vid basen Kecskemét, belägen i södra Ungern.




ÖB **Johan Hederstedt** ser positivt på att Ungern väljer Gripen:

– Det är ett partnerskap som under en lång period ger Sverige och Försvarsmakten en möjlighet att komma ut i Europa. Det är också positivt för oss att få vara med och förnya det ungerska flygvapnet med ett avancerat flyg-system av modernaste snitt.



Ställföreträdande chefen för det ungerska flygvapnet, brigadgeneral Imre Balogh (t h) efter ett Gripen-pass tillsammans med major Ola Höglund. Foto: Håkan Brandt

### INNEHÅLLSFÖRTECKNING 4 - 2001

Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
Nytt flygskoleförslag	5
Samverkan nyckel till framgång	6
	
Undsättning i stridszon	10
NH 90 blir HKP 14	11
Två perspektiv på en kollision	12
Ny organisation för flygsäkerhet	15
Flygande holländare	16
	
Realistisk hotmiljö i simulator	18
F 10 jobbar på	24
	
Sverige mera aktivt i Open Skies24	
I korthet	26
FVRF-aktuellt	28
Glimtar från förr	30



En SK 60A landar på Malmen utanför Linköping, som föreslås bli den framtida platsen för den militära pilotutbildningen.

Foto: Peter Liander

## Nytt förslag:

# Flygskolan till Malmen

**Malmen i Linköping föreslås bli den nya hemvisten för den militära flygutbildningen. Förslaget är överlämnat till regeringen, som har att besluta i frågan.**

AV MALIN AHLANDER

En arbetsgrupp med representanter från Forsvarsdepartementet och Forsvarsmakten har lämnat en rapport till regeringen angående lokalisering av den militära flygutbildningen. Arbetsgruppens uppgift har varit att, utgående från Riksdagens beslut att avveckla både F 10 i Ängelholm och F 16 i Uppsala, föreslå ny lokalisering av den grundläggande flygutbildningen (GFU) och den grundläggande taktiska utbildningen (GTU). Arbetsgruppen föreslår att GFU och GTU ska samlokaliseras till Malmens flygplats i Linköping.

Arbetsgruppen har kommit fram till att Malmen tillräckligt väl uppfyller de grundläggande krav som ställs för att genomföra flygutbildning. En lokalisering till Malmen är det bästa av de värderade

alternativen, då förslaget har minst negativ påverkan på insatsorganisationens utveckling och möjligheterna till exportstöd.

Förslaget innebär en samlad lokalisering av militär flygutbildning för både flygplan och helikopter och ger en lägre kostnad med färre investeringar än något av de andra alternativen som studerats.

Arbetsgruppen har först tagit ställning till möjligheten att förlägga utbildningen vid någon av de fyra befintliga flottiljerna; F 4 på Frösön, F 7 i Såtenäs, F 17 i Ronneby och F 21 i Luleå.

Utifrån ett antal yttre förutsättningar och urvalsfaktorer har gruppen sedan värderat alternativen och kommit fram till att dessa platser är mindre lämpliga. Härefter har arbetsgruppen gått vidare och även undersökt om andra militära flygplatser

kan fungera för flygutbildning.

Arbetsgruppen har även övervägt och kostnadsberäknat möjligheterna att köpa utbildning i Kanada samt möjligheterna att genomföra flygutbildningen i samverkan med svensk flygindustri.

GFU föreslås att först flyttas till F 16 i Uppsala från F 10 i Ängelholm senast i december 2002, för att därefter flyttas till Malmen senast sommaren 2003. GTU föreslås flyttas från F 16 till Malmen senast den 31 december 2003.

Gruppens förslag innebär att riksdagens beslut att lägga ner F 10 och F 16 kan ske planenligt. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN TJÄNSTGÖR VID HÖGKVARTERETS INFORMATIONSAVDDELNING.



# Samverkan nyckel till framgång

**Nato/PfP-övningen Cooperative Key 2001 genomfördes i Bulgarien under två septemberveckor. Övningen var upplagd som fredsbevarande operation (PSO) där koalitionen uppgift var att förhindra de båda enklaverna "Brownlandia" och "Greylandia" att hamna i krig.**

AV JERKER NILSSON

Flygverksamheten under Coop Key genomfördes från baserna Krumovo och Graf/Ignatievo runt staden Plovdiv. Cirka 1300 personer från 24 länder deltog i övningen, som organiserades av Nato:s södra flygkommando (AIR-SOUTH) i Neapel. Flest deltagare hade Bulgarien, USA, Nederländerna och Sverige.

Anledningen till att Sverige deltog i Coop Key var bland annat att utvärdera hur väl deltagande svenska förband var avpassade till den struktur, de bestämmelser och uppträdande med mera som Nato tillämpar. Genom att delta skulle vi få svar på hur väl de svenska SWAFRAP-förbanden med AJS37 och C-130 Hercules uppfyller kraven.

Det svenska flygvapnet deltog med cirka 70 personer. Sex AJSF 37 Viggen ur F 21 i Luleå fanns på plats liksom en TP 84 Hercules från F 7 i Sätenäs, en medicinenhet ur F 7 samt ledningsfunktioner ur Flygtaktiska kommandot (FTK) och även en enhet ur FÖS/FJS som deltog i CSAR- och Special Forces-verksamhet.

## Terrorattack påverkade

Övningen hade knappt hunnit börja förrän en krissituation plötsligt blev verklighet. Redan den andra dagen, den 11 september, inträffade terrordåden i USA, vilket satte sin prägel på hela fortsättningen av Coop Key, inte minst för de amerikanska deltagarna. Inledningsvis tilläts de inte delta i

övningen, inte bära uniform och inte heller lämna hotellet. De fick senare tillåtelse att delta under övningens andra vecka.

Även för övriga deltagare blev följderna av attentaten märkbara. Bland annat höjdes säkerheten markant när bulgarisk militärpolis sattes in för bevakning, eskort och personkontroll.

## Förevisning avslutade

Övningen inleddes med två dagar av planering för att sedan övergå i inflygningsdagar. Söndagen var en välbehövlig vilodag inför den andra veckans verksamhet med övningar måndag – onsdag.

På torsdagen genomfördes en DV-day (Distinguished Visitor) med besöksdag på Krumovo för cirka 140 politiker, generaler och andra VIP-gäster med Bulgariens president i spetsen.

Förevisningen hade som mål att visa upp alla de komponenter som deltog i den aktuella PSO (Peace Support Operation), såsom helikoptrar, CAS (Combat Air Support) fallskärmsfälld trupp och medicinsk verksamhet.

Den inleddes med en förbiflygning av deltagande flygplan med AWACS i spetsen och avslutades med flaggbärande fallskärmschoppare fällda från TP 84 Hercules. Mitt i förevisningsprogrammet genomförde den svenska besättningen även en luftlandsättning av specialförband för att säkra området.

FÖRFATTAREN ÄR LÖJTNANT VID F 7 I SÄTENÄS.



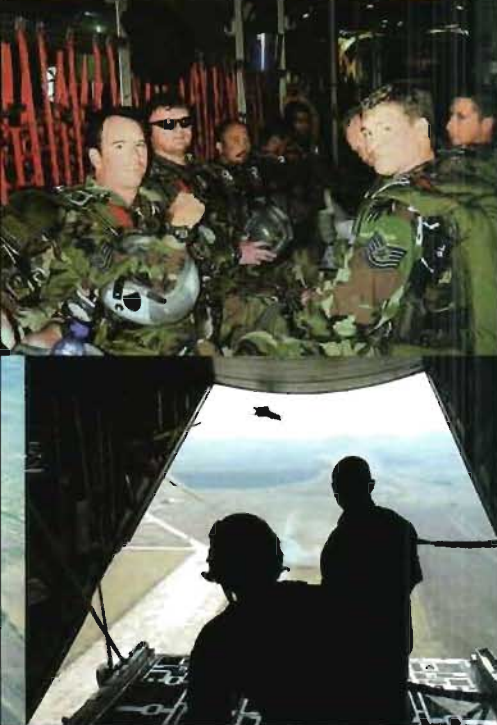
*Cooperative Key 2001 genomfördes i Bulgarien med 24 deltagande nationer. Sverige deltog med cirka 70 personer, Viggen och Hercules. Nedan ses bilder från fallskärmschoppning med TP-84 Hercules.*







Foto: André Caldenus & F 7 Transportflygenhet



### Sjukvårdstjänst:

## Dramatisk flyktingräddning

Coop Key var en bra övning för den svenska sjukvårdspersonalen på fyra personer. Den innebar arbetsuppgifter i internationell samverkan, vilket mycket väl kan bli situationen under en SWAFRAP-insats. Svensk sjukvårdspersonal har bra kompetens och goda språkkunskaper och samverkar lätt med andra länders sjukvård.

De förebyggande hälsoråden inför övningen visade sig riktiga. Koleravaccin hade rekommenderades före avresan för att minska problem med turistdiarré. Ändå drabbades cirka tio personer av två-tre dagars magsjuka.

I den medicinska övningen ingick att arbeta med olika typer av sjukvårdsinsatser samt i skadetransporter i helikoptrar och flygplan.

Särskilt minnesvärt var att följa med i helikoptrar till ett område där ett antal skadade flyktingar skulle tas om hand.

Efter landning på behörigt avstånd fick sjukvårdspersonalen invänta i skydd, medan US Marines och bulgariska fallskärmsjägare sökte sig fram, säkrade området och avväpnade infiltratorer. Flyktingarna lades på marken varefter sjukvårdsinsatsen skedde med en vakt ständigt skjutklar och vapnet riktat mot flyktingens huvud.

När sjukvårdens första åtgärder var klara, fördelades de skadade och sjukvårdspersonalen av en amerikansk Master Sergeant efter kontakt med Medical Control Center. Det var klara besked och mycket noga vilken "bird" man skulle få flyga i.

Sergeanten förklarade att han lärt sig sitt kärva sätt mot flyktingar i Kosovo, där det enligt honom var vanligt att flyktingar användes som bete för att locka hjälpande trupper i bakhåll.

GUNNAR HÖRDING, LÄKARE VID F 7 I SÄTENÄS

### Transportflyg:

## Truppfällning från Hercules

Transportflygenheten ur F 7 deltog med en Hercules-besättning inklusive två hoppmästare ur FJS, två assessorer (utvärderare) och en man i TALCE-teamet (Tactical Airlift Control Element), som svarar för logistik, flygplans- och passagerarhantering.

