

Färdplanerna för flygvapnet

Årsga Elektronikhistoriska Förening
www.aef.se

752

FLYGVAPNET

nytt

1/97

Nordens största flygtidskrift

SW • ISSN 00 15-4792

I RÖDA KORSET'S TJÄNST, Sid 4-9



Foto: Liff Nylof



Ny helikopterorganisation sid 10

Ny JAS-ram, sid 18

Avsked av Prins Bertil sid 34



Första Gripen-planen i delserie 2 levererade

Grundtyparbetet (utvecklingsarbetet) på JAS 39 Gripen, som påbörjades 1982, avslutades i december 1996. Hela typarbetet har genomförts till fast pris utan fördyring för skattebetalarna. Den 13 december levererades det sista flygplanet i den första delserien om 30 flygplan. Det första flygplanet i delserie 2 levererades den 19 december till Försvarets Materielverk. Dessutom har under 1996 ytterligare ett flygplan levererats, det första tvåsitsiga serieflygplanet av JAS 39B Gripen. (Se sid 18.)

Avtalet för delserie 2 skrevs i juni 1992 och omfattar 96 ensitsiga Gripen och 14 tvåsitsiga Gripen. Flygplanen i delserie 2 är synbart förändrade, eftersom ett nytt färgschema är under utprovning. Som FlygvapenNytt meddelade i nr 5/96 har de tidigare röda anropssiffrorna på fenan samt nationalitetsbeteckningarna i blått-ogult ersatts av (à la USAF) utförande i svart färg. Storlekarna har också minskats. Och flygplansnosen har blivit vitare. Senare kommer nosens flottilsiffra att ersättas med flottiljbokstav på fenans topp.

Flygplanen i delserie 2 är dessutom utrustade med uppgraderade versioner av elektronikmjukvara och ny styrautomat.

De två presentationsdatorerna har blivit en, PP 12, med utökad utvecklingspotential samt lägre vikt och produktionskostnad. Likaså är de även förberedda för det nya kommunikationssystemet, TARAS, vilket kommer att introduceras omkring sekelskiftet.

Den 13 december fattade riksdagen beslut om att Försvarmakten/flygvapnet ska bestå av 13 flygdivisioner, varav tolv med JAS 39 Gripen. Delserie 1 och 2 av Gripen ska utrusta åtta av dessa divisioner och enligt beslutet ska ytterligare fyra divisioner utrustas med Gripen. Produktion av tredje delserien beräknas pågå mellan 2003 och 2006.

Gripens kanon laddas

FMV (Försvarets Materielverk) har hos den tyska firman Diehl GmbH & Co beställt ammunition till automatkanonen i JAS 39 Gripen. Det handlar om en mindre beställning med en därtill knuten option av större omfattning. Det totala mängdinhållet är hemligt. Beställningssumman inklusive option uppgår till cirka 80 miljoner kronor.

Ammunitionen, som skall användas för bekämpning av såväl luft- som markmål, utgörs av 27 mm halvpansargranater. Första leveransen sker under hösten 1997. Slutleverans av den totala beställningen beräknas vara genomförd under första kvartalet 1999. ■

Red.

PS. Gripen är målad med en grå vattenlös, miljövänlig färg.

FlygvapenNytt 58 år

Nordens största flygtidskrift: 36.000 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

UR INNEHÅLLET

- Sid 4:** "Queen of Africa"
10: Helikopterflottiljen
16: Ny flygsäk-org.
18: Ny JAS-ram
20: Ny musikkår
22: Ny krigsorg.
24: Insändare
26: FVRF-nytt
34: Folkets prins

Nr 2/97 utges i maj

Manusstopp för nr 3/97 =15 april

Ny flyggeneral

Regeringen har anställt översten av 1. graden **Curt Westberg** som generalmajor med placering som chef för den gemensamma staben (C Gems) i Försvarmaktens högkvarter från och med den 1 april.

Curt Westberg har sedan den 1 oktober 1995 tjänstgjort som chef för flygvapenledningens produktionsavdelning (C FVL/PROD) i Försvarmaktens högkvarter. Westberg har i denna egenskap också varit FlygvapenNytt's ansvarige utgivare.

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

(Samtalskostnad max 80 öre/min.)

Ansvarig utgivare: **CURT WESTBERG**
 Chefredaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
 I redaktionen: **ANDERS EISEN**
 Prenumeration: **LISE-LOTTE MOGÉN**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1997 03-14/97 0096

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

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges. Källan önskas tydligt angiven.

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

Prenumerationspris 100 kr 1997
 Postgironummer 31 69 97-6
 Kassa 103:6 Flygvapenledningen

Fax-nr: 08-788 88 66

Flygvapenchefen,
generallöjtnant Kent Harrskog:



Att hitta rätt problemlösningar

1996 bröts en trend med mycket få flygolyckor hos flygvapnet. Vi drabbades då av fem flyghaverier med fyra omkomna. Året innan t ex hade vi inga omkomna eller totalhaverier. Jag ser därför med oro på fjolårets flygsäkerhetsutveckling.

En analys visar bland annat att de haverier vi nu drabbats av är upprepningar av tidigare haveriorsaker. Vi vet av erfarenhet, att under perioder med få olyckor sjunker medvetenheten om vad som är farligt i vissa flygsituationer. Därför gäller det för alla direkt berörda att hålla vid liv överföringen av erfarenheter från äldre förare till yngre. Vi har att beakta att uppgifter och inriktning går i takt med tiden och hotbilden.

Vi måste därför snabbt hitta metoder att bättre än idag kunna överföra den flygsäkerhetsmetodik som redan finns, så att den kan utnyttjas vid planering och ledning av flygtjänsten. Stora krav vad gäller kunskap, erfarenhet och förtänksamhet ska ställas på dem som ska planera och leda flygverksamheten.

● ● Undersökningsinstitutet TEMO har på flygvapnets uppdrag genomfört del ett av en attitydundersökning inom flygvapnet. Den första grupp som undersökts är den flygande personalen. Detta har skett mot bakgrund av det stora rekryteringsbehov som nu föreligger vid

den civila luftfarten. Ett faktum som inger stor oro, därför att åderlåtning av flygförare drabbar försvarets nerv och flygsäkerhet.

Ett sätt att möta den uppkomna situationen är ekonomisk kompensation och möjligheter att delta i olika typer av övningar. Denna medicin skulle till viss del kunna gjuta olja på vågorna. Men mer ingredienser ska fylla åtgärds paketet.

Jag konstaterar glädjande nog, också enligt TEMO, att jag har en personalkår som vill arbeta mer. En helt säkert unik situation som upplevs mycket positivt.

● ● Trafikflygarhögskolans (TFHS) existens har länge varit ifrågasatt. Bland annat har utbildningskostnaderna blivit så höga att flygvapnet inte finner det rimligt att bekosta denna typ av pilotutbildning.

Därför föreslår Försvarmakten att TFHS överförs till universitetsvärlden och inordnas i utbildningsdepartementet. Försvarmakten föreslår vidare att staten säkerställer pilotskolans behov av skollokalerna och elevbostäder samt ger tillgång till flygfält.

● ● Vad utbildning av transportflygförare anbelangar kan Försvarmakten – om en statlig huvudman inte medges – organisera sådan utbildning vid annan flygflottilj eller upphandla denna utbildningstyp från civilt håll. ■

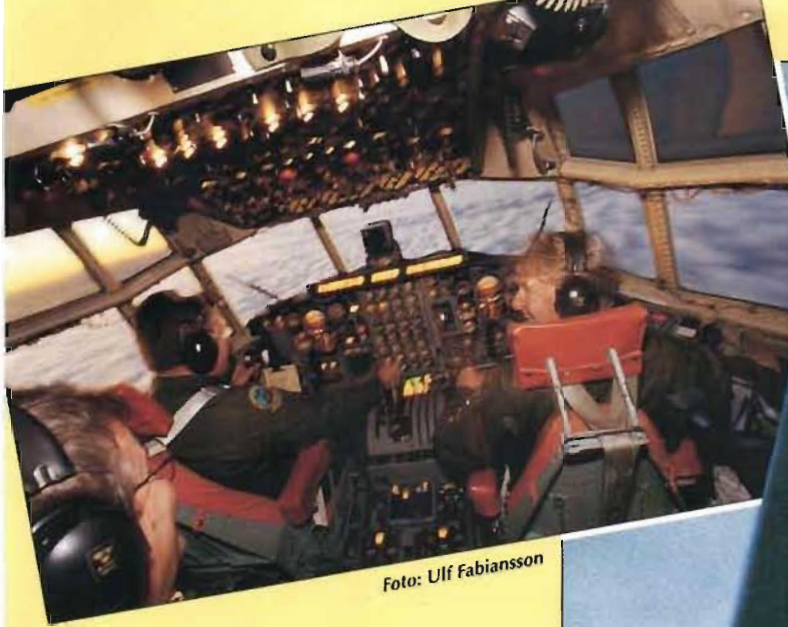
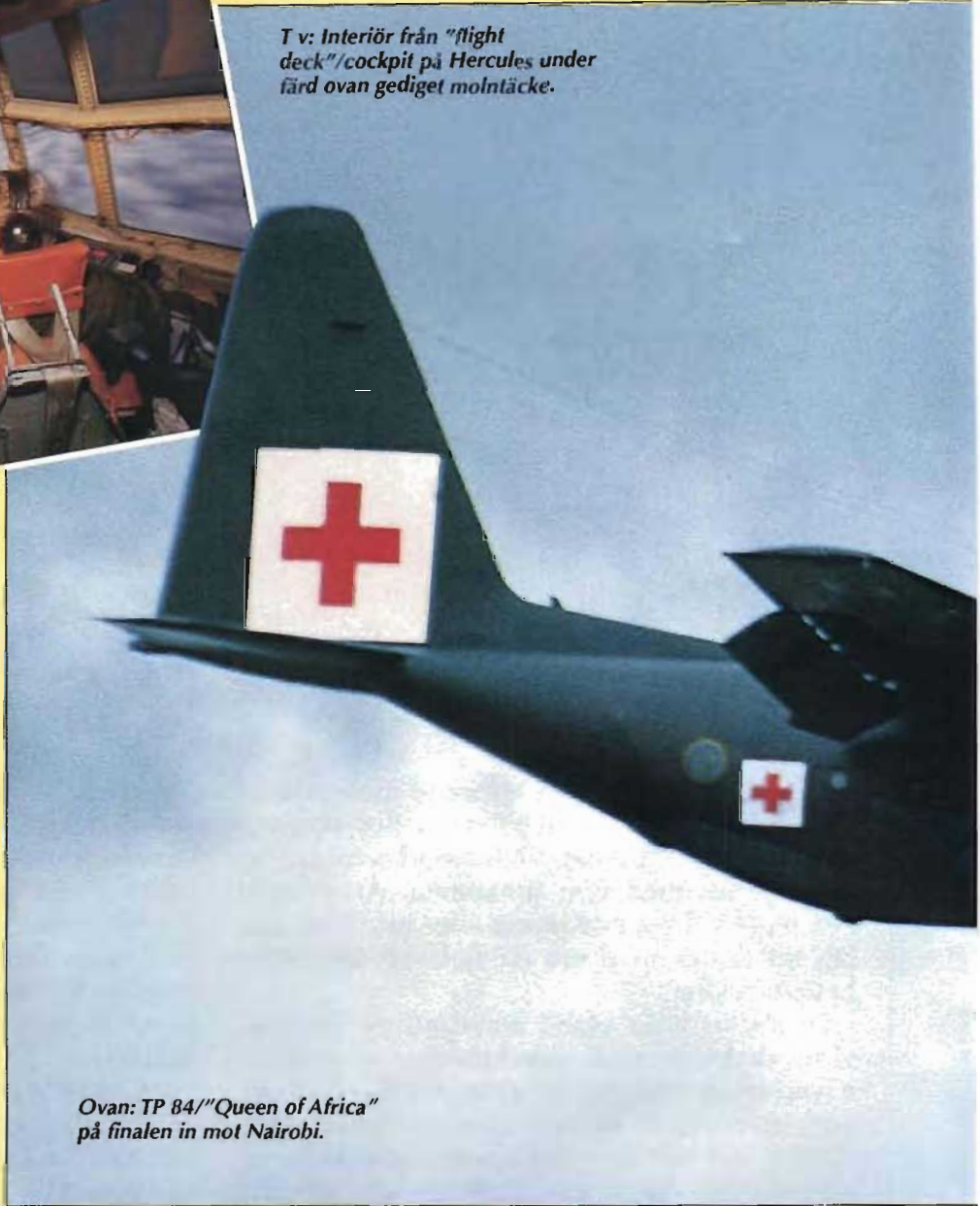


Foto: Ulf Fabiansson

T v: Interiör från "flight deck"/cockpit på Hercules under färd ovan gediget molntäcke.

I oktober 1996 fick Försvarsmakten via regeringen en förfrågan från Röda Korset om flygvapnet/F 7 kunde ställa transportflygplanet TP 84 Hercules med besättning och markpersonal till förfogande för hjälp till Rwanda och Zaire. Vid F 7 gjorde sig aktuell transportpersonal snabbt insatsberedd. Uppdraget påbörjades i november 1996 och avslutades i slutet av januari i år.



Ovan: TP 84/"Queen of Africa" på finalen in mot Nairobi.

Försvarsmakt



Våra "pojkar" i Afrika. Fr v: Kapten Leif Bergqvist, löjtnant Märten Johnsson, kapten Lars-Eric Lenntun, löjtnant Tony Lif, kapten Göran Östlund & Hans Andersson.

Allt sedan Försvarsmakten fick tunga transportflygplan, har det varit möjligt för Sverige att delta i internationell hjälpverksamhet utomlands. Sedan slutet av 60-talet har flygvapnet och transportflygdivisioner vid F 7/Sätenäs engagerats – främst av FN, Röda Korset och Rädda Barnen – i krisområdena ute i världen. Under de gångna 30 åren har svenskt transportflyg baserats längre tiden utomlands vid ett drygt tiotal tillfällen och under kortare perioder många gånger med destinationer runt hela världen.



En lejonhona hälsade svenskarna välkomna ...

Text och foto:
Flotttiläkare Ulf Nylöf, F 7

"QUEEN of AFRICA" i Röda KORSETS TJÄNST



ens biståndshjälp

Större uppdrag har genomförts i Biafra, Liberia, Angola, Namibia och Etiopien. De senaste har varit hjälpflygningar för Röda Korset i Somalia 1993 och för FN till Sarajevo 1994.

Besök i Rwanda

Vi återsåg Kigali, Rwandas huvudstad, efter tre år. Det är en mycket vacker trakt. Ett böljande landskap täckt av frodig grönska. På sluttningarna ligger små hus

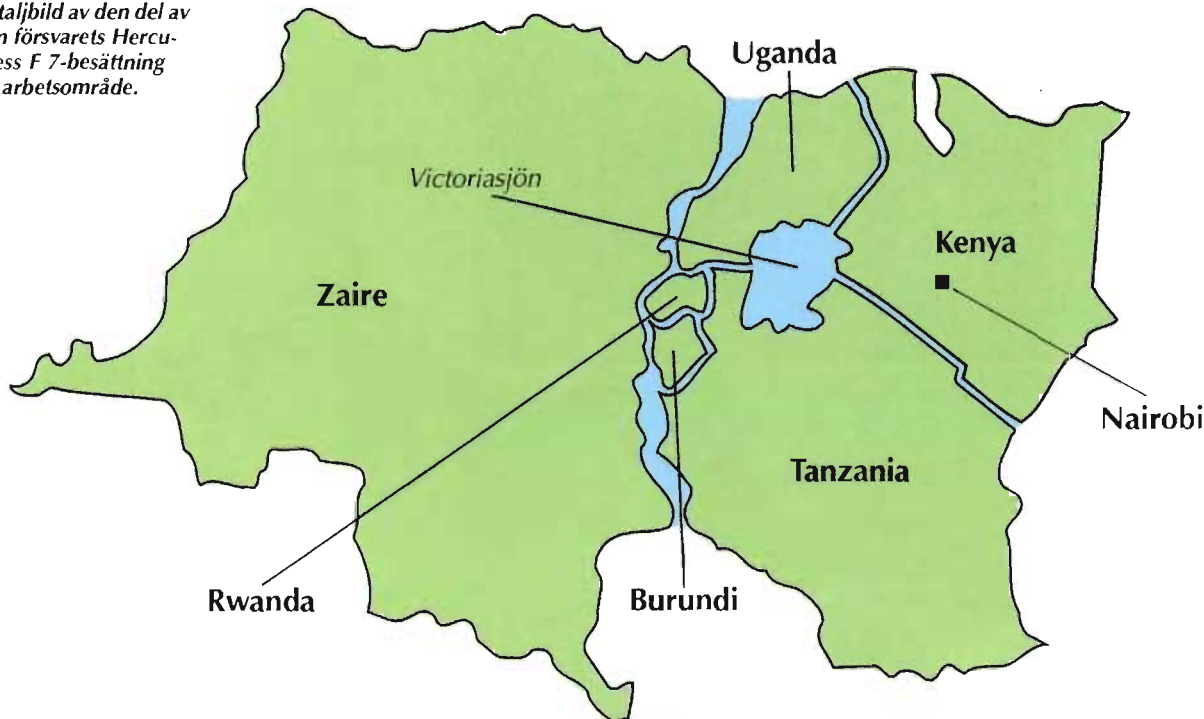
omgivna av odlingar. Idylliskt som här hemma i Sverige. I skogarna som omger staden lever gorillor och andra spännande djur.

