



# FLYGG

VAPEN

nytt

Sista  
utgåvan!

**Generationsskifte:  
Swafrap JAS39 tar över**





**FLYG** VAPEN  
nytt  
FÖRSVARSMAKTENS  
FORUM FÖR FLYGVAPNET

**CHEFREDAKTÖR**

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

**ANSVARIG UTGIVARE**

Anders Linnér  
Försvarsmaktens informationsavdelning

**REDAKTIONENS ADRESS:**

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

FlygvapenNytt  
utges av 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  
Peter Liander  
Claes Nilsson-Lundstedt  
Ulf Petersson  
Hans Strömberg

**PRENUMERATION:**

Magnus Trapp  
08-788 90 19  
E-post: magnus.trapp@hkv.mil.se

Endast ledaren ger uttryck för  
flygvapeninspektörens åsikter.  
För signerade artiklar svarar  
respektive författare, för redigering  
redaktionen. För ej beställt  
material ansvarar ej.  
Återgivande av textinnehållet medges.  
Källan önskas tydligt angiven.

Detta är den sista utgåvan av  
FlygvapenNytt.

Layout: Peter Liander  
Tryck: JMS rulloffset i Köping  
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

**Omslagsbilden:**

Vid årsskiftet sker ett generationsskifte  
för flygvapnets internationella snabbin-  
satsförband med stridsflygplan. Swafrap  
AJS37 med sina Viggen lämnar över  
till Swafrap JAS39 med Gripen.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

ledarsidan

# En bedövande

Sex kamrater omkom i det tragiska helikopter haveriet i Göteborgs norra skärgård den 18 november. Flygolyckan är den värsta som drabbat oss på 35 år. Våra tankar går främst till anhöriga och de närmaste i kamratkretsen men olyckan har starkt berört oss alla i försvaret och hela vår nation. Olyckan inträffade under en livräddningsövning som genomfördes i samverkan med Svenska Sjärräddningssällskapet och den är den andra med Helikopter 10 på tre år som inträffat i samband med räddning av andra människors liv eller under övning för denna viktiga uppgift. Detta visar tydligt vilken viktig och ibland riskfylld verksamhet som bedrivs inom försvaret för att alla medborgare skall kunna känna sig trygga i vardagen.

Statens haverikommission har börjat sitt arbete med att utreda olyckan och det är min förhoppning att vi snarast skall få svar på vad som orsakade haveriet.

## Ett utmanande och tufft år väntar

Året som gått kommer under lång tid att förknippas med den tragiska olyckan som drabbat oss. Det är svårt att i skuggan av denna summera innevarande år och se framåt.

Det är dock min uppfattning att vi efter givna förutsättningar lyckats mycket bra med vår verksamhet under det gångna året. En omfattande övningsverksamhet har genomförts nationellt och internationellt och den har genomförts med hög kvalitet. Under flygvapenövningen i våras tog vi bland annat ett stort kliv framåt i vårt taktiska tänkande och utvecklingen av samarbetsformerna i den taktiska ledningen. Vår förmåga och professionalism har ökat och uppmärksammats vid deltagande i ett flertal internationella övningar. Den nya värnpliktsutbildningen har utvärderats som framgångsrik och vårt mål att väsentligt öka rekryteringen av officerare har uppnåtts.

Nästa år blir tufft och utmanande. I skrivande stund vill jag

# tragedi

sammanfatta min syn på nästa års ekonomi som "bekymmersam men hanterbar". Det står redan klart att vissa verksamheter måste reduceras. Flygvapenövningen och deltagandet i internationella övningar är verksamheter som kommer att minska i omfattning och ambition. Jag har noga studerat all planerad verksamhet i avsikt att få ut maximal nytta och effekt ur tilldelade medel.

I dessa, för försvaret omvälvande tidevarv, uppmanar jag Er alla att fokusera på kärnverksamheten och att försöka dämpa effekterna av närtidsproblemen för att kunna lyfta blicken mot framtiden. Det är av yttersta vikt att oro för det egna förbandets öde i nästa försvarsbeslut ej tar kraft ur vår strävan att genomföra verksamheten på ett professionellt och säkert sätt. Jag påminner om att nästa år blir ett händelserikt och utmanande verksamhetsår som ligger inom nuvarande försvarsbeslut.

I försvarsbeslutsdebatten gäller det för oss alla att vara aktiva och lyfta fram Försvarsmakten och flygstridskrafterna i ett helhetsperspektiv. Min uppfattning är att flexibilitet, mångsidighet och rörlighet, oavsett försvarsgren, är centrala förmågor i en krympande försvarsmakt.

Efterfrågan samt nyttan och effekten av det vi kan uträtta med flygstridskrafterna ska lyftas fram i ljuset och framhållas av alla och envar.

## FlygvapenNytt upphör

En tidskrift upphör till förmån för en ny. Överbefälhavaren har beslutat att Arme-, Marin- och Flygvapennytt skall läggas ner till årsskiftet. Flygstridskrafterna kommer därefter, tillsammans med övriga stridskrafter, att speglas i det nya försvarsmagasinet *Insats & Försvar* som kommer att utges sex gånger om året med en upplaga på cirka 130 000 exemplar.

Jag vill framföra ett stort och varmt tack till ansvariga utgivare, redaktörer, skribenter och fotografer som genom åren gjort FlygvapenNytt till en lättläst, trovärdig, intressant och lärorik tidskrift. Den har lästs och uppskattats av alla inom flygvapnet och dessutom externt med åren blivit Nordens största flygtidskrift.

Jag vill avslutningsvis uttrycka min uppskattning över de insatser som gjorts under det gångna året och önskar Er alla en God Jul och ett Gott nytt år.



**Nytta och effekt**  
*I en föränderlig värld*

JAN ANDERSSON  
FLYGVAPENINSPEKTÖR

## FlygvapenNytt upphör

# På finalen

Denna utgåva av FlygvapenNytt är den sista som ges ut. ÖB Johan Hederstedt har nämligen beslutat att de tre försvarsgrenstidningarna Armé- Marin- och FlygvapenNytt ska läggas ner för att i stället uppgå i en helt ny försvarsmaktsgemensamt tidskrift, *Insats & försvar*.

FlygvapenNytt och dess föregångare har givits ut i 64 år och under mer än halva denna tid arbetade min företrädare Jahn Charleville som redaktör. Han ger oss en resumé av hur tidskriften bytt skepnad genom åren på det sista uppslaget i detta finalnummer.

*Insats & Försvar* kommer att ha sektioner för mark-, sjö- och luftstridskrafterna, vilket innebär att du som tidigare har läst FlygvapenNytt fortfarande kommer att hitta det rent flygvapenpecifika materialet precis som i dag.

Eftersom Försvarsmakten är under utveckling och arbetssätt och uppgifter förändras tror vi inom redaktionen på Högvarterets informationsavdelning att efterfrågan på vad som händer i de andra försvarsgrenarna kommer att öka.

Innehållet i den nya tidningen kommer att kretsa kring ny materiel, säkerhetspolitik, Försvarsmaktens organisation

och uppgifter och mycket annat. Den kommer också att innehålla artiklar om övningar och möten med intressanta människor inom försvaret.

I *Insats & Försvar* ges helhetsbilden när enheter ur Försvarsmakten arbetar enskilt eller tillsammans över försvarsgrensgränserna. Oavsett var du tjänstgör inom Försvarsmakten eller om du har din huvudsakliga sysselsättning utanför Försvarsmakten, tror vi inom den blivande redaktionen att du kommer att uppskatta den nya tidskriften.

Det första numret av *Insats & Försvar* planeras komma ut i mars nästa år. Totalt avses fem utgåvor att ges ut under 2004.

\* \* \*

Till sist vill jag passa på att tacka alla de som på olika sätt medverkat i tillkomsten av de 21 utgåvor av FlygvapenNytt som jag ansvarat för – ingen nämnd och ingen glömd.

Tack också till alla ni läsare som hört av er med synpunkter på innehållet, positiva såväl som negativa.

Vi möts igen i *Insats & försvar*.



PETER LJANDER  
peter.ljander@hkv.mil.se

### INNEHÅLLSFÖRTECKNING 4 - 2003

Ledare	2
Chefredaktör'n har ordet	4
Multinationell flygövning i Norge	5
Chefen FTK, Lennart Pettersson	8
Skaraborgare i Kosovo	12
Med Gripen till USA	14
Omstart för flygskolan	18
Snabbinsatsförband med Gripen	20



Swafrap AJS37 upphör	24
DC-3:ans bärgare gör vinteruppehåll	28
Helikoptrar lyfter nytt markstridsförband	30
Helikopterflottan roteras	34



I korthet	37
Flygboktips	43
FVRF-aktuellt	44
En pressröst tystnar	46

# Multinationell flygövning i Norge



F 21 i Luleå deltog med sina JAS 39 Gripen i den multinationella övningen Nordic Air Meet som genomfördes i Norge.

Foto: F 21

**Gripen-divisionen vid F 21 i Luleå har övat jaktstrid i multinationella operationer genom att delta i övningen Nordic Air Meet 03 som genomfördes på Örlandbasen i Norge.**

I månadsskiftet september-oktober deltog andra divisionen – Urban Blå – ur Luleåflottiljen F 21 i den veckolånga flygövningen Nordic Air Meet 03. Övningen är årligt återkommande och genomfördes i Norge vid Örland Hovedflystasjon, med deltagare från Norge, Finland, Schweiz och Sverige.

Örland Hovedflystasjon är en av Norges två huvudflygbaser och ligger på en udde vid Trondheimsfjordens inlopp, präglad av ett hårt klimat invid den norska atlantkusten.

Värdlandet Norge deltog i övningen med 338 skvadron med F-16, som är det norska flygvapnets snabbinsatsstyrka. Under de senaste åren har de bland annat erfarenheter från Afghanistan och Kosovo,

där de deltagit i Nato-operationer. Finland deltog med 11:e jaktdivisionen från Rovaniemi, samma division som i augusti besökte F 21 och deltog i övningen Arctic Fighter Meet. Divisionen flyger F-18C/D Hornet, som i Finland används enbart för jaktuppgifter.

Från Schweiz deltog divisionen Staffel 11 hemmahörande i Dübendorf utanför Zürich, som även de flyger F/A-18 Hornet. Staffel 11 har tidigare deltagit i flera internationella övningar, bland annat i de årligen återkommande så kallade Tiger Meets, tillsammans med flygdivisioner från olika nationer.

## Internationell jaktstrid

Större delen av den svenska kontingenten,

▶▶▶ bestående av tekniker, underrättelsepersonal och flygstridsledare, anlände till Örland redan en dag tidigare med TP 84 Hercules. Detta för att hinna förbereda sig tills flygplanen anlände dagen därpå.

De svenska teknikerna disponerade en egen hangar där man kunde jobba och en platta för flygplanen precis utanför.

Målet med Nordic Air Meet 2003 var att öka deltagarländernas förmåga till COMAO – Composit Air Operations – det vill säga luftoperationer där olika nationers flygstridskrafter samverkar. Inriktningen under övningsveckan var i huvudsak jaktstrid i internationella operationer.

Upplägget i stort gick ut på att börja med manövrerande strid två mot en och två mot två. Efterhand övergick det till scenarioövningar fyra mot fyra, för att avslutas med fyra mot tolv. Det blandades

mellan flygslagen, så att alla fick möjlighet att möta och flyga tillsammans med övriga nationer.

Urban Blå kunde bjuda med utländska kolleger i baksits på en JAS 39B, två piloter från varje land erbjöds att flyga med. Alla sade sig vara imponerade av Gripens manöverförmåga och presentationen av information i cockpit. Deras synpunkter gav även värdefulla insikter om hur systemet ytterligare kan förbättras och anpassas mera för internationella insatser.

– Jag är stolt över att ha fått möjlighet att flyga Gripen, säger den norske piloten "Tintin" från vid 338 skvadron.

– Det gav många nya erfarenheter och jag hoppas att samarbetet mellan våra länder kan utvecklas i framtiden. Jag ser fram emot nästa års Nordic Air Meet.

Även Staffel 11 och 338 skvadron bjöd

på baksitsflygningar i sina respektive flygplanstyper. Kapten **Mikael Lundkvist** var en av de svenskar som flög F/A-18 Hornet med schweizarna.

– Det var mycket intressant, särskilt eftersom vi övade mot Gripen. Mest givande var att jämföra deras taktik med vår egen. Sedan var det ju också hyfsat kul att själv få spaka en F/A-18, säger Mikael Lundkvist och ler.

### Gemensam referenspunkt

Under övningen deltog även flygstridsledare från alla tre gästande nationer, varav två svenskar. De fick prova på att leda från den norska stridsledningscentralen och att fullt ut leda enligt Nato-standard, vilket inte görs så ofta i Sverige.

En metod som användes var bland



Tekniker klagör Gripen på den norska Örland-basen under Nordic Air Meet 2004.

Foto: F 21



Svenska piloter fick flyga med i de övriga nationernas olika flygplanstyper. Här taxar en norsk F-16B Fighting Falcon ut till start. Foto: F 21

annat "Bullseye-principen". Det innebär att det finns en referenspunkt i övningsområdet benämnd "Bullseye", som man utgår ifrån när positioner på egna, oidentifierade och fiendliga flygplan anges.

Denna metod är särskilt användbar i större operationer, då det är svårt och tidskrävande att ge varje flygplan positioner utifrån det egna läget.

Övningen avslutades under fredagen. Som ett avslutande övningsmoment möttes svenska och norska flygförband i en luftstridsövning som gick ut på att Urban Blå skulle ta sig ut ur norskt luftrum och hem till Luleå.

### Goda erfarenheter

Sammantaget kan övningen anses ha varit mycket lärorik för alla deltagare från F 21. Urban Blås divisionschef, överstelöjtnant **Mats Hakkarainen** var mycket nöjd med den svenska personalens insats:

– Piloter, underrättelsebefäl och flygstridsledare har fått ett fantastiskt övningsutbyte. Divisionen har genomfört manövrerande strid upp till rote mot rote mot andra högprestandaflygplan, vi har deltagit i större scenarion från fyra mot fyra upp till fyra mot tolv tillsammans med och mot andra nationer. Under alla dessa pass har de andra länderna nyttjat skarpa

facklor och remsor vilket gett oss utökad kunskap om vårt eget system.

– Våra finska kolleger från Rovaniemi känner vi sedan tidigare. Dessutom har vi har fått god personlig kontakt med ytterligare två utländska divisioner.

Mats Hakkarainen anser att dessa personliga kontakter är värdefulla och utgör en grund för ett utökad samarbete samt att kunna lyfta den svenska kunskapsnivån än mer när det är dags för Nordic Air Meet 2004, som ska genomföras i Luleå.

Det kan konstateras att Gripen funge-

rade bra under övningen, inget pass fick ställas in på grund av flygplansfel.

– Våra tekniker har gjort ett mycket bra jobb och sett till att flygplanen fungerat näst intill perfekt. Därutöver har flygunderhållskompaniets personal besökt stridsledningcentralen för att få förståelse om övningarna i luften. Vi har lärt oss mycket och ska vara stolta över vad vi presterat, säger Mats Hakkarainen. ●

ARTIKELFÖRFATTARNA ÄR FÄNRIKAR VID ANDRA DIVISIONEN VID F 21 LULEÅ.



F/A-18 Hornet från det schweiziska flygvapnet taxar ut till start på Örland-basen.

Foto: F 21

**Flygkommandochefen Lennart Pettersson:**

# Utveckla förmågan att hantera asymmetrisk

**Flygtaktiska kommandot i Uppsala har under det gångna året fortsatt att utveckla arbetsmetoder och kompetens för att på nationell nivå taktiskt insatsleda luftstridskrafterna.**

**– Utöver att kunna agera under en krigssituation vid ett väpnat angrepp mot Sverige har vi prioriterat en förmågeutveckling inom det territoriella integritetsområdet när och om Sverige blir utsatt för asymmetriska hot.**

**– Vid en sådan krissituation har resurserna inom luftstridskrafterna en inneboende stark förmåga att kunna stödja andra myndigheter, men som behöver utvecklas, säger FTK:s chef brigadgeneral Lennart Pettersson.**

AV PETER LIANDER

**B**rigadgeneral Lennart Pettersson är chef för Flygtaktiska kommandot (FTK) i Uppsala sedan den 1 januari 2003. En av många utmaningar som denne målmedvetne flygofficer antagit sedan han 1968 började i flygvapnet som fältflygarelev.

FTK ingår i den Operativa insatsledningen och har en ledningsuppgift i ett nationellt perspektiv, den ska verka på hemmaplan och är inte organiserad för att agera utomlands. Däremot kan enskilda individer inom FTK komma att delta i eventuella utlandsmissioner.

För närvarande finns ett flygvapenförband, FK02, baserat i Kongo och verkar i FN:s regi. FTK berörs genom att ha arbetsgivaransvaret för den svenska personalen och svara för logistikfrågorna. Dessutom svarar FTK för den så kallade *desken*, som

är Kongoförbandets kontaktyta till hemlandet.

Vad gör du för reflektion över året som har gått?