Transport- och medevacflygplanen (medicinsk evakuering) var baserade på Krumovo. De bestod, förutom vår egen Hercules, av ytterligare två från Rumänien och en från Frankrike, en E-3D Sentry (AWACS) från Nato, en Fokker 60 från Nederländerna, en italiensk G.222 och en L-410 från Lettland. Värmlandet deltog med en L-410 och en An-26.

För det svenska transportflyget innebar övningen uteslutande truppfällningar, vilket innebar HAHO (high altitude high opening) och HALO (high altitude low opening) – båda från 12 000 fot samt låghöjdsfällningar ned till 400 fot.

Fallskärmschopparna kom från Bulgarien, Rumänien, Österrrike, Frankrike och USA. Enstaka hopp genomfördes även av hoppare från AIRSOUTH och Försvarsmaktens överlevnadsskola (FÖS) plus en ur F 7:s Medic-enhet.

Utvärderingen av SWAFRAP C-130 visade att alla krav uppfylldes. Omdömet från utvärderingsteamets chef var: "highly professional".

Anledningen till att det för svensk del bara övades fällningar berodde på att de andra nationerna hade stora begränsningar inom området och i stället fick genomföra sjukvårdstransporter (MEDEVAC).

För den svenska transportflygpersonalen var Coop Key en positiv erfarenhet. Befattningshavare från AIRSOUTH och de utländska fallskärmsförbanden gav positiv feedback över vårt flexibla och interoperabla sätt att arbeta.

JERKER NILSSON



### Flygunderhållstjänst:

# Uniformen blev för varm

F 21:s 1. Flygunderhållskompani förberedde sig inför Coop Key genom att låta en representant delta i planeringskonferenserna rörande logistik.

På plats i Bulgarien bestod kompaniet av en flygunderhållspluton och en fototolkpluton. Totalt 29 personer, vilket motsvarar cirka hälften av kompaniet.

Övningen innebar en rejäl logistikövning, med transport av containrar, fordon och basmateriel via järnväg till Bulgarien. Det erfordrades också en väl fungerande planering för ombaseringen av flygplanen

från Luleå till Plovdiv, vilket krävde att mellanlandning skedde i Krakow, Polen.

### Balanserade resurser

I Bulgarien genomfördes åtta flygplansföretag per dag, vilket innebar klargöring av AJSF 37, laddning, plundring och framkallning av flygfilm samt fototolkning.

Flygteknikerna genomförde även avhjälpande underhåll på AJSF 37 såsom radiofel, hydraulfel mm. Det blev också nödvändigt att göra viss reparation av tolktrustning.

Den tekniska personalen upplevde att det under övningen rådde balans mellan uppgifter och resurser, trots en minimal personalstyrka som belastades maximalt.

En erfarenhet är också att m/90-uniformen inte är gjord för att bäras i varmt klimat. I varmare länder krävs en annan uniform.

Till sist bör nämnas att det på främmande baser krävs stor vaksamhet rörande FOD, dvs risken för att skador på materielen orsakad av främmande föremål. ●

ROGER MANNBERG, MAJOR VID F 21 I LULEÅ







**Spaningsflyg:**

## Godkända för insats

Under Coop Key genomförde Nato en utvärdering av snabbinsatsförbandet SWAFRAP AJS37. I divisionen ur F 21 i Luleå ingår där som 231. Recce Squadron och utvärderingen avsåg förmågan att arbeta och samverka i en Nato-ledd operation. Resultatet blev klart godkänt.

I Coop Key var spaningsflygets uppgift att utöva taktisk spaning som underlag för flyg- och markoperationer, där marksidan främst var i behov av terrängunderlag för insättning av specialförband.

Nato:s övningsledning var mycket imponerad av kvaliteten på bilder som togs med Viggens flygspaningsutrustning.

Den enda riktigt negativa anmärkning som framfördes mot förbandet var att endast en radio kan utnyttjas samtidigt i AJSF 37 Vigen. I multinationell miljö är det ett starkt önskemål att parallellt kunna utnyttja två radioapparater. Ett problem som dock blir åtgärdat genom att AJSF 37 nu förses med ny radioutrustning. ●

PETER ANDERSSON, KAPTEN VID F 21

Foto: André Caldenius



Combat Search and Rescue:

# Undsättning i stridszon



Två svenska piloter identifieras och undsätts av ett CSAR-team som anlänt med helikopter under övningen Copp Key i Bulgarien.

Foto: Thor Cavalli-Björkman

terna höra ljudet från helikoptrar. Plötsligt ser de två rumänska bestyckade Puma-helikoptrar dyka upp, tätt följda av två österrikiska Bell 212 som landsätter ett CSAR-team. Snabbt omhändertar de den skadade piloten och för honom och hans kamrat i säkerhet.

Förloppet sker snabbt. Allt är över på några minuter och stillheten sänker sig åter över den bulgariska landsbygden och de två SERE-instruktörerna (Survival Evasion Resistance Escape) från USA och Sverige kan återgå till basen.

**Ett av de moment som övades under Coop Key var räddning av nödställda flygare. Här deltog svensk personal, främst piloter men också en överlevnadsinstruktör.**

AV THOR CAVALLI-BJÖRKMAN

**C**SAR, Combat Search and Rescue, ingick också som ett övningsmoment i Coop Key. Svenska piloter förutsattes vara nödställda på fientligt territorium och fick agera så att de kunde upptäckas av den specialutbildade räddningsstyrkan.

Så här gick det till: Två svenska piloter har tvingats hoppa över fientligt område. En av dem är skadad. En rotokamrat har observerat händelsen och rapporterat till stridsledningen "Magic" i ett AWACS-flygplan som låter honom stanna över området samtidigt som en CSAR-styrka i beredskap förbereds för insats.

Det dröjer inte länge innan piloterna blir uppropade via radio av "Sandy", en rote A-10 Thunderbolt II från US Air Force som övertar ansvaret för verksamheten i området och svarar för att eskortera fram helikoptrarna. De gör också en id-kontroll samt fastställer piloternas exakta position.

En stund senare kan de nödställda pilo-

## Måste tränas kontinuerligt

Vikten av att öva ett moment som detta kan inte nog framhållas. Den förra chefen för AF South, den pensionerade general-löjtnanten **Devol Rock Brett**, som blev nerskjuten under Vietnam-kriget, säger:

– I grunden måste man ha en bra SERE-utbildning och bra utrustning. Men det räcker inte, man måste också fortsätta träna SERE. Den utbildningen och träningen har räddat mitt liv två gånger.

För svensk del kan konstateras att vi är på rätt väg. Utbildningen för den flygande SWAFRAP-personalen håller hög internationell klass. De nya västarna och övrig nödutrustning likaså. Nu gäller det bara att få fram en CSAR-radio som ersättning för den befintliga nödradion.

På sikt måste målsättningen vara att all flygande personal i Försvarsmakten får en komplett SERE-utbildning, med kontinuerlig repetitionsutbildning, och att de alltid flyger med den nya nödutrustningen. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR MAJOR OCH CHEF FÖR FÖRSVARSMAKTENS ÖVERLEVNADSSKOLA.







AV PETER LIANDER

# NH 90 blir HKP 14

**Helikoptern NH 90 blev vinnare i den samnordiska helikopter-upphandlingen. Svensk beteckning blir HKP 14 och leveranserna av 18 helikoptrar börjar 2005.**

**F**örsvarmaktens helikopterflotta står inför ett generationsskifte. Under hösten har en order lagts på 18 medeltunga helikoptrar av typ NH 90 som i Sverige får beteckningen HKP 14. Tidigare i år beställdes 20 exemplar av Agusta A109M, med svensk beteckning HKP 15.

Sveriges beställning av NH 90 sker i samarbete med Finland och Norge genom ett samnordiskt upphandlingsprojekt. Den totala ordern från de tre länderna omfattar 52 helikoptrar. Från början deltog även Danmark i upphandlingen, men valde i ett sent skede att dra sig och har bestämts sig för helikoptertypen EH 101.

Priset för den svenska beställningen av NH 90 är cirka 6 miljarder kronor. I priset ingår bland annat specialutrustning och utbildning av personal.

HKP 15 levereras under 2002 men det dröjer ytterligare några år innan vi får se någon NH 90 i svenska färger. Leveranserna påbörjas 2005 för att pågå i fyra år.

Gemensamt för båda varianter är att de kan användas för räddningsuppdrag.

För sjöoperativa uppgifter ersätter HKP 14 klassikern HKP 4 som varit i tjänst sedan tidigt 1960-tal. Fem helikoptrar anpassas för denna roll.

För markoperativa uppgifter betyder HKP 14 ett avsevärt kapacitetstillskott. Den har plats för 20 soldater och blir en viktig komponent vid inrättandet av en luftburen bataljon.

## Modern helikopter

NH 90 är en relativt ny konstruktion som flugit sedan 1995. Den är konstruerad för

att ersätta en mängd av dagens militära helikoptertyper som används inom Nato, förkortningen NH ska utläsas som just "Nato Helicopter".

NH 90 är resultatet av flera kända europeiska helikoptertillverkares gemensamma ansträngningar. I konsortiet NH Industries ingår franska Eurocopter, italienska Agusta och tyska Eurocopter Deutschland.

Helikopteraffären får också betydelse för svensk försvarsindustri. Saab räknar med att få uppdrag för cirka 2 miljarder kronor. 200 framkroppar ska tillverkas och företaget kommer att ansvara för utveckling och anskaffning av det taktiska avioniksystemet.

Ett nytt ledningssystem ska utvecklas för att integreras i Försvarmaktens framtida struktur och ledningsfilosofi. ●

# Två perspektiv på en kollision

**Tidigare i år kolliderade en SK 60 med några tranor. Piloten undkom oskadd och lyckades landa det svårt demolerade flygplanet.**

**Piloter är vana att betrakta omvärlden i ett fågelperspektiv. Början av följande berättelse redogör för händelsen ur just det – ett fågelperspektiv.**

Vid 15-tiden tisdagen den 3 april 2001 flög jag som trea i en grupp som övade förbandsflygning över Uppland. Beordrad formation var sluten formering flank vänster, vilket innebar att jag låg till vänster i en pilliknande formation. Vädret var vackert, solen sken och småfåglar hördes kvittra, när vi flög fram under ganska snabba svängväxlingar med huvudkurs norrut cirka 200 meter över marken och med fart ungefär 40 km/h.