För tre år sedan flög Försvarsmaktens Hercules dit med ett vattenreningsverk. Vi låg baserade i Mombasa i Kenya och flög hjälpsändningar till Somalia. En dag stod Kigali på vår lista. Vi hade då inte hört talas om platsen. Vi passerade Kilimanjaro på vägen liksom Viktoriasjön (lika stor som Östersjön) och landade slutligen i Kigalis vackra trakt. Upe i flygledartornet bjöd man på kaffe sam-

tidigt som personalen där med bekymrad min berättade om situationer i Rwanda. "Detta är en krutdurk som kan explodera när som helst. Det kan bryta ut krig vilken dag som helst."

Nu vet vi hur det gick. Kriget kom. I dag finns det knappast någon som inte har hört talas om Kigali och alla de fasor som där utspelades när en miljon människor miste livet. Även den gigantiska flyktkatastrofen, den som alltjämt pågår, tog i Kigali sin början. Just på dess flygplats igångsattes katastrofen i och med att man sköt ner presidentens flyg- ▶

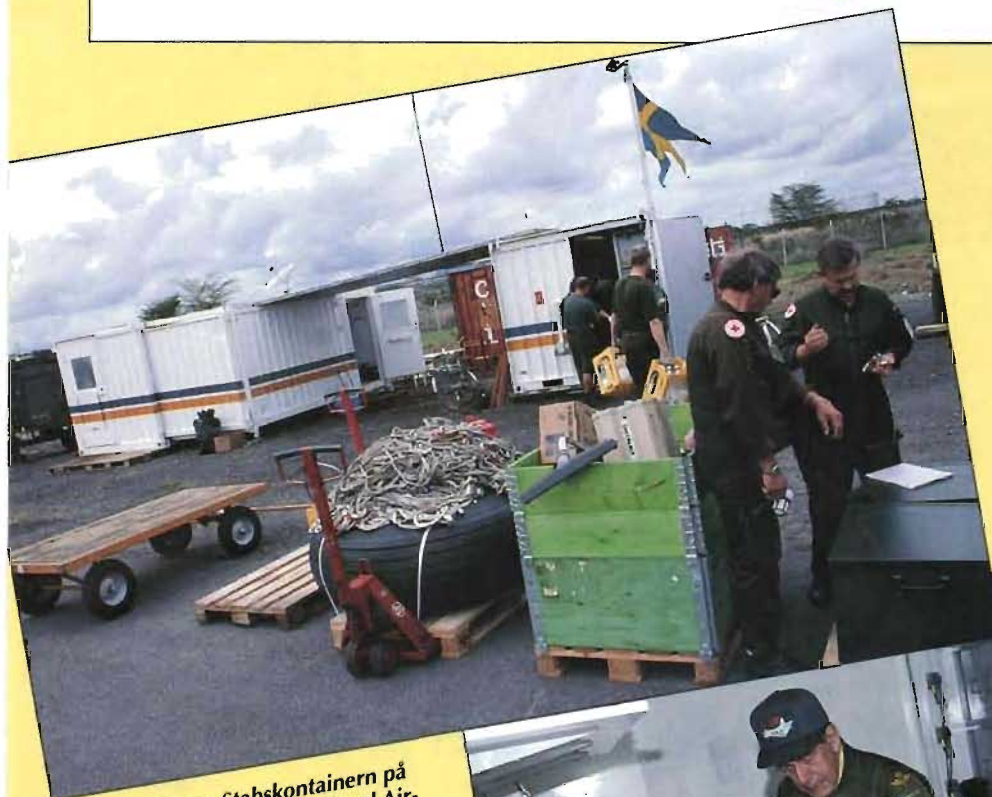
Här en detaljbild av den del av Afrika som försvarets Hercules och dess F 7-besättning hade som arbetsområde.



plan just före landningen. Både Rwandas och grannlandet Burundis president omkom.

Hjälper Rwandas flyktingar

Runt en miljon människor flydde från Rwanda till grannländerna Zaire och Tanzania. Dessa människor har mött tilltagande svårigheter. Många försöker nu



Ovan: Stabskontainern på Kenyatta International Airport, Nairobi/Kenya.



T h: Kapten Bo Sahlin (t v) och överstelöjtnant Per-Eric Brolén under beräknings- och planläggningsarbete.

Bildtext här



Navigator/kapten Lars-Eric Lenntun åser ilastning i vår "Herc" på flygplatsen i Nairobi inför transport till Kigali.

återvända hem. Det råder brist på så gott som alla förnödenheter. När flyktinglägren lämnas saknas tak över huvuden, mat och sjukvård.

Röda Korset gör ett jättearbete i Afrika. Den sönderslagna infrastrukturen måste byggas upp från grunden. Med anledning av detta beslöt regeringen i höstas att ställa försvarets transportflygplan till förfogande för Röda Korset. Sedan början av november var sålunda en TP 84 Hercules och 15 man ur F 7 baserade i Nairobi i Kenya. Uppdraget fortsatte till slutet av januari. Den personal som blivit engagerad byttes ut med jämna mellanrum. Men F 7:s Herculesflygplan, "Gustav 846", var hela tiden det samma; märkt med stora röda korsmärken och döpt till "Queen of Africa".

● I Början på november startade vi tvådagarsflygningen till Afrika under ledning av överstelöjtnant **Per Erik Brolén**, till vardags chef för Transportflygheten vid Sätenäs. Så varmt är det inte i Nairobi i november. Nairobi ligger på en högplatå, på 1500 meters höjd. Dessutom var det regntid. Vädret var "bara" svenskt semesterväder med regnskurar

och runt 20 grader. Många av oss blev, trots molnen, brända av den högentensiva solen.

Vi upprättade omedelbart vårt basläder med vår stabscontainer ute på Kenyatta International Airport. Samtidigt inrättade vi oss på hotellet inne i Nairobi samt inledde samarbetet med Röda Korsets personal. Det gällde främst amerikanen *Bill Larsen*, kanadensiskan *Suzette Gourdot* och svensken *Christer Åquist*.

Trögt i portgången

Herculesplanet blev snabbt lastat med byggnadsmateriel. Flera laster med fordon, energy biscuits (dvs vitaminiserade brödkakor) m m väntade i Röda Korsets lager – men vi fick inte klartecken att få flyga. Flera diplomatiska tillstånd behövdes från alla de länder som flygningarna berörde. Överstelöjtnant Brolén fick själv stötta Röda Korset genom att sätta sig vid fax och telefon och utnyttja alla tänkbara diplomatiska kana-

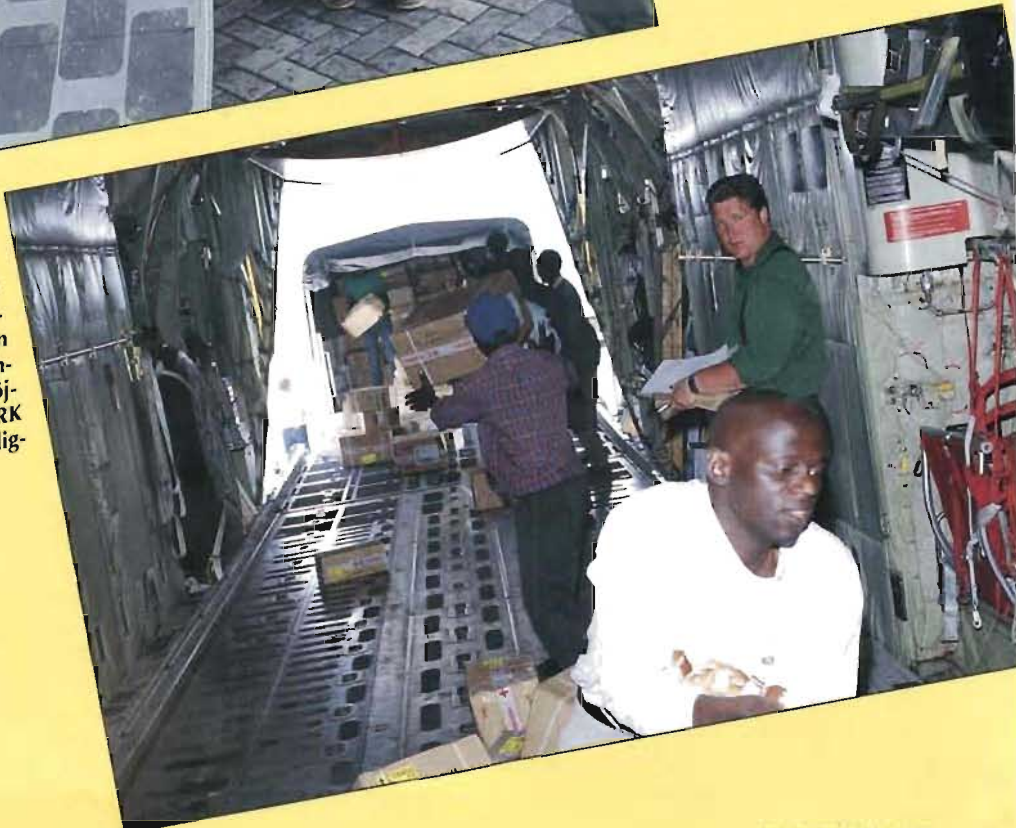
ler. När han inte gjorde det hängde han över afrikakartan tillsammans med **Bo Sahlin**, för att planera tänkbara destinationer. Eller också satt de båda vid datorn utförande oändliga beräkningar på bränsleåtgång, vikt på last, startsträcka m m vid olika flygalternativ. **Hans Andersson** skickades ut till Zaire med ett lokalt flygplan för att rekognoscera på plats.

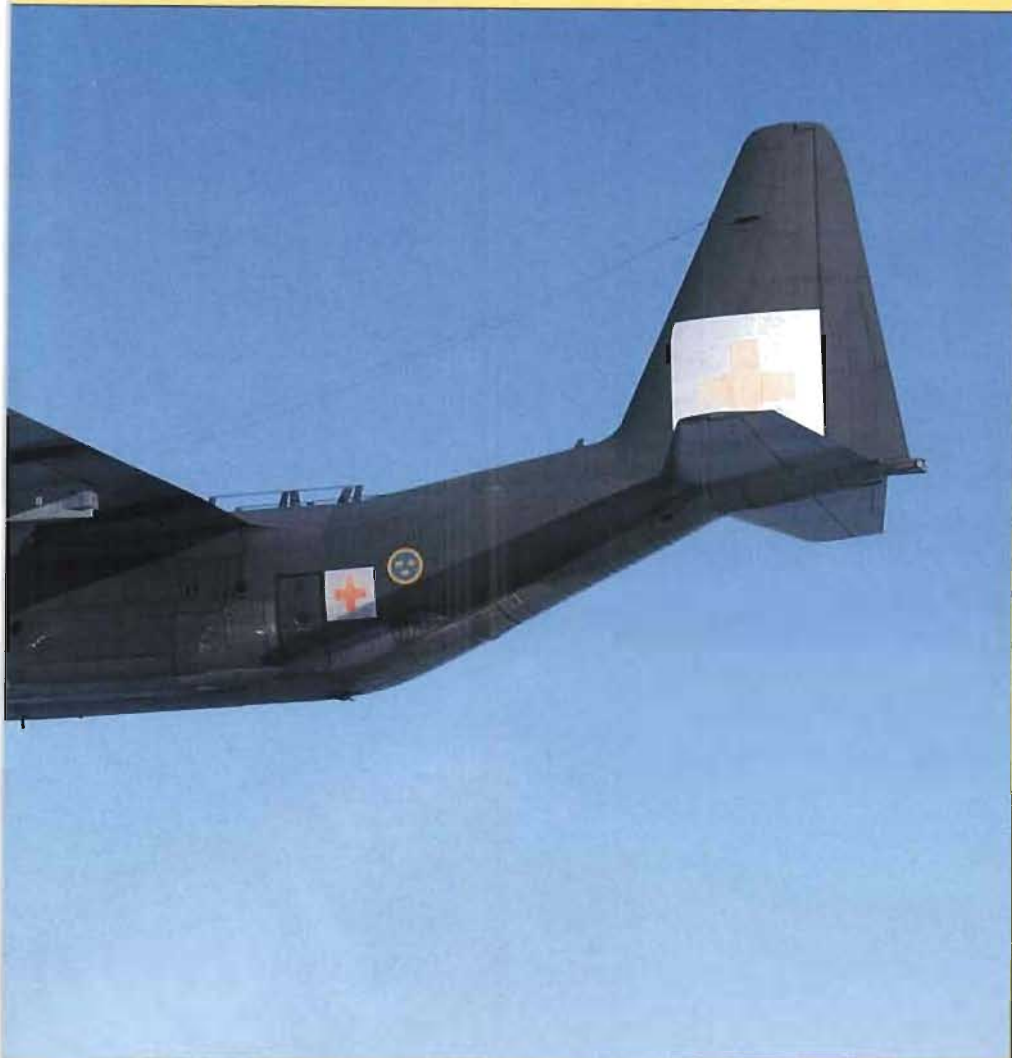
Så småningom kom vi igång med några flygningar. Men så var det stopp igen. Mycket frustrerande! Här är det nöd bara två flygtimmar bort, vårt flygplan står lastat – men vi får inte tillstånd. "I morgon, kanske" var det vanliga svaret. Här råder byråkrati och många viljor. Ibland kändes det som om vi snart skulle börja klättra på väggarna av otålighet.

En sysslolös dag ber vi vår kenyanske chaufför att skjutsa oss ut på savannen. Full utdelning. Vi hamnar mitt i en flock lejon. Trots varningar om kriminalitet promenerade vi också omkring i Nairobi. Allt gick bra förutom att en av lastmästarna kom i handgemäng med en man som ryckte sönder hans halskedja i ett försök att stjäla den. ▶



Ovan + t h: Röda Korsets hjälpföremål, tonvis förpackade i pappkartonger, lastades in i försvarets TP 84 Hercules i Nairobi/Kenya och ur i Kigali/Rwanda. – Men problemen var stora avseende flygtillstånd. Diplomatiska fördröjningar. Man ville inte att RK skulle hjälpa till. Stämfligheten var tydlig.





Det var en solblekt "Röda Kors-Hercules" som i månadsskiftet januari-februari i år åter navigerade hem från Afrika till F 7 / Såtenäs.

Till Kigali igen

Överstelöjtnant Broléns ansträngningar ger plötsligt utdelning: "grönt ljus". Vi flyger till Kigali, denna gång med två bilar, "landcruisers" samt "energy biscuits". 15 ton last till nödställda. Brolén sätter sig själv vid spakarna och har **Leif Bergquist** som styrman. Färdmekaniker är **Tony Lif**. Navigatör **Lars Erik Lenntun** lät under tecknad ta hans plats i cockpit. Vi hittar detta till trots både fram och hem. Det är lika vackert i Rwanda denna dag. Men stämningen är en annan. Ingen bjuder på kaffe, vi krävs istället på avgifter. Fortfarande vilar oro i Kigali. Jag ser att tidigare laster är staplade i en hangar. Säkert ser Röda Korset till att det når ut till de behövande. Lastmästarna **Mårten Johnsson** och **Ulf Lindström** dirigerar ett tjugotal lokala lastare som kämpar med de tunga bördorna. Jag tycker de ser väl unga och spensliga ut för detta krävande arbete.

Det känns skönt när vi är i luften igen. Vi ser inga båtar på den stora Viktoria-sjön, däremot ryker det från många lägereldar där nere på stränder och öar. Vilka är de som sitter runt elden? Det

hade varit spännande att "kliva ner" till dem.

● Det är främst tre typer av last Hercules flygfraktar. Fordon, byggnadsmateriel och mat. Ofta är lasten blandad. Fordonen (robusta, lätta lastbilar eller jeepar) behövs för att ersätta fordon som har gått förlorade under stridigheterna. Infrastrukturen är sönderslagen och man behöver byggnadsmateriel till såväl husreparationer som till upprättande av tillfälliga flyktingläger. Den typen av last kan bestå av plast, avsedd för hustak. Maten består mestadels av lådor med torrfoder.

Undrar någon vad det är för vit markering som syns på Hercules-planet? För att se så civila ut som möjligt när vi flyger i krigszon, nöjer vi oss med det svenska kronmärket. Vi har täckt över texten "Swedish Air Force". Då provoceras stridande afrikanska soldater med fingret på avtryckaren mindre, anser Röda Korset. Det är också därför flygplanet är märkt med extra stora röda korsmärken på fenan, som bilderna visar.

● Skälet att ha med egen sjukvård/läkare är de svårigheter man kan råka ut för. Det gäller att snabbt få bästa hjälpen vid

sjukdom eller olycka. Hamnar man på sjukhus är det värdefullt att ha någon medicinskt utbildad som hjälper till med kontakterna med den lokala sjukvårdspersonalen. Jag besökte Nairobi Hospital och träffade kolleger där. Glädjande kunde jag konstatera att sjukhuset gjorde ett gott intryck; har utbildad personal.

Avlösning

Ett par veckor i Afrika går fort. Nästa F 7-besättning under ledning av **Stig Benjaminsson** avlöste. Vi kunde lämna över och de började direkt med att flyga två uppdrag per dag. Detta gjorde oss lite "avundsjuka" efter allt trassel vi haft. Men vi gladdes åt att ha bäddat fint för våra efterträdare.