– FTK:s kompetensutveckling som insatsledningsorganisation. Den äldre fredsorganisationen var större, men hade också fler uppgifter än vi har idag. Nu arbetar vi med en mera renodlad uppgift nämligen att leda insatsförband vid skarp verksamhet, men vi har även uppgiften att ställa krav på utbildnings- och materielutvecklingen. Det sker främst genom våra erfarenheter som vi erhåller vid valideringsverksamhet, säger Lennart Pettersson.

Den nya organisationen som intogs samtidigt som Lennart Pettersson tillträdde sin befattning, utgörs av 36 personer och dessbättre är antalet vakanser relativt litet.

– Jag är jättenöjd och stolt över min personal, deras kunskaper och attityd samt förmågan att fokusera på våra uppgifter, säger Lennart Pettersson.

En av FTK:s uppgifter är som nämnts att validera de förband som ingår i insatsorganisationen, vilket ställer krav även på FTK:s förmåga. Som exempel anger han den valideringsövning som nyligen genomförts med det nya internationella snabbinsatsförbandet Swafrap JAS39.

– I början av året hade vi en relativt begränsad uppfattning om hur valideringen skulle genomföras, men vi har nu utvecklat en metod för det och vår egen kompetens inom detta område har höjts avsevärt, säger Lennart Pettersson.

– Enligt det tidigare arbets sättet validerade varje krigsförbandschef sitt eget förband och det blev i viss mån subjektivt.



# tt a hot

Med den nya metoden är det FTK som genom olika prov svarar för valideringen från både personella och materiella aspekter, för att få ett mer verkligt och objektiva resultat. Genom valideringsverksamheten får FTK indirekt också en god kunskap om systemet, förbandets taktiska/operativa förmåga och även dess eventuella begränsningar. Detta är absolut nödvändigt för att FTK skall kunna insatsleda sina förband.

## Asymmetriska hot

Ett annat område som det arbetats mycket med under året är den interna stabsarbetsmetodiken för att taktiskt kunna insatsleda luftstridskrafterna på ett optimalt sätt. Lennart Pettersson berättar att man utgått från två olika inriktningar:

– Den ena avser ett scenario med en väpnad strid. Den metodiken finns ju sedan tidigare, utvecklad från kalla krigets väpnade angrepp. Arbetsmetodiken bygger på att vi genomfört beredskapshöjningar, inkallat personal och att krigstillstånd råder. Flygvapenövningen i våras var bra och gav oss många värdefulla erfarenheter inom detta område. Dock insåg vi att den gamla metodiken måste uppdateras med hänsyn till införandet av nya materielssystem såsom JAS 39, FSR 890 m fl.

– Det andra scenariot rör de asymmetriska hoten, med mycket snabba tidsförlopp och med oförutsägbara händelser. Fredstillstånd råder och vi disponerar personal i grundorganisationen. Här har vi ingen färdigutvecklad metodik, även om vi till del har praktiskt tvingats att tillämpa en sådan vid U137, Hårsfjärden, 11 sep-



Brigadgeneral Lennart Pettersson, målmedveten chef för Flygtaktiska kommandot i Uppsala.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

tember och när vi luftförsvarede Stockholm under minnesstunden för Anna Lind.

– Här måste också en utveckling av samverkan och samordning ske med andra myndigheter på ett helt annat sätt än tidigare. Oaktat händelse är det sannolikt att det blir en polisiär insats och där vi inom flygvapnet stödjer polisens operativa verksamhet med vår kompetens och resurser.

Det sistnämnda området har fått hög prioritet inom FTK och enligt Lennart Pettersson är det något som även starkt kommer att prägla den kommande Flygvapenövning 04, som planeras genomföras i maj 2004. Det handlar mycket om juridiska frågor där kunskapen om lagar och

förordningar måste förbättras, därför tar man bland annat folkrättsexperter och jurister till hjälp i detta arbete.

– Det är också en process som måste bedrivas i samarbete med förbanden och FTK besöker dem för att presentera detta för att få igång tänkandet i nya banor också hos dem.

## Stor potential

Ett scenario, bland många andra, som man har diskuterat kring är en händelse där en svensk färja kapats av terrorister och hundratals svenskar hålls som gisslan. Att lösa denna svåra situation är naturligtvis



►►► en polisiär uppgift, men där vi besitter resurser som definitivt kan stödja polisen.

I ett sådant läge menar Lennart Pettersson att Försvarsmakten måste vara förberedd på ett helt annat sätt än tidigare:

– Det har gått mer än två år sedan terrorattackerna den 11 september 2001 och fortfarande nås vi ständigt av nyheter om nya terroristhandlingar. För oss inom FTK är det därför självklart att vi måste kunna klara av att bemöta nya typer av hot. Risken för att vi utsätts för denna typ av aktioner ökar också ju mer vi engagerar oss i internationella insatser. Paradoxalt så torde det svenska internationella engagemanget för att tidigt medverka till att dämpa konflikter innebära att det nationella hotet ökar.

– Det gäller att snabbt kunna ge besked om hur och när en insats kan ske, med vad och med vilken personal. Dessutom måste det på alla nivåer finnas kunskap om vilka befogenheter olika enheter har och vilka handlingsregler man har att rätta sig efter.

– Här har vi i flygvapnet en stor potential. Sedan länge är vi vana vid att hävda vårt territorium genom incidentberedskapen, säger Lennart Pettersson.

### Flygförbudszon över Stockholm

Som ett verkligt exempel på en polisiär angelägenhet där Försvarsmakten blev engagerat, nämner Lennart Pettersson den situation som uppstod i samband med minnesstunden för utrikesminister Anna Lindh. Av säkerhetsskäl avlystes då lufttrummet över Stockholm för all civil flygtrafik och det blev FTK:s uppgift att leda de militära flyginsatser som skulle bevaka och skydda flygförbudszonen.

– Vi genomförde uppgiften genom en omfattande samverkan med polisen. När de kom med önskemålet till Försvarsmakten hade vi 19 timmars förberedelsestid innan uppdraget skulle genomföras. Det blev en kamp mot klockan för att hinna med alla förberedelser, bland annat med ett intensivt samarbete med Luftfartsverket och Polisen. Vi löste uppgiften på ett mycket professionellt sätt, men vi måste bland annat skapa en arbetsmetodik som medger ännu kortare insatstider, säger Lennart Pettersson.

JA 37:or från F 4 på Frösön baserades i



Flygkommandochefen Lennart Pettersson (t h) skakar hand med överstelöjtnant Mats Hakkarainen från F 21 i Luleå, efter ett flygpas i JAS 39 Gripen under den norska flygövningen Nordic Air Meet.

Foto: F 21

Uppsala och som tvingades ingripa och avvisa privatflygplan vars piloter inte kände till det avlysta luftrummet. Men det var ett uppdrag som komplicerades av juridiska begränsningar.

– Vi har idag ingen insatsrätt mot civila flygplan eller fartyg, här behöver nu rådande bestämmelserna kompletteras. I stort sett alla europeiska länder har handlingsregler, Rules of engagement, för denna typ av situationer. Men inte Sverige, säger Lennart Pettersson.

### Svensk och utländsk metodik

Stridsflygdivisionerna övar mestadels med svensk taktik och efter traditionell svensk modell. När går vi över till Nato:s metodik helt och hållet?

– Frågan är om vi ska det? Jag är inte helt övertygad om detta. Deras ledningsmetodik är annorlunda och bygger på att man har styrkeöverlägsenhet och egen

offensiv förmåga som Sverige enskilt aldrig kan uppnå.

– Flygvapnets förband som ska delta i internationella divisioner måste naturligtvis behärska Nato-metodiken, men i ett nationellt perspektiv har vi inget behov av det. De ledningsmetoder som används för att lösa våra nationella uppgifter, att hävda den territoriella integriteten, är helt annorlunda. Ta luftförsvarsrollen som exempel, där vi använder jaktlänken i våra flygsystem på ett sätt som inte har någon motsvarighet utomlands.

Tekniken med jaktlänken i JA 37, som började utvecklas redan på 1980-talet, möjliggjorde att det svenska flygvapnet kunde utveckla en taktik där flygplanen i en rote kunde börja uppträda alltmer på egen hand och med större inbördes avstånd inom roten. Därmed kan ett större område täckas med färre antal flygplan.

Den taktiken är inte tillämpbar i ett uppträdande enligt Nato:s metodik. Som



Värnpliktige Kristian Holmberg förevisar sjukvårdsanläggningen på Färila-basen för flygkommandochefen Lennart Pettersson under Flygvapenövning 03.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Lennart Pettersson ser det måste svenska piloter i ett internationellt sammanhang ta ett steg tillbaka i taktiskt hänseende, genom att roten måste vara mera sammanhållen.

Samtidigt poängterar han nödvändigheten av att vara ödmjuk i denna diskussion:

– De har prövat sin metodik i strid, vi har dessbättre sluppit det.

### Balansera internationaliseringen

Hur skulle du vilja karaktärisera dagens svenska flygstridskrafter?

– Fortfarande under ombeväpning till Gripen-systemet och samtidigt en väldigt stark fokusering på internationalisering.

Det sistnämnda ser Lennart Pettersson som den stora ledstjärnan för flygvapnet, men han tycker också att det måste finnas en bättre balans mellan satsningen på den internationella kompetensen och de krav som ställs på den nationella arenan. Om Swafrap JAS39 sänds utomlands kommer det att beröra en stor del av flygvapnet, men det är bara en division av åtta som blir direkt engagerad.

Kraven på en fungerande insatsorganisation på hemmaplan kvarstår och de berör bas-, flyg- och ledningsorganisationen. I ett läge där dessa ställs på prov, kanske i ett scenario av typen asymmetriskt hot, måste denna funktionskedja likväl fungera.

– Och det sannolikt med grundorganisationen. Får vi inte tidig förvarning kan vi inte räkna med att hinna kalla in personal till några krigsförband, säger Lennart Pettersson.

Har det blivit för stor fokusering på internationaliseringen?

– Jag tycker det, även om jag som flottiljchef för F 17 i Ronneby i början var med och hårt drev på detta. Men pendeln har nog slagit över för långt.

### Öva mera och annorlunda

Övas flygvapenförbanden i tillräckligt omfattning?

– Nej. På den nationella sidan saknar jag de traditionella flottiljövningarna, nu

genomförs bara Focus- och Flygvapenövningen. Men för närvarande är det sannolikt inte möjligt att öva mera med hänsyn till den pågående ombeväpningsprocessen.

När ombeväpningen till Gripen kommit längre är allt större del av den flygande såväl som markpersonalen redo att kunna delta i övningar, men kanske av en annan typ än de vi vant oss vid hittills. Chefen för det Flygtakiska kommandot ser inget stort behov av att öva på krigsbaserna just nu, utan oftare från de ordinarie flottiljflygplatserna där organisationen normalt finns.

– Detta i kombination med den mobila förmågan att delta i internationella insatser utgör ju grundkonceptet för dagens svenska flygstridskrafter. ●



JA 37 Jaktviggen ur F 4 på Frösön bevakade flygförbudszonen över Stockholm i samband med minnesstunden för utrikesminister Anna Lindh.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Flygofficerare i utlandsstyrkan

# Skaraborgare i Kosovo



Camilla Amcoff tilldelas Nato-medaljen Non Article 5.

Foto: Forsvarsmakten

Artikelförfattaren Anna Johansson tillsammans med PVBV-besättning.

Foto: Privat

**Under hösten har cirka 600 svenskar tjänstgjort i den åttonde bataljonen (KS08) i Kosovo. Bataljonen sattes upp av K 3 i Karlsborg och I 5 i Östersund och bemannades mestadels av personal från dessa förband.**

**Men det fanns undantag, sex personer ur F 7 i Såtenäs ingick också i bataljonen.**

**Anna Johansson är en av dem och här presenterar hon F 7-gruppen.**

AV ANNA JOHANSSON

**D**en svenska bataljonen i Kosovo, KS 08, ingår i den Nordiska brigaden. Bataljonen består av en stab och fyra kompanier, varav det första kompaniet är stab/tross och de övriga tre är mekaniserade skyttekompanier.

I KS08 bemannades sex befattningar av personal från F 7, Skaraborgs flygflottilj i Såtenäs. Major **Thomas Sjögen-Amcoff** tjänstgör normalt på Skydds- och fältarbetskompaniet på F 7, där han har kaptnens grad. I KS08 var han chef för det tredje mekaniserade kompaniet, SL, med specialfunktioner som säkerhetspluton, sökpluton, spaningspluton och EOD.

Tjänsten i Kosovo anser han vara det viktigaste och mest utvecklade under sina år i Forsvarsmakten. Det var hans tredje mission i Kosovo på tre år och förmodligen den sista, eftersom den svenska kon-

tingenten krympt drastiskt redan till KS09.

– Men jag tjänstgör gärna i utlandsstyrkan igen, säger **Thomas Sjögen-Amcoff**.

**Anders Ramnemyr** är kapten och tillhör insatskompaniet på F 7. I KS 08 var han *Military Assistant* till bataljonschefen överstelöjtnant **Magnus Juhlin**.

Tjänsten innebar att alltid finnas till hands för chefen, oavsett om det var arbete i ledningsgruppen eller att ta emot besök. Det är många som besökt bataljonen t ex ÖB, försvarsministern och Officersförbundet. Anders sammanfattar intrycken av arbetet i Kosovo i att alla arbetar mot samma mål. Direkt eller indirekt och att det finns resurser i personal och materiel för att nå fram till målen.

På insatskompaniet fanns även löjtnant **Stefan Johansson**. Till vardags jobbar han på flygbassäk som plutonchef. Även han



Till vänster: Fänrik Henrik Sandborg tjänstgjorde som ställföreträdande plutonchef i ett mekskyttekompani i KS08.

Foto: Anders Blom

Till höger: Major Thomas Sjögren-Amcoff leder en operation från sin pansarbandvagn.

Foto: Privat



Anna Johansson (t v) och löjtnant Stefan Johansson (t h) är två av de officerare från F 7 i Sätenäs som tjänstgjorde i den svenska bataljonen KS08 i Kosovo.

Foto: Privat



fanns på det tredje mekaniserade kompaniet, i befattningen som *Liason Officer*. Befattningen innebär samverkan med såväl svensk som utländsk personal.

– Kompaniet har funktioner som är viktiga för brigaden. På grund av dessa arbetade jag också tillfälligt på S3, genomförandesektionen, med operationer och samverkan, säger Stefan Johansson.

### Stor skillnad

I bataljonens första Mekskyttekompani tjänstgjorde fänrik **Henrik Sandborg** som ställföreträdande plutonchef. Kompaniet patrullerade i provinshuvudstaden Pristina och flera av de närliggande samhällena. Henrik arbetar till vardags vid F 7:s Sambands- och informationssystemsenhet.

Han tycker att utlandstjänsten varit

utvecklande och att det är stor skillnad jämfört med tjänsten på F 7 utan underlydande personal.

– Den främsta utmaningen var att få leda en pluton, säger Henrik Sandborg.

I F 7:s utbildningsenhet ingår Frivilligavdelningen, där **Camilla Amcoff** arbetar som utbildningsintendent. I Kosovo var hon sergeant och arbetade i *Operations Room*, den svenska bataljonens hjärta.

*Operations Room* fungerar som en larmcentral och där cirkulerar det som är minuttaktiskt. Där sammanfattas också dygnets och veckans händelser och för det krävs en bra assistent.

Som förberedelse inför Kososvo-missionen genomförde hon grundläggande stridsutbildning för utlandsstyrkan (GSU US) på Swedint i Almnäs, som är en komprimerad "gröntjänst" på tre veckor.

Till sist artikelförfattaren **Anna Johansson**. Jag tjänstgör vid F 7:s Insatskompani och i Kosovo på befattningen som ställföreträdande chef för Ledningsplutonen.

Den bestod av 50 man med allt från signalister och tekniker till pansarbandvagnsförare. Jag var också chef för Ledningstropen, som bestod av två PBV 302 med besättning och en Relägrupp. Ledningstropen är bataljonens resurs för att upprätta och drifhålla främre ledningsplats.

Ledningsplutonen hade till uppgift att patrullera byn Ajvalija, den by som gränsar till den svenska Camp Victoria. Jag var ansvarig för detta område, vilket innebar att regelbundet planera och genomföra patruller. Det ger en enorm erfarenhet att ha sådan spridning på uppgifterna – jag har lärt mig massor vad avser taktik, materiel och inte minst personaltjänst.

# Med Gripen till USA



JAS 39 Gripen blev den första svenska stridsflygplanstyp som genomfört en transatlantisk flygning.

Foto: Flygvapnet

**Som nämndes i det förra numret av FlygvapenNytt har F 7 i Såtenäs besökt USA med två Gripen. Händelsen är unik eftersom det var första gången som svenska stridsflygplan flugit över Atlanten.**

**Besöket genomfördes efter inbjudan från det amerikanska flygvapnet och gav tillfälle att visa prov på flygvapnets interoperabilitet och Sveriges bidrag i den globala flygsystemutvecklingen.**

AV HÅKAN BRANDT

I våras fick flygvapeninspektören inbjudan från den amerikanske flygvapenchefen, general **Jumper**, att delta i ett globalt flygvapenchefsmöte (Global Air Chiefs Conference) samt att visa det bästa i sitt lands flygvapen. Mötet arrangerades med anledning av 100-årsjubileet av bröderna Wrights första flygning.