Allt var frid och fröjd när min gruppchef, under en högersväng med cirka 30-40 graders bankning, plötsligt upptäckte en stor plåtfågel närma sig med minst sagt överdådlig framfart, på kollisionkurs, något under horisonten. Gruppchefen handlade helt enligt instruktionerna när han påbörjade dykning med cirka fem graders dykvinkel, fortfarande under högersväng, för att undvika den annalkande faran.

Ogonblicket därefter såg jag till min fasa hur gruppchefen med kraft studsade mot något slags genomskinligt material på plåtfågels ovansida. Materialet gick i tusen bitar och min etta var död när han sönderslagen föll mot marken, cirka femton kilometer norr om sjön Tämnamaren.

Så gott som samtidigt som ettan kolliderade, mötte även min tvåa sitt öde. Han slog i plåtfågels vänstra sida framför det

AV JOHAN BRYNJE



Illustration: Kjell Ström

genomskinliga materialet, sveptes längs med plåtfågeln för att sedan klyvas mitt itu. En del for in i utrymmet som förut täckts av det genomskinliga materialet, den andra delen for in i en mörk tunnel på marodörens vänstra sida.

Själv klarade jag mig undan med blotta förskräckelsen och en stukad höger ving-spets.

Mitt förslag för att undvika liknande tragiska olyckor i framtiden är, att någon slags uppföljning görs angående var dessa plåtfåglar brukar dyka upp i geografien, så att man kan undvika dessa områden. Vidare bör man överväga huruvida korrekt åtgärd vid upptäckt av plåtfåglar alltid är att dyka. Enligt min mening hade denna kollision kunnat undvikas om vi istället hade stigit med fem graders vinkel. En avslutande fundering jag har är huruvida

Fågelsäkerhetsinspektionen ska kunna hitta några fel i mina olycksbröders eller mitt agerande. Om detta får framtiden utvisa.

## En kraftig smäll

På eftermiddagen den 3 april övar jag lågflygning över Uppland. När halva navigeringen är genomförd tittar jag på klockan och tänker ”vad bra, jag hittar i dessa trakter. Om jag skippar det andra varvet hinner jag vara med på innebandyn”.

När navigeringsrundan avklarats styr jag därför mot Uppsala och stiger till 200 meter. Allt är frid och fröjd när jag passerar väster om Österfärnebo med kurs mot Tämnamaren. Cirka klockan 14.58 flyger jag i 650 km/h, ungefär 15 kilometer norr om Tämnamaren.





Resultatet av en kollision mellan några tranor och en SK 60. Kabinhuven krossades, liksom delar av luftintaget till vänster motor.

En av fåglarna for med förödande kraft in i kabinen. Ingen människa kom till skada vid detta allvarliga tillbud.

De omfattande skadorna på flygplanet gör att det sannolikt skrotas.

Plötsligt får jag ögonkontakt med en tregrupp stora, ljusa fåglar som ligger i en svag högersväng, bara fem-tio meter från mitt flygplan. "Jag kommer att passera under", hann jag tänka, men hann inte föra fram spaken, innan det smäll kraftigt i flygplanet. Kabinhuven krossas av en fågel över mig, en annan fågel passerar strax till vänster om mitt huvud. Min vänstra överarm träffas av något; fjädrar, köttslansor och blod far omkring i kabinen.

Kort sagt, kaos råder i mitt flygplan.

Jag tillgriper något slags automatiskt ryggmärksbeteende, låtsas att jag sitter i en Viggen, ökar flyghöjden, minskar farten och lutar mig framåt. "Tack och lov att jag alltid flyger med visiret nere".

Under ett öronbedövande oväsen skruvar jag in 7600 på transpondern. Tänkte att

det gick märkligt lätt att få in dessa siffror, när man alltid annars skruvar rattarna åt fel håll på denna i mitt tycke felkonstruerade apparat.

Jag anropar flygledningen i Stockholm och meddelar "fågelkollision, stiger mot Uppsala".

I farter lägre än 400 km/h blev turbulensen måttlig i mitt framåtlutade läge och det var inga problem att kommunicera via radion. På frågan vilken höjd jag önskade mot Uppsala svarade jag 1000 meter, men stannade på 700 meter pga ett ovanliggande disskikt. I övrigt rådde bra väder med klar sikt.

Vid det här laget hade jag noggrant studerat motorvärdena och till min lättnad funnit att båda motorerna verkade fungera som vanligt. Bestämde mig för att hålla 350 km/h hela vägen hem och ändra

gaspådraget så lite som möjligt. Det var bara en sak som inte kändes normalt med motorerna. För att behålla farten måste gasspakarna ställas onormalt långt fram. Varvet var cirka 89-90 %, vilket normalt sett ger en betydligt högre hastighet.

Medan jag funderade över detta tog jag fram nödchecklistan. Det var då jag fick pulsförhöjning nummer två. Tittade av någon anledning i vänster backspegel och såg med förvåning att det vänstra luftintaget styrplåt böjts cirka 90 grader och täckte det illa tilltygade luftintaget. Antog att vänstermotorn led av syrebrist. "Det är inte konstigt att det behövs mycket gas".

Passerar Tämnaren och börjar nu på allvar fundera över var jag ska lägga flygplanet vid ett nödutsprång. Skiftar till flygledningsfrekvensen i Uppsala och frågar om helikoptern har startat. Medan jag funderar

▶▶▶ på om glasskärvorna i buvramen kommer att skära hål i mina knän om jag skjuter ut mig, letar sig en bit av den bakre kabinväggen fram till mig och lägger sig i mitt knä. "Inga fler flygplansdelar åt mitt håll, tack", tänker jag och svänger vänster för passera öster om Björklinge. "Fattas bara att jag lägger flygplanet hemma i Bälinge också".

Nu först noterar jag instrumentet som visar att flygplanet flyger orent. "Jaha, nu har fenan och stabilisatorn gått åt h-e också". Vad händer när jag faller ut stället? Rollning och ryggflygning på denna höjd? Jag drog åt stolsremmarna ännu en gång.

Vid Björklinge såg jag landningsbanan genom soldiset och sjönk till 600 meter. Jag bad tornet ta fram kikaren för att se om landningsstället såg normalt ut. Flygledaren frågade om jag ville flyga förbi tornet så att de kunde titta närmare på det, men jag insisterade på att landa snarast. Fällde ut stället på 600 meters höjd, fart 320 km/h, och sade "jag släcker strålkastaren, så ser du kanske bättre".

Efter att ha konstaterat "tre gröna" på landställsindikeringen, utfällningen känts normal och flygledaren tyckte allt såg normalt ut, ställdes jag inför nästa olustiga situation. "Hur ska jag genomföra landningen så att jag befinner mig kortast möjliga tid i det område där stolens bedrövliga prestanda inte bidrar till en lyckosam utskjutning? På vilken höjd passerar jag igenom point of no return?"

### Landa på E4:an?

Jag beslöt att genomföra en brant landningsplané, helst skjuta ut mig över 400 meters höjd och senast på 200 meter. Händer något under den höjden får jag väl sitta kvar och hoppas på det bästa.



Major Johan Brynje är flyglärore vid F 16 i Uppsala.

Fällde ut klaffen till startläge och sjönk från 600 meter med 260 km/h med brant planévinkel. Meddelade av någon anledning att jag avsåg landa långt in på banan. Kanske var det för att jag just då såg ut över alla bilar på E4:an och tänkte att "det är inte bra om jag lägger ett flygplan på E4:an nu när de ska bestämma vilka flottiljer som ska få finnas kvar. Bättre att lägga det i Fyrisån, eller ännu hellre inom banområdet".

Landningsklaff i det här läget kändes som att be om ytterligare trubbel, så jag lät klaffen vara kvar i startläget.

Passerade banändan i 230 km/h på cirka 30 meters höjd och började för första gången känna att det skulle gå vägen utan att hamna i diket. Minskade gasen till marktomgång på fem meters höjd och landade cirka 5-600 meter in på banan i 200 km/h, höll uppe nosen för att bromsa aéro-

dynamiskt ett kort tag varefter jag satte ner noshjulet och bromsade hårt. Det var inga problem att få hejd på flygplanet. Meddelade tornet att jag kör in till en beredskapsstartplatta och kuperar motorerna.

Checklistan gjordes som vanligt, men det kändes fånigt att slå ifrån kabintrycket. Det enda jag glömde var att slå igång tersuret för att ta motorens utrullningstider.

Vid det här laget hade välkomstkommittén i form av räddningsfordon, räddningspersonal och doktor hunnit fram och undrade hur jag mädde. Tack bra.

### Tänk om ...

Från kollisionen till landningen tog det tio-tolv minuter. En kort tid i ett människoliv, men ganska lång tid när det gäller antalet tankar som hinner uppstå. De flesta kan säkert föreställa sig vad en småbarnsförälder, som dessutom råkar vara jaktpilot, tänker på under dessa minuter. Kanske är det dock

intressantare att lufta de tankar som kommit efteråt. Vad hade hänt om ...? Kunde man istället ...?

Tilläggs kan att dagens tredje pulsförhöjare kom när jag klivit ur flygplanet och såg hur skadat det var. Fåglarna hade träffat flygplanet med en fruktansvärd kraft. Hade det varit en fyrsits med en passagerare bakom förarplatsen hade denne förmodligen varit död, eftersom det var ett stort blodigt hål i väggen där passagerarens bröst/org/hals borde ha befunnit sig.

Reflektera gärna över vad som kunde ha skett, om specifikationer och krav på prylar vi använder i flygtjänst egentligen är vad de ska vara etc.

Innebandyn? När vi kom till hallen var den bokad för personalutbildning ... ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR MAJOR VID F 16 I UPPSALA.



# Flygsäkerhetsarbetet omorganiseras

Med början 2002 förändras organisationen för flygsäkerhetsfrågor. Detta sedan Flygtaktiska kommandot tilldelats säkerhetsansvaret för flygvapnets verksamhet.

AV OLA GYNÄS

Den 1 januari 2002 sker genomgripande förändringar av Försvarens organisation för verksamhetssäkerhet. Detta sedan överbefälhavaren den 6 juli 2000 fattade beslut om vilka som ska vara central verksamhetsutövare med verksamhetssäkerhetsansvar.