Sådan här utlandstjänst är mycket värdefull. Vi får arbeta i fält med långa arbetsdagar, där man verkligen lär känna varandra. Det dyker alltid upp svårigheter som måste lösas. Det kan vara tekniska problemen men också känslomässiga. Tex när man stångar pannan blodig mot byråkrati. Framför allt är det en förmån att få vara med och hjälpa medmänniskor i nöd.

I mitten av januari flög vi ett uppdrag om dagen. De senaste dagarna till Burundi och Zaire. Vårt flygplan "Queen of Africa" fungerade alldeles utmärkt. Hon är märkt med flera rader små afrikasymboler, en för varje flygning. Antalet ökade med en varje dag.

Tre månader i Afrika

Denna kommendering har skiljt sig från andra. Så har vi alltid upplevt det när vi kommer hem. Det är nya förhållanden och nya problem att lösa vid varje uppdrag. Det är också nya deltagare, flera är ute första gången. Några av de gamla ringrävarna är med för sista gången. Hemma har vi sällan tid att sitta och prata på kvällarna och lyssna på "di gamle"; man har sina familjer. Sådana här kommenderingar ger dock tillfällen att samtala, låta de yngre vara med och lyssna på erfarenheter av dem som var med redan när man flög i Namibia och Biafra för ett antal år sedan. Berättelserna och strapatserna är oändliga. Gapskratten kan bli många.

Under denna tremånadersperiod har de flesta av Transportflygdivisionens personal fått chansen att vara med ute en period. Detta ger oss erfarenheter av förhållanden i krig, men också inför kommande uppdrag att på olika sätt lindra nöd i världen.

När kommer nästa uppdrag? Försvarmakten, flygvapnet, F 7 finns beredda och motiverade. ■

Nyhet med rötter i 60-talet

I december 1996 beslutade regeringen att en försvarsmaktgemensam ledning av helikopterförbanden skall inrättas. Central produktionsledning skall utövas av marinledningen, medan den regionala ledningen skall utövas av en vid Malmen/Linköping uppsatt "Helikopterflottilj".

Målet för den nya helikopterorganisationen är att uppnå samordningsvinster inom i första hand följande områden:

- ▶ *Helikopteranskaffning*
- ▶ *Utbildning av personal*
- ▶ *Helikopterunderhåll*
- ▶ *Beredskap (t ex räddning)*

*Text: Överstelöjtnant Owe Hammarström,
Flygvapenledningen*

Försvarsmaktens nya

Samordning av försvarsmaktens helikopterorganisationer har under många år varit ett "kärt ämne" eller "het potatis" om man så vill. Sedan 1960-talet har minst ett tiotal utredningar av olika omfattning försökt förverkliga en djupgående samordning mellan försvarsgrenarnas helikopterorganisationer. Dock har bl a de olika uppgifterna för försvarsgrenarnas helikopterförband hindrat en genomgripande samordning.

I och med skapandet av myndigheten

Försvarsmakten 1994 aktualiserades ånyo helikoptersamordningsfrågan. Inledningsvis konstaterades att områden som utbildning, helikopteranskaffning och helikopterunderhåll bör vara lämpliga att samordna mellan försvarsgrenarna. I detta sammanhang förtjänas nämna att samordning redan nu före kommer inom vissa områden.

Under januari 1996 tillsatte ÖB en enmansutredare som fick i uppgift att redovisa ett förslag till en total samordning

av Försvarsmaktens helikopterresurser. I utredarens expertgrupp ingick företrädare för samtliga försvarsgrenar.

Sommaren 1996 föreslog utredaren att en försvarsmaktgemensam helikopterorganisation skall bildas i form av en "Helikopterflottilj" som lokaliseras till Malmen. Efter att utredarens förslag behandlats i Militärledningen insändes förslaget till regeringen under juli månad 1996. Helikoptersamordningsförslaget



Foto: Gösta Bolander

Helikopterorganisation

blev därefter ett delunderlag inför fjol-
årets försvarsbeslut, FB 96.

Vad skall samordnas?

Omfattningen av vad som skall samord-
nas samt en kvantitativ jämförelse med
flygvapnets nuvarande resurser framgår
nedan:

● Antal helikoptrar i Försvarsmakten är

idag totalt 135 (varav i flygvapnet 18.
Fr o m 1999 = 12).

● Antal helikoptertyper i Försvarsmak-
ten är idag sju. (I flygvapnet två. Från
och med 1999 en typ; dvs HKP 3 ut-
fasas.)

● Personalinnehållet i Försvarsmaktens
helikopterorganisationer är idag cirka
2.500 personer (flygvapnet = 110).

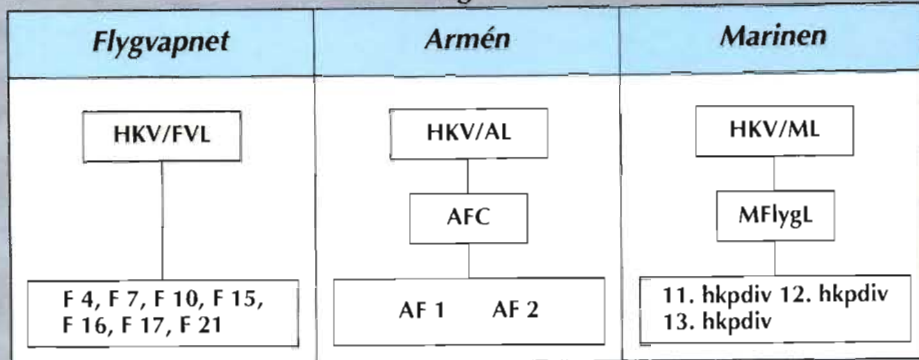
Översiktligt kan sägas att nuvarande

helikopterorganisationer inom armén,
marinen och flygvapnet leds enligt **Fig 1**,
sid 12.

Ny organisation

Som brukligt är i utredningssamman-
hang har ett antal olika förslag redovi-
sats/diskuterats för att på bästa sätt lösa
samordningsfrågan. **Fig 2** redovisar i ►

Fig 1



Anbulsantransport med HKP 11.



Foto: Sven-Ake Haglund

blandad form det förslag som låg till grund för regeringens beslut samt regeringens direktiv om inrättandet av ny helikopterorganisation.

Ledning

Försvarsmaktens helikopterresurser sammanförs i program 6 (nuvarande marint helikopterprogram).

Central produktionsledning utövas av chefen för marinledningen vid högkvarteret.

Regional ledning utövas vid chefen för helikopterflottiljen, som lokaliseras till Malmen i Linköping.

Lokal produktionsledning utövas vid AF 1, AF 2, 11. och 13. helikopterdivisionerna samt för flygvapnets samtliga sex flygräddningsgrupper av *en* lokal produktionsledare vid helikopterflottiljen på Malmen eller flygvapenflottilj.

Helikopterflottiljorganisation

Flottiljorganisationen vid Malmen är planerad att innehålla cirka 25 personer (preliminärt 21 yrkesofficerare och fyra civila). Huvuddelen av personalen kommer från arméns och marinens ledningsorganisationer (AFC och MFlygL) som avvecklas i samband med uppsättningen av helikopterflottiljen.

Utöver personalen vid flottiljen till-

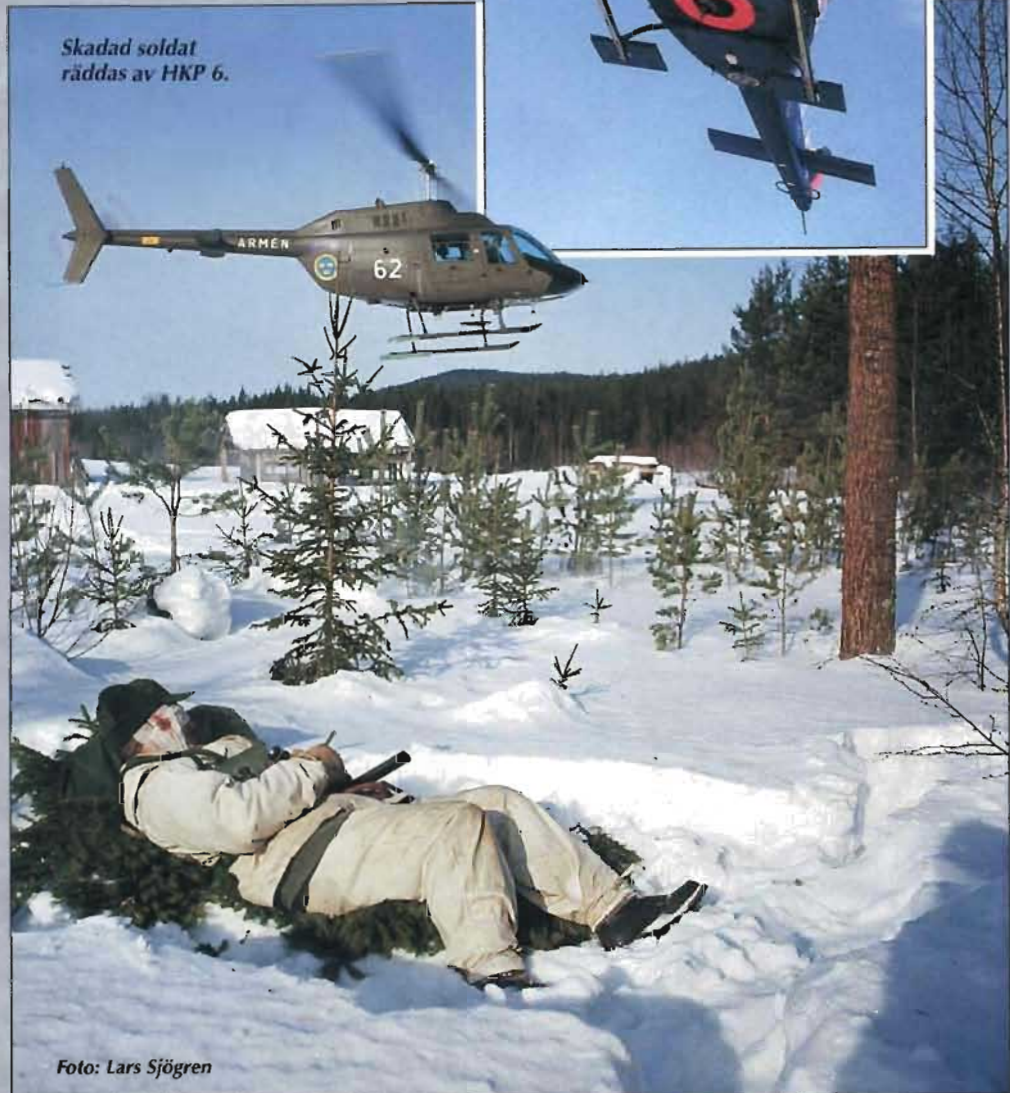


Foto: Lars Sjögren

Organisation – produktionsledarnivåer:

Fig 2

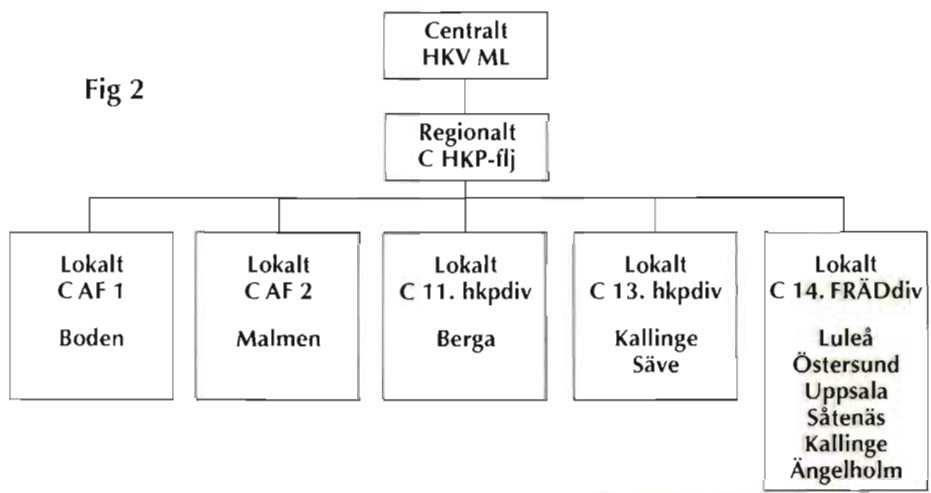


Foto: Peter Modigh

Skogsbrandsbekämpning med HKP 10.

Foto: Gösta Bolander



kommer ytterligare fyra personer som bemannar helikoptersektionen vid marinledningen. Sektionen innehåller personal från samtliga försvarsgrenar.

I och med att regeringen beslutat om uppsättandet av en helikopterflottilj medför detta också ett omfattande arbete på alla nivåer. Om det skall vara möjligt att få en ny, väl fungerande helikopterorganisation på den tid som tidsplanen uttrycker, gäller det att arbeta snabbt och hårt.

Tidsplan

Januari -97 Projektorganisationen fortsätter arbetet.

Februari -97 Preliminär bemanningsplan klar.

April -97 Uppsättning av flottiljed-

ningsgrupp och sektion vid marinledningen/HKV.

Juni -97 Slutlig organisationsutseende.

Juli -97 Helikopterflottiljen organiseras.

Januari -98 Produktionsledning av Pg 6 påbörjas.

Juni -98 Omorganisationen fullt genomförd.

Vad innebär omorganisationen för flygvapnet?

Inga förändringar är planerade att ske beträffande flygräddningsberedskapen vid våra flygflottiljer som flyger med "spetsiga flygplan". Dvs flygräddningshelikopter kommer att vara baserad vid flygflottilj där sådan flygverksamhet pågår.

Den stora förändringen gäller ledningen av flygvapnets flygräddningsförband. Som framgått tidigare kommer inte flottiljchefen vid t ex F 4 att vara lokal produktionsledare för flygräddningsförband som är baserat där. Dock kommer flottiljcheferna vid flygvapnet att få stödja flygräddningsförbandet med "mat och husrum".

● **Flygräddningsgrupper.** – För flygvapnets FRÄD-grupper planeras inga förändringar vad avser baseringen. I framtiden kan vi emellertid få se besättningar från såväl marinen som armén i flygvapnets räddningshelikoptrar.

Sammanslagningen av Försvarsmaktens helikopterverksamhet möjliggör sannolikt att morgondagens helikoptersystem och besättningar bör kunna betecknas som flerrollsresurser ("multirole"), eftersom bl a helikoptersanskaffning och utbildning av besättningar skall samordnas mellan försvarsgrenarna.

I sammanhanget bör nämnas att systemet för pansarvärnshelikoptrar och ett eventuellt framtida attackhelikoptersystem bedöms kräva speciella helikoptrar som i huvudsak inte är lämpliga för annan typ av uppdrag (t ex räddningsaktioner eller brandbekämpning).

Beträffande flygräddningsorganisationen är det viktigt att besättningarna även framgent kan skapa förtroende hos våra piloter genom ett professionellt uppträdande vid genomförande av FRÄD-uppdrag dygnet runt och under alla väderbetingelser. Detta är en av förutsättningarna för att våra flygstridsförband skall kunna uppnå hög effekt både i fred och krig.

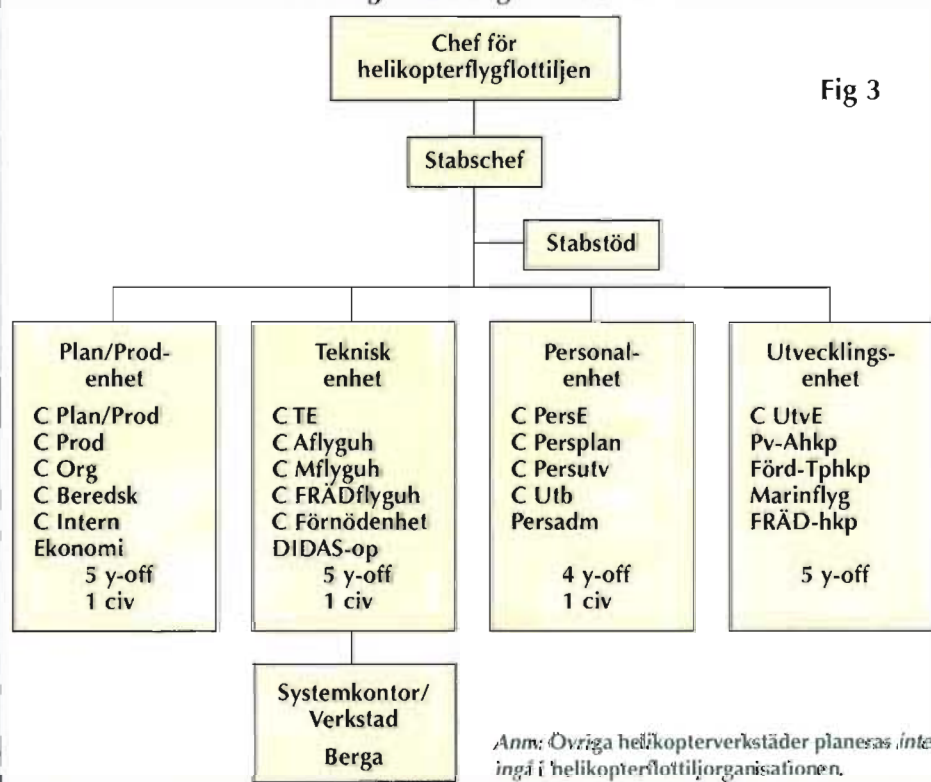
Foto: Wym Enqvist



Ubåtsjakt med HKP 4 och HKP 6.