Eftersom det bedömdes vara ett unikt tillfälle att visa Gripen-systemets förmåga i världens mest inflytelserika land, fick F 7 i Såtenäs i uppdrag av Högkvarteret att överse möjligheten att flyga till USA med JAS 39. Det var en möjlighet att inte bara visa Sveriges flygvapen utan även vad svensk teknologi och kunnande går för.

Uppgiften bedömdes möjlig ur ett flygsäkerhetsmässigt och logistiskt perspektiv och flygvapeninspektören tackade ja till inbjudan från USA.

I somras, när det redan var bekant i USA att Sverige skulle komma fick

Försvarsmakten sitt hårda ekonomiska sparbetning. Det blev då tveksamt om USA-besöket skulle genomföras.

När Högkvarteret tillsammans med Försvarsdepartementet analyserade det underlag som förbanden lämnat efter genomförda besparingsåtgärder samt vägt samman den positiva signal det innebär för såväl Försvarsmakten som svensk försvarsindustri att fullfölja planerna, beslöt Högkvarteret att projektet skulle genomföras. Uppdraget syftade till att visa flygvapnets interoperabilitet och Sveriges bidrag i global flygsystemutveckling.

Slutligen fick F 7 uppdrag att genomföra USA-besöket, vilket skedde under ledning av den ställföreträdande flottiljchefen överste **Ingela Mathiasson**.

Projektet omfattade insatser från nästan alla flottiljens enheter. Vi skulle flyga över med två flygplan JAS 39A samt två TP 84 Hercules för att kunna ta med markutrust-

ning och övrig personal. Vi planerade att flyga via Island, Grönland och Kanada och allt krävde ett stort mått av planeringsarbete. Noggrann planering krävdes för bl a diplomatiska tillstånd och logistik eftersom flera länder skulle besökas.

Dessutom skulle flygningen omfatta långa flygtider över för oss ovana områden som var helt obebodda, saknade radartäckning, stora ytor över hav, genom flera tidszoner och vid flera tillfällen med snäva tidsmässiga marginaler. Säkerhetsaspekten analyserades därför noga. Ekonomiläget medförde dessutom att organisationen "slimmades" hårt.

### Avfärd

Gripen-roten startade onsdagen den 10 september och flög från Såtenäs via Skottland, Island, Grönland och Kanada. Efter landning på Goose Bay i Kanada ringde kontingentchefen via satellittelefon till flygvapeninspektören och meddelade att svenska stridsflygplan för första gången korsat Atlanten.

I Kanada gjordes några dagars uppehåll för återhämtning och materielöversyn. Goose Bay är en stor flygbas där bl a det brittiska och tyska flygvapnet har hangarer för att kunna bedriva övningsverksamhet.

Måndagen den 15:e anlände vi som planerat till Washington DC och Andrews AFB. Det var första gången svenska stridsflygplan genomfört en transatlantisk flygning.

Vädret under resan var minst sagt omväxlande. Från hård vind, kyla och regn på Island till värme och hög fuktighet i Washington.

Torsdagen den 18 september skulle det genomföras flyguppvisningar och statisk utställning på Andrews-basen. Det var ingen flygdag i traditionell mening, utan ett arrangemang som skulle besökas av 95 flygvapenchef, representanter från kongress och senat m fl. Därefter skulle den svenska kontingenten ombasera till Nellis AFB i Nevada för att besöka Red Flag.

### Ändrade planer

Orkanen Isabel närmade sig Amerikas ostkust och beräknades anlända just torsda-



Tankning på den grönländska flygplatsen Søndre Strømfjord.

Foto: Håkan Brandt



Rickard Carlqvist, Johan Edlund, Stefan Hjortmar och John Larsson i Søndre Strømfjord.

Foto: Håkan Brandt



Klargöring av Gripen på Andrews-basen i Washington. Till vänster ses major Per Arntsberg, som var logistikansvarig under hela USA-resan.

Foto: Håkan Brandt



Anders Lundgren med fjärrkontrollen till Gripens servicepanel. Foto: Håkan Brandt



Johan Crona demonterar GPS åt piloten Stefan Rexling. Foto: Håkan Brandt



Gripen och en F-16 Fighting Falcon ur Red Flag taxar ut till

gen den 18:e, samtidigt som flygdagen på Andrews AFB skulle genomföras. Denna del av USA hade inte drabbats av en liknande vädersituation på 30 år!

En dag efter vår ankomst tvingades US Air Force ta beslutet att ställa in flygdagen. För vår del medförde detta en hel del omplanering, som genomfördes bland annat för att trygga säkerheten för såväl personal som materiel.

Att göra detta i ett främmande land

kräver ett genomgripande arbete som att söka nya diplomatiska tillstånd, förändring av arbetsfördelning, nya färdplaner, hotellbokningar och annan logistik. Tala om tillämpad minutoperativ övning.

TV och andra nyhetsmedier uppmanade allmänheten till stor respekt för vad orkanen skulle kunna medföra. Budskapet var att ta ner alla större träd som stod öster om hus, att handla förnödenheter och ficklampor, spika plywoodskivor för

husens fönster och ta in allt löst som utemöbler och dylikt.

I Norfolk, ungefär en och en halv timmas bilkörning från Andrews AFB, finns en stor marinbas. Därifrån gick US Navy till sjöss med 30 fartyg, eftersom de har bättre förutsättningar att rida ut stormen ute på havet.

På Andrews AFB evakuerades alla flygplan som var flygdugliga, inklusive presidentens flygplan *Air Force One*.

För vår del innebar detta att vi tidigare än planerat ombaserades till Nellis AFB i Nevada.

### På väg mot Nevada

President Bush förklarade både North Carolina och Virginia som katastrofområden och där uppgick vindhastigheterna till 150 km/tim. Stora områden förlorade sin elförsörjning och drabbades av översvämningar. Delar av Washington DC var strömlöst under några dygn.

Resan fortskred och den omplanering som föranleddes av orkanen medförde att vi anlände till Nellis AFB i Nevada några dagar tidigare än beräknat. Även om vi tyckte det var synd att flygdagen ställdes in, så kan vi konstatera att det var ett riktigt beslut.

### Red Flag

Under besöket vid Red Flag på Nellis AFB anslöt flygvapeninspektör **Jan Andersson**



Överste Ingela Mathiasson och delar av en TP 84-besättning, Hans Johansson, Magnus Bjelk och Peter Lindqvist, tar paus på Hercules lastramp. Foto: Niklås Ahlenbäck





art på Nellis-basen för ett gemensamt övningspass.

Foto: Niklas Ahlenback



Kontingentchefen har samlat den svenska personalen på Andrews AFB. Väderläget är problematiskt med orkanen Isabel på väg mot området.

Foto: John Larsson

med en delegation från Högkvarteret. Gripen visades bland annat för chefen för Air Warfare Center, en tvåstjärnig general. Även personal vid flygbasen besökte oss i hangaren där vi visade flygplanen och dess beväpning. Att vi gjorde det inne i hangaren berodde på att temperaturen i solen på plattan väl överskred 40 grader. Som gensvar erbjöds vi en intressant visning av USA:s senaste stridsflygplanstyp, F-22 Raptor.

Dagen efter flög vår Gripen-rote tillsammans med F-16 ur Red Flag och man studerade övningsområdet och skjutmålen. Temperaturen på plattan var då uppe i 42 grader.

Syftet var att visa vår förmåga och att på detta sätt etablera en relation som kan resultera i att vi kan komma att samöva med Red Flag i framtiden med Gripen.

### Återresan

Återresan från Nellis AFB och Las Vegas flögs via McConnell AFB i Kansas och därifrån till Wright-Patterson AFB i Ohio. Ursprungligen avsåg vi att flyga via Andrews AFB i Washington, vilket dock blev omöjligt då ett toppmöte mellan George W. Bush och Vladimir Putin dykt upp och Andrews AFB stängdes för andra besökare under den perioden. Återigen fick vi nytta av förmågan att omplanera. Vi såg då fram emot svalare temperaturer och kände oss mer och mer erfarna vad gäller omplanering.

### I en Hercules på väg hem

På väg hem, för min del mestadels i Hercules nummer 843, var det en rätt brokig och trött skara som efter tidsomställningar och mycket tid i luften nu börjat längta hem. Jörgen, vår säkerhetsmaterieltekniker, yppade en morgon följande kloka ord:

– Det bästa med att resa är att få komma hem.

Förutom fantastiskt fina landningar bidrog Hercules-besättningen med sin stora kunskap och erfarenhet från utlandsflygningar vad gäller saker som färdplaner, väder, hotellbokning, beställning av mat m m.

Många av oss passagerare utnyttjade tiden ombord till att sova. Några som alltid gjorde det någonstans i den fullastade maskinen var de två som ansvarat för tillsynen av Gripen den gångna natten.

Den sista natten i Kanada, under stoppet på Iqaluit som ligger på Baffin Island i norra Kanada, var det blött, blåsigt och kallt och bara några få plusgrader. Vidsel känns vid jämförelse centralt beläget.

Vänliga människor på flygplatsen ställde ett ledningsfordon till förfogande. Där kunde nattens bevakningspersonal få såväl värme som belysning på våra flygplan. Det fanns till och med en kaffebruggare i bilen – men kaffet i Nordamerika kommer vi definitivt inte att sakna.

Under flygningen i Hercules sitter de två piloter som ska flyga nästa etapp med Gripen-roten och studerar så kallade ”plej-

tar” som finns för varje flygplats. Det gäller att vara införstådd med alla olika procedurer och benämningar som används när man kommer till en ny flygplats. Det är lika viktigt att vara inläst på de alternativbaser som finns för varje etapp.

Teknikerna hade kort om tid att göra Gripen-flygplanen klara för att vi inte skulle tappa tempo. Bara att få tankbilföraren att använda rätt tanktryck krävde sin uppmärksamhet. Det har varit ett väl fungerande lagarbete i en slimmad organisation och det har inneburit mycket jobb för samtliga.

Alla känner vi oss mycket nöjda med resan – vi har visat att Gripen kan operera över stora områden och lärt oss mycket under resan.

Det har blivit en hel del omplaneringar, men det har gått att reda ut. Det har varit saker utanför vår räckvidd som omkullkastat planerna, orkanen Isabel var bara en av dem. Alla omplaneringar har givit oss avsevärt mer övningsutbyte än förväntat.

Gripen har väckt stor uppmärksamhet och vi har känt oss stolta som svenskar att fått förtroendet att visa upp svensk spets-teknologi och vår moderna materiel i flera länder under denna resa.

När jag skriver detta har vi just landat i Keflavik på Island. Förra gången vi var här kändes det som vi kommit långt hemifrån – nu känns det som vi nästan är hemma. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR MAJOR VID F 7 I SÄTENÄS.



Major Bertil Kersmark leder en lektion vid den nyetablerade Flygskolan på Malmen i Linköping.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

# Omstart för Flygskolan

**Flygskolan har kommit igång med verksamheten på Malmen, skolans tredje plats sedan den anrika Krigsflygskolan i Ljungbyhed lades ner för fem år sedan.**

**Sedan augusti genomförs grundläggande flygutbildning för åtta elever. För tillfället arbetar 18 personer vid skolan, som ska växa under 2004.**

AV PETER LIANDER

Resultatet av den segslitna processen som slutade med ett beslut om att placera Flygskolan på Malmen i Linköping håller på att ta form. Direkt efter sommarsemestern inleddes den första GFU-kursen, Grundläggande flygutbildning, på den nya orten.

Flygskolan har flyttat in i befintliga lokaler på den nordöstra delen av flygfältet, för den invigde kallade "gamla målflyg". Än så länge råder något av inflyttningsstämning i lokalerna och allt har ännu inte hunnit färdigställas.

I byggnadens övervåning finns ett antal kontorsrum och en ordersal. Här är inflyttningen avklarad och det är här som lärare och elever i GFU-omgång 031 genomför sin markbundna verksamhet.

Major **Per Amelin** är chef för GFU-divisionen och han tycker att det trots

"flyttröran" har gått bra att akklimatisera sig på Malmen:

– Lokalerna har vi gjort tillräckligt bra för att kunna verka i dem, det ska ju byggas nya om något år.

Efter ett inledande intensivt teoretiskt kunde eleverna flyga sina första pass i september.

– Hittills har flygverksamheten gått bra främst tack vare stödet från alla berörda, bland annat från helikopterflottiljen, meteorologer, flygtrafikledning, den tekniska personalen med flera. I dagsläget ser det ut som om eleverna kommer att genomföra EK-flygning, då de flyger själva utan flyglärare, före juluppehållet, säger Per Amelin.

Flygövningsområdena för GFU är belägna dels väster om Vättern samt i sydost, från Västervik och söderut till i

Fänrikarna Johan Bergqvist och Mårten Malm är två av de åtta elever som påbörjade sin GFU, grundläggande flygutbildning, på sensommaren.

höjd med Kalmar. Navigeringsövningar genomförs i huvudsak över småländska höglandet.

Hur är det med tillgång till lufterum i jämförelse med tidigare förhållanden?

– Tilldelning av lufterum och därmed övningssektorer är anpassade för den mängd elever som vi ska utbilda de närmaste åren, så lufterummet är inget bekymmer. Det som är nytt är att flygledningen i det nya områdena inte är vana med skolflygverksamhet. Detta gäller framförallt den fältnära verksamheten. Jag vill dock framhålla att våra flygledare hemma på Malmen och på Östgöta kontroll gör ett bra jobb!

Per Amelin nämner dock att en stor skillnad är att det i det nya övningsområdena är sämre förutsättningar när det gäller radio- och radartäckning.

– Under navigeringsövningar på låg höjd över småländska höglandet är det bristfälligt på vissa platser. Det försöker vi lösa tillsammans med Luftfartsverket och vi har kommit ganska långt på vägen i samarbetet med flygledningen i Stockholm och Malmö.

### Miljöprovning

Flygskolan har etablerats på Malmen i enlighet med ett regeringsbeslut. Det finns planer på nybyggnationer för både en hangar, klagöringsplatta och personal- och utbildningslokaler.

Byggprojektet, d v s planeringsarbetet, är i huvudsak klart men för att kunna påbörja byggnationerna krävs ett beslut i den pågående miljöprovningen. Provningen omfattar all verksamhet vid Malmen och arbetet genomförs av Länsstyrelsen i Östergötlands län. Länsstyrelsens inriktning är att beslut skall fattas under december månad.

Överstelöjtnant **Micael Bydén**, nytitrad chef för Flygskolan, berättar att det hittills inte har utgjort något hinder för etableringen.



– Genom att Försvarsmakten ansökt om tillägg inom ramen för gällande verksamhetstillstånd har Flygskolans verksamhet kunnat genomföras under hösten, säger Micael Bydén.

Han berättar vidare, att en miljöprovning normalt brukar ta över två år att genomföra och i detta fall har arbetet bedrivits i drygt ett år

– Vi har all anledning att respektera pågående process. Det vi nu hoppas på är ett för oss positivt beslut i den miljöprov-

ning som görs för Malmens totala flygverksamhet, säger Micael Bydén.

### Liten personalstyrka

Organisatoriskt tillhör Flygskolan F 17 i Ronneby och den nuvarande personalstyrkan uppgår till 18 personer, varav en civilanställd. När F 16 i Uppsala läggs ner vid årsskiftet tillkommer cirka tio flyglärare som arbetar med den grundläggande taktiska utbildningen, GTU. Förberedelserna för mottagandet av den nya verksamheten pågår för fullt.