Det sistnämnda är måhända ett krångligt ord, men som faktiskt beskriver sin egen innebörd. Verksamhetssäkerhet innebär enkelt uttryckt att den som genomför en verksamhet ska ansvara för att verksamheten genomförs på ett säkert sätt.

När det gäller flygverksamhet är det luftfartslagen som ligger till grund för all luftfart i Sverige. Försvarens militär luftfartsmyndighet.

När nu Försvarens makt gjort förändringar enligt ovan nämnda ÖB-beslut påverkar detta även organisationen i flygsäkerhetsfrågor. För att verksamhetsutövaren ska kunna ta det verkställande ansvaret måste resurser och befogenheter förändras.

Den nuvarande organisationen består av tre fristående inspektioner för respektive försvarsgren, som administrativt sammanhålls i en Säkerhetsinspektion inom Högkvarteret i Stockholm.

Flygsäkerhetsinspektionen (FlygI) är



Överste Ola Gynäs, chef för flygsäkerhetsinspektionen i Högkvarteret.

indelad i sektioner för flygsäkerhet, luftfart respektive luftvärdighet.

Denna organisation utvecklades när den tidigare Flygvapenledningen fanns inom Högkvarteret och var då en naturlig del för att stödja dåvarande verksamhetsutövare, dvs Flygvapenledningen.

## FTK verksamhetsleder

Enligt beslutet från i somras blir Flygtaktiska kommandot (FTK) i Uppsala central verksamhetsutövare med verksamhetssäkerhetsansvar för flygvapnet. Ansvaret omfattar all verksamhet vid underställda förband och skolor.

De stora förändringarna sker den 1 januari 2002. Verksamheten vid Högkvarterets Säkerhetsinspektion (Säk-insp), där Flygsäkerhetsinspektionen ingår som en av tre fristående delar, ska renodlas och omfatta regelutveckling, tillsyn och verksamhetsstöd.

Inom FlygI förändras organisationen



så att arbetsuppgifter som utförs av Flygsäkerhetssektionen, förutom regelgivning och tillsyn, överförs till FTK.

Arbetsuppgifter som utförs inom Luftfartssektionen, förutom regelgivning och tillsyn, överförs till luftstridsavdelningen vid Högkvarterets krigsförbandsledning.

Den nuvarande luftvärdighetssektionen är placerad vid Försvarens materielverk men arbetsleds av FlygI. Sektionen överförs till Högkvarteret samtidigt och samgrupperas med den framtida flygsäkerhetsinspektionen (FlygI).

Förbandens naturliga medelpunkt blir därmed Operativa insatsledningen/Flygtaktiska kommandot. Samtidigt kommer det inom Högkvarteret att finnas en tydlig tillsynsorganisation, FlygI, som företräds av Flygsäkerhetsinspektören (FSI).

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTE OCH CHEF FÖR FLYGSÄKERHETSINSPEKTIONEN.



**Drygt 100 personer från 311 Squadron ur det nederländska flygvapnet har besökt F 21 i Luleå med åtta F-16AM Fighting Falcon.**

**Under det drygt veckolånga besöket samövade man med divisionen Urban Röd.**

AV: PETER LIANDER

**F**örsta divisionen vid F 21 i Luleå var värd för drygt 100 personer från 311 Squadron i det nederländska flygvapnet under en dryg vecka i oktober.

311 Sqn har sin hemmabas i Volkel och är utrustad med F-16AM Fighting Falcon. Flygplan som levererades i slutet av 1970-talet men som har genomgått en så kallad mid-life update (MLU) och försetts med modernt avioniksystem och modifierad motor.

– Ursprungligen var det tänkt att besöket skulle ske hos F 4 på Frösön. Men eftersom det inte fanns tillräckligt med flygtid på Viggen där, tackade vi naturligtvis ja när erbjudandet kom till oss, säger divisionschefen för Urban Röd major Per Nilsson.

Under besöket i Luleå bedrevs samöv-

ningar tillsammans med de svenska piloter som ingår i det internationella snabbinsatsförbandet SWAFRAP AJS 37.

– Vi har övat COMAO, Combined air operations, med övningsmoment i olika höjdsikt ifrån låg höjd upp till medelhöjd 6000 meter, säger Per Nilsson.

– Två till fyra F-16 övade attack- och spaningsuppdrag tillsammans med upp till fem AJS 37 i spaningsrollen.

F-16 användes också som jaktskydd för Viggen, men även under luftstridsövningar med manövrerande strid mot Viggen.

– Otroligt nyttigt för oss Viggen-piloter, säger Per Nilsson. F-16 är klart prestandaöverlägsen, det är som att flyga mot en Gripen.

Han anser att övningar mot t ex Gripen



# Flygande holländare över Norrbotten



bör ske i större omfattning än tidigare. Förutsättningarna för detta ökar när F 21 från 2002 kommer att börja flyga Gripen.

De svenska piloterna uppskattade möjligheten att öva mot F-16.

– Det var första gången jag övade luftstrid mot en annan flygplanstyp än Viggen. F-16:s flygbanor är annorlunda än Viggens och det var otroligt lärorikt att öva strid en mot en, var en kommentar som hördes efter ett av passen.

Förberedelser inför och genomgångar efter flygpassen gjordes gemensamt.

### Erfarenheter från Balkan

Vid ett antal genomgångar delade gästerna också med sig av erfarenheter från flygoperationer i Balkan-området.

Det nederländska flygvapnet har med sina sju F-16-divisioner varit aktivt på Balkan sedan 1993. Divisionerna har turats om att vara baserade på olika platser i Italien, bland annat Villa Franca i Italien.

Under vissa perioder har man opererat med upp till 24 flygplan samtidigt, med 24 timmars drift per dygn.

Uppdragen har skett i en komplex miljö med omfattande samverkan med andra flygförband och med ledning från AWACS. Passtiderna har också varit långa, och moment som lufttankning har varit stående inslag.

De flesta piloterna i 311 Sqn som besökte Luleå är under 30 år, men de har ändå stor erfarenhet från dessa uppgifter.

En av dem började flyga F-16 för fem år sedan, men hade redan flugit över

Balkan i två år, även under luftkriget i Kosovo 2000 och genomfört nattliga bombanfall.

För att vara "combat ready" måste de holländska piloterna ha flugit minst 180 timmar de senaste tolv månaderna. Motsvarande siffra för de svenska SWAFRAP-piloterna på F 21 är 120.

De holländska piloterna hade ett positivt intryck av veckan i Luleå. Den generösa tillgången på lufrum att öva i var de inte vana vid och landskapets karaktär fascinerade.

Dessvärre drabbades de av tekniska problem på flygplanen. Sex av dem blev stående under slutet av veckan p g a ett generellt flygstopp på typen förorsakat av motorproblem. Hemflygningen kunde ske efter särskild dispens. ●



Foto: Peter Luriden/ Försvarets Bildbyrå





I Hercules-simulatore vid F 7 i Såtenäs kan besättningarna öva flygning i en realistisk hotmiljö och handhavandet av flygplanets motmedels- och varningssystem (VMS).

# Realistiska hot visas i Hercules-simulatore

**Hercules-simulatore vid F 7 i Såtenäs utvecklades till att bli en av de bästa i världen. Det ger svenska transportflygbesättningar en unik möjlighet att öva flygning i simulerade hotmiljöer med hög grad av realism.**

AV BO ANDERSSON

Under 1990-talet skedde en drastisk förändring av verksamheten för Transportflygenheten vid F 7 i Såtenäs. Med sina åtta TP 84 Hercules fick de allt fler uppdrag på den internationella arenan. Under Kuwait-kriget användes hela flygplansflottan till att flyga ett fältsjukhus till Saudiarabien. Åren 1992 och 1994 flögs förnödenheter till det avspärrade Sarajevo.

Flygningarna skedde i områden som betecknades som krigszoner, där det förekom hot i form av luftvärnsrobotsystem

och finkalibrig eld från marken. Även vid flygningar i Afrika under 1996 förekom hot från olika vapensystem.

## Varningssystem

Idag har internationell verksamhet blivit enhetens huvuduppgift med bl a snabbinsatsförbandet SWAFRAP C-130, som har en månads insatsberedskap. Förbandet ska kunna flyga i områden med en begränsad hotbild.

För nio år sedan försågs fem Hercules



med ett varnings- och motmedelssystem, VMS. Det består av en radarvarnare, en robotskottvarnare och ett fällarsystem med remсор och IR-facklor.

Detta var nödvändigt, men det krävs kontinuerlig utbildning av besättningarna på handhavandet av VMS. I synnerhet som Hercules-besättningarna emellanåt flyger i krigszoner. Men till skillnad från övriga stridspiloter i flygvapnet kunde de inte öva taktiskt uppträdande i simulator.

### Utbildning ett krav

Att träna och öva med VMS i Sverige är näst intill omöjligt. Det saknas motsvarande hotsystem att öva mot. Därför har olika testanläggningar i Europa och USA använts, vilket varit relativt dyrt.

Enheten har, i begränsad omfattning, deltagit i övningar som t ex Maple Flag i Kanada (se FV-Nytt 3/2000). Detta kan dock bara erbjudas ett fåtal besättningar och ger ingen kontinuitet i utbildningen. Återstår lösningen att öva i simulator.

En Hercules-simulator finns på F 7 sedan 1985. Under de första tio åren gjordes endast sporadiska modifieringar av simulatorn. Detta medförde att den i mitten av 90-talet inte överensstämde med

flygplanet särskilt bra. Simulatorns dator blev föråldrad och reservdelsbrist gjorde det svårt att garantera driften. Även det visuella systemet hade blivit otillräckligt.

Detta var inte bra ur flygsäkerhetssynpunkt. I värsta fall skulle besättningarna tvingas söka sig utomlands för utbildning och simulatorflygning, med stora kostnader som följd. I mitten av 90-talet växte därför planerna fram på en modernisering av simulatorn. Det skulle öka kostnadseffektiviteten och ge bättre kontinuitet på övningar med motmedelssystemen.

Moderniseringen av simulatorn inleddes 1997. Målet var att också kunna öva taktisk flygning i simulatorn. Tidigare kunde enbart instrumentinflygningar och nödträning övas.

Simulatorn åter i drift 1999. De gamla datorerna hade bytts mot en kraftfull PC. En ny instruktörsstation installerades med tre "touchscreen". Samtidigt hade navigeringssystemet INS installerats.