Den regionala organisationen:

Fig 3

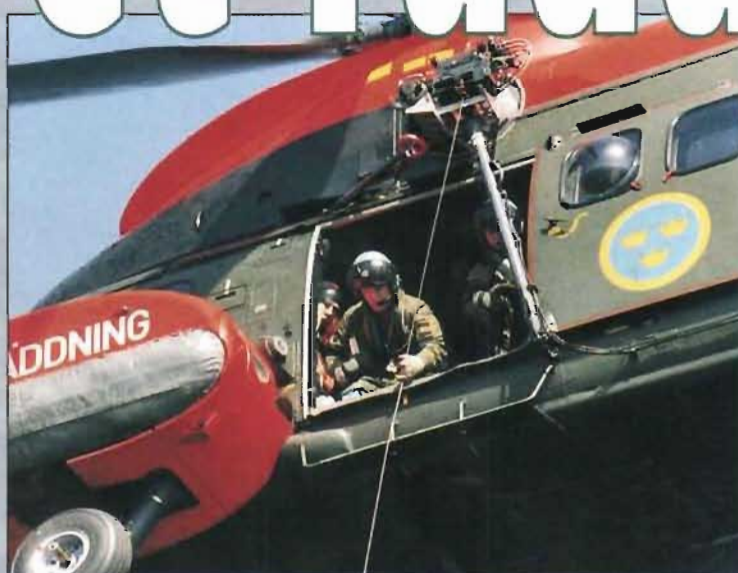


Ann: Övriga helikopterverkstäder planeras inte ingå i helikopterflottiljorganisationen.

Larmet går. Helikopterbesättningen (inkl. ytbärgare) är snabbt i luften. Ett fartyg har råkat i nöd.



Försvaret rädd



Ytbärgaren hjälper den nödställda med selen.

Flygräddningsverksamhet

	1996	1995
Ant. hkp-insatser totalt:	333	299
Flygtid, totalt:	411	531
Flygräddning:	90	63
mil:	15	9
civ:	75	54
Sjöräddning: (enbart civ)	169	290
ELT-larm & glömda landnings-meddelanden:	43	42
Sjuktransporter:	58	90
Skogsbrand:	66	58
Övrigt:	19	31
Ant. undsatta pers inkl sjuktp:	151	114



Efter omhändertagande i den specialutrustade helikoptern förs den skadade över till ambulans och sjukhus

är liv

Foto: Ivar Blixt
Gösta Bolander
Ulf Fabiansson
Ulf Nylöf

Bildreportage av räddningsuppdrag med försvarets räddningsspecialist HKP 10 Super Puma och dess professionala besättningar. Försvarsmakten har tolv HKP 10 som finns vid flottiljerna F 7, F 15 (överförs 1/9-97 till F 4), F 17 & F 21 = Såtenäs, Söderhamn (senare Frösön), Kallinge och Luleå. Senare i år även vid F 10/Ängelholm och F 16/Uppsala.



Försvarets räddningshelikoptrar har hög beredskap – i dagar och mörker.





*Under hösten 1996 beslutade regeringen om ändring av instruktionen för Försvarmakten som innebär att en **militär flyginspektion (FLYGI)** ingår i högkvarteret. Regeringen föreskriver att i denna skall representanter för FMV (Försvarets Materielverk) ingå. Förändringen skapar förutsättningar för Försvarmakten att kunna ta ett odelat ansvar för både flygsäkerhet och luftvärdighet. – En ny flygsäkerhetsorganisation i Försvarmakten ser dagens ljus.*

ÄNDRAD MILITÄR FLYGSÄKERH

Luftvärdigheten

Med luftfartslagen (1957:297) som grund ställer samhället krav på att såväl civil som militär luftfart regleras med hänsyn till skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa samt trafik. Med *militär luftfart* menas all verksamhet inom det militära luftfartssystemet inklusive utveckling, produktion, anskaffning, operationell drift, vidmakthållande och avveckling av ingående förband och materiel-system. För Försvarmaktens del gäller det att ha en hög och rimlig flygsäkerhet såväl under freds-förhållanden, förhöjd beredskap som i krig.

Efter ombildningen av Försvarmakten 1994 har Försvarets Materielverk (FMV) utövat tillsynen inom luftvärdighetsområdet på uppdrag av Försvarmakten. FMV och flygvapenledningen har även studerat hur Försvarmakten på lämpligaste sätt ska kunna utöva sin delvis nya roll som militär luftfartsmyndighet. I samband därmed har konstaterats att det finns behov av vissa författnings-ändringar för att Försvarmakten ska kunna meddela föreskrifter inom det militära luftfartssystemet. Ändringar som omfattar alla objekt och verksamheter även utanför Försvarmakten, dvs vid FMV och den civila industrin.

Ändrad myndighetsroll. – Granskningen av det militära luftfartssystemet har även visat på behovet av att göra myndighetsfunktionen tydligare, där ansvar för bestämmelser och tillsyn av verksamheten är huvuduppgifterna.

Ett första steg har ÖB redan tagit genom att inrätta en befattning i Högkvarteret som **flygsäkerhetsinspektör (FSI)**. Denne leder under flygvapenchefen tillsynen av militär luftfartsverksamhet. Ansvaret för en hög flygsäkerhet och åtgärderna för att nå detta har främst alla verksamhetsutövarna, dvs i förbandsverksamheten och hos tillverkningsindustrin. För Försvarmakten innebär detta att alla centrala produktionsledare har ansvar för flygsäkerhetsarbetet vid respektive verksamheter inom det militära luftfartssystemet. *Flygvapenchefen har dubbla roller i detta; dels som central produktionsledare, dels som ansvarig för myndighetsfunktionen för den militära luftfarten.*

Den nu pågående förändringen innebär främst en *ändrad myndighetsroll mellan Försvarmakten och FMV (Försvarets Materielverk), men också inom Högkvarteret.* Den militära flyginspek-

Av överste 1 Åke Svedén, Högkvarteret

tionen FLYGI som är under inrättande i Högkvarteret, föreslås överta ansvaret för bl a *regelverk och tillsyn* från chefen för flygvapenledningens flygsäkerhetsavdelning. Denne föreslås att tillsammans med luftvärdighetsinspektören vid FMV ingå i FLYGI och med resurserna i respektive avdelningar stödja FLYGI:s arbete.

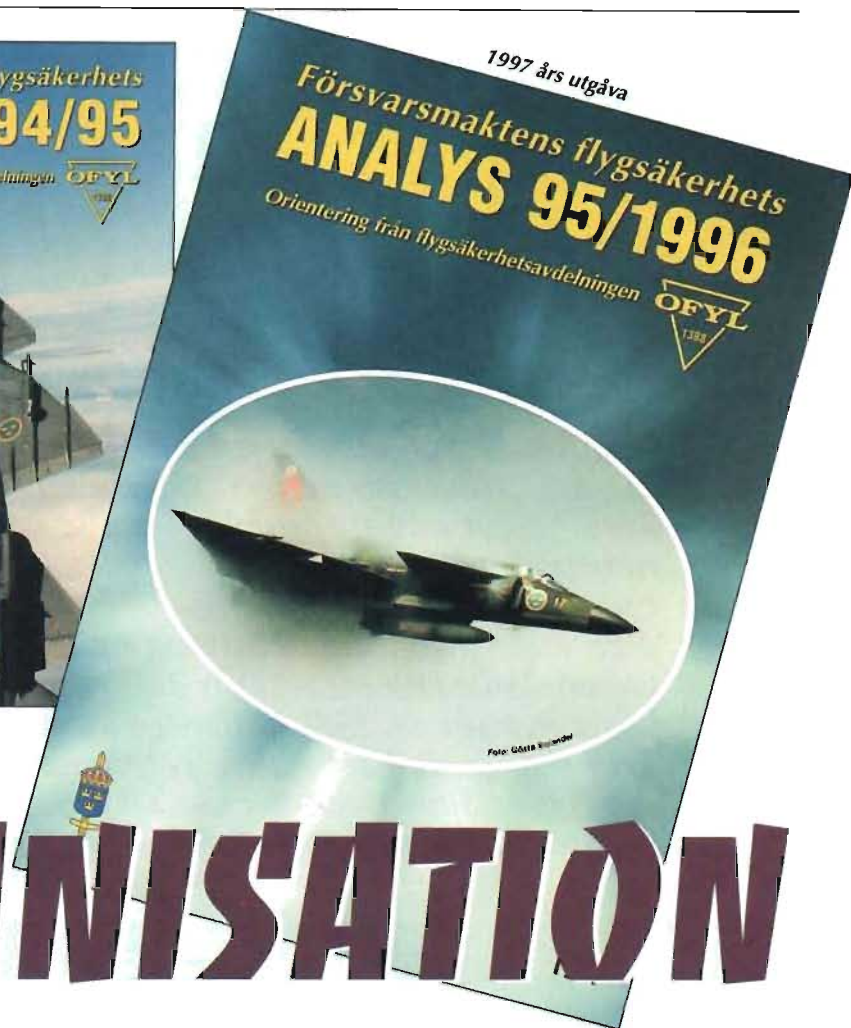
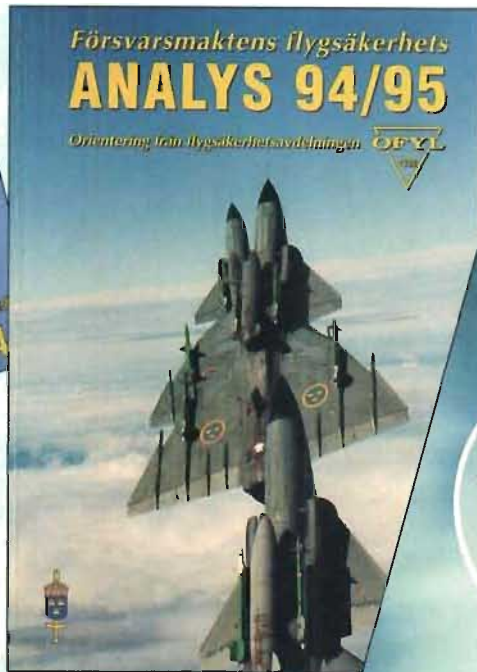
När den militära flyginspektionen är inrättad kommer FMV fortsättningsvis inte att utöva tillsyn av luftvärdigheten inom det militära luftfartssystemet. Men FMV ska tillsammans med industrin vara beredd att stödja Försvarmakten med sakkunniga för denna myndighetsupp-gift.

Flygsäkerhetsledning

Flygsäkerhets- och luftvärdighetsföreskrifter för verksamheter och materiel behöver kunna vägas mot Försvarmaktens operativa, taktiska och ekonomiska krav. De centrala produktionsledare som ansvarar för krigsförbandsproduktionen inom ramen för militär luftfartsverksamhet bör därför vara del-



Alltsedan mitten av 60-talet utges årligen analys av Försvarets flygsäkerhetsutfall. Här de tre senaste årens utgåvor/förstasidor.



ETS'ÖR'GANISATION

aktiga i föreskriftsprocessen. I denna behöver även chefen för flygdivisionen vid FMV vara med. I en *flygsäkerhetsledning* kan överläggningar avseende föreskrifter för militär luftfart ske, som stöd för den myndighetsfunktionen som flygvapenchefen och FLYGI utövar.

Detaljorganisation och uppgifter för FLYGI beräknas bli fastställda av ÖB före sommaren.

●● Från i mitten av november 1996 har överste **Åke Svedén** förordnats som flygsäkerhetsinspektör. ■

Flygvapnets haveristatistik/Kalenderår					
Kalenderår	92	93	94	95	96
Haverier	2	3	1	0	5
Omkomna	1	1	0	0	4
Misslyckade fallskärms-hopp	0	0	0	0	0
Lycade fallskärms-hopp	0	1	1	0	2

Regelverk för Militär Luftfart (RML)

I det granskningsarbete som genomförts har det framkommit behov av att *modernisera och utveckla föreskrifterna för militär luftfartsverksamhet*. Det är även viktigt att samma synsätt får gälla under såväl fred, kris som i krig. Föreskrifterna för det militära luftfartssystemet ska dock *vara anpassade till det militära försvarets mål och uppgifter* samtidigt som den civila luftfartens säkerhet inte äventyras.

De samlade föreskrifterna föreslås ingå i **Regelverk för Militär Luftfart (RML)**, och bli tvingande för alla i det militära luftfartssystemet, dvs från ritbord till stridsberedda krigsförband. Arbetet med RML har inletts, främst inom FMV avseende flygmaterielprocessen. Våra vanliga publikationer, t ex OSF och OSM, kommer att vara en del i RML och – om så behövs – efterhand anpassas till den nya RML-seriestrukturen.

Utvecklingen går mot ett ökat och *fördjupat internationellt samarbete*. Inslaget av civila delsystem och komponenter inom det militära luftfartssystemet kommer även att öka. I det utökade internationella samarbetet ska vi i samband med t ex partnerskap och export lämna olika typer av myndighetsstöd. Målet är att RML ska vara heltäckande för att skapa trovärdighet och vara en formell ram då beslut om samarbete fattas. Därför föreslås att RML:s olika delar utges i en engelsk översättning.



JAS-Ramen o

Av övste Anne Hedén

I samband med att regeringen 1982 beslutade om anskaffningen av JAS 39 Gripen, fattades även beslut om att projektet skulle ramstyras. Planeringsriktningen var att 140 flygplan inklusive kringutrustning och vapen skulle levereras till år 2000 inom en kostnadsram av 25,7 miljarder kronor i 1981 års prisläge. Enbart själva flygplanet inklusive dess utveckling utgjorde cirka 60 procent av det ursprungliga JAS-projektets kostnader.

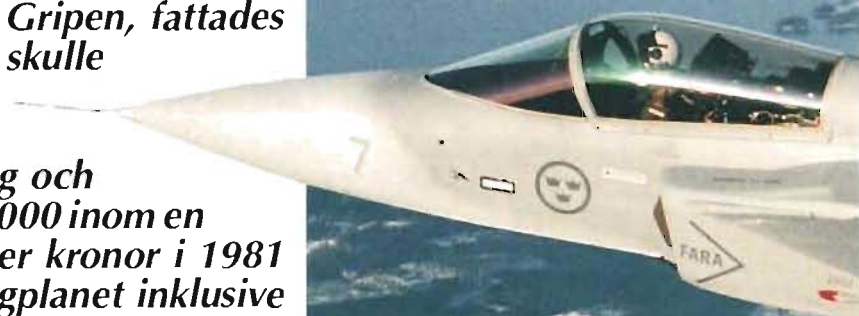


Foto (digitalt): Hans-Olof Arpfors

Ursprungligen uppgick alltså JAS-ramen till 25,7 miljarder kronor i 1981 års prisläge. JAS-ramen innehåller inga reserver för valutakursförändringar eller inflation. En konsekvens av detta är att ramen årligen omräknas till aktuellt prisläge. 1992 var ramen 50,0 miljarder kronor.

1992 omdefinierades JAS-ramen från 50,0 miljarder kronor till 60,2 miljarder kronor. Förändringen på 10,2 miljarder kronor bestod av en fördyring på flygplansdelen om 8,7 miljarder kronor, vilket motsvarar 17 procent. Fördyringen är vid internationell jämförelse *unik* låg för ett så stort och långt utvecklingsprojekt, som dessutom bedrivs på teknikens absoluta framkant. Uttryckt i fast penningvärde, dvs när effekterna av inflation

och valutakursförändringar tas bort, är detta projektets **enda** fördyring.

Dessutom förändrades materielinnehållet när JAS-ramen omdefinierades 1992, vilket motsvarade en ökning med 1,5 miljarder kronor. Behovet av ökat antal jaktrobotar och 1987 års försvarsbeslut om en särskild satsning på motmedel adderades in i JAS-ramen. I JAS-ramen var ett tungt styrt attackvapen (GRB/TSA) inplanerat. Detta utgick ur planeringen, vilket innebar en *ambitionssänkning* i attackrollen. Spaningskapseln omplanerades från JAS-ramen till den planerade fortsättningen, dvs den fortsatta ersättningen av Viggen-systemet utöver de redan beställda 140 flygplanen.

●●1996 avslutades utvecklingsarbetet. Delserie 1 om 30 Gripen-flygplan slutlevererades från tillverkaren SAAB M A. Samtidigt fattade riksdagen, som en del av 1996 års försvarsbeslut, beslut om att en tredje delserie av JAS 39 Gripen skall anskaffas. En följd av detta är att JAS-ramen omdefinieras. Notera att till skillnad från omdefinitionen 1992 är det *ingen kostnadsfördyring* som ligger bakom omdefinitionen.