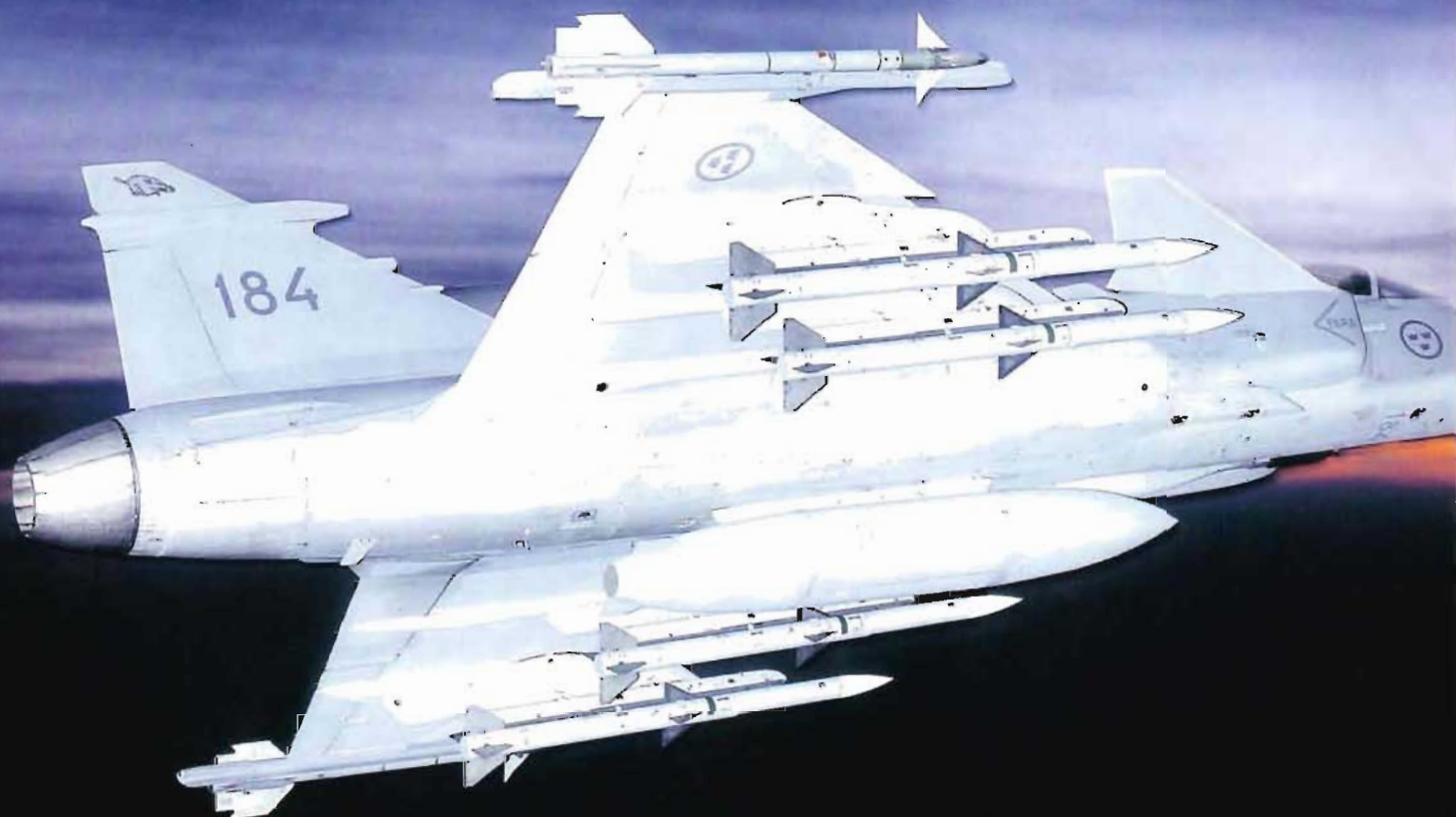
Den pågående GFU-kursen genomförs med åtta flyglärare, varav sju har flyttat med från det nedlagda F 10 i Ängelholm. Den åttonde är tidigare Vigen-pilot som skolat om till flyglärare efter att ha återvänt från SAS.

I centrum för flygskolans verksamhet står förstas flygeleverna. I denna omgång om åtta elever är sex redan anställda i Försvarsmakten. De har fänriks grad och har således redan klarat av Officershögskolan. De återstående två genomför sin utbildning enligt den ordinarie planen, d v s de har studerat två terminer på yrkesofficersprogrammet vid Militärhögskolan och de följande två terminerna utgörs av GFU vid Flygskolan.

Går allt enligt planerna sker den första GFU-examen på Malmen i slutet av juni 2004.



Överstelöjtnant Micael Bydén är chef för Flygskolan på Malmen.



## **Swafrap JAS39**

# **Snabbinsatsförband med**

Swafrap JAS39 är flygvapnets nyaste förband avsett för snabbinsats internationellt, från den 1 januari har det 30 dagars insatsberedskap. Förbandet ska agera i en luftförsvarsroll som huvuduppgift, på sikt även med fotospaningsförmåga.

Bildandet av Swafrap JAS39 är ett betydelsefullt steg för flygvapnets framtida operativa förmåga, med ett delvis nytt taktiskt uppträdande enligt Nato:s metodik.

AV PETER LIANDER



# Gripen

Foto: Olof Åström

**M**ed början den 1 januari 2004 ställs det nya internationella snabbinsatsförbandet Swafrap JAS39 i 30 dagars insatsberedskap. F 17 i Ronneby har huvudansvaret för förbandet och det är flottiljens andra flygdivision, Quintus Blå, som utgör flygstyrkan i Swafrap JAS39.

Förbandet ska kunna operera i luftförsvars- och flygspaningsrollen med upp till åtta flygplan per dag under en sexmånadersperiod. Jämfört med det tidigare insatsförbandet Swafrap AJS37 med Viggen, är det en utökning av både förmåga och numerär.

Det nya förbandets operativa kapacitet har dock inledningsvis vissa begränsningar. Det beror på att JAS 39A, den Gripen-version som kommer att användas under de närmaste två åren, saknar system som exempelvis lufttankning, dubbla radioupsättningar och fotospaningskapacitet.

Den version som är utvecklad för den internationella arenan är JAS 39C, en version som ännu inte flygs operativt vid flygvapnets ordinarie divisioner. Med JAS 39C blir det bland annat möjligt att tanka i luften och genomföra fotospaningsuppdrag.

Enligt planerna kommer Blekinge-flottiljens första division, Quintus Röd, att bli först med JAS 39C med målet att ta över Swafrap-uppgiften 2006. Fram till dess flyger Quintus Blå med A-versionen. De kommande två åren sker ett kontinuerligt utvecklande uppbyggnadsskede för internationella insatser med JAS 39C.

## Valideringsövning

Under hela 2003 har Quintus Blå arbetat intensivt med förberedelserna inför den nya uppgiften. Förutom utbildning i Nato:s metodik och deltagande i internationella övningar var en av milstolparna en valideringsövning som genomfördes i november.

Under övningen bedrev divisionen sin

verksamhet från en temporär grupperingsplats inom flottiljområdet. Flygvapen-Nyttis utsände hade förväntat sig den numera vanliga lösningen med standard-containers, men hamnade i stället i ett tältläger. För tillfället använde man sig nämligen av uppblåsbara sjukvårdstält, som kopplats samman så att olika sektioner bildats. I en arbetade exempelvis underrättelsepersonal, i en annan planerades flygningarna och en tredje sektion användes som ordersal.

Övningen syftade till att kontrollera om förbandet nådde upp till de olika kompetenskrav som ställts av det Flygtaktiska kommandot i Uppsala. Således något av ett examensprov.

Divisionens uppgift var att bevaka en så kallad *No-Fly Zone*, en flygförbudszon, och övningsområdet var förlagt över den sydöstra delen av landet, över Öland och Östersjön upp mot Gotland. Flygoperativt tillämpades den metodik som används inom Nato och följaktligen planlades varje flygföretag med minst ett dygns varsel.

I ordersalen stod några piloter samlade kring en wyteboardtavla, inbegripna i en diskussion om Rules of Engagement, ROE, dvs de handlingsregler som gällde för deras taktiska uppträdande under dagens flygningar. Det som diskuterades var den faktiska innebörden i några av punkterna och för de enskilda piloterna är det viktigt att verkligen förstå och kunna innebörden av ROE.

ROE och tillämpningen av dem utgör inte bara grunden för uppträdandet, det handlar även om juridik – enkelt uttryckt om och vem jaktpiloten kan anfälla, under vilka omständigheter och på vems order. Ett felaktigt ingripande kan i värsta fall resultera i föspillda människoliv, med rättsliga påföljder för piloten.

## Polisroll

Vid en snabb genomläsning av de aktuella ROE ges ett intryck av ett komplext regelverk. En av piloterna som håller på att pla-



Det nya snabbinsatsförbandet Swafrap JAS39 genomförde en valideringsövning i mitten av november. Här är det divisionschefen Rickard Nyström som studerar kartan över övningsområdet. *Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå*



►►► nera ett flygpass, förklarar att det är stor skillnad på att uppträda i en fredsbevarande insats jämfört med att på traditionellt vis försvara det svenska lufterummet.

Piloten, som i likhet med sina divisionskolleger av integritetsskäl inte namnges, gör liknelsen att den svenska jaktpiloten alltid har skolats till att vara en "kriigare" som snabbt ska kunna agera mot en inkräktare och det med stöd av ett relativt okomplicerat regelverk (IKFN). I den fredsbevarande uppgiften ska jaktpiloten mera agera i rollen som "polis", med uppgiften att bevaka och skydda ett givet område med stöd av "lagar och förordningar", d v s ROE.

– Det är ett helt nytt sätt för oss att agera och vi måste lära oss att tänka i nya banor. Det är inte bara att ge sig in mot målet, man måste alltid tänka på ROE. Helst bör de vara så få och enkla som möjligt, men framför allt måste man ha klart för sig innebörden av dem, säger han.

### Intensiva förberedelser

Överstelöjtnant **Rickard Nyström** är chef för Quintus Blå. I sin roll som divisionschef är han också en av få i Swafrap JAS39 som framträder med sitt namn offentligt.

Han är pilot med stor erfarenhet från både attack- och spaningsflyg med Viggen vid F 6 i Karlsborg och F 13 i Norrköping. Efter F 13:s nedläggning flyttade han med sin division till F 10 i Ängelholm, där han sedermera flög in sig på Gripen. Dessförinnan hade han genomgått Försvarshögskolans chefsprogram, varav ett år på Air Command and Staff College i US Air Force regi.

Rickard Nyström har lett divisionens förberedelsearbete sedan han fick beskedet om den nya uppgiften på våren 2002. Då tillhörde både han och divisionen fortfarande F 10, som befann sig mitt i nedläggningsfasen, samtidigt som man skulle

Gripen-utbilda både flera av F 10:s piloter och den första omgången piloter från F 17.

– Perioden fram till nu har varit mycket turbulent, men Swafrap-uppgiften är enormt utmanande och stimulerande, konstaterar Rickard Nyström.

Var det självklart för dig att anta uppgiften?

– Ja, det är ju det här som man ska arbeta med just nu. Det känns, för mig, väldigt tillfyller om vi mer aktivt skulle kunna bidra till den internationella säkerheten genom vår närvaro utomlands.

Det var ett ställningstagande i ett professionellt perspektiv, men han framhåller att det naturligtvis måste finnas acceptans

Överstelöjtnant Rickard Nyström vid F 17 i Ronneby har lett arbetet med att utveckla den Gripen-division som ingår i det nya internationella snabbinsatsförbandet Swafrap JAS39.



och stöd från familjen. Som make och småbarnsfar diskuterade han noga igenom frågan med sin hustru, som stöder hans beslut.

### Sund syn

När det gäller sina piloter har han på ett tidigt stadium uppmanat dem att noga tänka igenom sitt ställningstagande. Han anser att de har en positiv attityd till att ställa upp på utlandsuppdraget, men att de också håller hårt på att exempelvis försäkringsfrågor måste lösas.

– De har en sund syn på detta. Det gäller efterlevandeskydd och till exempel vad som gäller om man blir skadad och aldrig mera kan arbeta som pilot, säger Rickard Nyström.

Divisionens sammansättning är relativt ny och de olika individerna kommer främst från F 10 och F 17, med en varierande flygerfarenhet av både Draken och olika Viggen-versioner.

Sett i ett lite längre tidsperspektiv har vissa piloter bakom sig en period som präglats av omskolningsverksamhet till Gripen, med relativt lite flygtid och begränsad inriktning på operativ stridsflygverksamhet.

Den pilot som har mest erfarenhet på Gripen har cirka 450 flygtimmar på typen, medan det finns de med cirka 140. För att få ingå i utlandsförbandet krävs minst 120 flygtimmar under de senaste tolv månaderna.

### Skapa nytt

Gripen-förbandet ska uppträda i en annan roll än spaningsförbandet Swafrap AJS37 och därför har Quintus Blå tvingats börja från grunden med sin uppgift. Erfarenheter rörande den "internationella miljön", med exempelvis Nato:s procedurer och stridsledningsterminologi för flygning har till

viss del kunnat hämtas från Swafrap AJS37.

För att hinna med allt det nya bildades särskilda grupper som tilldelades var sitt specialområde. En har arbetat med operativa frågor och vilka typer av övningar som kan genomföras. Andra grupper har ägnat sig åt vapensystemen, en annan har ägnat sig åt CSAR, *Combat Search And Rescue*.

Grupperna har regelbundet redogjort för sina framsteg i en stabsgrupp och där divisionschefen meddelat en så kallad *commanders intent*, varpå de olika grupperna fått till uppgift att utveckla ändamålsenliga övningar mot de olika delmålen. När nya flygövningar skapats har en ansvarsfull uppgift för divisionschefen varit att granska dessa ur ett flygsäkerhetsmässigt perspektiv.

Utöver detta har en väsentlig del av utvecklingsarbetet också varit att dokumentera allt det nya, så att de nya kunskaperna kan föras vidare.

– Annars blir ju allt vi har gjort värdeöst. Det gäller att skapa SOP, *Standard Operations Procedures*, för olika typer av uppträdanden som *Self Defence*, *Combat Air Patrol* etc, säger Rickard Nyström.

Höstens verksamhet har varit extra intensiv med bland annat en fyra veckors övning med den nya metodiken på hemmaplan, mycket flygning och övningar i flygvapnets stridssimuleringsanläggning,

FLSC, i Bromma. Det har även genomförts skarpskjutning med Gripen i Vidsel, med IR-roboten Rb 74 Sidewinder, akan samt fällning av motmedelsfacklor.

– Vi började närma oss en maxbelastning, men det är också nödvändigt för att se hur olika individer fungerar när tröttheten sätter in samtidigt som verksamheten är intensiv, säger Rickard Nyström.

### Bredare förmåga

Quintus Blå är mitt uppe i ett pionjärbete med att bredda flygvapnets operativa förmåga och utöka den för den internationella arenan. Rickard Nyström anser att den nya uppgiften hittills har utgjort ett tydligt mål för divisionen, vilket har befrämjat motivationen, men även att uppgiftens omfattning och kravet på att bli klar i tid också varit ett tungt ok att bära.

Ett av knepen för att skapa sammanhållning och en ny, positiv divisionskultur är införandet av ett symboliskt pris kallat "Quintus Blå Best Buddy Award". Fyra gånger om året får divisionsmedlemmarna helt enkelt rösta på vem de tycker är "bästa kompis".

Priset har också skapats som en indikation på det viktiga i att också se till varandra som människor. Något som kan bli synnerligen angeläget i ett skarpt läge, inte minst utomlands.

**Efter tre års insatsberedskap**

# **Swafrap AJS37 upphör**

Den 31 december upphör det internationella snabbinsatsförbandet med Viggen, Swafrap AJS37. I förbandets frontlinje finns flygdivisionen "Urban Röd", som de senaste åren ägnat mycket kraft åt att kunna verka i en internationell miljö, i samverkan med andra nationers flygstridskrafter.

Trots tre år med 30 dagars insatsberedskap har förbandet dock inte engagerats i något skarpt uppdrag. Divisionschefen major Per Nilsson är dock nöjd med den internationella förmåga som divisionen utvecklat.

AV PETER LIANDER





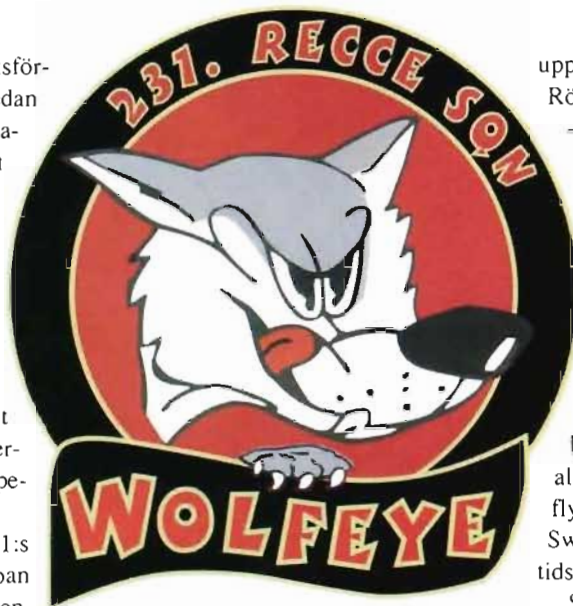
►►► **D**et internationella snabbinsatsförbandet Swafrap AJS37 har sedan den 1 januari 2000 varit organiserat och redo för att vara operativt med 30 dagars varsel. En insatsberedskap som upphör vid utgången av 2003. Därefter övergår uppgiften till F 17 i Ronneby som ansvarar för det nya förbandet Swafrap JAS39 med början den 1 januari 2004.

Som bekant är det F 21 i Luleå som ansvarat för Swafrap AJS37. Ett förband som med Viggens spaningsversion AJSF 37 haft flygspaning som operativ huvuduppgift.

Piloterna i förbandet ingår i F 21:s första division, populärt kallad Urban Röd, med major **Per Nilsson** i spetsen. Han har varit divisionschef relativt länge, sedan 1996, och kan som sådan se tillbaka på en intensiv period där verksamhetens inriktning förändrats stort.

Per Nilsson har stortrivts med uppgiften som divisionschef redan från början och att i synnerhet de senaste fyra åren har medfört än mer stimulans i arbetet. Han nämner särskilt de internationella kontakterna, deltagandet i ett flertal internationella övningar och att få arbeta med en högt prioriterad uppgift som Swafrap AJS37 inneburit.

