

Årsga Elektronikhistoriska Förening
www.aef.se

755

en för flygvapnet

FLYGGVAPNET

nytt

Nordens största flygtidskrift SW • ISSN 00 15-4792

4/97



"Flygvapnet 2000"

sid 24



Framtiden och "de tolv unga", sid 4

Foto: Anders Nylén

F 16 mottog flygande spaningsradar

Foto: Kurt Pettersson



Flygvapenchefen Kent Harrskog i talarstolen – S 100B Argus i bakgrunden.



CFV har just överlämnat loggboken till C F 16.

Den 5 november blev F 16 fyra flygplan rikare. Då överlämnade FMV till Försvarsmaktens flygvapen fyra flygande spaningsradarsystem av typ FSR 890. Chefen för Materielverkets flygmaterielledning, generalmajor Staffan Näsström, överräckte en loggbok till flygvapenchefen, generallöjtnant Kent Harrskog, som i sin tur hade att vidarebefordra densamma till chefen för Upplands flygflottilj/F 16, överste Mats Nilsson.

Strax därefter svepte de fyra planerna, S 100B Argus, eskorterade av två Jaktviggas ur F 16 förbi i tät formering. Ceremonien för ambassadörer, industrifolk, massmedier och en hopar officerare var till ända.

Radarspaningssystemet FSR 890 ingår som en viktig del i flygstriidskrafterna, i det som numer benäms Flygvapnet 2000.

Den nya spaningsradarfunktionen – med radar PS 890 och bärare S 100B Argus (= Saab

340D) – utgör ett betydelsefullt komplement till vår markplacerade stridslednings- och luftbevakningsradar vad gäller under rättelser såväl i freds-, kris- som krigstillämpningar. En väsentlig förbättring har skapats.

1998 och 1999 kommer de två resterande S 100B Argus att levereras till F 16. Systemet kan då utnyttjas fullt ut för såväl operativa som taktiska uppgifter. ■

J.Ch.

FlygvapenNytt 58 år

Nordens största flygtidskrift: 35.000 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

UR INNEHÅLLET

- Sid 4:** Vad är "Ag 2006"?
- 12:** "Cooperative Banners"
- 20:** "Cooperative Bear"
- 24:** Flygvapnet 2000
- 28:** 17 flygvapenchefer
- 30:** KFÖ - F 7
- 32:** Saab:s flygdag
- 34:** PR utomlands
- 38:** Våra fysiska baskrav

Nr 1/98 utges i januari

Manusstopp för nr 2/98 = 28 januari

God Jul
Gott
Nytt År

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

(Samtalskostnad max 80 öre/min.)

Ansvarig utgivare: **Ulf Sveding**
Chefredaktör: **Jahn Charleville**
I redaktionen: **Anders Eisen**
Lars Christofferson

Prenumeration: **Marie Tisäter**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1997-11-17 (971581)

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 ansvaras 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 1998
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygvapenledningen

Fax-nr: 08-788 88 66

Flygvapenchefen,
generallöjtnant Kent Harrskog:



Förbandsverksamheten måste ökas

Regeringens totalförsvarsproposition för 1998 (6. Totalförsvaret, p 3:2) konstaterades bl a, att de av ÖB anmälda riskerna för kompetensbrist inom befälskåren, liksom verksamhetskostnader om cirka 300-500 miljoner kronor per år utöver ram är anmärkningsvärda och allvarliga. Regeringen anser att det inom den ekonomiska ram som angetts i totalförsvarsbeslutet ska vara möjligt att genomföra de krigs- och grundorganisationsförändringar och att upprätthålla den kompetens och kvalitet i verksamheten som förutsatts i beslutet. Regeringen föreslår därför varken någon förändring av målen för verksamheten eller den ekonomiska ram som riksdagen tidigare har bestämt. Senast under 1999 skall befälens kompetensnivå vara den som krävs för att målen avseende krigsduglighet och förmåga till anpassning skall kunna uppnås.

Detta innebär enligt min mening att även om Försvarmaktens planering i stort behöver förändras, eftersom inga nya ekonomiska resurser kan förväntas, måste planerad verksamhet för våra förband och skolor genomföras, annars kan inte befälens kompetensnivå återtas och vidmakthållas. Detta är ytterst väsentligt. Efter en lång tid av mycket låg intensitet i förbandsverksamheten måste denna nu ökas. Det har vi planerat och det förväntar sig vår personal. Detta kan entydigt utläsas ur de opinionsundersökningar vi genomfört under året, bl a med hjälp av TEMO.