Införandet av motmedelssystemen var klart i mars 2001. Systemet kallas ITEMS (Interactive Tactical Environment Management System) som kan simulera olika typer av hotsystem.

Enskilda hot eller flera hotsystem kan

simuleras i ett helt scenario. Hotsystemen görs "intelligenta" genom regler och kan därefter själv avgöra när de ska agera och på vilket sätt. ITEMS är integrerat med simulatorn och VMS-systemen och ger besättningarna bra möjligheter att öva i olika hotmiljöer.

Samtidigt infördes också kollisionsvarningsystemet TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System), nya radioapparater och en del förändringar på styrautomaten. Allt för att simulatorn ska motsvara flygplanens standard.

### Bäst i världen

Den tredje fasen i uppgraderingen beräknas vara klar hösten 2002. Då ska det visuella systemet vara utbytt till ett med flerfärg och en riktig terrängdatabas. Det ska integreras med ITEMS, så man ska kunna se både andra flygplan och alla hotsystemen visuellt.

Då kommer flygvapnet att ha en Hercules-simulator vars like är svår att finna någon annanstans i världen. ●

ARTIKEL FÖRFATTAREN ÄR KAPTEN OCH HERCULES-PILOT VID F 7 I SÄTENÄS.



Från en instruktörspanel i simulatorn kan övningsledaren presentera olika typer av hot som ger simulatorflygningen en realistisk bild av verkligheten. Löjtnant Thomas Pekár har svarat för en stor del av anpassningen till den svenska Hercules-simulatorn.

## I skuggan av nedläggningsbeslutet

# F 10 jobbar på

**F 10 i Ängelholm läggs ner 2003. Personalen har en besvärlig situation. Parallellt med ombeväpningen till Gripen måste man besluta sig för vad man ska göra efter nedläggningen. Men ändå har man klarat av årets mål för flygproduktionen.**

AV PETER LIANDER

För två år sedan överlämnades de första JAS 39 till F 10 i Ängelholm, den andra Gripen-flottiljen. För två år sedan kom också förslaget som ledde till riksdagsbeslut om F 10:s nedläggning.

Till följd av nedläggningsbeslutet ska de två Gripen-divisionerna flytta till F 17 i Ronneby. Det sker senast den 1 oktober respektive den 1 december 2002. Därefter läggs F 10 ner.

Parallellt med nedläggningsbeslutet och dess konsekvenser, har F 10 haft den för hela flygvapnet viktiga uppgiften att genomföra den fortsatta introduktionen av Gripen-systemet. Den paradoxala situationen uppstod att ett avvecklande förband under tre år samtidigt är ett av Försvarets viktigaste utvecklingsförband.

Inledningsvis befarade många att stora

delar av personalen skulle lämna F 10 i förtid, vilket kraftigt skulle försvåra ombeväpningen till Gripen.

Hela flottiljen stod således inför en stor utmaning. Ledningen satsade på att motivera personalen att jobba vidare.

– När nedläggningsbeslutet kom satte flottiljledningen snabbt igång en handlingsplan för att på bästa möjliga sätt stötta personalen. Både för att motivera dem att stanna och för att ge dem bra möjligheter till jobb efter nedläggningen, säger informationschefen major **Ulf Ohlsson**.

Merparten av personalen är kvar, andra har lämnat F 10 varav de flesta är tjänstlediga.

Ännu är man inte vid slutmålet, men F 10 kan idag beskrivas som en fungerande flottilj och som i produktionshänse-

nde löser sina ålagda huvuduppgifter. Flygtidsproduktion och personalbefrämjande åtgärder prioriteras högst. Värnpliktsutbildningen avvecklas succesivt, några värnpliktiga mekaniker finns inte längre vid F 10.

Årets, förvisso reducerade, mål för flygtidsproduktionen med Gripen uppnåddes redan i slutet av november. Flygskolan har flugit med SK 60 i planerad omfattning. 18 elever har examinerats i år, varav åtta i början av december.

Överstelöjtmant **Kenneth Hansson** är ställföreträdande flottiljchef sedan den 1 oktober. Inför sitt tillträde trodde han att stämningen på F 10 skulle vara dålig, men blev till viss del positivt överraskad.

– Det förvånar mig att vi kan producera flygtid i den här omfattningen, det är ett





resultat av att stämningen är god. Men visst finns det de som är negativa, säger Kenneth Hansson.

Flottiljledningen övervägde att ansöka om mer flygtid för att kunna bedriva flygtjänst året ut. Men möjligheterna att få det beviljat bedömdes som små. I stället prioriterades underhåll av flygplanen och personalaktiviteter för att ladda upp inför det sista verksamhetsåret.

– Personalen måste sättas främst, därför är teambuilding-aktiviteter viktiga just nu. Särskilt för de som mår dåligt och som inte har en aning om vad de ska göra i framtiden, framhåller Kenneth Hansson.

Flottiljens mål är att bedriva flygtjänst fullt ut även under 2002.

– Grundläggande förutsättningar för det är att personalen mår bra, trivs och har stimulerande uppgifter. Samt att vi tilldelas tillräckligt med flygtid. Faktorer som är beroende av varandra, säger Ulf Ohlsson.

### Individuella planer

Vägen till dagens relativt goda situation för flygverksamheten har inte varit lätt. Bland personalen finns besvikelse och ilska över nedläggningsbeslutet.

De som arbetar på Flygskolan har dess-



Kapten Jonas Larsson (ovan) är servicegruppchef vid 2. Flygunderhållskompaniet vid i Ängelholm. Till vänster kollegerna kapten Kenneth Nilsson och löjtnant Torbjörn Johansson.

utom tvingats leva med att inte veta vart den kommer att placeras i framtiden.

– Jag tror ändå att de flesta i personalen har insett och accepterat att nedläggningsbeslutet faktiskt kommer att bli en realitet. Nu försöker man göra det bästa av situationen, både på jobbet och privat, säger Ulf Ohlsson.

Den militära personalen får ha kvar sina anställningar och erbjuds befattningar

på andra förband. För den civila personalen, cirka 250 personer, är situationen mörkare – de blir uppsagda. Till deras stöd finns bland annat Trygghetsstiftelsen, som upprättat ett kontor inne på flottiljområdet.

Ett individuellt stöd med personlig handlingsplan erbjuds all personal som valt att stanna kvar vid F 10 tiden ut. Den som lämnar sin anställning före nedläggningen har inte den möjligheten.

För flygvapnets del är det angeläget att den militära personalen väljer att flytta till andra flottiljer. Hur det blir med det återstår att se. Avgångar befaras främst bland den tekniska personalen, som det generellt råder stor brist på i hela flygvapnet.

### Både bra och dåligt

Under en pratstund med fyra flygtekniker vid 2. Flygunderhållskompaniet framkom att de personalaktiviteter som genomförts har bidragit till bättre sammanhållning bland personalen. Kontakter mellan olika personalkategorier sägs ha blivit vanligare.

– Både bra och dåligt, säger löjtnant Kenneth Nilsson om dagsläget.

– Mestadels är det bra nu, men kring nedläggningsbeslutet var det mycket dis-





Löjtnant Christian Bertilsson från F 17 i Ronneby är en av de flygtekniker som har gjort praktikskedet av sin utbildning på Gripen vid F 10 i Ängelholm.

Överstelöjtnant Anders Foyer, chef för Flygunderhållsenheten vid F 10 i Ängelholm.



kussioner varenda dag, säger klargöringsledaren löjtnant **Torbjörn Johansson**. Det visade sig på flygtidskurvan också, ibland var det för många som inte tyckte sig klara av flygplanstjänsten.

– Det är rätt så positiv stämning kollegerna emellan, säger Kenneth Nilsson. Ingen är förtjust i beslutet, men många har hunnit att bearbeta det.

– Synd att F 10 ska stänga när man ligger på topp. Nu har vi ju fått ordning på flygplan, lokaliteter och arbetsmiljön, säger **Jörgen Duvholm**, beväpningsspecialist med 20 års tjänst vid F 10.

Han är en dem som tänker sluta med avgångsvederlag. Främst är det sociala skäl som gör att han inte tänker lämna hemorten Landskrona. Att pendla till t ex Halmstad blir för långt.

– Annars skulle jag kunna tänka mig att jobba där. F 17 har jag inte en tanke på, ingen annan flottilj heller.

Han konstaterar lite bittert att det inte görs mera ansträngningar för att övertyga honom och kolleger i samma situation att stanna kvar i Försvarmakten. Han har sökt tjänster vid exempelvis P 7 i Revingshed, men utan framgång.

– Vi får tre årslöner, men någon möjlighet att delta i olika kurser ges inte nu, säger Jörgen Duvholm. Det kanske ska vara så, men vi känner oss som i ett sorts vakuum.

### Lättare när man bestämt sig

Att veta vart man ska ta vägen efter nedläggningen har naturligtvis stor betydelse för enskilda individers sätt att se på tillvaron.

– Från det att man har fattat ett beslut om sin framtid känns det mycket lättare, säger kapten **Jonas Larsson**, servicegruppchef.

Liksom för många andra officerare vid F 10, är det andra gången han drabbas av ett nedläggningsbeslut. Tidigare jobbade han på F 5 i Ljungbyhed. Han trivs med sina arbetsuppgifter och har bestämt sig för att flytta till F 7 i Såtenäs.

– När det gäller 39-introduktionen är

det spännande att jobba med den, det tror jag att många känner med mig. Det sporrar naturligtvis, man är med i utvecklingen. Det hade nog varit tråkigare om det hade varit ett äldre system som Draken, säger Jonas Larsson.

Kenneth Nilsson har tidigare övervägt att lämna flygvapnet, men trivs också med jobbet och tänker börja vid Flygtekniska skolan (FTS) i Halmstad.

Torbjörn Johansson, som har jobbat tre år med Gripen, tänker också jobba vidare. Trots sin skånska bakgrund flyttar han till F 21 i Luleå.

– Min sambo jobbar på 1. Flygunderhållskompaniet och hon följer med. Det var lättare att ta flyttbeslutet när man är två. Jag har satsat så mycket på att bli flygtekniker och trivs, därför vill jag inte kasta bort det bara för att flottiljen stänger.

En annan faktor som påverkat beslutet är att han lärt känna många från andra förband. Många flygtekniker från blivande Gripen-flottiljer har gjort praktikskedet av sin utbildning på just F 10.