Allt detta har skett i en tid då Försvarsmakten som helhet i ominriktningens tecken genomgått stora förändringar, i kombination med hårda ekonomiska besparingskrav. Även om Urban Röds



flygplanspark tillhör den äldsta Viggengenerationen, så har ominriktningens mål mot bland annat internationalisering dock medfört att det målinriktat har satsats på divisionens verksamhet.

– Vi har fått mycket flygtid och det har satsats på övningar och materiel, säger Per Nilsson.

Frågan om att använda det svenska spaningsflyget till insatser i internationella sammanhang började bli aktuell under slutet av 1990-talet. Då fanns det spaningsflyg både vid F 10 i Ängelholm och F 21, men vid F 10 var utfasningen av Viggen redan inplanerad till år 2000.

När det på allvar började bli dags att organisera ett insatsförband för utlands-

uppdag återstod således endast Urban Röd.

– Jag förstod tidigt att det var vi som skulle få uppgiften, säger Per Nilsson. Den första arbetsdagen i januari 1999 åkte jag till luftstridsavdelningen i Högkvarteret, där frågeställningen var om vi kunde ställa upp med två veckors varsel. Men det blev aldrig aktuellt då.

Efterhand tog planerna på det första svenska internationella snabbinsatsförbandet med stridsflygplan alltmer form. Utöver Urban Röd fick flygflottiljen F 21 i uppgift att organisera Swafrap AJS37, vilket skedde under viss tidspress.

Som divisionschef ställdes nu Per Nilsson inför den tuffa uppgiften att vara chef för en division som plötsligt skulle kunna sättas prov under skarpa förhållanden, helt olikt den välbekanta och fredsmässiga vardagsverksamhet som divisionen dittills bedrivit.

Var det för din del helt självklart att ställa upp?

– Ja det var det, även om det naturligtvis fanns vissa tveksamheter och mycket att ta hänsyn till, bland annat med tanke på min familj. Men i grunden ansåg både jag och divisionen att det var rätt, säger Per Nilsson.

Situationen var inte okomplicerad, för de berörda gällde det bland annat att ta ställning till den privata situationen, ekonomiska villkor, hur länge man skulle vara



Divisionen Urban Röd vid F 21 i Luleå kommer att flyga med olika versioner av Viggen till och med 2006.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Major Per Nilsson har varit divisionschef för F 21:s första division sedan 1996.

kunnat verka med ett väl beprövat flyg-system och på så sätt börja bygga upp erfarenhet inför framtida utlandsuppdrag.

### Unik mix

Nu väntar en mera vardaglig tillvaro för Urban Röd, med spaningsflyguppgifter som havsövervakning och incidentberedskap med både spanings- och jaktflyg. Divisionen är ju unik eftersom den flyger med fyra olika Viggen-versioner; de två spaningsvarianterna AJSF 37 och AJSH 37, ett fåtal JA 37D Jaktviggen samt det senaste tillskottet SK 37E som används till telekrigstörning.

Tillförseln av den tvåsitsiga SK 37E har medfört att divisionens uppgifter utökats, vilket även inkluderat deltagande i den multinationella övningen Elite i Tyskland i våras. Nya systemoperatörer har utbildats under hösten och det har också genomförts samövningar med telekrigstörning mot Gripen-piloterna hos granndivisionen Urban Blå.

Är det inte risk för att det kan uppstå motivationsproblem för divisionen nu när förutsättningarna förändras?

– Det finns en viss fara för det, eftersom vi inte blir lika prioriterade som tidigare och under hand även ska fasa ut Viggen-systemet, säger Per Nilsson.

Divisionen har relativt många piloter, cirka 20 man, varav fyra är elever som genomför grundläggande flygslagsutbildning på spaningssystemet och inte, kanske något förvånande, på den avsevärt modernare JA 37D.

– Det beror på att de flygplanen tas ur bruk här på F 21 till sommaren, säger Per Nilsson. Hangaren ska nämligen byggas om för att kunna användas när divisionen ska skola om till Gripen, vilket planeras till 2006.

Men innan dess blir det byte också på divisionschefsposten. Per Nilsson lämnar F 21 vid årsskiftet för att tillträda en befattning vid Flygtaktiska kommandot i Uppsala. ●

borta etc. Just avtalsfrågorna kom att stundtals att bli en besvärlig del att lösa.

En annan faktor att ta hänsyn till var hur länge det var lämpligt att en enskild pilot flög i en verksamhet med relativt enformiga flyguppgifter med liten variation. Så småningom bestämdes det att piloterna vid en utlandsinsats omväxlande skulle tjänstgöra i den skarpa verksamheten i sexveckorsperioder.

### Alltid på engelska

Vad är den största skillnaden för divisionen sedan 1996?

– Vi har blivit alltmer internationaliserade. Vi använder nästan alltid engelska i luften, vi har fått stor erfarenhet av hur utländska divisioner planerar sina uppdrag, vi använder nya kartbeteckningar och engelska benämningar på olika begrepp även om det finns en svensk motsvarighet, säger Per Nilsson.

– Flygövningsmässigt är inte skillnaden lika stor, vi flyger liksom tidigare

mycket på låg höjd. Under vissa perioder har vi övat att flyga på det sätt som det var tänkt att vi skulle göra under en utlandsinsats, vilket skett på medelhöga höjder och med jaktskydd.

Har ni applicerat Natos metodik också på den nationella delen också?

– Ja det har vi, men vi upptäckte att det egentligen inte var så stor skillnad. Vi övar fortfarande mycket enligt den tidigare svenska taktiken. Den är mer varierad och ger oss möjlighet att bli bättre som piloter, än att bara öva spaningsflygning på medelhög höjd.

Per Nilsson nämner också att divisionen har flugit mycket. Varje pilot ska ha flugit minst 120 timmar under ett år för att kunna delta i en skarp utlandsinsats.

Nu har tre år med beredskap gått men det blev aldrig någon insats utomlands, vilket Per Nilsson ur vissa aspekter beklagar.

– Jag tror att det hade varit bra för flygvapnet om förbandet hade satts in till exempel på Balkan, och i en lågkonflikt

# DC-3:ans bärgare gör vinteruppehåll

**Efter drygt två månaders arbete vid haveriplatsen avbryter nu marinen arbetet med bärgningen av DC-3:an för vintern. Det har varit ett mycket hårt arbete och besättningarna på HMS Belos och HMS Furusund är i stort behov av vila.**

**Insatsledaren, kommandörkapten Claes Lundin, är ändå nöjd med det arbete som hittills har genomförts och bärgningen kommer att återupptas i vår.**

AV CLAS NILSSON-LUNDSTEDT

**F**örberedelserna inför lyftet av flygplanskroppen har varit ett mödosamt arbete och redan tidigt i höstas stod det klart att DC-3:an var i ett betydligt sämre skick än man från början hade trott. Att arbetet skulle bli svårt stod klart efter att marinen själva kunde genomföra en undersökning av haveriplatsen.

– Vi fick ett mycket bra underlag från Marin mätteknik som hade hittat vraket, säger insatsledaren, kommandörkapten Claes Lundin. Det underlaget ville vi komplettera, och vi upptäckte då både vrakets dåliga skick och att det låg en minlinje med minor från Första världskriget mycket nära haveriplatsen.

Marinens fartyg HMS Skaftö fick uppgiften att röja det 50-tal minor som hade hittats och det var ett arbete som tog ungefär två veckor i anspråk, något som redan från början gjorde att bärgningsarbetet inte kunde inledas förrän i början av oktober.

Då, när arbetet inleddes, gjorde man en försiktig bedömning att ett lyft skulle kunna bli aktuellt i månadsskiftet oktober-november, men man gjorde samtidigt klart att den tidsplan som presenterades var mycket preliminär.

– Vi visste att det skulle bli svårt och att arbete på hösten och vintern innebär att vädret kan vara hårt, säger Claes Lundin. Vi har därför hela tiden varit tvungna att räkna med att det var en möjlighet att vi

inte skulle hinna med att lyfta flygplanskroppen nu under hösten.

Under veckorna som arbetet har pågått på haveriplatsen har vädret också tidvis varit ett hinder, och dessutom har både Belos och Furusund drabbats av haverier, både på utrustningen och på fartygen.

HMS Furusund tvingades i slutet av oktober gå till varv efter ett haveri på bogpropellen, och Belos fick i samband med ett försök med lyftsäckar en av dessa in i en propeller. Men framför allt är det de undervattensfarkoster som man har använt som har krånglat.

– Det har varit bökigt, säger Claes Lundin, men jag tror att det beror på att de aldrig tidigare har använts i den omfattning som under den här operationen.

## Stor öppenhet

Bärgningen av DC-3:an är en operation som på flera sätt skiljer sig från marinens övriga uppdrag. Den sker i nära samarbete med representanter från flygvapnet, dessutom är aktörer utanför Försvarsmakten involverade, bland annat rikskriminalen och inte minst anhöriggruppen.

Det innebär att arbetssättet på flera sätt har varit okonventionellt, vilket även gäller kontakterna med media. Från dag ett har Försvarsmaktens inställning varit att total öppenhet ska råda och att all infor-

mation om vad som händer i princip omedelbart ska vara tillgänglig för journalister.

Allmänheten har därmed kontinuerligt kunna följa arbetets gång, i medvind såväl som i motgång.

– Det har varit speciellt, säger Claes Lundin. Tidningarna har haft nästan samma information som vi själva i stort sett samtidigt och jag har pratat med journalister i snitt två till tre gånger om dagen under hela den här perioden.

## Provlyft

Redan från början har flygplanskroppens hållfasthet varit ett osäkerhetsmoment, och helt avgörande för valet av lyftmetod. Den går ut på att lyftslingor ska placeras under flygplanskroppen och att Belos med hjälp av en specialkonstruerad balk ska genomföra lyftet.

Under arbetets gång har dock olika rapporter kommit in som har inneburit signaler om att skrovet eventuellt har varit för skört, bland annat kunde man tidigt konstatera att cockpit var svårt skadad.

I mitten av november kunde slutligen ett provlyft genomföras. Det visade att cockpit enbart sitter fast i resten av vraket på en sida. På samma sätt sitter planeten stjärt bara delvis ihop med resten av flygplanskroppen.

Däremot visade det sig att vingens mitt-



Den nedskjutna DC-3:ans ena vinge på bärgningsfartyget Belos däck.



Det ena landningsstället spolas rent från lera efter 51 år på Östersjöns botten öster om Gotska Sandön.



En av de undervattensfarkoster som har använts vid bärgningen av DC-3:an tas ombord.

Bilder: Jonas Svensson/Forsvarets bildbyrå

sektion, den del av vingen som hela flygplanet vilar på, följde med i lyftet. Det kan betyda att skadorna i den delen av flygplanet inte är så allvarliga som man tidigare hade befarat och det ger goda förutsättningar för att lyftet ska kunna genomföras som planerat när arbetet återupptas i vår.

Ett stort problem under det inledande bärgningsarbetet har dock varit att få in lyftslingorna under flygplanskroppen. Från början var tillvägagångssättet att kanaler skulle spolas i leran under planet, men det visade sig att det sugmunstycke som hade tagits fram var underdimensionerat för uppgiften. Under arbetets gång har flera olika alternativa metoder provats, men det tog tid innan man nådde fram till det önskade resultatet.

– Det har stundtals varit jobbigt, säger

Claes Lundin. Det har känts som någon slags varannandagsmentalitet, ena dagen har man varit upprymd för att man har sett en ljusning för att nästa dag känna sig uppgiven över att tillvägagångssättet inte fungerade.

Men besättningen på Belos har hela tiden, utan att ge upp hoppet, fortsatt att ta fram nya metoder, ett tillvägagångssätt som till slut har gett resultat.

– De har visat en fantastisk uppfinningsrikedom och initiativförmåga, säger Claes Lundin, och det har till slut gett utdelning vilket gör att det nu ser mycket lovande ut.

Beslutet att avbryta bärgningen för vintern har flera orsaker. Även om inriktningen på den valda bärgningsmetoden kvarstår har den senaste tidens arbete visat

på ett behov att komplettera och modifiera utrustningen. Bland annat ska lyftbalken modifieras något. Men besättningens behov av vila och återhämtning har också vägt in i beslutet.

– Det kommer bara att bli kallare nu och det finns risk för nedisning och mycket hårt väder, säger Claes Lundin. Med tanke på att alla är så trötta, bedömer jag att risken för personskador blir för stor om vi fortsätter.

Exakt datum för när arbetet återupptas är inte fastställt ännu, men Claes Lundin räknar med att vara i gång igen i mars. Då är man redan en bra bit på väg.

– Det arbete vi har gjort hittills är ju inte ogjort, utan det innebär att vi är väl förberedda för att gå ut i vår och avsluta bärgningen, säger Claes Lundin. ●

# Helikoptrar lyfter nytt markstridsförband

**Begreppet luftburen förmåga står för en insatsstyrka som utgörs av specialutbildad trupp som i samverkan med ett helikopterförband snabbt kan sättas in i olika stridsområden.**

**Utvecklingen av den nya förmågan har pågått under några år och har under året kunnat övas i praktiken. Det är ett utvecklingsarbete som i kombination med nya helikoptersystem starkt präglar utformningen av Helikopterflottiljens framtida organisation och verksamhet.**

AV THOMAS STENSSON

**L**uftburen förmåga är ett samlingsnamn för en insatsstyrka ("Task Force") som består av särskilt övad och utrustad trupp och transporthelikopterförband som har hög samträningsnivå både inom förbandet och med truppen som ska transporteras. Många länder har även beväpnade helikoptrar i sina luftburna förband.

I Sverige finns det inget beslut om anskaffning av beväpnade helikoptrar. Det innebär att uppgifternas svårighetsgrad får anpassas och att andra typer av understöd kan komma att krävas.

Försvarsmakten har introducerat luftburen förmåga med målsättningen att tillföra ytterligare ett manöversystem som med korta tidsförhållanden snabbt kan flytta stridande trupp, underrättelse- och/eller elledningssystem till ett område som annars inte kan eller hinner behärras.

De helikoptersystem som används ska även kunna verka i internationell miljö och bidra med allt från trupp- och materieltransporter till sjuktransporter.

Med början 2004 tillförs ny helikoptermateriel som har bättre kapacitet än många av de befintliga helikoptersystemen. Områden som det särskilt kommer att ske en förbättring inom, är förmåga till dygnet-runt-uppträdande, uppträdande i svåra väderförhållanden, ledningssystem som medger aktiv ledning på större avstånd med dataöverföring och avsevärt förbättrade möjligheter till överlevnad i stridsområden.

Ytterligare en aspekt med de nya helikoptersystemen är att de möjliggör utveckling av en för Försvarsmakten ny förmåga, nämligen att genomföra taktiska luftlandsättningar.

Luftburna insatser bygger på ett nära samarbete mellan det transporterade förbandet och transportförbandet, vilket ställer krav på stor förståelse för varandras förmågor och begränsningar. För att möjliggöra en samordnad utveckling av den luftburna förmågan har ett nära samarbete mellan K 3 i Karlsborg och Helikopterflottiljen utvecklats.

Förbandens integrerade uppträdande

ställer även krav på en gemensam ledning, något som dock saknas för närvarande men som ska utvecklas. Ledningsförmågan kan göras antingen som en fast organisatorisk del i det luftburna förbandet eller som en taktisk/operativ ledningsresurs, som kan verka när mer komplexa luftburna insatser genomförs.

I nuvarande konfiguration kan det ge chefen för helikopterstyrkan underlag för ledning av helikopterförbandet och möjlighet till situationsanpassning vid förändringar i hotmiljö eller av annan orsak. Det ska också ge ett transporterat förband möjlighet att inom förbandet under transporten överföra information eller ändringar i stridsplan och uppdatera läget omedelbart innan urlastning.

Ledningssystemet bör efter fortsatt utveckling ge möjlighet att utnyttja HKP 14 som ledningsplattform.

## **Två bataljoner**

Luftburen förmåga har blivit den dimensionerande uppgiften för Helikopterflot-



Helikopterflottiljens framtida verksamhet är strakt förknippad med utvecklingen av arméns nya koncept Luftburen förmåga.

På bilden har landsätts en grupp soldater ur en HKP 4C.

Foto: K 3



Helikoptrar gör det möjligt att snabbt förflytta stridande trupp till ett område som annars inte kan eller hinner behärras.

Foto: K 3



Till vänster:  
Interiörbild från en HKP 4 under trupptransport.

Foto: K 3

Till höger:  
I avvaktan på att nya helikoptertyper levereras till Försvarmakten används HKP 4 till flygmomenten vid utbildning och träning av arméns nya typ av snabbroliga insatsförband.

Foto: Lena Holmgren

tiljen och de två krigsförband som den ska organisera.

Krigsförbanden har två olika huvudriktningar; en för sjöoperativ verksamhet och en för markoperativ verksamhet. I förbanden ingår även de HKP 10 Super Puma som tidigare har ingått i flygvapnets flygräddningsgrupper.

Luftburna insatser ska dock kunna genomföras av båda helikopterbataljonerna, men det är den markoperativa bataljonen som hittills har svarat för utvecklingsarbetet inom konceptet luftburen förmåga.