● Propositionen behandlar inte ÖB:s förslag om inrättande av ett flygtaktiskt kommando (FTK) med däri ingående flygtaktiskt centrum (FTAC). Jag utgår ifrån att frågan inte "glöms bort" utan bereds av regeringen vid ett senare tillfälle. Inrättandet av FTK är enligt min mening en förutsättning för en effektiv

ledning av våra flygstridskrafter i det svenska försvaret.

● ● I övrigt konstaterar regeringen att ÖB:s förslag från den 15 augusti rörande omorganisation av det militära högkvarteret (HKV) kan ligga till grund för regeringens fortsatta hantering av frågan. Regeringen anser också att det ankommer på regeringen att fatta erforderliga beslut. Detta innebär att frågan inte avses föreläggas riksdagen. Regeringen tillsätter i stället en beredningsgrupp som skall lämna underlag för ett kommande beslut. Inom HKV arbetas det nu som om ÖB:s förslag skulle bli regeringens beslut, i alla fall i stora drag. En detaljorganisation och en arbetsordning tas fram vid ett antal seminarier. Efter regeringens beslut kan sedan den gemensamma staben bemannas. Det nya HKV bedöms vara slutligt organiserat om ett drygt år; den 31 december 1998.

● ● I detta nummer kan ni läsa om att vi i sommar för första gången deltagit med Jaktviggen i luftförsvarsuppgifter i en PFF-övning. Tidigare har vi deltagit med AJS 37 Viggen i spaningsroll samt med helikoptrar och transportflygplan. Det är en mycket viktig milstolpe vi nu passerat i vårt internationella övningsdeltagande. Jag utgår ifrån att vi i fortsättningen några gånger om året, kommer att kunna delta i PFF-sammanhang med alla de typer av förband och resurser som Försvarmaktens flygvapen disponerar.

Även i andra sammanhang deltar vi internationellt. Vi visar upp JAS 39 Gripen på exportmarknaden. Min uppfattning är att Gripen hävdar sig väl och att ett mycket gott arbete genomförs av alla berörda. På internationella mässor och flygdagar har vi också under de senaste åren visat upp vad vi förmår. Många flygvapenföreträdare har därvid gjort utmärkta insatser, vilket resulterat i flera utmärkelser av olika slag. *Bra gjort!* ■

Repsentanter ur "Ag FV 2006" och "De tolv unga" möter ÖB.



MÄNNISKAN

och ett flygvapen i förvandling

Trots ständigt minskande organisation planerar Försvarmakten att investera i ny flygvapenmateriel för cirka nio miljarder per år kommande tio-årsperiod. Den nödvändiga materiella förnyelsen utgör en viktig grund för det "nya" flygvapen som är under uppbyggnad. Den omfattande satsningen Försvarmakten gör på flygstridskrafterna återspeglas dock inte direkt i form av framtidstro hos de yngre officerarna i flygvapnet.

*Text: Överstelöjtnant Tomas Fjellner
avdelningsdirektör Lars Christofferson*

Foto: Jahn Charleville

Frågeställningarna från dagens horisont är således – "Kommer vi över tiden att ha kompetent personal för att genomföra reformeringen av Försvarmaktens flygvapen?"

Det är uppenbart att vi, när vi bygger vårt nya flygvapen, i betydligt större omfattning måste **fokusera på människan** i organisationen. Förändringarna i samhället är avsevärda. Bl a pekar samhällsvetare på en ökad "rörlighet". Män-

niskor kommer att växla yrken och långt upp i åldrarna fortsätta att utbilda sig. Ett dynamiskt och vitalt samhälle är förstås förutsättningen för ett likaså dynamiskt och vitalt försvar. Vi måste förstå dynamiken i samhället och vi måste också förstå hur unga människor tänker. För att belysa och genomarbete bl a dessa frågeställningar har flygvapenchefen tillsatt en arbetsgrupp, **Ag FV 2006**.

Ag FV 2006:s uppgift formulerades sålunda som – "Säkerställ genomförd/reformeringen av det nya flygvapnet."

Ungt friskt blod

För att förstå hur dagens unga officerare tänker och ser på sin verksamhet har

10 av "De tolv unga"



Glad "laguppställningsbild". Fr v: Tommy Stensböll (F 16), Roger Pettersson (F 4), Bengt Saleryd (F 7), Jonas Jeppsson (F 7), Pierre Maengkom (F 16), Jan Colm (F 4), Anders Folkesson (F 17), Per Olof Persson (F 10), Håkan Börnesjö (F 10) & Niklas Sandström (F 21). – På bilden saknas Mikael Hesse (F 16) och Maria Larsson (F 21). – Senare utökas "de tolv" med två nya representanter.