### Kompetensförluster

En som tror att många flygtekniker ändå väljer att sluta är chefen för Flygunderhållsenheten, överstelöjtnant **Anders Foyer**. Han uppger att enligt nuvarande planer kommer cirka 40 personer att flytta till FTS i Halmstad, ett mindre antal flyttar till F 17, något flera till F 7 i Såtenäs.

– Men det blir många som slutar och då tappar flygvapnet för mycket teknisk kompetens, säger Anders Foyer.

Att fylla vakanser tar tid, att utbilda en flygtekniker tar fyra-fem år.

Beträffande introduktionen av Gripen på F 10 är Anders Foyer nöjd med vad som hittills uppnåtts.

– Positivt i dagens situation är att det finns en stolthet i den tekniska organisationen över att ha byggt upp kunnandet om JAS 39 och fått igång produktionen.

– Det finns också en stolthet i att visa det genom att lära ut kunnandet till personal från blivande Gripen-flottiljer.

De två flygunderhållskompanierna har





## Snart två flygdivisioner Gripen-utbildade

Vid F 10 finns en färdig Gripen-division och en som är under omskolning. Flygchefen överstelöjtnant **Alf Örjas** (t h) anser att omskolningen har gott bra:

– Piloterna har haft en professionell attityd, även om stämningen inte alltid har varit den bästa när nedläggningsturbulensen var som värst.

Enligt planeringen ska de flesta av de 26 Gripen-piloterna senare flytta till F 17, ett fåtal till F 7. Hur många som verkligen flyttar visar sig väl först när det är dags.

– Jag är övertygad om att det följer med tillräckligt med piloter för att dra i gång F 17, säger Alf Örjas.

Piloterna vid andra divisionen, Johan Blå, är utbildade för att kunna tjänstgöra även som instruktörer sedan hösten 2000. Vidare har de givits möjlighet att öva från Vidselbasen och bli övat akanskjutning som förberedelse inför



kommande incidentberedskapsuppdrag. Skjutningarna har skett mot markmål, eftersom det inte längre finns någon möjlighet att skjuta mot flygande s k vingmål.

I år har F 10 också utbildat piloter från F 21 i Luleå, som är nästa Gripen-flottilj. När flygtidsnedskärningarna kom prioriterades F 21-piloterna och deras utbildning är

genomförd. En konsekvens blev att F 10-piloternas utbildning genomförs i långsammare tempo.

Alf Örjas är nöjd med hur flygtjänsten har berdivits under året, men önskar att flygtidstilldelningen varit större.

Ursprungligen var det meningen att F 10 i år skulle flyga 2 150 timmar med Gripen. Av ekonomiska skäl minskades siffran senare till 1 800 timmar. Det har räckt till i medeltal cirka 70 timmar per pilot.

– Alldeles för lite, säger Alf Örjas.

vardera producerat flygtid tre dagar i veckan. I praktiken har det inneburit flygning fyra dagar per vecka, med åtta flygplan två dagar och med fyra i två dagar.

Upplägget har tillkommit för att den tekniska personalen ska kunna få tid att ägna sig åt personliga aktiviteter med sikte på framtiden. Att många tekniker från

andra förband har praktiserat vid F 10 har också inverkat för att möjliggöra verksamheten.

Anders Foyer är övertygad om att F 10-personalen kommer att lyckas hålla flygtidsproduktionen uppe också under det avslutande året.

– Det kommer att fungera. Pengar som

satsas på F 10 nästa år kommer att ge effekt i Försvarmakten.

Men han har inte alltid sett lika ljus på situationen. I somras var han orolig för att många skulle lämna flottiljen.

– För ett icke obetydligt antal människor är inte framtidsplanerna klara. Jag önskar att man kunde göra mer för dem. ●

# Sverige mera aktivt i Open Skies

**Sverige fortsätter engagemanget i Open Skies, det förtroendeskapande internationella samarbetet för rustningskontroll. Under året har sju nationer flygfotograferat över svenskt territorium.**

AV PETER LIANDER

**S**verige började ta en mera aktiv del inom Open Skies under 2000. Från att tidigare endast haft en observerollsroll genomförde Sverige och Ryssland fotoflygningar över respektive länder.

I början av juni i år återkom Ryssland för ytterligare en fotoflygning över Sverige, denna gång med F 21 i Luleå som bas. Med en An-30B gjordes en flygning över norra Sverige.

Men Open Skies-aktiviteterna började för svensk del redan i slutet av april 2001

när fyra länder genomförde en gemensam fotograferingsflygning över Sverige. Det var Norge, Belgien, Holland och Luxemburg som med en belgisk C-130H Hercules fotograferade olika målområden på marken under en nära tre timmar lång flygning.

Flygningen sträckte sig över Stockholms skärgård, Mälardalen, Bergslagen och norra Uppland. Start och landning skedde på F 16 i Uppsala.

Bilderna togs med tre stillbildskameror

monterade i en specialutvecklad kapsel, som till utseendet är förvillande lik en vanlig extratank för Hercules. Kamera-kapseln är resultatet av ett samarbetsprojekt mellan tio länder som är knutna till Open Skies.

Den norske majoren **Tor Furberg** berättade att kapseln varit i bruk sedan 1996. De tio länderna inom Open Skies Pod Group planerar på årsbasis under vilka tidsperioder respektive land har kapseln till förfogande.

## Saab 340 för Open Skies?

Sverige har ingen egen flygfotokapacitet som är lämplig i Open Skies-sammanhang. Att gå med i ett samarbete likt Open Skies Pod Group skulle kunna vara en möjlighet.



Löjtnant André Caldenius vid en av operatörsplatserna i spaningsplanet OC-135 från USA.



Major Tor Furberg från det norska flygvapnet.





USA har ett flygplan av typen OC-135 som är specialutrustat för Opens skies-uppdrag. Vid besöket i Sverige baserades flygplanet på Arlanda flygplats.

Foto: André Caldenius

Open Skies på Internet  
[www.openskies.mil.se](http://www.openskies.mil.se)

Men från ansvarigt håll på svensk sida är man negativ till en sådan lösning.

– Kapseln kan bara disponeras för egen verksamhet under fåtal veckor per år. Problemet är att man aldrig på förhand kan veta om det finns en svensk Hercules till förfogande samtidigt som kapseln, säger överstelöjtnant **Lars-Olov Johansson** vid Högkvarteret.

– En bättre lösning vore att modifiera en Saab 340. Förutsättningarna för detta undersöks för närvarande.

Det flygplan som är aktuellt är den TP 100 som finns i VIP-utförande. Flygplanet skulle bjudas ut till försäljning, men eventuellt kommer det i stället att modifieras för Open Skies-missioner. Under övrig tid skulle flygplanet kunna användas för passagerarflygningar.

I slutet av juli var en svensk delegation

över i USA, tillsammans med kolleger från Finland. Verksamheten genomfördes för att enligt Regeringens uppdrag utbilda svensk personal, så att Sverige kan ansöka om fullt medlemskap i Open Skies-avtalet.

Flygningarna genomfördes med det amerikanska Open Skies-flygplanet typ OC-135. Trots tidvis dåligt väder blev det två dagars flygning, som utgick ifrån Wright-Patterson AFB i Ohio. Som avtalat skedde 500 miles flygning där man inriktade sig på att fotografera olika typer av mål såsom hamnar och flygfält.

### OC-135 på Arlanda

Amerikanerna gjorde sitt svarsbesök i början av augusti och hade OC-135:an baserad på Arlanda. Normalt är det F 16 som är bas för utländska Open Skies-aktiviteter,

men flygplanet var för stort för Uppsala-fältet.

Spaningsflygningen genomfördes över södra Sverige och man koncentrerade sig på att ta bilder över ett flertal flygfält, bland annat Ängelholm, Ljungbyhed och Sturup utanför Malmö.

Årets svenska engagemang i Open Skies avslutades med en mission till Ryssland i oktober. Dåligt väder förhindrade dock all flygning och den svenska gruppen fick återvända tomhänta.

### Open Skies-avtalet giltigt

Beträffande hela Open Skies-avtalet kan nämnas att alla 27 länder nu har ratificerat avtalet, vilket kommer att träda i kraft den 1 januari 2002. Ett halvår senare avser Sverige ansöka om medlemskap.



Denna kamerakapsel har specialkonstruerats för Hercules och används av tio Open Skies-länder.



Operatörsplatsen till kamerasystemet.

Foto: Peter Linder/Forsvarets bildbyrå

## Nytt skolflygplan studeras

Nu siktar europeiska flygplanstillverkare in sig på en marknad för nya jetskolflygplan inför perioden efter 2010. Saab Aerospace bedriver vindtunnelprov med en flygplanskonfiguration kallad 518.

Konfigurationsstudien om ett nytt avancerat skolflygplan genomförs gemensamt av Saab och Totalförsvarets Forskningsinstitut (FOI) och är ett projekt inom NFFP, Nationellt Flygtekniskt Forskningsprogram. Projektet beräknas avslutas i vår efter att ha bedrivits under två år. Kostnaden är cirka 16 miljoner kronor, där båda parterna svarar för lika delar av finansieringen.

Vindtunnelmodellen är byggd av stål i skala 1:14 och proven sker i syfte att studera aerodynamiska krafter och moment.

Flygplanet 518 är tänkt att vara ett skolflygplan som används för grundläggande jetflygutbildning

och grundläggande taktisk utbildning, i stort sett till samma uppgifter som SK 60 används för. Piloterna är placerade i tandem och kabinen uppvisar likheter med kabinen i den tvåsitsiga JAS 39B. Konstruktionen är enmotorig och är tänkt att kunna flygas i farter upp till strax under ljudhastigheten.

Behovet av jetskolflygplan i den här klassen förväntas bli stort inom en tioårsperiod, mestadels beroende på att dagens flygplansflotta i många europeiska länder börjar bli till åren.

Idéer finns om att det i Europa kan bildas ett antal centrala flygskolor där olika länder kan utbilda sina elever.

Bland andra arbetar Saab Aerospace nu aktivt i en europeisk industrigrupp med målet att kunna erbjuda just ett sameuropeiskt pilotutbildningskoncept.