Uppföljningen för JAS 39-projektet skall från och med 1997 avse det som inte slutlevererats 1996. Detta innebär att delserie 1:s 30 flygplan inklusive kringutrustning och vapen, som alltså slutlevererats 1996, utgår ur JAS-ramen. Slutredovisning för denna verksamhet sker 1997.

omdefinieras



Av 1992 års JAS-ram återstår därefter delserie 2:s 110 Gripen-flygplan (inklusive 14 tvåsitsiga av typen 39B) samt de vapen och den kringutrustning som inte slutlevererats 1996. Till JAS-ramen adderas delserie 3 (ännu ospecificerat antal) samt spaningskapseln, vilken ingick i den ursprungliga JAS-ramen men som omplanerades från ramen till den planerade fortsättningen 1992.

1982 års JAS-ram innehöll förutom investeringar i materiel även vidmakthållande av denna materiel t o m år 2000, när de 140 flygplanen m m skulle vara levererade. Med vidmakthållande avses i detta sammanhang åtgärder som krävs för att löpande säkerställa materielens prestanda och driftsäkerhet. Även 1992 års JAS-ram innehöll såväl investeringar

som vidmakthållande av investeringen. 1992 års omdefiniering innebar även att slutleveransen och vidmakthållandet senarelades från år 2000 till år 2002.

1997 års JAS-ram innehåller *enbart investeringar i materiel*. Åtgärder för vidmakthållande ingår inte i JAS-ramen utan redovisas i den normala programplaneringen. Tidsmässigt omfattar ramen de materielanskaffningar som planeras att slutlevereras under perioden 1997-2006.

Investeringsram – Gripen

- Tyarbete JAS 39B
- Tyarbete delserie 3

- Modifiering för delserie 1 och 2
- Delserie 2
- Delserie 3
- Varnings- och motverkanssystem
- Igenkänningsutrustning
- Simulator
- Flygradio
- Jaktrobotbeväpning (rb 99/AMRAAM)
- Spaningskapsel
- FMV:s kostnader
- m m.

1997 års JAS-ram beräknas uppgå till cirka **73 miljarder** kronor, varav cirka 17 miljarder kronor utgör medel som före 1997 har utbetalats. Cirka 42 miljarder kronor är hänförliga till 1992 års JAS-ram och cirka 31 miljarder kronor avser tillkommande investeringar. ■



Vår nya MUSIKKÅR

Text: Fahn Charleville & Anders Eisen, HKU/Info
Foto: Hennik Segerpalm

Flygvapnet har ingått avtal med en ny musikkår. Kåren har rekryterats från "Sveriges framsida" och bär civilt namnet Göteborgsmusiken.

Den 14 januari konfirmerades alliansen på Börsen i rikets andra stad. Flygvapenchefen generallöjtnant Kent Harrskog och kommunstyrelsens ordförande Göran Johansson kunde tillsammans konstatera att från detta datum

ingår Göteborgsmusiken – en av landets skickligaste och mest uppskattade blåsorkestrar – som del av det svenska försvaret.

Flygvapnets tidigare engagemang med Stockholms blåsar-symfoniker upphörde för ungefär ett år sedan. Flygvapnet kunde inte ensam försörja orkestern, sedan Rikskonserter av ekonomiska skäl tagit sin hand från denna unika orkester.

Avtalet med Göteborgsmusiken är en trepartsuppgörelse som innebär att flygvapnet årligen stöttar med fyra miljoner. Lika mycket vardera bidrar kulturdepartementet och Göteborgs kommun med per år. Nu kan orkestern utökas från 26 till 28 musiker – alla med avtalsenliga löner.

F 7 blir musikkårens moderförband, dvs ska hålla med uniformer m m och utgöra bas för flygtransporter landet runt. Her-

cules får göra flera musikaliska lyft framöver.

Spelprogrammet inleds med en "invigningskonsert" i Göteborg, där flygvapenchefen välkomnar musikkåren i "flygtjänst". En gång per år planeras en "ÖB-konsert" hållas då flygvapnets, arméns och marinens musikkårer bildar Försvarsmaktens musikkår eller "FM-bandet". Likaledes en gång per år ska musikkåren speltjänstgöra vid varje flotttilj. Lägg därtill deltagande i vaktparaden i Stockholm, ceremonier vid statsbesök och diverse andra militära ceremonier landet runt m m.

Tillsammans med marinens musikkår (i Karlskrona) har Försvarsmakten nu två musikkårer med fast anställda, som delar på försvarets/statens behov av ceremoniella musikframträdanden och konserter. ■



Flygvapenchefen Kent Harrskog hälsar alla musikerna välkomna "i gänget".

MÅLFLYGET FLYTTAR

Av Fahn Charleville, HKU/3170

Flygvapnets målflygdivisions (MFD) saga är all. Den 30 juni i år upphör denna divisions flygverksamhet vid F 16M – anrika Malmen i Linköping. Och senast ett år senare, den 30 juni 1998, ska MFD liksom flygplanssystem 32 (J 32 Lansen) vara avvecklade ur flygvapnets organisation.



Flygvapenledningen/Högkvarteret medger eventuell fortsatt drift vid FMV:PROV (Linköping) av ett fåtal flygplan Lansen. Anledningen härtill är att FMV måste klara nödvändig materielutprovning. Det gäller också att överbrygga glappet mellan utgående stör- och måldragarversioner av Lansen, dvs J 32D/E, och SK 37 Viggen, intill dess dessa modifierats till att bära störutrustning.

I FMV:s regi medges några

Lansen-plan kvarstanna i tjänst. Det handlar om 2-3 exemplar av E-versionen i första hand och eventuellt något (1 à 2) exemplar av D-versionen. Beslut från FMV beräknas före sommaren.

SK 37 – fram till den 30 juni kvar på F 15 (Söderhamn) och senare omstationerade till F 4 (Frösön) – behöver modifieras för att kunna tjäna som nytt störflygplan, SK 37E. Det handlar om tio flygplan. FMV tar fram underlag härtill. Leverans av den första

modifierade Viggen, "Stör-37", beräknas ske om cirka 1 1/2 år, dvs till hösten 1998.

Såväl före som efter modifieringen kommer F 4 att primärt använda SK 37:orna som skolflygplan i Viggen-utbildningen.

●● Avvecklingen av 32-flygplanen vid Malmen har påbörjats. Efter hand får Flygvapenmuseum ta över de 32:or inklusive tillhörande materiel som man önskar bevara. Det ankommer på FMV att avgöra om utländska flygmuseer och/eller flyghistoriska samlare ska kunna få chansen att införskaffa ett eller flera exemplar. Som bytesvara eller dellikvid kan en 32:a göra god tjänst. FMV avgör dessutom utifall deponering av flygmaterielen får göras hos hugade uppköpare.

I dagens läge har MFD totalt 21 J 32:or i tre versioner – tre

J 32B, fem J 32D, 13 J 32E. FMV:PROV har totalt fyra 32:or – en 32B vid PROV/Malmen, två 32B och en 32D i Vidsel.

●● Den första flygningen med prototyp 32-1 gjordes från SAAB-fältet den 3 november 1952 – för snart 45 år sedan alltså. Flygvapnets första beställning av Lansen gjordes den 29 maj 1953 – 64 A 32A. Attacklansen tjänstgjorde i 22 år – lättflugan, fältmässig men motorsvag. Den första beställningen av Jaktlansen, J 32A, gjordes den 22 april 1955 och gällde 30 exemplar och lika många av spaningsversionen. J 32 fick en starkare motor. Den sista J 32:an (serienummer 32620) levererades den 2 maj 1960. (Ännu i tjänst, nu hos FMV/Malmen.) Totalt byggdes 456 flygplan 32 – 287 A 32, 45 S 32, 120 J 32 samt fyra prototyper. ■

Malmen töms på Lansar

Efter korrisionskontroll har ett antal av MFD:s J 32E målats om i en nygammal grön nyans. Sista ansiktslyftningen före pensionering.



Foto: Lars-Åke Siggelin

Varför ett krigsorg

Av överstelöjtnant Staffan Oscarsson, Högkvarteret

I det moderna kriget krävs mycket noggrann planering, mycket god informationsinhämtning, kommunikation och aktiv underrättelsetjänst. Olika sensorer i luften, på marken eller till sjöss ger t ex underlag för beslut om start för jaktuppdrag. Data från sensorer och kunskap från databaser ger t ex upplysning om typ av fiendligt flyg som närmar sig, med mera.

Man måste kunna förutse var motståndaren har för avsikt att slå till; det vill säga där vi är sårbara. Dessutom krävs förstås planering för logistik - rätt saker och rätt personal måste finnas på rätt plats vid rätt tidpunkt. Det är de snabba tidsförloppen på stridsfältet som kräver den noggranna förplaneringen. Planeringsarbetet och planeringens genomförande finns sammanvävda i informations- och kommunikationssystem. Det framtida kriget "börjar" innan ett enda skott har avlossats.

Det är inte bara motståndarens förhållanden, utrustning, dispositioner, status och annat som är betydelsefullt. Minst lika viktigt är att vi har full kontroll över våra egna förband. Var de finns, hur de är utrustade, deras stridsvärde och annat.

●● Försvarsmakten innehåller ett stort antal krigsförband. Med datorstöd kan man på ett rationellt sätt hantera och administrera dessa. Beslutsfattare på olika nivåer kan med informationsteknologi (IT) hålla sig uppdaterade om krigsorganisationen (Kro). Vilka som ingår i ett förband, vilken materiel som finns osv. Varje försvarsgren har sitt krigsorganisationssystem - eller databas. I flygvapnet har man **flygvapnets krigsorganisationssystem (Kro/FV)**.

Kro/FV finns centralt och lokalt. Det är under införande regionalt. Den centrala nivån är högkvarteret. Den lokala nivån är i fredstid flygflottiljen och den regionala nivån är flygkommandot.

I nuvarande system sker informationsutbytet med band från Kro/FV-Central till övriga system. Informationsteknologin medger att Kro/FV i nästa version kan kopplas samman med andra system och utbyta information elektroniskt (**bild 1**).

Systembeskrivning

Den centrala nivån. - Flygvapnets krigsorganisationssystem på central nivå (dvs högkvarternivån) benämns Kro/FV-C. Det här delsystemet stöder flygvapenledningen (FVL) och här indateras behovet av organisation, personal och materiel. Alla krigsbefattningarna finns lagrade och en personaltabell beskriver personalbehovet. Man finner också utrustningslistor. Alla artiklar med sk materielnummer i flygvapnets krigsorganisation finns lagrade i systemet.

I Kro/FV-C ges krigsförbandet krigsförbandskod och krigsförbandsbenämning. Mobiliseringsdata är också lagrade. Med en krigsorganisationsplan får man möjligheter att planera inom programplanepreioden. Information ur Kro/FV-C delges ett flertal mottagare både inom och utom Försvarsmakten.

Den regionala nivån. - För den regionala nivån (flygkommandonivån) är systemet under slutförande (blir klart i april 1997) Det kommer att vara flygkommandostabens stöd i krigsorganisationsarbetet. Systemet benämns Kro/FV-Regional. I detta kan flygkommandostaberna nå all den information de är berörda av - vilka krigsförband direkt underställda chefer producerar och vilka krigsförband som disponeras efter allmän mobilisering. Man kan ur systemet skapa krigsorganisationstabeller (K-tabeller), personalbehovstabeller (P-tabeller), utrustningsbehovstabeller (U-tabeller), utrustningslistor (U-listor) m m. Förutom allt detta kan en mängd frågor om krigsförbanden ställas i olika databaser.

Den lokala nivån. - För flottiljnivån talar man om Kro/FV-lokal. Detta är den lokala produktionsledarens stöd i krigsorganisationsarbetet. Systemet är bl a

avsett för mobiliseringsofficerare, krigsförbandschefer och bataljonshandläggare. Användningssättet är liknande det sätt som används i det regionala systemet. Men i det lokala systemet finns dessutom möjligheter att skapa sk mobiliseringskort och ett datorstöd för fordonshandläggare.

Historik. - Nuvarande Kro/FV-Central började utvecklas omkring 1990. Det driftsattes vid högkvarterets flygvapenledning 1993. Under senare delen samma år påbörjades driftsättningen av Kro/FV-Lokal. Systemen har vidareutvecklats parallellt med utvecklingen av Kro/FV-Regional.

Exempel på koder

Koderna i Kro/FV är uppbyggda alfameriskt, dvs de består av kombinationer av bokstäver och siffror. Att man har valt detta tillvägagångssätt beror på att datorerna lätt kan känna igen koderna och att datorerna lätt kan bearbeta materialet. Dessutom ingår i koderna sedan länge bekanta tal, t ex siffror för befattningar.

P-tabell-behov. - Man kan populärt säga att P-tabell-behov är ritningen för ett krigsförband vad gäller personalbehov. Tabellen redovisar organisationsstruktur, tillhörande krigsbefattningar i form av krigsbefattningskod och krigsbefattningsbenämning. Två krigsförband som organiseras enligt samma P-tabell-behov har identiskt samma behov av personal.

Krigsbefattningskod. - Krigsbefattningskoden byggs upp av två bokstäver och sex siffror. Nedan ges ett exempel på en värnpliktsbefattning och vad de olika tecknen betyder.

GA824911 Närskyddsgruppchef

G Strid. Eldlednings-, pjäsplats-, mät- och underrättelsetjänst. Bevakning.

GA Skytte-, pansarskytte-, närskydds- och bevakningstjänst.

GA824 Närskyddsgruppchef. Detta är den sk befattningstypen. Det är mot denna kod man beställer värnpliktiga från Pliktverket. Koden har vissa fysiska och psykiska krav som framgår av kravkatalogen. Nivån på befattningen är 8.

anisationssystem?

Bild 1

Om vi tittar på hela krigsbefattningsskeden i vårt exempel, så betyder siffran 9 att det är en befattning i flygvapnets krigsorganisation. De två sista siffrorna är löpnummer, vilket innebär att man kan skapa flera olika krisbefattningar ur samma befattningstyp, t ex GA824913 som står för ställföreträdande närskyddsgruppchef.

Krigsförband - Krigsförbandskod. – I krigsorganisationssystemet Kro/FV definieras krigsförband som förband med egen krigsförbandskod. Detta innebär att det finns krigsförband från verkstadsgrupper på tre man till sidobaskompanier på flera hundra man. Krigsförbandskod inleds för flygvapnets krigsförband alltid med siffran 5. Krigsförbandskoden utgår från fältpostnumret som är femstelligt. T ex ger fältpostnummer 23654 krigsförbandskoden 523654.

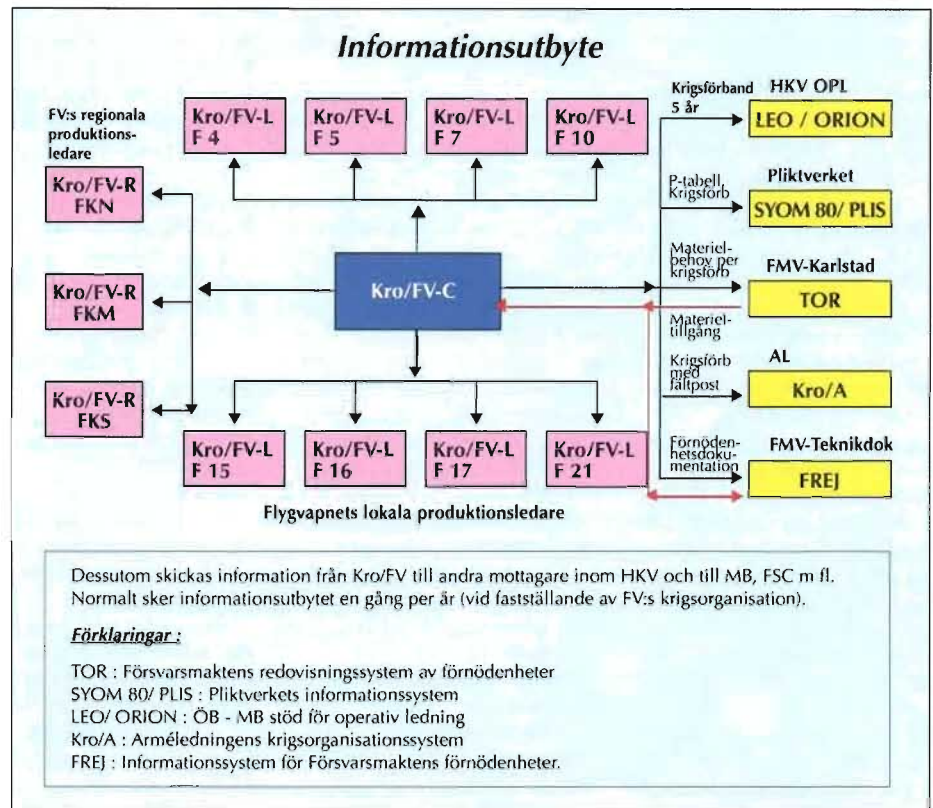
Ett flexibelt system

En försvarsmakt befinner sig alltid i en utvecklingsprocess. Hotbilder förändras och likaså roller och uppgifter. Det är tillsammans vi i Sverige bygger vår nya försvarsmakt. Som medlem i ett krigsförband har du stora möjligheter att påverka utvecklingen. Detta är inte bara möjligt, det är också önskvärt!

Men som i allt utvecklingsarbete kan processen ta lång tid. Det är många kloka tankar som måste tänkas. Du lämnar ditt förslag om ändring till din chef och diskuterar det med honom/henne. Kommer ni överens om att förslaget är bra, tar basbataljonschefen eller motsvarande upp det med flygkommandochefer. Godkänner denne förslaget går det vidare till flygvapenledning, dvs centralt.