De två helikopterbataljonerna är snarlikt uppbyggda, det skiljer bara marginellt i personalinnehåll med hänsyn till olika antal helikoptrar. Den sjöoperativa bataljonen innehåller sju HKP 14, åtta HKP 15 och fem till sex 5-6 HKP 10 och en till två SH 89 Aviocar.

Den markoperativa helikopterbataljonen utgörs elva HKP 14, tolv HKP 15 och fem HKP 10.

### Förbandseffekt

Tillsammans kan de två helikopterbataljonerna från främre tankningsplats och ilastningsplats i ett lyft förflytta cirka 300 sol-

der ur den luftburna bataljonen, inklusive lätta fordon, cirka 150 km.

Förflyttningen kan ske in på områden med "förhöjd" hotnivå tack vare modernt varnings- och motverkans system (VMS) på HKP 14 och möjlighet att ta emot och sända information inom ramen för nätverksbaserat försvar eller inom bataljonegens egna ledningssystem.

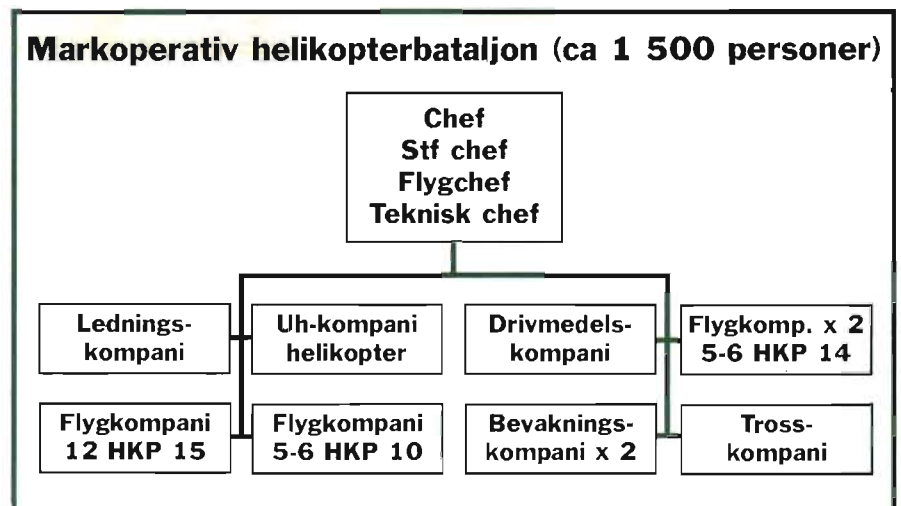
Varje HKP 14 eller HKP 10 kan ta cirka 2.5 ton hängande last, vilket innebär att en bataljon kan förflytta cirka 30 ton hängande last i en omgång. Ett räkneexempel

ger vid ett transportavstånd på tio mil enkel resa, en kapacitet på cirka 300 ton på tio timmar. Om även den mindre HKP 15 utnyttjas kan ytterligare 80 ton läggas till.

Vid sjuktransportuppdrag kan HKP 14 transportera upp till 14 patienter liggande på bår, med vård under transporten.

### Tidsförhållanden

Den förmåga som stipuleras för de båda helikopterbataljonerna i den taktiska, tekniska och ekonomiska målsättningen ska







vara uppnådd 2010. Fram till dess ska Helikopterflottiljen vidareutbilda stora delar av bataljonens yrkesofficerare och grundutbilda ett stort antal värnpliktiga.

Tidsförhållanden är något korta i och med att materielen börjar levereras under 2004 och slutlevereras först 2009.

HKP 15 börjar levereras på våren 2004 och bedöms kunna börja användas i liten skala för operativa insatser i slutet av 2006. Den större HKP 14 ska börja levereras under hösten 2005 och kommer sannolikt att kunna utnyttjas för operativa insatser under 2008, inledningsvis i liten skala.

För att vinna tid och erfarenhet utnyttjas dagens helikoptrar intill dess att de nya systemen kan börja verka. Den största utmaningen är att vidmakthålla kompetens och förmåga under inled-

ningen av införandeperioden. Resurserna åtgår för grundläggande träning och efter cirka ett år börjar stridstekniskt och taktiskt uppträdande att övas.

### Operativa effekter

Med de nya helikoptrarna, framförallt med HKP 14, kommer Försvarsmakten att få en förmåga att genomföra transporter i de flesta väderförhållanden. Ledningssystemet i HKP 14 ska medge uppträdande inriktat mot nätverksbaserat försvar (NBF). En luftburen insats kan ske autonomt men som regel inom ramen för en operation eller en taktisk manöver.

Det bör nämnas att helikoptrarna kommer att vara utrustade för att även i fortsättningen kunna bedriva räddningsverksamhet åt Försvarsmakten och vid

behov även stödja samhället i övrigt vid bränder, olyckor m m.

### Uthållighet

Helikopterförbanden ska kontinuerligt kunna planera och leda pågående uppdrag under en längre tid. De flygande delarna har dimensionerats för att kunna flyga dygnet om under enstaka dygn med samtliga helikoptrar, eller under längre tid med begränsat flygtidsuttag.

Underhållsorganisationen är fortfarande under utredning avseende personaltäthet och kategorier.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR ÖVERSTELÖJTNANT VID HELIKOPTERFLOTTILJEN I LINKÖPING.

## De nya helikoptersystemens transportkapacitet för Luftburen bataljon

Summa / omgång

HKP 14 11 + 7 st 16 sittande personer eller x 9 bårar eller x 2,5 ton hänglast

HKP 15 12 + 8 st 3-5 sittande personer eller 1 bår eller x 1 ton hänglast

HKP 10 5 + 6 st 16 sittande personer eller 8 bårar eller 3 ton hänglast 200-350 sittande, alternativt 110-180 på bår, alternativt 40-64 ton hänglast

Ledningssystem som medger lägesuppföljning i området och inom förbandet. (X = gånger)

# Helikopterflottan ro

**En förnyelse av Försvarens helikopterflotta står för dörren. För närvarande finns det sex olika helikoptertyper i bruk. Fyra av dem kommer att fasa ut före 2010 och ersättas av två nya system.**

**HKP 6 Jet Ranger avvecklas senast nästa år, liksom den relativt nya HKP 11.**

**HKP 9 blir enligt planerna kvar till 2008.**

**HKP 4 är veteranen som har flugits i drygt 40 år, men kan komma att bli kvar nästan hela decenniet.**

**HKP 10 Super Puma planeras flyga till minst 2010.**

AV PETER LIANDER

Försvarens helikopterpark har reducerats under de senaste åren och består nu av cirka 65 helikoptrar. Generellt sett kan merparten av dem betraktas som ålderstigna eller omodern och därför sker en omfattande modernisering av helikopterbeståndet.

Äldst är den medeltunga HKP 4. De första exemplaren levererades för mer än 40 år sedan. Yngst bland de typer som används i ordinarie förbandstjänst är HKP 11, som bara flugits i nio år.

Den italienska Agusta A 109, i Sverige kallad HKP 15 börjar levereras nästa år. Typen finns än så länge bara i två exemplar i form av en interimsversion. De är inte helt överensstämmande med den svenska version som beställts, men används till utbildning i avvaktan på att serieleveranserna ska inledas under 2004.

Det mest betydelsefulla nytillskottet blir den nya enhetshelikoptern NH 90, med svensk beteckning HKP 14. Beställningen omfattar 18 helikoptrar, som enligt planerna ska börja levereras under andra halvan av 2005.

När det gäller avveckling av befintliga

helikoptertyper är det HKP 6 Jet Ranger som står närmast på tur. Sedan leveranserna inleddes 1970 har HKP 6 varit den vanligast förekommande militära helikoptertypen i Sverige.

HKP 6 har använts till en mängd skiftande uppgifter inom både armén och marinen samt därefter av den nybildade Helikopterflottan. På senare tid har den huvudsakligen använts till pilotutbildning.

Avvecklingsarbetet har redan inletts och av de totalt 33 helikoptrarna återstår cirka 15 i drift.

Enligt en tidigare planering skulle typen utgå vid årsskiftet, men det har nyligen bestämts att sju stycken ska vara i drift till augusti 2004. Beslutet är taget med hänsyn till att den pågående grundläggande taktiska utbildningen av den senaste kullen helikopterpiloter ska kunna slutföras.

Därefter är HKP 6 historia. Med undantag för enstaka museiexemplar kommer helikoptrarna att skrotas, eller användas till utbildningsändamål. I den mån det är möjligt kommer vissa komponenter att försälas.

## Förlängt förordnande

Den medeltungabätsjakt- och räddningshelikoptern HKP 4 finns i 14 exemplar och är tänkt att användas till och med 2007. För närvarande övervägs dock att minska antalet helikoptrar för att i stället kunna använda typen under ytterligare några år.

– Antalet nya HKP 14 avsedda för sjöoperativa uppgifter kommer att vara fullt ut först under 2009 och därför bör HKP

*HKP 6A Jet Ranger kommer att flygas till senast den sista augusti 2004. De kommer att användas till grundläggande taktisk utbildning av den senaste omgången nyutbildade helikopterpiloter. HKP 6 har varit i bruk sedan 1970.*

*Foto: Lena Holmgren*



# teras

4 vara kvar fram till dess för att behålla kompetensuppbyggnaden. Dessutom behövs de för beredskaps- och flygräddningstjänsten samt övriga specialoperationer, säger kommandörkapten **Per Skantz** vid helikoptersektionen i Högkvarterets krigsförbandsledning.

– Det är inte aktuellt med någon gångtidsförlängning. Men genom att successivt minska antalet helikoptrar och använda olika komponenter från dem på de övriga, blir det möjligt att ta ut samma totala drifttid utan att behöva göra ytterligare investeringar.

HKP 4 kan utan tvekan betecknas som en mycket användbar helikoptertyp. Förutom ovan nämnda användningsområden kan den ta relativt mycket last och används även till trupptransporter, vilket bland annat tillämpats under utvecklingsarbetet med arméns nya förmåga "luftburen bataljon".

Typen flygs av Helikopterflottiljens Andra helikopterbataljon. De flesta är baserade på Berga, men finns även i Ronneby och Säve utanför Göteborg.

Åtta HKP 4 har också modifierats för att kunna flygas i mörker med hjälp av Night Vision Goggles (NVG) och samtliga är IFR-utrustade och godkända för flygning i mörker och dåligt väder utan visuella referenser.

## Fem år till för 9:an

Den vanligaste helikoptertypen i dagsläget är HKP 9, som numera förekommer i 20 exemplar. De anskaffades med början 1987 till arméns flygande pansarvärns-

*HKP 4 kommer att användas till minst 2007, om än i ett minskande antal. Denna helikopterklassiker har flugits i Sverige sedan 1962.*

*Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå*



HKP 9, som tidigare användes inom arméflygets pansarvärnshelikopterkompanier, planeras att flygas till och med 2008.

▶▶▶ helikopterkompanier och var beväpnade med robotar.

I den ominriktade Försvarsmakten finns det inga pansarvärnshelikopterkompanier. HKP 9:s roll har förändrats och den har blivit något av en allround-helikopter med huvudinriktning på utbildning.

– HKP 9 har NVG-anpassats och används mycket till övning i NVG-flygning. För förarna är den därmed en utbildningsplattform som bereder vägen till HKP 15, säger Per Skantz.

– För att kunna genomföra utbildningen på HKP 15 måste eleverna ha viss erfarenhet från tvåmotorig helikopter, NVG-kompetens samt instrumentflygbehörighet. Det erhålls med HKP 9, utom vad avser det sistnämnda.

Per Skantz uppger också att HKP 9 än så länge används till att bevara kompetensen för ett beväpnat helikoptersystem. Ett mindre antal piloter svarar för att denna upprätthålls, bland annat genom att samöva med markstridsförbanden. HKP 9 används då som motståndare till markförbanden och eftersom siktesystemet finns kvar i HKP 9 kan simulerade robotanfall genomföras.

De flesta HKP 9 flygs av Fjärde helikopterbataljonen på Malmen, men ett mindre antal finns också vid Första helikopterskvadronen i Boden. Typen avses vara i drift till och med 2008.

### HKP 11 muckar

HKP 11, eller Agusta-Bell 412 som den civila beteckningen lyder, togs i bruk 1994. Av de fem levererade HKP 11 är fyra i drift, sedan en havererat i våras. De är baserade i Boden och på Malmen. Redan vid anskaffningen avsågs typen att användas under en tioårsperiod och den kommer därför helt planerligt att utgå under 2004. Någon ersättare för just denna typ blir det inte.

Helikopterna kommer att bjudas ut till



försäljning på samma sätt som det gjordes med HKP 5.

### Super Puma blir kvar

Till sist återstår den medeltunga HKP 10 Super Puma, som togs i bruk 1988 och finns i tio exemplar. Den används i första hand till flygräddning, men är även användbar för transportuppgifter och specialoperationer.

HKP 10 finns baserade i Ronneby,

Såtenäs, Säve, Berga, Uppsala, Frösön och i Boden.

Typen kommer att användas under överskådlig tid framöver, även efter det att nykomlingen HKP 14 tagits i bruk.

– Vi har inte satt något slutdatum för den, säger Per Skantz. Men ska den vara kvar efter 2010 måste det säkert till omfattande modernisering, en så kallad Midlife Update. ●



HKP 11 kommer att avvecklas redan under 2004.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

## Svensk J 9 renoveras för att flygas i USA

Bilden här intill är tagen 1966 på en flygdag vid dåvarande F 9 i Säve utanför Göteborg. Flygplanet är en J 9, Seversky-Republic P-35, som var det främsta jaktflygplanet i Sverige under andra världskrigets inledning.

Just detta flygplan hamnade i USA 1970 och finns nu vid det amerikanska flygmuseet "Fantasy of Flight", beläget i Polk City mellan Tampa och Orlando i Florida.

Trots att flygplanet 1992 skadades av orkanen Andrew är det i förvånansvärt gott skick och ett renoveringsarbete har inletts för att återställa det till flygande skick. De flesta skadorna sitter i yttre aluminiumplåten, som ändå kommer att bytas ut.

Ingen nämnvärd korrosion har hittats invändigt, projektet har därför klassats som "lätt"



Sveriges modernaste jaktflygplan 1940 var den amerikanska Seversky P-35, J 9. Nu ska detta muséiexemplar bli luftvärdigt i USA.

Foto: Lars Lundin

och beräknas att ta cirka 4000 arbetstimmar. Det betyder att det är teoretiskt möjligt att vi om cirka två år kommer att kunna få se en J 9 flyga igen.

**Kermit Weeks**, ägaren till *Fantasy of Flight*, känner till historien om att hälften av den svenska J 9-flottan på 120 flygplan på grund av ett



Den svenska J 9:an renoveras i Florida.

Foto: Christer Sidelöv

amerikanskt embargo aldrig levererades till flygvapnet 1940. Därför har han tänkt att flygplanet ska få representera ett av dessa och som de såg ut på Filipinerna innan samtliga förlorades i striderna mot Japan, d v s med svensk kronmärkning (!) blandat med amerikanska arméns.

Besökare kommer att kunna följa renoveringsarbetet genom de guidade turer som *Fantasy of Flight* arrangerar i sina förråd och verkstad. Undertecknad fann det lite kul att lyssna på guidens historia om hur flygplanet länge förvarades i en "saltgruva" efter att den tagits ur tjänst i Sverige.

Man kan undra var någonstans längs med återberättandets svåra konst som berghangaren på Säve blev en saltgruva? CHRISTER SIDELÖV

## Nederländska flygledare skolas i Halmstad

Under tre höstveckor har personal ur det nederländska flygvapnet övat "Advanced Tower Training" i simulatoranläggningen vid Forsvarsmaktens Halmstadskolor (FMHS). Utbildningen, som berörde sex blivande flygledare och deras instruktörer, genomfördes som förberedelse för kommande behörighetsutbildning på de militära flygplatserna i Nederländerna.

Utbildningen har tillkommit efter en framställan från Nederländerna och där Sveriges regering genom Forsvarsdepartementet bemyndigat Forsvarsmakten att

teckna nödvändiga avtal och genomföra utbildningen.

FMHS har tillgång till en så kallad 3D-simulator för bland annat utbildningar och simuleringar inom flygtrafikledningsområdet, vilket saknas i Nederländerna. Vidare har FMHS kunnat erbjuda mat och logi för eleverna liksom tillverkning av simulatorövningar enligt nederländska önskemål.

För svensk del har förberedelserna och genomförande av utbildningen givit viktiga insikter i hur flygtrafiktjänsten organiseras och utförs inom Nato. Dessa kompetenser är i sin tur



Elever från det nederländska flygvapnet har utbildats vid Forsvarsmaktens Halmstadskolors simulatoranläggning.

väsentliga för möjligheten att utveckla funktionens förhållanden inom ramen för Forsvarsmaktens uppgift gäl-

lande internationella insatser.

PETER LARSSON



Håkan Syrén utnämndes till ny ÖB den 27 november och framträdde då tillsammans med försvarsminister Leni Björklund. Foto: Anders Sjöden/FBB

## Håkan Syrén ny ÖB

Regeringen har utnämnt generallöjtnant **Håkan Syrén** till ny överbefälhavare. Han tillträder sin nya befattning den 1 januari 2004 och befordras samtidigt till general.