Vindtunnelmodellen av ett framtida skolflygplan testas vid FOI i Bromma.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

## Linnér flygvapnets nya infochef

Major **Anders Linnér** blir ny informationschef vid Flygtaktiska kommandot (FTK) i Uppsala. Han tillträder den 1 januari 2002 och efterträder överstelöjtnant **Sven Hammar** som valt att gå i pension.

Anders Linnér har under större delen av sin karriär innehaft olika befattningar vid F 7 i Såtenäs. De senaste fem åren har han varit flottiljens informationschef.

## Direkt till Gripen

I november påbörjades den första utbildningsomgången av blivande Gripen-piloter som kommer direkt från den grundläggande taktiska utbildningen (GTU) med SK 60. De sex eleverna har således inte någon erfarenhet av ett så tungt flygsystem.

Utbildningen sker vid andra divisionen vid F 7 i Såtenäs och består av teori, simulatorflygning och senare flygning i tvåsitsiga JAS 39B såväl som den ensitsiga JAS 39A.

Första ensamflygningen i Gripen beräknas ske i slutet av februari 2002. Typinflygningen (TIS) beräknas klar under sommaren.



## Minnessten i fjällen

En minnessten har rests i närheten av den plats norr om Kebnekajse där tre flygvapenofficerare miste livet när deras HKP 10 Super Puma havererade under ett räddningsuppdrag. Olyckan inträffade den 11 augusti 2000.

På minnesstenen finns en platta med en inskription med namnen på de tre besättningsmännen **Christer Calla, Sven Hjalmarsson** och **Lennart Söderlund**.

Foto: Tommy Bodell



## Pro merito till Jörgen Öberg

Major **Jörgen Öberg** är årets mottagare av Tempelherreordens – Storpriorat Skandinavien – förtjänstmedalj Pro Merito. Överlämnandet skedde vid högtidlig medaljceremoni i Storkyrkan, Stockholm.

Tempelherreordens motiv för att tilldela Jörgen Öberg sin förnämsta förtjänstmedalj för berömliga gärningar, är enligt generalmajor **Göran De Geer**, ansvarig för Pro Merito, bland annat följande:

– Jörgen Öberg har under sin tjänstgöring som FN-observatör i Georgien, visat osedvanligt gott exempel på mycket stort personligt mod och ansvarstagande i samband med gisslantagandet av FN personal i oktober 1999. Han är ett föredöme för dagens och morgondagens officerare.

Tempelherreorden är en internationell militär riddarorden med ursprung från 1118. Ordens verksamhet är i första hand inriktad på humanitära insatser genom dess humanitära fond. Det skandinaviska prioratet omfattar närmare 300 riddare i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

OWE WAGERMARK



## Ny fana till F 4

Vid en ceremoni den 5 oktober överlämnade kung **Carl XVI Gustaf** en ny fana till Jämtlands flygflottilj, F 4, och dess chef överste **Jan Sahlestrand**. På den nya fanan finns såväl F 4:s som nedlagda Hälsinge flygflottiljs, F 15, vapen för vilken F 4 är traditionsbärare.

F 15:s fana finns vid förbandsmuseet i Söderhamn. F 4:s tidigare fana har överlämnats till Statens Försvarshistoriska museer, men kommer troligen att deponeras på Frösön.

## Adjö Citation

Den sista oktober återlämnades den TP 102B Cessna Citation som hyrts av företaget Bromma Air Maintenance. Det jetdrivna passagerarflygplanet med plats för åtta personer har flugits av F 17 i Ronneby sedan hösten 1998.

Det inte aktuellt att skaffa någon annan flygplanstyp i samma storleksklass.

## JAS 37-division i Luleå

1. divisionen vid F 21 i Luleå, Urban Röd, ska bli en "JAS 37"-division. Tre olika versioner av Viggen kommer nämligen att flygas vid divisionen. Hittills finns spaningsversionerna AJSF/AJSH 37, men nästa år tillförs även jaktversionen JA 37.

Anledningen är att flottiljens jaktdivision ombeväpnar till JAS 39 Gripen. Men alla piloter ryms inte i den inledande omskolningen. Ett antal av dem flyttar till Urban Röd.

Åtta JA 37 kommer att flygas av divisionen. Antalet AJSH 37 kommer att reduceras till endast tre flygplan, medan tio AJSF 37 fortsatt kommer att finnas kvar.

Urban Röd kommer att bli en ovanligt stor division. Utöver JA 37-piloterna, ansluter också tre elever från F 16 i Uppsala och F 17 i Ronneby för att slutföra sin grundläggande flygslagsutbildning.

## Hercules blir tanker

En TP 84 Hercules kommer att byggas om för att kunna användas som flygande bränsledepå för lufttankning av JAS 39 Gripen.

På varje vinge, utanför yttermotorerna, monteras en pod som kan rulla ut en bränsleslang med tratt. Bränsletankarna på 13,5 kubikmeter kommer att lastas på palletter i lastrummet. Med dessa monterbara tankar tillsammans med ordinarie bränslesystem kommer TP 84 att kunna lufttanka två Gripen samtidigt.

Modifieringsarbetet planeras påbörjas oktober 2002 för att vara färdigt, inklusive teknisk utbildning av personal, i maj 2003.

HÅKAN BRANDT

## Frivillig-möte i FTK

I oktober besökte cheferna för flottiljernas frivilligavdelningar generalinspektören i Uppsala. Mötet var ett första steg mot att lägga upp en strategi på kort och lång sikt för frivillighetens ökade betydelse i de nya förbandstyperna inom bas- och strilbataljonerna.

Deltagare var, fr v: Lennart Nilsson FTK/UTB, Anders Åberg F 21, Rolf Hultqvist F 7, Jan Berg F 16, Lars Pettersson F 10, GI FV Mats Nilsson, Kjell Karlsson F 17, Lars Stadigh F 4.



# FVRF



## NYTT 4-01

### FVRF Kansli

#### Besöksadress:

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

#### Generalsekreterare:

Göte Pudas 08 - 788 89 47

#### Utbildningsavdelningen:

Thomas Hillemar 08-788 89 44  
Åke Axelsson 08-788 89 48 (deltid)

#### Utvecklingsavdelningen:

Carsten Flensburg 0431-401959  
F 10, 262 82 Ängelholm

#### Administration/Ekonomi:

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

## Ett förlorat år?

Ingen har väl kunnat missa att ekonomin under 2001 har varit i gungning. Försvarsmakten har ju liksom många andra sektorer i samhället tvingats till stora besparingar och reduceringar. Det har naturligtvis också fått konsekvenser för FVRF.

Den ursprungliga ramen för 2001 reducerades kraftigt. Det innebar att vi från halvårsskiftet till årets slut var tvungna att planera om resterande verksamhet och i vissa fall låta aktiviteter utgå helt för att kunna hålla oss inom den reducerade ramen. Den här typen av åtgärder är inte lätta att fatta beslut om, men i det uppkomna läget fanns inget val.

Trots dessa besvärligheter, har verksamheter och aktiviteter bedrivits kvantitets- och kvalitetsmässigt på i stort sett samma nivå som under 2000. Detta har endast varit möjligt genom ett uppoffrande arbete av alla inblandade och ett utomordentligt bra stöd från flygflottiljerna samt den samordning som åstadkommit med andra frivilligorganisationer.

### Godkänt resultat – trots allt

Frågetecknet i rubriken skulle till viss del kunna rätas ut, om man bara ser till det uppnådda resultatet. Men verkligheten är inte riktigt så enkel. Det tär på förtroendekapitalet att ständigt tvingas till stora för-

ändringar i gjord planering. Vi förstår mycket väl den frustration som uppstår hos våra medlemmar, som inte fullt ut kunnat få deltaga eller genomföra planerad verksamhet.

Förhoppningen är dock att FVRF under 2002 ska kunna återgå till ett "normalläge" utan neddragningar i planerad och budgeterad verksamhet. Vi har i början på november genomfört budgetdialog med Högkvarteret efter våra inlämnade uppdragsförslag och för ändamålet åskade medel. Beslut om tilldelade medel kommer tidigast den 20 december.

I uppdragsförslagen för 2002 finns för FVRF tre prioriterade områden utöver våra normala verksamhetsområden. Det är instruktörsutbildning, utveckling av specialkompetens och utbildning av förbandsklossar. I planeringen finns därför inlagt omskolning till Basbat 04, flygbasjägarpatruller och "internationell hundekipagepool". Det kommer således att finnas bra möjligheter till viktiga, stimulerande och av Försvarsmakten efterfrågade verksamheter under 2002.

Med en förhoppning om ett för FVRF framgångsrikt och fruktbarande 2002 tackar vi personalen och alla frivilliga för ett utomordentligt arbete under 2001.

GUNNAR LÖFSTROM, ÖRDFÖRANDE  
GÖTE PUDAS, GENERALSEKRETERARE

## Kurskatalogen 2002

Kurskatalogen för 2002 är klar och finns på FVRF:s hemsida [www.fvrf.se](http://www.fvrf.se)

Kurskatalogen i pappersform skickas inte till alla medlemmar men finns hos flygvapenförbunden och FVRF centralt. Kurskatalogen är främst tänkt att användas i samband med utställningar och rekrytering samt till de medlemmar som inte har tillgång till Internet.

Önskar du ett exemplar av kurskatalogen, kontakta ditt flygvapenförbund.

Domännamnet [www.fvrf.se](http://www.fvrf.se) är nu registrerat. Därav kommer adress till hemsida och e-postadresser inom FVRF att ändras.

En ny rekryterings- och informationsbroschyr är under framtagning. Denna kommer att vara allmän och kunna kompletteras med särskilda informationsblad om Bas 2004, Lomos och ungdomsverksamheten.

CARSTEN FLENSBURGH



IACE 50 år

# Sverigeresan 2001



Estnische hemvärnschefen Commander Benno Lesiik tillsammans med FVRF:s generalsekretäre Göte Pudas.

## FVRF utbildar ester

Under tre veckor i september utbildades 38 estländare i optisk luftbevakning. FVRF stöder sedan ett par år Estland med uppbyggnad av ett optiskt luftbevakningssystem "Visualvattus".

Vårt samarbete har kommit så långt att estländarna själva kan ta ett allt större ansvar. Redan från och med nästa år kommer elever från Estland att delta i våra ordinarie Lomos- och ledarskapsutbildningar.

Årets utbildningar genomfördes på F 10 i Ängelholm och på FBU:s kursgård på Fårö.