I flygvapenledningen bearbetas idén och kanske antas. Den förändring ditt förslag innebär kommer sedan att påverka Kro/FV. Men Kro/FV "rullas" endast en gång per år. Det kan alltså behöva ta ett par år innan du ser något resultat av din idé. – Men misströsta inte.

När du föreslår en förändring måste du beakta ett antal faktorer. När det gäller personal, materiel eller mobiliseringsdata är ramarna begränsade. Ta t ex en kniv till varje man; säg att den kostar 50 kr. Du måste då multiplicera med 55 000. Det är så många som skall få kniv.



Även reduceringar av materiel eller personal kan vara av stort värde. Vi måste använda våra resurser på bästa sätt. En reduktion av personal inom en funktion kan innebära att man kan fylla ett hål någon annanstans. Ett liknande resonemang kan föras vad gäller viss materiel. Kan den tas bort sparar vi förråds- och ofta underhållskostnader. Alternativt kanske materielen kan göra god tjänst någon annanstans i krigsorganisationen.

Du har stor möjlighet att påverka systemet. Förslagen bör emellertid vara väl genomtänkta och väl förankrade. Men låt dig inte nedslås. Bra förslag finns det alltid plats för. Uppskattas. Är en nödvändighet.

Framtid

För närvarande utvecklas den del av krigsorganisationssystemet som skall stödja flygkommandocheferns arbete med krigsorganisatoriska frågor. Driftsättning är planerad till april i år. Det finns också planer på att införa krypterad förbindelse mellan de olika delsystemen inom Kro/FV och en rutin där krigsfor-

bandsvärdering kan rapporteras från krigsförbandschefen till flygkommandot. Vid flygkommandot sammanställs krigsförbandsvärderingarna till taktiska värderingar, som därefter indateras i Orionsystemet (=dagens LEO). De blir därmed tillgängliga i milostab och högkvarter.

Den snabba utvecklingen inom IT-området innebär att livslängden på datorsystem är relativt kort. Därför kommer ett flertal datorsystem att omsättas inom de närmaste åren. All sådan utveckling sker i en gemensam miljö med Windows-gränssnitt.

Exempel på system som är under utveckling är materiel- och underhållssystem (SIRIUS) och det operativa ledningssystemet (ORION). Inom flygvapnet driftsätts nu IS FV (version 0.1). IS FV är flygvapnets informationssystem. I en senare version kommer även Kro/FV att införas i IS FV. – Övriga försvarsgrenar har liknande lösningar. Försvarsmaktens mål är emellertid ett gemensamt krigsorganisationssystem.

Ytterligare information om Kro/FV kan du få av din krigsorganisationsansvarige på flottiljen. Eller kontakta flygvapenledningens bassektion, krigsorganisationsfunktionen. ■

Av Peter Thalén

Ändra inte på flyg

När Flygbas 90 projekterades på 80-talet var en viktig del i det nya systemet flygbasförsvaret. Flygstabens markstridsinspektion (FS/MI) fick då en ny dignitet och ett stort ansvar att planera, anskaffa och genomföra detta. Dåvarande chef för markstridsinspektionen hade en vision om en magisk cirkel där envar som kom innanför denna skulle drabbas av allsköns djävlskap – minor, spårrområden, tekniska varningssystem, hundar och framförallt välutbildade markförsvärsförband. Här avsågs markförsvärsförband som var utbildade vid flygvapnet för att verka vid flygvapnets krigsförband.

Spjutspetsen, de första teorierna över hur det hela skulle gå till, var ett elitförband som skulle jaga motståndaren utanför cirkeln. Härigenom skulle denne tvingas till försiktighet på ett större djup. Men också vetskapen om att kanske tidigt vara upptäckt och tvingas till en högre fart framåt i terrängen och då bli mer sårbar vid cirkeln.

För att klara denna uppgift måste detta spjutspetsförband först utbildas i hur jägarförband uppträder genom att själva jägarutbildas och därefter ges utbildning i bekämpning av dessa. Arbetsnamnen för de nya markförsvärsförbanden blev **vaktplutoner** innanför cirkeln och **närskyddsplutoner** som spjutspetsförband. Anledningen till dessa (i förhållande till de skissade uppgifterna) något blygsamma namn var att de var de mest stridsmässiga värnpliktsbefattningarna som fanns att tillgå för flygvapnets värnpliktiga. Dåvarande Värnpliktsverket såg ingen anledning att ändra befattningsstrukturen. De första kravspecifikationerna låg dessutom på för soldater i vaktplutoner F 07 och för närskyddsditto på D 04. Inte heller här gick att få någon ändring till stånd.

●● Flygvapnets markförsvärsofficerare såg ändå dessa nya uppgifter som ett jättelyft framåt. De tog sig an uppgiften med en nyvakenhet av att vara en viktig del av förbandsproduktionen, något som ju aldrig tidigare varit fallet. Hittills hade markförsvärsofficerarens huvuduppgift varit grundläggande markförsvärsutbildning med förbandets alla värnpliktiga under fyra veckor plus varannandagstjänst med dessa under ytterligare åtta

veckor. Detta avslutades med en övning som bestod i försvar av motståndsnäste i "Bakom" med kpöst, kulspruta m/36, några gamla minor och ett fåtal blinda pansarskott (som var i stort sett de enda pansarskott som då fanns att tillgå). Denna då gamla ordningen var ingen bra rekryteringsgrund för värvning av nya markförsvärsofficerare. När utredningar så påbörjades om var och hur de nya markförsvärsutbildningarna skulle ske, fanns även rekryteringsgrunder med från respektive förband i argumenteringen. Som alla insatta vet, blev F 7 utsett att förbereda och genomföra närskyddsutbildningen. F 10, F 15, F 17 och F 21 skulle påbörja den nya vaktplutonsutbildningen. Senare uppmärksammades dessa rekryteringsfördelar av de flottiljer som inte hade någon renodlad markförsvärsutbildning. Därmed tillkom sådan utbildning även vid dessa förband.

Soldater kallades in, utbildades och övades vid de krigsflygbaser de var avsedda för. Stridstekniker utvecklades och efter några år var hela markförsvärskompanier färdiga att krigsplatzas. Efter de första nyvunna stegen som riktiga trupputbildare ökade kraven på oss själva. Vi ansåg att allt för många soldater inte höll måttet, att soldatkvaliteten som rykte in var för låg,

m m. Men för att råda bot på detta var det nödvändigt med namnbyten på våra förband.

● Vaktpluton till närskyddspluton gick ganska lätt att införa. Men ett jägarförband med jägar-namn, basker och allt tog tid. Efter en mängd skrivelser i ärendet, många möten med och besök från arbetsgruppen Central Befattningsanalys (Ag Cbal) vid våra övningar gick slutligen Värnpliktsverket med på namnet flygbasjägare.

I och med detta var det efter ytterligare förhandlingar med Värnpliktsverket och arméledning klart att höja kravspecifikationerna till färdighetsnivåerna D 04 respektive A 01. Det stora problemet var och är att det inte finns tillräckligt många mönstrande som håller A 01-förmåga i förhållande till antalet befattningar i försvarsmakten.

Efter en tid godkände ÖB öven den gröna jägarbaskern för flygbasjägarna. Detta spjutspetsförband fick gott renommé bland våra mönstrande ungdomar. Snart var så gott som alla flygbasjägare "för-sökande".

Inledningsvis visade fältförsök, att denna nya stridsteknik var svår att utföra. Ett av de stora problemen var att få en av huvudkomponenterna, hund med förare, att fungera. Därför utredes detta av en särskild arbets-

grupp. Resultatet blev att *Försvarets HundtjänstEnhet* inrättades. När den arbetat med stridsteknikproblemet en tid, blev resultatet en ny indelning av tjänstehundar med en särskilt krävande träning för tjänstehundar med placering vid flygbasjägarplutonerna.

●● Nu efter 13 år av flygbasjägarutbildning anser tydligen de andra flottiljerna att det är dags att vidareutveckla dessa de första stegen till att omfatta flygbasjägarutbildning vid flera flottiljer. Huvudmotivet att lokal produktionsledare utbildar sina krigsförband är ju onekligen ett tungt argument.

Det är nu vi kommer till **konflikten**. Att vi kan ställa dessa höga krav på detta flygvapnets elitförband är enligt mitt förmenande endast tack vare den speciella status flygbasjägarbefälet känner respektive att vara jägarsoldat vid förbandet. Utan alla dessa "för-sökande" elitsoldater hade det inte varit möjligt att ta ut de sista krafterna ur soldaterna, som nu görs.

Att sprida flygbasjägarutbildningen till flera produktionsställen kommer med all sannolikhet att innebära, att vi tappar mycket av denna spetsteknik (stridsteknik). Jag tror inte att flygvapnet har det antal markförsvärsofficerare, och vid alla flottiljer, som



basjägareutbildningen!

åtgår för att uppnå den höga nivå vi vant oss vid. Jag tror inte heller, att det – när det blir ett förband som (i "beväringsmun") är liktydigt med en vanlig närskyddspluton – blir samma status bland de mönstrande att söka sig till flygbasjägerutbildningen. Vi ris-

kerar med andra ord att tappa denna i grunden eftersträfvade spets teknik. I så fall riskerar flygvapnet även att tappa denna speciella kompetens, som armén och marinen försökt efterlikna de senaste tio åren.

● Bara för att påminna: Det har tidigare gjorts trevare från arméföreträdare att ta över flygvapnets markförvarsutbildning och härigenom rädda ett regemente. Dessa ambitioner har då stupat på det faktum att flygvapnet, men inte armén, behärskat den-

na speciella stridsteknik. – (Lite provocerande, men sant!) – Om ytterligare framstötter i detta avseende skulle vinna gehör, är flygvapnets markförvarsofficerare snart tillbaka i "Bakom" igen. ■

Flygvapenledningen svarar:

Fördelar med *nya* grepp

Jag har förståelse för den oro som Peter Thalin uttrycker i sin insändare. Peter var en av de som vid införandet av den nya markförvarsorganisationen arbetade i dåvarande flygstaben och som på ett skickligt sätt gav markförsvaret vid basbataljonerna en hög personell och materiell status.

Ett omfattande arbete lades ner på att finna en stridsteknik som skulle kunna skydda övrig verksamhet på flygbasen. Ett av resultaten blev flygbasjägarna, ett förband som vi inom flygvapnet har all anledning att vara stolta över.

Låt mig direkt göra klart att det inte är aktuellt att sänka statusen

på flygbasjägarna. Dagens höga nivå både vad avser personell som materiell status ska finnas kvar även i framtiden.

Skälet till att diskussion om utlokalisering till flottiljerna har kommit upp är bl a:

► Att det nu har byggts upp en sådan kompetens inom markförvarsfacket att det skulle vara möjligt med ett lokalt genomförande. Jag tycker att Peter i sitt inlägg nedvärderar markförvarsofficerarna. Den markförvarsutbildning som officerarna får gör dem absolut kompetenta att utbilda flygbasjägarsoldater. Det är ju dessa officerare som ska utbilda och

leda plutonerna under återtagning och i kris/krig.

► Minskade ekonomiska ramar och som en konsekvens av detta även minskade värnpliktsramar gör att vi måste finna nya och billigare lösningar. Kostnadseffektivisering kan genomföras såsom samordning mellan programmen, bland annat genom att nyttja överföringsbefattningar för värnpliktiga. Lokal utbildning skulle minska avstånden till den krigsbas flygbasjägarna ska lära sig att skydda.

► Lokal rekrytering underlättas. Det är naturligtvis bra med fri-

villigt sökande, men det är också viktigt att soldaterna så långt det är möjligt kommer från den miljö de skall verka i.

► Ett närmande till en kaderorganisation där lokal produktionsledare har uttryckt önskemål om att i största möjliga mån utbilda egna krigsförband och att beredas möjlighet att öva i sammansatta krigsförband.

Mot en utlokalisering talar naturligtvis en del faktorer. Det är t ex inte särskilt rationellt att genomföra en utbildning vartannat eller vart tredje år. Även om officerarna är kompetenta är utbildningen speciell och kräver en kontinuitet för att bli effektiv.

Det finns en risk för att "kårandan" försvinner och att anseendet försämrar, något som jag dock tror kan hanteras.

Inriktningen de närmaste åren är att F 7 (Flygbasjägarskolan) fortsätter som tidigare och F 21 utbildar en pluton under 97/98. Under och efter denna utbildning sker en noggrann utvärdering. F 14 kommer att få i uppdrag att utarbeta förslag på hur flygbasjägerutbildningen skulle kunna knytas närmare lokal produktionsledare/krigsförbandschef. Först därefter kommer Högkvarterets flygvapenledning att ta ställning till hur verksamheten skall genomföras i framtiden.

Låt mig till sist säga att flygvapenledningens inriktning är att flygbasjägerutbildningen ska innehålla en hög kvalitet även i fortsättningen. Men vi ska inte avsäga oss möjligheten att nå målet längs nya vägar – utan att för den skull sladda av i "Bakom". ■

Bo Bengtsson
Chef för flygvapenledningens bassektion



Foto: Arne Johannesson



• nytt • nytt • nytt

der Forsvarsmaktens Rekryteringscentrum.

Nu kommer emellertid nya krav på besparingar för ungdomsverksamheten och då måste vi finna nya vägar för att finansiera verksamheten.

● En frivillig organisation, som bl a har till uppgift att medverka till att försvarsviljan hålls på en fortsatt hög nivå, måste ha en

tiden. Vi förbereder nu detta på flera sätt och hoppas att dessa ungdomar ska kunna delta senast 1998 i vår verksamhet.

● **Nya vägar.** – Vi måste hitta nya vägar för att finansiera vår ungdomsverksamhet. I grunden ligger givetvis ett fortsatt stöd från försvarsmakten och ett samarbete med flygvapnet och FMRUC. Sedan tror vi mycket på det utökande samarbetet med KSAK och Segelflygförbundet.

Men detta räcker inte. Kanske FVRF måste skapa en egen ungdomsorganisation för att få möjlighet till nya finansieringsvägar. Detta arbete måste i så fall omedelbart komma igång för att beslut ska fattas vid riksstämman 1998.

Intresset för flyg och flygvapnet är markant stort och varför försitta chansen att ta tillvara detta frö. Med minskat antal flottiljer och en krympande försvarsmakt måste vi hitta de nya vägarna för att behålla verksamheten och få människor att fortsättningsvis engagera sig inom FVRF.

Här utgör både flyg och ungdomar en framtid – som kommer att bestå och vara en grund för FVRF i framtiden. ■

Tore Bertilsson

Måste hitta nya vägar

Trots att vi genom rationella åtgärder minskat kostnaderna för ungdomsverksamheten och att vi detta till trots lyckats behålla i stort samma verksamhet, har det nu kommit nya begränsningar. Nu måste vi hitta nya vägar att lösa den framtida ungdomsverksamheten.

I början av 90-talet sammanslogs flygvapnets och FVRF:s ungdomsutbildningar. Detta för att göra den mer rationell och kunna bibehålla omfattningen av verksamheten. Arrangemang- et har fungerat mycket bra tack

vare ett perfekt samarbete mellan FUC (Flygvapnets Uttagningscentrum) och FVRF.

FUC har från och med den 1 januari 1997 bytt namn och därmed förkortning. Numera ska vi säga/skriva RekryC, vilket bety-

fungerande och bra ungdomsverksamhet. Även när det gäller rekrytering till uppgifterna för flygvapnets krigsorganisation får ungdomarna allt större betydelse. Eftersom tillgången på värnpliktiga minskar, ser vi i framtiden möjligheter att vidareutbilda våra ungdomar som placerats i utbildningsreserven.

FVRF:s styrelse har genom beslut givit generell dispens för ungdom i åldern 15-20 år att delta i vår verksamhet utan att ha svenskt medborgarskap. Detta följer andra frivilliga försvarsorganisationers beslut och ligger i

Flygdagar i Västsverige

Första helgen i augusti i fjol arrangerades fina flygdagar på Säve; den anrika flygplatsen utanför Göteborg. Genom Anders Sæter och Scandinavien Historic Flight (en av arrangörerna av flygshowen) fick vi i Göta avdelning inom Västra Sveriges Flygvapenförbund chansen att medverka med en informationer. Erbjudandet erhöles med kort varsel. Vi lade ner mycket energi på att få monter fräsch och intressant.

Vi deltog med informationsskärmar samt två piloter (dockor) med full flygtrusning, varav en var placerad i en livflotte. I samband med utställningen, som

besöktes av riktigt många under båda dagarna, delade vi ut broschyrer med information om vår frivilligverksamhet.

Flygshowen kom igång cirka

klockan 13 på lördagen. Gamla flygplansklassiker som P-51 Mustang och Spitfire gjorde en mycket bra uppvisning. Vi fick även se Vampire och Hawker Hunter plus många andra rariteter i luften från när seklet var relativt ungt.

Flygvapen-frivilliga var representerade på flera ställen. Sten Hillgard från Götaavdelningen fick tillfälle att presentera FVRF och dess verksamhet från speakerplats.

Förutom flygplan visades ett stort antal olika sportbilar. Naturligtvis förekom också försäljning av böcker, videofilmer, plancher och massor av annat som brukar höra en flygshow till. Ett

kul inslag var en accelerations-tävling mellan Mustangen och en modern racerbil. Bilen var dock inte tillräckligt snabb. Mustangen kom fort upp i luften ... och då hade bilen inte en chans att följa ...