Håkan Syrén är 51 år och är chef för den militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (Must).

Förordnadet som ÖB gäller till och med 2009.

## Flygdag i Ronneby

Den 29 augusti 2004 arrangerar 60-årsjubilerande F 17 i Ronneby Flygvapnets flygdag 2004. Planeringsarbetet är än så länge i ett inledningsskede. Klart är dock att temat för flygdagen blir Internationell tjänst: igår, idag och i morgon.

## Flera Saab 340

Flygvapnets transportflygflotta kommer att delvis moderniseras. Det sker genom tillförsel av ytterligare två Saab 340B.

De två flygplanen är begagnade och har sedan de tillverkades i Linköping under mitten av 1990-talet flugits på regionala rutter inom den civila luftfarten i Australien. De planeras att tas i bruk under 2004, med den militära beteckningen TP 100C.

Den viktigaste anledningen till nyanskaffningen är att de tre mindre transportflygplan av typen TP 101 Beech Super King Air, som använts sedan 1985, behöver ersättas.

Sedan tidigare finns sju exemplar av Saab 340 inom Försvarsmakten. Sex av dem används som plattform för det flygburna radarsystemet FSR 890, ett flygplan används till passagerartransporter men har nyligen försetts med kamerautrustning för att användas inom rustningskontrollavtalet Open Skies.



Transportflygplanet TP 101 kommer att ersättas av Saab 340B.

## Fyra lyfte 29

Många bilister som färdades på E 4:an längs Linköping den 22 oktober blev säkert förvånade när de såg en J 29 Flygande Tunnan flyga i formation med en HKP 4 på låg höjd.

Nu var det inte fullt så dramatiskt som texten gör gällande. Det var Helikopterflottiljen som visade prov på sin mångsidiga förmåga genom att hjälpa till med att transportera ett utställningsexemplar av den gamla jaktplansklassikern.

Under många år har just denna J 29 varit uppställd på en pelare utmed motorvägen. Väder

och vind har slitit hårt på flygplanet och därför transporterades det till Saabs verkstäder för en välbehövlig uppfräschning.

En smidig lösning på problemet med hur flygplanet bäst skulle transporteras till Saab visade sig vara ett helikopterlyft. HKP 4 har erforderliga prestanda för att kunna genomföra detta på ett säkert sätt.

Besättningen utgjordes av piloterna **Ralf Zander** och **Peter Wallgren** samt teknikerna **Kaj Bergström** och **Kari Seppänen**.

FOTO: NINA KARLSSON



## Ett 50 årsminne: Svenskt flygplan genom ljudvallen

Den 25 oktober 1953 hördes två skarpa knallar i Saabs provflygningsområde. De lät som kanonskott och var svåra att lokalisera. Det som hänt var ett nytt fenomen för Sverige. För första gången hade ett svenskt flygplan flugit fortare än ljudet eller passerat Mach 1.

Flygplanet var prototypen för Saab 32 Lansen och pilot var Saab:s chefsprovflygare **Bengt Olow**. Flygplanet var inte var försett med efterbrännkammare, därför fordrades en lång, nästan lodrät dykning för att uppnå överljudsfart.

Lansen hade flugit för första gången ett år tidigare, den 3 november 1952, och var det första svenskbyggda flygplan som var konstruerat för färter kring Mach 1.

För att uppmärksamma händelsen nu 50 år senare, flögs den 25 oktober åter en Lansen i överljudsfart. Det var major **Alf Ingesson-Thor** som med en av de återstående 32:orna uppnådde Mach 1,04. Flygningen övervakades från baksitsen av Saabs nuvarande chefsprovflygare **Ola Rignell**.

LENNART BERNS/LIA



Prototypen för Saab A 32 Lansen var det första svenskbyggda flygplan som flög fortare än ljudet. Spröten i nosen är ett pitotrör för tryckmätning i ostörd luft. Men den alltid lika välinformerade dagspressen visste berätta att spröten användes för att "sticka hål" på ljudvallen. Foto: Saab

## Ny i Flygvapenmuseum

Flygvapenmuseum i Linköping har förnyat sin huvudutställning. Ett nytillskott är det amerikanska skolflygplanet Sk 14, som användes under andra världskriget. Sk 14 har även en stark koppling till den svenska flygindustrins etablering. Samtliga 137 flygplan utom ett licensbyggdes, med början 1939, i Sverige.

Museiexemplaret är dock inte ett original, det har byggts

samman av två snarlika flygplanstyper, men fyller en lucka i museisamlingen. Renoveringsarbetet har utförts av en grupp privatpersoner i Stockholm, som på ideell basis åstadkommit en Sk 14 i toppskick.

En annan nyhet i museets utställning är en flygsimulator där besökarna kan få chansen att "flyga" Gripen – en given publikmagnet.



Skolflygplanet Sk 14 och en Gripen-simulator är de stora nyheterna när Flygvapenmuseum öppnar på nytt den 17 december. Foto: Lars Lundin



## Peter Lindén kör Saab även på tävlingsbanan

Kapten **Peter Lindén** är Gripen-piloten från F 7 i Såtenäs som under drygt 20 år har gjort sig känd som framgångsrik roadracingsförare. Nu lägger han av med tävlandet på MC för att under 2004 i stället satsa på bantävlingar med bil.

Han har anslutit sig till ett team från Sollebrunn, mellan Trollhättan och Alingsås. Under den gångna säsongen har teamet tävlat i det som kallas Swedish Long Distance Cup, klass 2.

TEXT & FOTO: HÅKAN BRANDT

## Stefan Wilson årets bästa taktiker



Brigadgeneral Lennart Pettersson och major Stefan Wilson som utsetts till Årets taktiker inom luftstridskrafterna. Foto: Kåre Nyman

Major **Stefan Wilson**, F 16 i Uppsala, har tilldelats det nyinstittade priset *Årets taktiker inom luftstridskrafterna*. Han mottog priset av FTK:s chef brigadgeneral **Lennart Pettersson**.

Motiveringen till priset är att Stefan Wilson har genomfört praktisk utbildnings- och övningsverksamhet i simulerad miljö vid Flygvapnets luftstridssimuleringscenter (FLSC). Verksamheten har på ett nytt och kostnadseffektivt sätt utvecklat samträningen mellan ett flertal av funktionerna inom luftstridskrafternas insatskedja. Initiativet till verksamheten vid FLSC bedöms som särskilt starkt i skuggan av nedläggningsbeslutet av F 16. Verksamheten har även inneburit att FLSC, både tekniskt och personellt, fått ytterligare erfarenheter för luftstrids-

krafternas fortsatta taktiska utveckling.

Priset *Årets taktiker* kommer att utdelas årligen för att stimulera intresse och engagemang för luftstridskrafternas taktik- och övningsutveckling. De nominerade ska ha uppfyllt något av följande kriterier:

Inkommit med skriftligt teoretiskt förslag till förändrat uppträdande som bedöms medföra en ökad taktisk/stridsteknisk förmåga.

Inkommit med skriftligt förslag till modifiering/uppgradering eller införande av nytt materielsystem som bedöms medföra en ökad taktisk/stridsteknisk förmåga.

Genomfört praktisk utbildnings- eller övningsverksamhet som bedöms medföra en ökad taktisk/stridsteknisk förmåga.

## Rotation i Kindu

Under december månad sker ett utbyte av den svenska personalstyrkan vid den kongole-siska flygplatsen Kindu. Den första omgången, benämnd FK01 avlöses av den andra och sista styrkan betecknad FK02.

Överstelöjtnant **Torbjörn Olsson** är chef. Han kommer

närmast från en befattning som chef för centralt flygun-derhåll vid flygvapenavdelningen i Högkvarteret.

Den svenska flygplatsenheten verkar i Kongo på uppdrag av FN sedan i juni 2003. Uppdraget beräknas slutföras i juni 2004.

## Försvarsbeslut 2004 på [www.mil.se](http://www.mil.se)

I slutet av 2004 ska riksdagen fatta ett nytt försvarsbeslut. Information om hur processen framskrider publiceras fortlöpande på Försvarsmaktens hemsida: [www.mil.se/fb04](http://www.mil.se/fb04)

## Ny platta i Visby

Den militära delen av flygfältet i Visby har nyligen fått bättre kapacitet för att hantera stora transportflygplan.

Det har skett genom att en 700 kvadrat meter stor flygplansplatta har byggts, stor

nog att rymma två TP 84 Hercules. Plattan är byggd av betong och asfalt. För att klara olika miljökrav finns en dagvattentank för uppsamling av avsningsvätska samt oljeavskiljare.

## På nya befattningar

Överste **Jan Salestrand** utnämndes till brigadgeneral den 1 oktober och lämnade samtidigt posten som chef för F 4 på Frösön för att bli ställföreträdande chef för Högkvarterets grundorganisationsledning.

Överstelöjtnant **Ingemar Adolffson** blir den 1 januari 2004 ny ställföreträdande chef för F 7 i Såtenäs. Förträdaren överste **Ingela Mathiasson** har tillträtt befattningen som chef för J2-sektionen i Operativa insatsledningen.

Major **Richard de Geer**



Brigadgeneral Jan Salestrand.



# F 16 i Uppsala läggs ner efter 60 år



En sista överflygning av F 16:s flygfält med flottiljens två flygplanstyper JA 37 och SK 60 genomfördes i oktober, kort innan de sista Viggarna flögs till skrotning i Halmstad.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Den 31 december utökas listan över nedlagda flygflottiljer med Upplands flygflottilj, F 16, i Uppsala. Även om verksamheten minskats successivt under de senaste åren, så har driften pågått in i det sista. Bland annat fungerar stridsledningscentralen i Bålsta som vanligt och kommer efter nedläggningen organisatoriskt att överföras till F 20.

Den grundläggande taktiska flygutbildningen (GTU) vid femte divisionen har genomförts som vanligt. GTU-verksamheten återupptas vid Flygskolan på Malmen efter sommaren 2004.

Fredagen den 19 december sker en officiell avslutningsceremoni och på nyårsafton ska flottiljens fana nedhalas för sista gången, det ska ske klockan 14.51.

Den militära personalen har erbjudits tjänster vid andra förband. För den civila personalen är läget annorlunda. Många har erbjudits hjälp till andra anställningar både inom och utanför Försvarmakten. Tyvärr är det dock cirka 40 personer som blivit övertaliga, varav cirka hälften går i pension.

F 16:s nedläggning betyder dock inte att Försvarmakten

lämnar Ärna-området. Kvar blir F 20 och Försvarmaktens Underrättelse- och säkerhetscentrum.

Utöver detta finns redan de flyg- respektive armétaktiska kommandona, som är de första enheterna ur den Operativa insatsledningen

(Opil) som etablerats i Uppsala. Under våren kommer resterande delar av Opil att flytta till Ärna. (Se FV-nytt 3/03).

Chefen för F 20 kommer att vara chef för Uppsala garnison.

## Jubileumsutställning

Nedläggningen av F 16 sker samma år som flottiljen fyller 60 år. För att uppmärksamma 60-årsjubileet har Upplandsmuseet i Uppsala passat på att arrangera en specialutställning om flottiljen kallad *Vingar över Uppland*. Den invigdes av landshövding Anders Björk den 22 november och pågår till och med den 18 april 2004.

## Norsk inredning gör Hjälms 90 bekvämare

Hjälms 90 får ny inredning. Komfort, tillpassning och pengar är orsakerna till förändringen. Efter årsskiftet kommer den nya inredningen att levereras till hela Försvarsmakten.

Ända sedan Hjälms 90 introducerades i Försvarsmakten 1995 har tillpassningen och komforten varit ett problem. Vid de utvärderingar som har gjorts har inredningen inte fått särskilt höga betyg. Som en följd av bristande komfort har många soldater plockat bort stoppningen i hjässfukden för att få bättre passform vilket i sin tur leder till ett sämre skydd.

Sedan 2001 har Försvarsmakten materielverk lett och utvärderat de försök som nu resulterat i en beställning av 60 000 nya inredningar.

– Vi har provat en rad befintliga inredningar. Viktigt pris och komfort och sedan poängbedömt dessa. Den inredning som vi valt fick



Den nya inredningen i Hjälm 90 är av norskt fabrikat.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Ari Sällinen från arméns markstridsskola är nöjd med att Hjälm 90 nu blir mera komfortabel.

högst poäng, säger **Linda Eriksson**, teknisk handläggare vid Försvarets materielverk.

### Bättre ventilation

Nytt i upphandlingsförfarandet har varit att industrin själv har fått sköta utvecklingsarbetet. FMV och Försvarsmakten har bara specificerat kraven. Den inredning som valts är av norskt fabrikat och används

av det norska och schweiziska försvaret.

Inredningen är gjord av syntetmaterial och är lättare för bäraren att justera. Den tidigare hjässfukden i läder har ersatts av ett hjässfät som ger bättre ventilation.

Markstridsskolan i Kvarn har stött FMV vid utvärderingen av den nya inredningen.

– Soldater från grenadjärkompaniet på P 4 har provat

de olika inredningarna. De har testats i alla de situationer som kan uppkomma, som att springa eller kasta sig i skydd, säger **Ari Sällinen**, systemföreträdare för personlig utrustning vid Markstridsskolan.

### Dyrt att reparera

Ytterligare anledning att byta ut inredningen är att den ursprungliga var kostsam att reparera. Vissa detaljer som gått sönder gick inte att byta ut utan mindre ingrepp än att en stor del av inredningen också måste bytas. Ibland blev reparationerna av gamla Hjälm 90 dyrare än nypriset.

Efter årsskiftet levereras de nya inredningarna, Hjälm-inredning 02. Grundutbildningsförband, internationella förband och hemvärn kommer att få de nya inredningarna, som monteras in i samband med att hjälmarna rekonstrueras på verkstad.

ULF PETERSSON

## Krigsflygfält bevaras som kulturresevat

Det tidigare Krigsflygfält 16 på Brattforsheden i Värmland ska bevaras som ett kulturresevat. Det är Länsstyrelsen i Värmland som fattat det unika beslutet för att bevara ett kulturlandskap präglad av den militära mobiliseringen under andra världskriget.

Flygfältet började byggas på hösten 1939 och blev färdigt sommaren därpå. Vid den tiden hade Tyskland ockuperat Norge och fältet fick en allt



viktigare militär betydelse. Under krigsåren nyttjades Brattforsheden bland annat av jaktflyget från F 9 i Göteborg och bombflyget från F 7 i Såtenäs med den då nya Saab B 17. Den senare provades för första gången i operativ tjänst under flygvapenövningen hösten 1942.

I resevatet ska såväl byggnader som immateriella värden som traditioner och minnen vårdas och bevaras, liksom området naturvärden.



## F 21 Nyckelflottilj i norr

40-årsjubilerande F 21 i Luleå uppmärksammas i en omfattande bok – 585 sidor tjock! Boken speglar i text och bild flottiljens utveckling och verksamhet i norr i cirka 140 avsnitt skrivna av olika författare. Allt sammanställt av en redaktionsgrupp bestående av **Karl-Gustav Andersson**, **Karl-Erik Ekström**, **Anders Jonsson** och **Herbert Ökvist**.

Boken kan beställas via F 21:s informationsavdelning samt flottiljens hemsida: [www.f21.mil.se](http://www.f21.mil.se)



## Flygvapen över Skåne F 10 Minnesbok

När Skånska flygflottiljen, F 10, lades ner i vintras sattes punkt för en verksamhet som inleddes 1940. Då med omdömet jaktflygplan – nu med fjärde generationens stridsflygplan.

I en minnesbok över F 10 har överste **Tomas Fjellner** och major **Ulf Ohlsson** sammanställt en historisk kavalkad om den mångfacetterade verksamheten.

Vid den första genombläddringen av de nära 300 sidorna kunde en imponerad redaktör konstatera att boken – i likhet med F 21-boken – innehåller nära nog allt. Som om inte det var tillräckligt, återfinns också på baksidespärrens insida en DVD med bilder och filmklipp!

Boken har distribuerats till F 10-anställda. Med tanke på alla personalbilder i boken kan nog de flesta av mottagarna finna sig själva med på bild.

## The ASJA/Saab Sk 14

Antalet flygplansmonografier ökar ständigt, en av de senaste behandlar skolflygplanet Sk 14. Författare är kanadensaren **Doug MacPhail** och svensken **Mikael Östberg**, som ger ut boken på eget förlag.

Denna bok är huvudsakligen engelskspråkig, men med en svensk sammanfattning, illustrerad med svartvita bilder och färgprofiler.

Boken kan köpas via bland annat Svensk flyghistorisk förening.



## JAS 39 Gripen

Det har under ett antal år utkommit flera böcker om Gripen, den senaste är utgiven av förlaget Air Historic Research ([www.ahr.widfeldt.se](http://www.ahr.widfeldt.se)) och författad av **Gunnar Lindqvist**, tidigare chef för FMV:s flygmaterielavdelning, och flyghistorikern **Bo Widfeldt**.

Boken Rikets flygplansköp – JAS 39 Gripen innehåller inte bara fakta om Gripen utan även en historisk översikt av flygvapnets materielanskaffning sedan 1926 fram till projekteringen och leveransen av JAS 39.