Commander **Benno Lesiik** från Kaitseliit med adjutant från det estniska flygvapnet besökte under tre dagar luftbevakningsutbildningarna på Fårö. Det var Lesiiks andra besök i Sverige. Besöket användes till att följa upp de pågående utbildningarna men också till att diskutera framtida samarbete.

THOMAS HILLEMAR

IACE – International Air Cadets Exchange – firade 2001 sitt svenska 50-årsjubileum i skuggan av Flygvapnet 75 år.

I år bestod kontingenten av 45 utländska deltagare från 13 länder: Australien, Belgien, Finland, Frankrike, Israel, Kanada, Nederländerna, Schweiz, Storbritannien, Turkiet, Tyskland, USA och Österrike.

Ledare för Sverigeresan var löjtnant **Mats Liss**, löjtnant **Susanne Walldén** och kapten **Per Hellström** och de två juniorvärdarna **Nina Mogensen** och **Sebastian Zaar**.

Den 18 juli flög de svenska deltagarna med TP 84 Hercules från Arlanda till Rhein Main Air Force Base i Frankfurt. Där mötte de utländska gästerna upp och deras första anhalt var F 17 i Ronneby. Fyra dagars varierande program erbjöd bl a visning av JA 37 Viggen på marken och i luften, besök på Marinmuseum i Karlskrona och Kungsholms fort mm.

Nästa anhalt var Visby. Under ett par dagar kunde gästerna åka stridsfordon, åka på båtutflykt med det marina hemvärnet, var med på en föreläsning av räddningshelikopter med uppvisning av fem utländska kadetter ur Östersjön, och mycket mer.

Därefter stod Stockholm på tur, med besök på bl a SAS Flight Academy med provflygning av simulatorer och de sedvanliga turistattraktionerna. Dessutom flygning över Stockholm med hjälp från Barkarby Flygklubb.

I Stadshuset genomfördes en officiell middag med flygvapnets generalinspektör **Mats Nilsson** som värd.

I Uppsala fick gästerna delta i vissa samarbetsövningar vid en så kallad höghöjdsbana. Detta var ett mycket uppskattat inslag där det gällde att tänka till och kämpa väl och inte glömma bort att prata engelska när stressen sätter in. På F 16 fick alla prova att flyga JA 37 i simulator förstas. Som krydda på moset besöktes också F 20 utbildningsanläggning för StriC-personal.

Flygvapenmuseum i Linköping och Karlsborgs fästning besöktes på väg till F 7 i Sätenäs. Där visades JAS 39 Gripen på marken och i luften, och gästerna fick prova mera simulatorflygning.

I Falköping genomfördes segelflygning med alla deltagare. Det blev finalen på en minnesrik resa innan återresan till Frankfurt tog vid.

PER HELLSTROM



Några utländska utbyteskadetter fick prova på hur det länns att vinschas upp i helikopter under årets IACE-resa i Sverige.



# Glimtar från förr



Under 1950- och 60-talen hade flygvapnet en stor numerär – som mest 56 divisioner och över 1000 flygplan. Det kalla kriget var periodvis att betrakta som iskallt, varför bland annat luftförsvarets insatsberedskap Tunnan, Lansen och Draken prioriterades högt. För attack- och spaningsflygets utgjorde Lansen en avsevärd kapacitetsförmåga.

Engelska J 33 Venom var utrustad med jaktradar och användes till nattjakt, ett begrepp som senare ändrades till allvädersjakt.

60 Venom fördelade på tre divisioner användes vid F 1 i Västerås åren 1954 - 59. Foto: Bo Bjernekuhl



J 34 Hunter och J 29 Tunnan eskorterar ett amerikanskt trafikflygplan med ken omkommit i Kongo. Året var 1963.

660 exemplar av J 29 Tunnan tillverkades, vilket gjorde planet till flygvapnets vanligaste under 1950-talet. Bilden är tagen vid en landningsövning.

Foto: S. Lindh

Så sent som på 1950-talet användes frusna sjöar som tillfälliga flygfält, även för jetflygplan. Bilden är troligen tagen vid sjön Roxen i Östergötland. Flygplanet är en J 29B Tunnan från Linköpingsflottiljen F 3 på Malmén.

Foto: S. Lindh

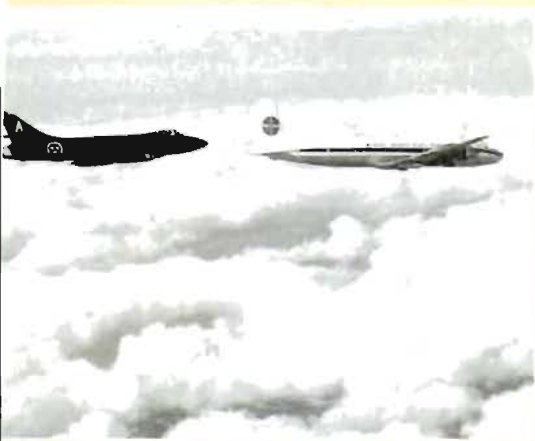






1960-talets attackflyg bestod som mest av tolv divisioner A 32A Lansen. Här avslutas lastningen av attackraketer avsedda för markmål på ett flygplan från F 6 i Karlsborg.

Foto: FV-Nytt arkiv



Övorna av FN:s generalsekreterare Dag Hammarskjöld, vil-

Foto: FV-Nytt arkiv



F 16 i Uppsala blev den andra flottijen som tog Draken i tjänst. Bilden är från en övning där en rote J 35B Draken står startklara på ett krigsflygfält.

Foto: Lennart Edling

**"Glimtar från förr" har varit ett stående inslag i FV-Nytt under jubileumsåret. Framöver kommer vlnjetten att dyka upp mera sporadiskt. Redaktören tar gärna emot tips om teman och är övertygad om att det bland läsekretsen finns många godblitar i de privata albumen. Hör av Er!**

Alivädersjakt i högsta beredskap med en rote J 32B Lansen från F 12 i Kalmar. Besättningarna väntar på startordern sittandes i flygplanen medan den beväpnade markpersonalen avvaktar efter avslutat klargöringsarbete.

Foto: Bo Dahlin





B-POST

FÖRSVARSMAKTEN

FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM

# Försvarets nya ansikte

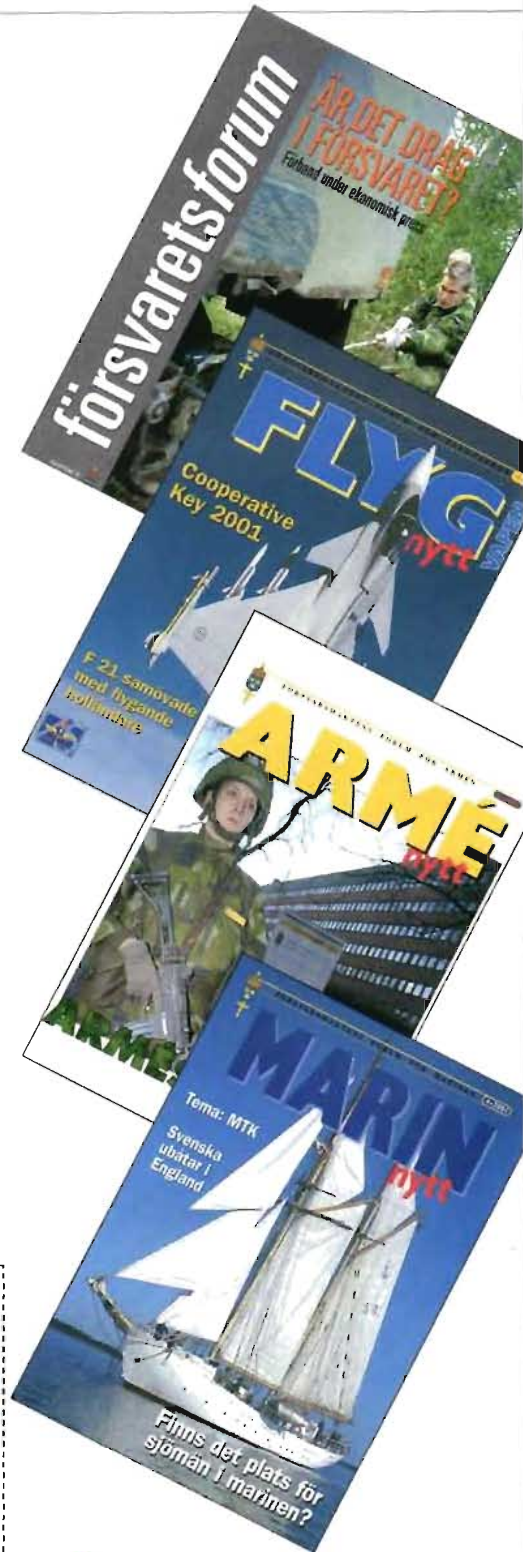
Försvarsmakten genomgår just nu den största förändringen någonsin. Ibland kan det vara svårt att se sambanden i förändringsarbetet, att se helheten i de nya krav som ställs på Försvarsmakten. Där kommer försvarets tidningar in. I dessa beskrivs försvarets nya ansikte.

Som läsare av Flygvapennytt har du säkert ett starkt engagemang för försvar och säkerhetspolitik. Därför vill vi visa hur du på ett enkelt sätt kan bredda ditt kunskapsfält. För 100 kronor per år kan du prenumerera på någon av tidningarna i den fyrklöver som förutom Flygvapennytt består av Arménytt, Marinnytt och Försvarets forum.

Du kryssar för vilken eller vilka tidningar du vill ha och postar talongen eller faxar den på 08-788 88 66. Du kan också e-posta din beställning till:

[magnus.trapp@hkv.mil.se](mailto:magnus.trapp@hkv.mil.se)

*De tre försvarsgrenstidningarna Arménytt, Marinnytt och Flygvapennytt utkommer med fyra nummer per år, personaltidningen Försvarets forum med sex. OBS! Du som redan är prenumerant på Flygvapennytt behöver inte kryssa i för Flygvapennytt på talongen nedan.*



Försvars-  
makten  
betalar  
portot

**Försvarsmakten/  
Informationsavdelningen**

SVARSPOST  
110608503  
110 01 Stockholm



FÖRSVARSMAKTEN

Jag vill prenumerera på

- Arménytt   
Marinnytt   
Flygvapennytt   
Försvarets forum

Namn \_\_\_\_\_

Gata, box \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_