RAF (Royal Air Force, Storbritannien) var där med tre stationära Tornado. Tyvärr fick vi inte se dem uppvisningsflyga.

Båda dagarna avslutades med en formationsflygning med bl a Vampire, Hawker Hunter och Spitfire. En unik kombination som blev en fin avslutning på dessa flyguppvisningsdagar på Säve. ■

Pernilla Eriksson

nytt • nytt • nytt • nytt • nytt • nytt

PROTEST

mot kvastskraft

Engagerade diskussioner om huruvida vapen eller inte ska nyttjas vid frivilligutbildning har ökat. Frågan har blivit allt större och skapat kraftiga reaktioner bland våra frivilliga. Det som upprört känslorna mest är att vapen vid övningar och kurser ersatts med attrapper – t ex vattenledningsrör, trädgrenar och kvastskraft!

ÖB har skärpt vapenhanteringsbestämmelserna. Det krävs nu ökad kunskap och mer förträning för att hantera vapen. Det är helt rätt. Detta accepteras efter vad som hänt av incidenter de senaste åren. Men detta får inte betyda att en frivilligrörelse med flera hundra tusen människor inte kan genomföra sin verksamhet på ett sätt som känns motiverande för den frivillige.

Utbildning. – Vi har sedan något år utbildat egna skjutledare enligt samma krav som för yrkesofficerarna i sin utbildning. Detta måste då också betyda att de får ta ansvar för verksamheten inom sitt verksamhetsområde i landet. Givetvis ska den flottilj (motsvarande) som har utbildningsansvaret komplettera utbildningen med lokala bestämmelser. Sedan ska emellertid skjutningar kunna genomföras på ett riktigt sätt.

Här är det mer fråga om kunskap och förmåga än kategori och nivå.

Eftersom allt fler förband läggs ner och antalet yrkesofficerare minskar, är det viktigt att frivilliga i högre grad kan utbilda egna instruktörer för att klara verksamheten.

Idrott och skytte har länge varit en grundpelare i den lokala föreningsverksamheten.

Frivilliga inom försvaret vill öva mycket. Det är just därför de är frivilliga. Kravet från eleverna

på kvalitén i kurser och övningar har också ökat. Detta understryker ytterligare, att det är viktigt att ha möjlighet att hantera och använda vapen i vår utbildnings- och övningsverksamhet idag.

De nya bestämmelserna. – I början av 1997 kom nya bestämmelser ut. Vi har varit med och påverkat för att ge oss möjlighet att använda vapen inom frivilligverksamheten även i framtiden utan att tvingas till ett totalt beroende av yrkesofficerare.

Sammanfattningsvis: Vi respektar naturligtvis att ökade krav ställs vid hantering av vapen. Men det vi vill är, att realistiska möjligheter ska finnas för att använda vapen i vår verksamhet nu och i framtiden.

Att stå med ett vattenledningsrör eller kvastkraft och bevaka en observationsplats, skapar inte förtroende vare sig hos våra frivilliga, svenska skattebetalare eller (kanske än värre) förbipasserande utlänningar. Vad är det för signaler vi sänder ut? ■

Tore Bertilsson

Vad sänder vi för signaler?



Intensiv utbildningshöst

Under flera år har det genomförts central utbildning under november vid F 10. Det är ledarskapskurser och allmänmilitära kurser som genomförs. I november deltog ett hundratal elever i kurserna. Eleverna kom från flera frivilliga organisationer, där de flesta kom från Lottorna, Bilkåren och Flygvapen-frivilliga. FVRF var huvudman för utbildningen. Deltagande elevantal var det maximala för vad F 10 kunde ta emot under dessa veckor.

De flesta instruktörer var yrkesofficerare, men några frivilliga instruktörer tjänstgjorde från Lottorna och FVRF. Skolans chef var major *Sven-Åke Ahl*. Han biträdades av löjtnant *Jan-Ivan Forsberg*, FVRF. Denna duo genomförde kurserna med högsta betyg, vilket även underströks i kursutvärderingarna.

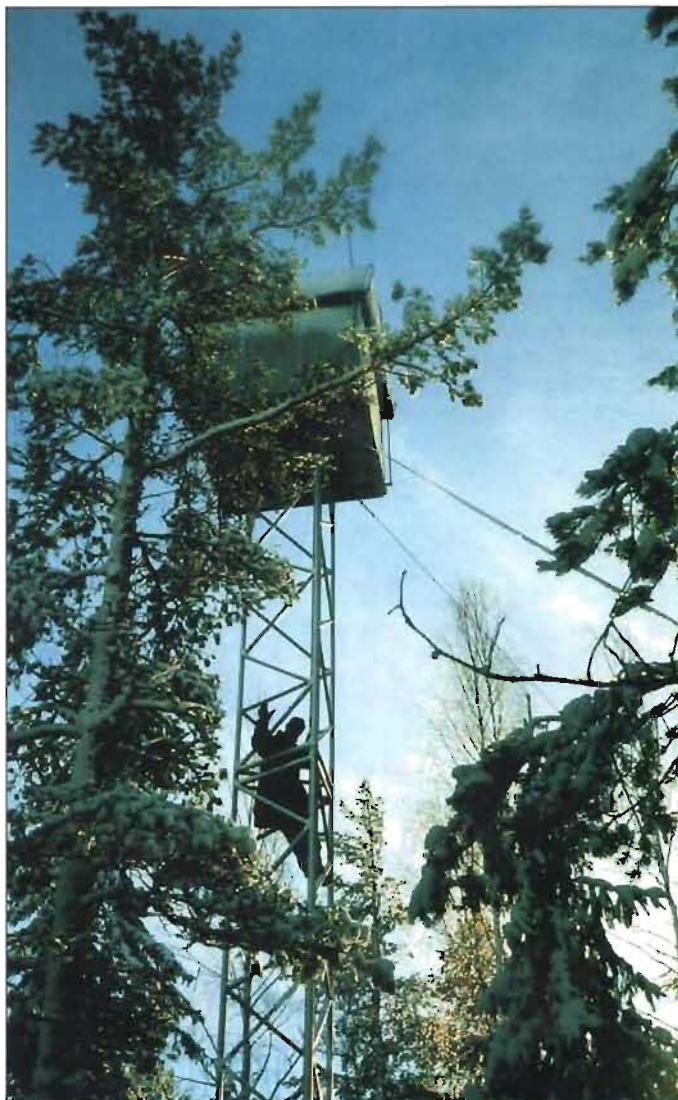
Vi hoppas kunna fortsätta vår höstutbildning vid F 10, även sedan flottiljen fått flera uppdrag i och med flygvapnets omorganisation. Problemen kan bli förläggning och lektionssalar, men vi hoppas att även frivilligutbildningen kommer med i framtida planering för F 10.

Extra pengar. – På grund av ett underutnyttjande av frivilliganlaget under fjolårssommaren, kunde vi få extra pengar till central utbildning på hösten. På mindre än fyra veckor rekryterades skolledning, kurschefer och instruktörer samt över 130 elever. F 15 åtog sig ansvaret (trots nedläggningshotet) med Stagården som kursplats.

Från Flygvapen-frivilliga deltog över 100 elever. Lottorna

För åtta år sedan fanns det central utbildning bara sommar- och vintertid. På övriga årstider fanns ingen central utbildning. Det var helt enkelt inte möjligt för eleverna att få ledigt från sina arbeten. Sedan 1990 genomförs emellertid utbildningen även vår och höst. Och intresset för denna utbildning ökar. Hösten 1996 blev den mest intensiva inom FVRF. Vi administrerade då mer än 200 elever vid centrala kurser.

Foto: Johan Högfeldt



Telefoner har en viss benägenhet att inte fungera i sträng kyla. Därför tvingas man upp och ned i tornet vid apparatbyten.

hade ett tjugotal. Elever från Bilkåren, FRO och SBK deltog också.

● För första gången genomfördes utbildning i observations-tjänst (LOMOS) under vinterförhållanden. Kung Bore gjorde entré precis inför tillämpningsövningen, vilket var bra för oss från utvärderingssynpunkt. Telefonerna som används är gjorda för inomhusbruk eller vackert sommarväder. Nu frös knapparna fast, kablarna blev stela och ohanterbara. Rapporteringen blev mycket lidande av detta.

Ny sjukvårdsmannakurs. – Vi provade för första gången att genomföra sjukvårdsmannakurs på drygt en vecka. Eleverna ryckte in senast lördag morgon och ryckte ut söndagen efter en dryg vecka. Många elever (alla från FVRF) sökte, men endast 30 fick plats på kursen. Detta blev en stor framgång. Eftersom behovet är stort av sjukvårdsmän, kommer vi att fortsätta med denna kurs. Det blir dessutom betydligt billigare med denna typ av kurs-tid.

Övriga kurser som genomfördes var ledarskap och allmän militär utbildning för olika nivåer.

Allt fungerade mycket bra och vi vill särskilt omnämna skolchefen kapten *Per Svensson* och utbildningsintendent *Pär Forström* (båda F 15) för att de planerade och genomförde utbildningen på så kort tid och med stor framgång.

Omnämnas måste också fänrik *Mona Österberg*, som med mycket kort varsel tog på sig





Foto: Olof Elfverson



Biträdande skolchefen löjtnant Jon-Im Forsberg (t h) inspekterar tillämpningsövningen på Önnarp.

chefsskapet för tre kurser. Hon genomförde dessa med mycket lyckade resultat, vilket även framgick av kursvärderingarna.

Hösten kan bli den tid som passar de frivilliga bäst i framtiden, nu när vi ska vara igång under somrarna i våra civila arbeten.

Vi hoppas också naturligtvis på extra pengar även kommande höstar. Hur det än blir, var det mycket positivt att kunna korta av köerna till vår utbildning. Vi har nu både erfarenheter och beredskap att åta oss nya utbildningar med kort varsel. Att det går att rekrytera både personal och elever har verkligen understrukits hösten 1996.

Tore Bertilsson

Tillämpningsövning: Micael Jormelius (t h) ger uppgift om bevakningsområde och postinstruktion enligt "OBSLÖSA".



Foto: Olof Elfverson

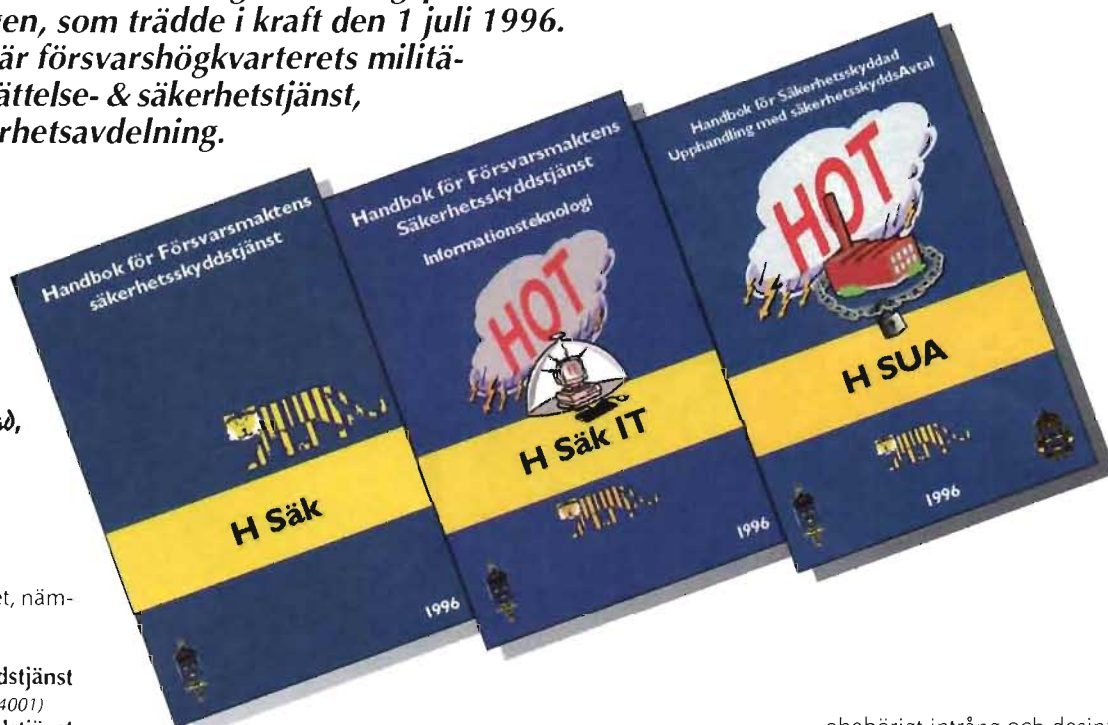


Foto: Olof Elfverson

Jonas Nilsson ökar på vedförrådet inför nattens övningar på Önnarp.

Nya handböcker i säkerhetsskydd

FlygvapenNytt kan här presentera de nya handböckerna i säkerhetsskyddstjänst, som utkom under första kvartalet 1997. De grundar sig på säkerhetsskyddslagen, som trädde i kraft den 1 juli 1996. Utgivare är försvarshögkvarterets militära underrättelse- & säkerhetstjänst, dess säkerhetsavdelning.



Text:
Majon Nils-Eric Göterstad,
Högkvarteret

Böckerna är tre till antalet, nämligen:

Handbok säkerhetsskyddstjänst 1996 (H Säk). (M7745-774001)

Handbok säkerhetsskyddstjänst Informationsteknologi 1996 (H Säk IT). (M7745-774041)

Handbok Säkerhetsskyddad Upphandling med säkerhetsskyddsavtal, 1996 (H SUA). (M7745-774021)

Och här serveras orsakerna till att det behövs nya böcker:

- ▶ Säkerhetsskyddslagen (1996:627).
- ▶ Säkerhetsskyddsförordning (1996:663).
- ▶ Försvarsmaktens föreskrifter (FFS 1996:12) om säkerhetsskydd.
- ▶ Försvarsmaktens interna bestämmelser (FIB 1996:5) om säkerhetsskydd.
- ▶ Försvarsmaktens interna bestämmelser (FIB 1996:6) om IT-säkerhet.
- ▶ Rikspolisens föreskrifter (RPS FS 1996:9) om säkerhetsskydd.

Följande handböcker ersätts:

GK Säk del 3.

H SUA 1984.

Riktlinjer SUA 1984.

Handbok SÄK DATA 1993.

FA SÄK.

FA SÄK F.

De nya böckerna redovisar riktlinjer för hur de nya författningarna skall tillämpas inom Försvarsmakten. H SUA gäller även för övriga myndigheter vid genomförande av säkerhetsskyddad upphandling.

H Säk IT och H SUA har gjorts som egna delar. De kan betraktas som utdrag ur H Säk. De har en något annorlunda kundkrets än H Säk. – H SUA är dessutom framtagen i samarbete med Säpo.

Avsikten med böckerna är att chefer och handläggare av säkerhetsskyddstjänst på olika nivåer inom försvarets förband och skolor skall ha ett bra stöd vad avser säkerhetsskyddstjänsten.

H SUA vänder sig dessutom till de företag och andra leverantörer som levererar krigsmateriel till totalförsvaret.

●● H Säk innehåller riktlinjer för säkerhetsskyddstjänst med avseende på:

- ▶ Informations säkerhet,
- ▶ tillträdesbegränsning,
- ▶ infiltrations skydd (säkerhetsprövning),
- ▶ utbildning,
- ▶ kontroll,
- ▶ grundläggande riktlinjer för IT (informationsteknologi) och SUA.

I H Säk finns bl a en del tekniska uppgifter. Som exempel kan nämnas att i en av bilagorna finns många tekniska uppgifter som kan användas som referens och stöd när man skall anskaffa skydd mot obehörigt tillträde.

Vidare beskrivs hur säkerhetsprövning vid anställning och utnyttjande skall genomföras. I bilagorna återfinns de nya blanketter som skall användas.

●● H Säk IT innehåller detaljriktlinjer som beskriver hur man med dagens hotbild bäst skall skydda våra IT-system, framför allt när man hanterar hemlig information med hjälp av IT. Här redovisas åtgärder för att skydda sig mot RÖS (= röjande signaler),

obehörigt intrång och desinformation i datorer via nät m m.

●● H SUA innehåller detaljriktlinjer som redogör för hur man skall genomföra en upphandling som innebär att en leverantör måste få kännedom om hemliga uppgifter. Det kan röra sig om allt från upphandling av ett nytt kvalificerat vapensystem till anskaffning av ett låssystem på förbandet. I boken ges även exempel på de avtal som måste skrivas vid en sådan upphandling.

Sammantaget är det tre omfångsrika böcker som förhoppningsvis skall ge en stabil grund att stå på i den dagliga hanteringen av säkerhetsskyddsfrågor.

Böckerna ges ut under första kvartalet 1997. En grundtilldelning distribueras till försvarets förband, skolor och vissa försvaret närliggande myndigheter.

Böckerna finns för beställning av ytterligare exemplar hos *Försvarets Bok- och Blankettförråd* från slutet av februari 1997.

De kan även köpas av allmänheten. Beställning kan ske på telefon **08-628 3061** (Ange M-nummer). ■

Boken om Air Power – ett måste!

För att fira det svenska flygvapnets första 70 år som självständig försvarsgren arrangerades hösten 1996 en internationell konferens i Linköping.