Gripen beskrivs bland annat ur tekniska, taktiska och operativa perspektiv på 192 sidor i storlek A4.

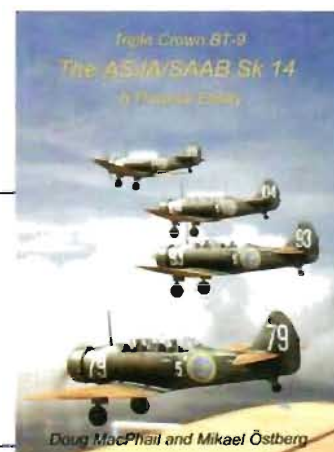


## Spaning mot skyn

Den optiska luftbevakningen i Sverige är undertiteln på denna bok skriven av **Bernt Törnell**, reservofficer i flygvapnet och som under många år har forskat om den svenska luftbevakningens historia och utveckling.

Resultatet publiceras på 240 sidor i A4-format. Här berättas om hemliga luftbevakningsanläggningar, "torn-svalor", LS-torn, organisation m m som illustreras med bilder och ritningar.

Boken utges av förlaget Fort & bunker ([www.bunker.nu](http://www.bunker.nu)) och torde vara intressant inte bara för sitt flyganknutna innehåll, utan även för en allmänt militärintresserad läsekrets.



# FVRF



## NYTT

4-2003

#### FVRF Kansli

##### Besöksadress:

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

#### Generalsekreterare:

Göte Pudas  
08 - 788 89 47

#### Utbildningsavdelningen:

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

#### Utvecklingsavdelningen:

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

#### Administration/Ekonomi:

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

## Lomos-systemet och framtiden

# Bredare ytbevakningsuppgifter för fler användare

Lars-Gunnar Larsson ställde i förra numret av Flygvapen-nytt frågan "Har Lomos någon framtid?"

Det är bra att våra medlemmar deltar aktivt i debatten och har synpunkter på vår verksamhet samt försvarets framtida utformning!

Försvarmakten är i stark förändring där alla funktioner, förband och system kontinuerligt prövas. Flera försvinner, andra tillkommer eller utvecklas. Ett nytt försvarsbeslut kommer under 2004.

Det finns idag en pågående diskussion om Lomos framtid såväl inom frivilligorganisationerna som i Högkvarteret. Vi välkomnar detta och vill aktivt fortsätta och delta i detta arbete.

Vår syn är att även i ett högteknologiskt och välutvecklat försvar kan en välorganiserad och välutbildad mänsklig sensorkomponent, med ny modern materiel, utgöra ett mycket värdefullt och kostnadseffektivt komplement. Grunden i det nätverksbaserade försvaret är att information ska samlas in och göras tillgänglig där den behövs.

Lomos är redan idag en sådan yttäckande sensorkomponent med en välutbildad och välövad struktur som kan utvecklas för flera användare med bredare ytbevakningsuppgifter på marken, i skärgården och i luften.

Lomos är i grunden ett mycket kostnadseffektivt

system där huvuddelen av personalen är frivilliga. Systemet kan även vara mycket flexibelt som sensor och förvarnings-system för totalförsvarets olika behov och mot olika typer av hot såväl under fred, kris och krig.

Vi är således övertygade om att ett system utvecklat med Lomos som grund har en viktig funktion att fylla i det nya försvaret. Låt oss tillsammans arbeta för att det skapas ett intresse för att ta tillvara grunderna och vidareutveckla systemet som en naturlig och viktig komponent i det nätverksbaserade försvaret.

ROLAND STERNER  
ORDFÖRANDE FVRF  
RIKSFÖRBUNDSSTYRELSE

ELISABETH FALKEMO, SLK



Foto: Försvarets bibliotek/Avir Bild

# Lomosfrivilliga besökte Danmark

Som ett led i samarbetet mellan F 7 i Sätenäs och Flyverhjemmeværnsdistrikt 1 i Danmark – som bemannade ett OBS under övningen SVEA 2002 – har tio frivilliga från F 7 besökt den centrala skolan i Nymindesgab.

Det var en intressant och omväxlande vecka med allt ifrån FIK, sjukvårdsprov och NBC-test till fältövning med Lomos danska motsvarighet; Luftmeldekorpsen.

Vi fick introduktion till VERDI-systemet (OBS-OC nätverk) och övade framryckning och säkring av luftmeldingsposten (OBS-platsen) samt flygrapportering på

danska till luftmeldingscellen (OC). Rapport, inklusive typ, ges via mobiltelefon och enbart muntligt. OC:s rapportmottagare lägger in uppgifterna i datorn.

Andra uppskattade inslag var besök på Artilleriregementet i Varde med globformad Stingersimulator samt guidning i en Nato-depås väl dolda förråd. Täta överflygningar av F-16 som övade i området icke att förglömma.

Besöket var lyckat för båda parter med utbyte av erfarenheter, trevlig samvaro och diskussioner om framtida aktiviteter vilket borgar för fortsatt gott samarbete.

KARIN HELMERSON



Frivillig Lomos-personal ur F 7 i Sätenäs har besökt kolleger i Danmark.

## Östersjö-samarbete

FVRF har sedan flera år ett utvecklat samarbete med estniska Kaitseliit. En ambition är att vi inom något år har ett etablerat Östersjö-samarbete.

I planeringen inför nästa år finns utöver det estniska

samarbetet även ett utbyte med det danska Flyverhjemvearnet, samarbete med frivilligorganisationer i Litauen och inledande kontakter med Finlands motsvarighet.

TH



Arne Linding och Anders Petersson i samspråk med en estnisk flygofficer på flygbasen Ämari.

## FVRF blir avtalsorganisation

Högkvarteret har meddelat att FVRF skall bli avtalsorganisation från och med den 1 januari 2004. Ett glädjande besked som nu inne-

bär att erforderlig utbildning av vår personal för olika befattningar kan inplaneras och påbörjas kommande år.

ROLAND STERNER

## Distansutbildning

Det finns ingen tradition av distansutbildning vid frivilligutbildning, men FVRF bedömer att det är hög tid att starta en långsiktig satsning på ny pedagogik.

Att ge möjlighet till distansutbildning blir allt viktigare när konkurrensen om medlemmarnas tid blir allt hårdare. Kan tiden när kurser är samlade kortas ner, kommer flera att kunna delta. Dessutom blir det allt glesare mellan flygflottiljerna, vilket ibland omöjliggör traditionella

kurser. Ett sätt att genomföra utbildning på distans är så kallad E Learning, som är en pedagogisk modell där man söker information när man är motiverad. Det möjliggör även över tiden kvalitetssäkra viktiga utbildningar som till exempel skjutledare.

FVRF kommer att till sommarskolorna 2004 ha ett material anpassat till minst en av kurserna. Utvecklingen sker i samarbete med Försvarsmakten.

TH

Sista numret av FlygvapenNytt

# En pressröst tystnar

Denna utgåva av FlygvapenNytt är den sista i raden av en tidskriftsutgivning som blev 64 år. Flygvapnets husorgan tystnar när den nya tidens krav integrerat försvarsgrenarna och minimerat gränsdragningarna inom Försvarsmakten. Färre flygförband betyder minskad personalvolym som i sin tur betyder färre läsare.

FlygvapenNytt tackar för sig och går rakryggad in i historien och återfinns hädanefter på Kungliga biblioteket – nu i forskningens tjänst.

Slutet av 30-talet var inte insikten om andra flyvapens numerär och slagkraft på fullt godtagbar nivå, ansåg man i flygstabsledningen. Behovet av delgivning av inhämtade kunskaper kändes akut. Det var då som flygstabschefen **Bengt G:son Nordenskiöld** beslöt att starta utgivningen av Krigsmaktens första tidskrift. Nummer 1 utkom 1939 med namnet "Underrättelser från flygstaben" – allmänt kallad Ufs. Det var ett stencilerat klamrat häfte som fick utgöra embryot till det som 21 år senare kom att benämnas FlygvapenNytt.

Nordenskiöld inrättade också den första renodlade militära tjänsten för en pressofficer. Den ankom på denne kapten att bli regelbundet utge detta på skrivmaskin präntade och stencildragna alster, Ufs, med innehåll som till största delen bestod av artiklar främst om brittiska, tyska och amerikanska flygstridskrafter, dessas chefer och organisationer m m. Upplagan låg initialt på cirka 35 ex, men den ökades successivt. Så även spridningsområdet. En ny era inom Krigsmaktens informationsverksamhet var in-

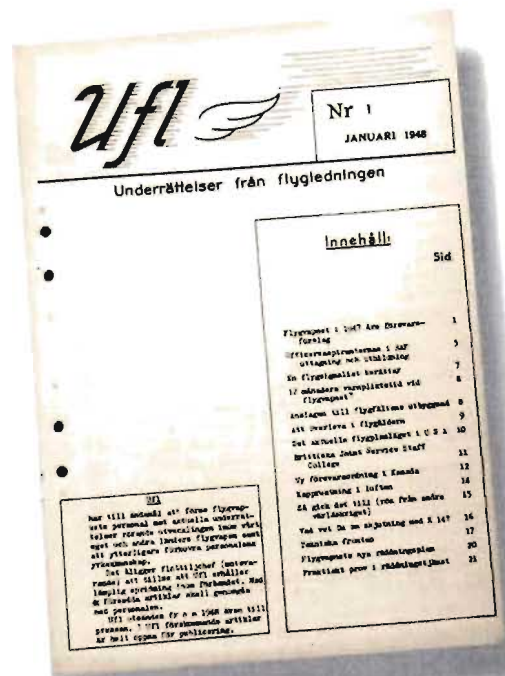
ledd – dock utan att den nya upplysningstiden trängde så värst djupt ned i leden.

Åren gick och krigsdrivan smalt av tegen. 1947 skedde två förändringar, vilka bägge hade bäring på närheten till dåvarande Flygförvaltningen. Ufs gavs nytt namn: Ufl, "Underrättelser från flygledningen". Periodiciteten ökades till 12 nr/år och även sidantalet utökades. Dessutom började fotografier att bli allt vanligare. Den lite byråkratiska rubriksättningen skyndade dock utseendet av en "riktig" tidskrift. Stelheten var i behov av uppmjukning.

## Ufs - Ufl - FlygvapenNytt

1949 nedkom Arménytt med sitt första nummer och året därefter såg Marinnytt dagens ljus. Med dessa namn för ögonen insåg flygstabsledningen att "Underrättelser från flygledningen" nog var ett namn i mastigaste laget, även och det var Ufl som fanns i var mans mun. Man slet med frågan ett bra tag, men 1960 togs namnändringsbeslutet: FlygvapenNytt.

De stora haveriantalen på 40- och 50-talen samt inledningen på 60-talet var en



Framsida på den första utgåvan av Underrättelser från flygledningen, allmänt kallad Ufl. Året var 1948.

hämmande faktor i flygverksamheten. Ett motmedel skulle simulatorerna komma att bli. Studier hos US Air Force och av dess flygsäkerhetsprogram genererade idéer till nya satsningar här hemma. En speciell flygsäkerhetsavdelning inrättades 1964 i flygstaben och regionala flygsäkerhetsofficerare kom i tjänst. Bland mycket annat.

Till flygsäkerhetsavdelningen fogades en informationsdetalj, som skulle besättas. Avdelningschefen **Åke Lönnberg** ville – liksom flygstabens pressavdelning tidigare gjort i olika omgångar avseende FlygvapenNyts redaktörskap – satsa på civilt blod, på en ung journalist. Valet föll på en mustaschprydd (vilket visade sig vara djävvt) adept med meriter från bland annat Dagens Nyheter och Sydsvenska Dagbladet. Förtroendet gavs till under-tecknad och första uppgiften blev att ta fram en 24-sidig ny tidskrift som gavs namnet "Kontakt med flygsäkerheten". Kändes mycket stimulerande – till dess stabschefen sa: "Två tidskrifter har vi inte råd med". Ett vakuum uppstod.

Lösningen blev att en flygsäkerhetsbilaga infogades i FlygvapenNytt fr o m nr



Ufl bytte namn till Flygvapen-Nytt 1960. Den Ufl som ses på bilden är från 1958, tillsammans med den första utgåvan av FlygvapenNytt.

Stilen på FlygvapenNytt's framsidor har varierat genom åren. 1970 kom de första omslagen med färgbilder.



Unika bilder av Sovjetunionens hemligaste flygplanstyper och fartyg publicerades i FlygvapenNytt, bland annat under 1978, och rönste stort internationellt intresse.

1/65. På så sätt halkade jag in i Flygvapnets huvudorgan – en skänk från ovan kanske man kan säga. Dåvarande stabsredaktören **Lennart Olander** fick hux flux en cirka 15 år yngre murvel att hålla i hand. Kan inte ha varit lätt. En vädur t o m. – (Att haverierna fr o m 1964 drastiskt kom att uppvisa en sjunkande kurva... påstås inte vara FlygvapenNytt's förtjänst. F-n tro't ...).

Våra första förnyelsegrepp blev att ändra tryckningsmetod, modernisera layouten, använda fler och större bilder samt höja papperskvaliteten. Allt för att öka läsvärdet och på så sätt lättare kunna nå ut till flottilj- och skolpersonalen. Vårt mål var att göra FlygvapenNytt känd och eftertraktad.

Det kalla kriget medförde också ett behov att även nå läsare utanför flygvapnets hank och stör. Vi började distribuera FlygvapenNytt till bl a riksdagspolitiker, försvarsindustrin, dagstidningar, bibliotek, frivillig personal m fl. Upplagan bara steg. Liksom efterfrågan. FlygvapenNytt var på väg att bli ett begrepp. T o m inom Försvarsmakten, minsann.

Därför blev det helt naturligt att också låta allmänheten få prenumerera på marknadens mest spännande flygtidskrift. Den möjligheten erbjöds fr o m 1970, samtidigt som färgbilder på förstasidan blev allt vanligare.

Satsningen blev ett lyckokast. Snabbt blev vår prenumerantstock den största bland försvarsgrenstidskrifter.

### Internationell uppmärksamhet

FlygvapenNytt gavs chansen att publicera "skarpa" fotografier av Sovjetunionens då mest hemliga flygplan och fartyg, vilka våra incidentrotar dagligen stötte på ovan och på "Fredens hav". Utländska medier stod i kö för att få publicera dessa unika bilder från första parkett: Östersjön. ÖB ville, Flygvapnet kunde, FlygvapenNytt servade. En sits redaktören fann spännande och njutbar.

Efter att ha varit ansvarig redaktör för FlygvapenNytt under drygt 20 år kom befattningen 1993 att uppgraderas till chefredaktör – hedrande men pekuniärt inte lika upphetsande. Fram till chefsbytet på

redaktörsstolen 1998 hade "vi flygare" – och här inkluderas med stor tacksamhet alla outhärliga bidragsgivare vid förbanden m fl – lyckats driva fram vår avisa till att vara Nordens största (någon har påstått Europas); från cirka 35 ex 1939 till cirka 35.000. Periodiciteten höll vi på 4-5 nr/år och sidantalet underskred inte 40. Ibland chockade jag redaktionen med att frossa med en 80-sidig tegelsten. Snyggt men inte pråligt. Björnkoll på ekonomin vill jag gärna minnas att jag hade.

Fr o m nr 4/98 har min efterträdare **Peter Liander** fört flygvapnets luftskepp vidare. Han har bl a med den nya teknikens hjälp utvecklat vår "arvedel" på en beundransvärt sätt, en initierad röst i tiden som rönt stor respekt hos läsekreten. Tyvärr med en minskande "hemmapublik", då bantningen av förband inom Försvarsmakten tvingat fram en betydligt tunnare plattform. Även om nu nr 4/03 är FlygvapenNytt's svanesång, så vet jag att ur askan skall stiga något nytt i trojkamodell och däri skall du återfinna Peters säkra redaktörstaktpinne. Än har tidskrifter mycket att ge, än har flygvapnet massor att förmedla via tryckta textsidor. Avisans namn är inte det viktigaste.

Att nu 39 år efter min första dag med FlygvapenNytt erbjudas möjligheten att få sista ordet i en tidskrift som danade mitt liv känns som en stor, stor ära. Tacksamheten över att ha fått vara en kugge i flygvapnets historia har inte avtagit sedan sista dagen med gänget.

JAHN CHARLEVILE  
(CHEFREDAKTÖR EMERITUS)



**Till minne av förolyckade kamrater. En minnesgudstjänst hölls den 2 december i Göteborgs domkyrka till minne av de sex personer som omkom vid den tragiska helikopterolyckan i Göteborgs skärgård den 18 november.**

**De förolyckade är kapten *Owe Persson*, kapten *Ola Hidefält*, kapten *Thomas Lagerström*, löjtnant *Anders Lindqvist*, löjtnant *Michael Waerneman* och värnpliktige *Oscar Andersson*.**

**Officianter vid minnesgudstjänsten var biskopen i Göteborg, *Carl Axel Aurelius* och domprost *Roland Persson*. Försvarsmakten företrädde av flygvapeninspektören, generalmajor *Jan Andersson*. Fanvakter ur Helikopterflottiljen och Skaraborgs flygflottilj och hederskompani ur Älvsborgs amfibieregemente.**