Konferensens namn – **Air Power: Doctrine and Technology** – speglar väl vad det hela handlade om, nämligen en bred exposé över flygstridskrafternas doktrin- och teknologitveckling under dåtid, nutid och framtid. Inbjudna som föreläsare var forskare och tänkare med flygbakgrund från hela världen. Dessa presenterade under konferensen, i både muntlig och skriftlig form, sin syn på ett brett spektrum av ämnen. – Det var för Sverige en helt unik kompetensskara som presenterade unika idéer, lösningar och vyer. Äntligen, var omdömet på mångas läppar.

Tjugo av dessa bidrag har under vintern sammanställts och givits ut av Försvarshögskolan under titeln AIR POWER Doctrine and Technology – Proceedings.

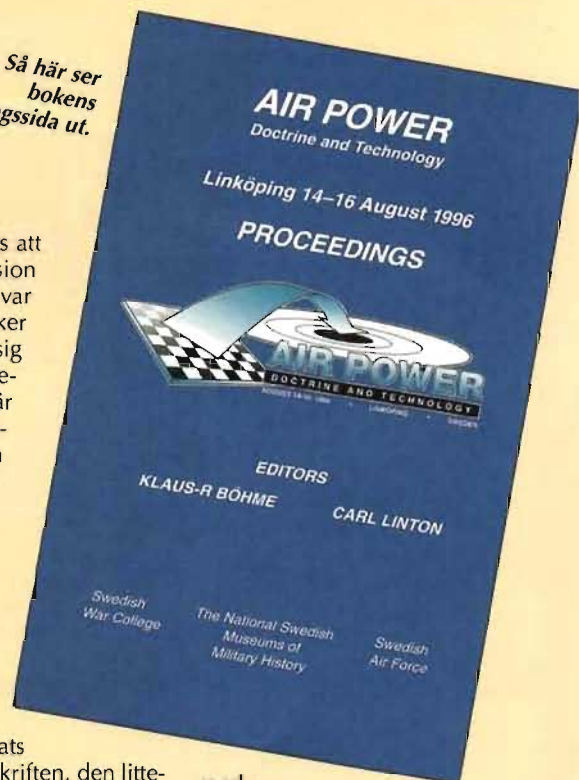
Det räcker egentligen att läsa listan på bidragsgivare för att läs-begäret ska vakna. Namn som

Pierre Closterman, Avihu Ben-Nun och John A Warden III är män som besitter en erfarenhet och kunskap som det finns all anledning i världen att lyssna på. Varför Då? frågar sig vän av ordning. Anledningen är enkel. De har det vi andra bara hört talas om – erfarenhet av flygkrig.

Nu är deras bidrag om "Experiences from the Second World War", "A Small Nation and Air Power: Israel" respektive "Air Power after 1991" bara toppen på isberget. Deras tankar backas upp av bidrag med en spännvidd allt från Klaus-Richard Böhmes "The Swedish Air Force Looking for a Doctrine, 1926-1934"¹ till Kent Harrskogs och Ove Viktorins avslutande tankar i "Air Power after 1991. The Swedish View" respektive "Air Power and Joint Operations: The Swedish View".

¹Det har letats länge efter denna doktrin. Först hösten 1997 beräknas en fastlagd svensk flygdoktrin kunna presenteras i form av en studierapport från FTC/Flygvapnets Taktiska Centrum.

Så här ser bokens omslagssida ut.



När jag ombads att skriva en recension av denna skrift, var jag inte helt säker på att det låter sig göras sådär alldeles enkelt. Det är en sak att recensera något som är avsett att publiceras och en helt annan sak att recensera något som närmast är en s a m l i n g skrivna införanden. Denna tvekan har bekräftats

vid läsning av skriften, den litterära kvaliteten på de olika alstren är allt annat än jämn. (Redigeringen tveksam.)

Men det är inte det viktiga i detta sammanhang. Det viktiga är vad skribenten vill framföra. Med det synsättet är skriften verkligen värd både en och två genomläsningar. Det som saknas är kanske ett bidrag som tar ett mera förutsättningslöst språng in i framtiden, någon som försöker beskriva flygkriget bortom perspektivplanen.

Här finns dock mycket av det fria "tänk" som vi inte hinner

med i vår dagliga gärning men som ändå utgör förutsättningen för utformningen av "Fjärde generationen flygvapen" i allmänhet och "Femte generationen flygvapen" (dvs flygvapnet efter Gripen-epoken) i synnerhet.

Michael Magnesten

Bokens pris är 80 kr. Den finns att köpa på FHS (nya Försvarshögskolan; f d MHS). Ring: 08-788 93 79

Ikaros flykt 1996

En ny årgång av IKAROS, Flygvapenmusei årsbok, utkom vid årsskiftet. Alltid lika efterlängtat och beundrad.

I år kan läsaren ta del av flygutbildningens utveckling från "då till nu"; förhistorien till ett självständigt flygvapen; F 11:s museum; studera ett porträtt av legendaren Gösta von Porat; bekanta sig med Hanns Klemm m m.

139 sidors mycket intressant läsning. Och fint illustrerad. – Ska man rekommendera något inför 1997 års upplaga, så är det en återgång till typsnittet Optima samt öka graden, dvs stilstorleken. Bokens elegans och läsbarhet ökar då.

Men tveka inte. Beställ boken via Flygvapenmuseum, dess reception tel: 013-28 35 67. Priset är facila 90 kr + porto. ■

Jahn Charleville

Välkommen till Högkvarterets Kamratförening

Den 4 oktober 1995 bildades det militära högkvarterets kamratförening. Den har nu genomfört sitt första verksamhetsår och är inne på det andra. För närvarande är antalet medlemmar 170. Föreningen är sedan 1996 ansluten till Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund (SMKR).

Syftet med kamratföreningen är angivet i stadgarna:

- Främja försvarsviljan och verka för ett starkt försvar.
- För dessa syften anordna sammankomster i Stockholm.
- Verka för vidmakthållandet och stärkandet av samhörigheten mellan nuvarande och förtvarande tjänstgörande i Högkvarteret och med högkvarteret samgrupperade enheter eller dess föregångare (försvars- och försvarsgrensstabber).
- Befrämja kamratskapet inom Högkvarteret.
- Ge information om verksamhet och utveckling inom Försvarsmakten och då främst inom Högkvarteret.
- Bidraga till skapande och vårdande av Högkvarterets traditioner.

- Främja försvarsviljan och verka för ett starkt försvar.
- För dessa syften anordna sammankomster i Stockholm.

Medlemskap i kamratföreningen kan de få som tjänstgör eller har tjänstgjort i Högkvarteret eller dess föregångare samt med Högkvarteret samgrupperade enheter. Härutöver kan enskild som ansöker om medlemskap medges detta av styrelsen.

Är Du intresserad av att bli medlem så hör av Dig till föreningens sekreterare Knut Björkenstam 08-15 69 34 eller till styrelsemedlem Henrietta Göbel 08-788 88 20 (arb) så får Du anmälningsformulär.

Årsavgiften är 50 kr samt en inträdesavgift om 35 kr avsedd att finansiera Din föreningsnål.

Årsmöte hölls den 6 mars. Under våren planeras ett studiebesök och en sommarbuffé i början av juni i Högkvarteret.

Välkommen till Högkvarterets Kamratförening! ■

Polstjärnan inleder ny tid

Sveriges i år största militärövning har redan genomförts. Polstjärnan var dess namn. Övningen ägde rum i Norra militärområdet i mitten av februari. Det var en totalförsvarsövning där både den civila och militära ledningsorganisationen övades.

Det var en lågbudgetövning som totalt kostade 45 miljoner – bara fem miljoner mer än vad den vanliga grundutbildningen kostar. "Dyra" repsoldater var inte inkallade. Deltog gjorde däremot ca 4.500 soldater under grundutbildning, drygt 300 ur civilförsvaret samt ca 2.000 officerare.

Polstjärnan var en lednings- och funktionsövning. Det nya för denna typ av övning var att stri-



Fr v: Militärbefälhavaren i Milo N, generalmajor Lars G Persson, träffade under övning Polstjärnan vår nye försvarsminister Björn von Sydow.

Foto: Ivar Blixt

dande förband deltog. Man prövade samordning av olika slags vapensystem ur flyg-, mark- och sjöstridskrafterna.

För flygstridskrafternas del handlade det om en mycket stor insats – inblandade var såväl jakt-, attack-, spanings- som transportflyg. Bl a förevisades pressen lastning av förband i sex TP 84 Hercules.

Vår nyutnämnde försvarsminister Björn von Sydow (51 år) besåg delar av övningen. Bl a fascinerades han av att så många värnpliktiga fanns på viktiga befattningar. Och att de har så moderna kläder. Bra, det ökar deras status.

Jan Charleville

Tiger i svenska köldprov

Den fransk-tyska helikopterfirman Eurocopter gästade Sverige i februari. Uppe i Kiruna har man provflugit den nya attackhelikoptern Tiger under köldbessvärliga förhållanden. Och Försvarsmakten drog nytta av den visiten för egna provsyften.



Fransk-tyska Tiger förevisades också under övning Polstjärnan.

Det var egentligen meningen att Tiger-helikoptern skulle köldutvärderas i Kanada. Men då möjligheten gavs till liknande prov på betydligt närmare håll föredrogs Sverige. Ett billigare och behändigare alternativ.

Försvaret, som tidigare provflugit såväl amerikanska AH-64 Apache som ryska Mi-28 Havoc, fann det lämpligt att även ta chansen till jämförande prov med Tiger, när nu helikoptern ändå fanns på plats. En gratischans för försvaret. Besöket gav t o m vinst, då hyra utgick för

proven vid Luftfartsverkets flygplats i Kiruna.

Tiger-helikoptern finns ännu inte serielevererad. Det dröjer till år 2001. Den finns idag i fem prototyper. Såväl Tyskland som Frankrike har emellertid beställt vardera 80 exemplar. Totalt ska

dessa länder inköpa 215 respektive 212 Tiger-helikoptrar. En affär med Sverige vore naturligtvis också önskvärd.

Men styckepriiset på ca 150 milj kr kan få vem som helst att tveka ... en smula. Ty ska ett inköp resultera i stridstaktisk ef-

fekt värd ansträngningen, är nog minst ett 50-tal det som behövs för Försvarsmakten. Och då finns det fler attackhelikoptrar att välja bland. För Sveriges del lär det inte bli tal om dylikt inköp förrän efter år 2001, dvs efter nästa försvarsbeslut.

Tiger är en flerrollshelikopter. Den kan beväpnas med antistridsvagnsrobotar typ TRIGAT eller HOT-2, luftstridsrobotarna Stinger eller Mistral, attackraketer, akankapsel alternativt nosmonterat akantorn.

Tiger-helikoptern är helt byggd i kompositmaterial. Startvikten är 5,3-5,8 ton. Den kan förses med antingen ett mastmonterat eller ett takmonterat sikte som medger nattseende och skjutning i mörker. Tiger är den mest manövrerbara attackhelikoptern idag.

Av firman Eurocopter har försvaret köpt bl a HKP 10 Super Puma, som i Frankrike benämns AS 532 UL Cougar.

Jan Charleville

"Revolution"

Det nya försvarsbeslutet kommer att innebära många revolutionerande inslag. Bland annat kommer vi framöver att få se alla officerare (även ur armén – SIC!) i mörkblåa uniformer.

Anledningen är bl a att det blågrå m/60 tyget, som även används till uniform m/87, har tagit slut. Nu pågår prov med ett lättare mörkblått tyg. Tanken är en gemensam uniform för hela Försvarsmakten – tjänstetecknen undantagna.



Foto: Lars Sjögren

Understöd till behövande

Efterlevande make och barn efter avlidna yrkesofficerare av kaptens eller högre tjänstegrad (motsvarande enligt tidigare gällande befälsordning), som är ekonomiskt behövande, kan efter ansökan få understöd från H M Konungens Militärhospitals- och Medaljfond med f n 10.000 kr per år. Ansökan bör inges senast den 10 april 1997.

Ansökningsblankett rekvideras hos fondernas sekreterare expeditionschef:

Sven-Olof Hedengren
Kungl Slottet
111 30 Stockholm
Telefon: 08/402 60 34

30-årsdagen firades med en enkel presskonferens i Flygvapenmuseums lokalteter utanför Linköping. Programmet innehöll redogörelser om Viggens historia av förre generalmajoren vid FMV *Gunnar Lindqvist*, val av 37-konfiguration av Saab-ingenjören *Krister Karling*, provflygningserfarenheter av Saab-provflygaren *Milton Mobärg*, modifieringsarbeten genom åren av FMV:s chefsingenjör *Erik Norberg* och Saab-ingenjören *Per Karlsson* samt aspekter på Viggens i flygvapentjänst idag, såväl AJS som JA 37, förmedlade av överstelöjtnanterna *Jan-Erik Pettersson* och *Jan-Olof Persson* från Högkvarterets flygvapenledning.

Som flertalet tekniska innovationer var även Viggens-flygplanen inledningsvis behäftade med barnsjukdomar. Vid pressträffen påminnes de närvarande om initialsvårigheterna med att styra Viggens vid motorreverseering, om de tre "oförklarliga" vingbrotten, om motorhaverierna och flygförbudena etc. Ett tungt inledningskede.

Viggens introduktionsår blev därför mindre lyckade. Sedan flera år tillbaka är dock situationen annorlunda – rejält förbättrad. Under 90-talet t ex har haverifrekvensen varit så låg som ett på 200.000 flygtimmar, vilket med internationella mått mätt är ett mycket lågt haveriutfall.

Som fångslande fågling i det flygtråkiga vädret hedrade en fyrgrupp Jaktviggen ur F 16:s alerta "Viggstall" med några förbipassager i imponerande väl sammanhållna formeringar.

●● Totalt levererade SAAB 329 flygplan 37 Viggens till försvaret/flygvapnet. Av dessa var 149 JA 37 och 180 i versionerna AJ, SK, SH och SF. (Tyvärr blev det aldrig någon exportorder.)

Jaktviggen förnygras och effektiviseras alltjämt och successivt. Just nu införs ett modifieringspaket kallat David. Det in-

Den 8 februari i år var det 30 år sedan SAAB:s första prototyp av flygplan 37 Viggens gjorde sin jungfruflygning. Vid spaken satt provflygaren Erik Dahlström. Man trodde då att 37-systemet skulle tjäna som livförsäkring åt Sverige i vid pass 20 år. Idag finner man det mer sannolikt att Viggens hinner fylla 40 (och lite till) innan det är dags för försvaret att pensionera denna gedigna "stridshingst".

Text: John Charleville, HKU/FFFO



Försvarets spjutspets 30 år



Foto: Ingemar Thuresson

T v: Saabingenjören Per Karlsson var en av Viggens konfigurationskapare; här vid prototyp 1, som numera finns på Flygvapenmuseum.

Ovan: Provflygare Erik Dahlström i den första prototypen under utställningsceremonien den 24 november 1966.

Foto: Torbjörn Caspersson



nebär att JA 37 får ett Gripen-lik vapengränssnitt, ny robotbeväpning (Rb 99 AMRAAM), nytt radiosystem TARAS, möjligheter att samverka med Gripen, förbättrad telekriegerförmåga, förnyelse av datorer, förbättrad förarkabin och att i simulatorerna införs åtgärder avpassade för David-paketet.

Ett D-modifierat provflygplan

JA 37 flyger sedan knappt ett år och ytterligare ett kommer i tjänst i år. I höst blir en försäring modifierad och serieleverans av David-modifierade JA 37:or sker i mitten av 1998.

Viggens ersätts idag successivt av JAS 39 Gripen. Först fasas AJS 37 ut; sist JA 37, som idag beräknas leva kvar till cirka år 2010. ■

Hägernäsviken 1922. Prins Bertil (10 år) tillsammans med sin far dåvarande kronprins Gustav Adolf.



Flygövning på 60-talet. Prins Bertil tillsammans med bl a generalmajor Nils Söderberg.

Prins Bertil

Hertig av Halland

Hertigen av Halland erhöll efter kriget F 14:s minnesplakett av chefen för dåvarande Kungl. Hallands flygföretag, överste Christian Nilsson.



1976 på svenska flaggdagen den 6 juni, firade F 4/Frösön 50 år. I egenskap av tillfällig riksföreståndare var det Prins Bertil i flygvapnets generalsuniform som ägerade flaggutdelare och högtidstalare.



Foto: Jahn Charleville



Representanter ur F 14 bildar hedersvakt vid Prins Bertils bår i Slottskyrkan.



Ovan: Far och son vid ett av Krigsvetenskapakademiens sammanträden.

Avsked av folkets prins

13 januari 1997

Begravningsprocessionen passerar Norrbo (med Slottet i bakgrunden) där fanvakt ur F 14 och 250 soldater bildade häck.



Foto: Per Josse.



Katafalken lämnar Slottskyrkan, eskorterad av Prins Bertils adjutanter. – Foto: Lennart Andersson.

POSTTIDNING B



FÖRSVARSMAKTEN
FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM

BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING

Vid definitiv eftersändning
återsänds försändelsen
nya adressen här ned:





Foto: Carl-Erik Paulin

Försvarsmaktens

**byggstenar består främst
av flyg-, armé- & marinstridskrafter
- för säkerhets skull**