Ag FV 2006 kallat in en grupp, benämnd "De tolv unga". De representerar fem yrkesfack och sex flottiljer. Gruppen har haft ett antal arbetsseminarier där uppgiften varit att beskriva vad som är bra i organisationen. Huvuduppgiften har dock varit att definiera vad som är mindre bra, ange orsaker till detta samt ge förslag till åtgärder.

"De tolv unga" har varit öppna, frimodiga, kreativa och visat ett stort engagemang. Dokumentationen från sammanträdena är digra. Många påvisade problem bedöms kunna åtgärdas med förbättrad information, men långt ifrån alla. Vidare har vi uppenbarligen inte lyckats formulera våra visioner eller få ut dem i organisationen.

Uppenbart är också att **flygvapnet står inför rekryteringsproblem** och kan komma att utsättas för flykt från samtliga yrkesfack. Klart är också att man ute i organisationen är trött på tomma ord, man **vill ha konkreta åtgärder** och man vill ha dem **nu**. Våra yngre officerare säger, att man är trött på att höra att personalen är flygvapnets viktigaste komponent – och att sedan ingenting händer.

Allvarlig situation

Genomgående finns dock ett djupt engagemang, man vill bli mer kompetent, man vill vara med och *påverka* och man

vill känna sig stolt över sitt flygvapen. Om det visar sig att "De tolv unga" representerar flygvapnets anställda och att de unga känner otillfredsställelse och besvikelse, står vi inför en utomordentligt **allvarlig situation**.

De unga önskar att representanter ur flygvapenledningen, kommandochefer, flottiljchefer och andra visar sig ute i verkligheten och på ett konkret sätt beskriver visioner, mål och mening. Man vill tillhöra ett "företag" med framtidstro. Man vill att "företaget" skall ha en framtid.

Ag FV 2006 kan identifiera **fyra problemområden** som utgör direkta hinder för att utveckla Försvarmaktens flygvapen.

► Personalen i flygvapnet upplever **avsaknad av mål och mening** med verksamheten. Till del beroende på oidentifierad hotbild men också beroende på liten trovärdighet för KDU och begrepp som återtagning.

► Yngre flygofficerare anser att **brister föreligger vad avser ledarskap** på våra flottiljer och på central/regional nivå. Man tycker inte chefer agerar föredömligt. Avsaknaden av kreativitet och lyhördhet inför förändringar upplevs som direkt hämmande för verksamheten.

► Entydigt **uppfattas inte flygvapnets personal utgöra någon viktig resurs** jämfört med materielen.

► Därutöver formuleras att – **Vi gör inte det vi säger att vi ska göra**. Vi säger att krigsuppgiften är viktig samtidigt som vi inte övar, prövar och värderar den. Vi säger att professionalism och utbildning prioriteras samtidigt som vi använder specialutbildning som "budgetregulator". Vi säger att de bästa skall bli lärare men lever inte upp till detta, osv.

Stolthet viktigt

Våra officerares synpunkter bottenar inte i en allmän gnällighet eller kverulans utan är snarare uttryck för engagemang, vilja att medverka, vilja att bli kompetenta – att bli "proffs" och att *få vara stolta över flygvapnet*. Vilken organisation som helst som har medarbetare som vill arbeta mera, utveckla sig, få påverka och önskar att i högre grad förstå meningen med verksamheten, är egentligen att gratulera. Hanteras det här rätt har vi alla möjligheter i världen.

Det är destruktiv strategi att försöka behålla föråldrade former och mönster. Med teknikutvecklingen följer nya modeller att lösa problem men innebär också annorlunda roller för människan i den komplexa miljön. Man kan säga att vi gör *ett språng i den militära utvecklingen* snarare än en kontinuerlig rörelse. Det handlar inte om marginala förändringar. ►

● ● Den dagliga gärningen kräver kreativa människor och utvecklingen på sikt behöver nydanare och nytänkare. Kreativitet är en användning av intelligensen som i många organisationer emellertid kan vara problematisk. Den gör ibland livet svårt för ledningen. Kanske tycker man sig tappa kontrollen? Tyvärr är det så att *kreativitet ofta har svårt att tolereras*. I en dynamisk utveckling eller i en sådan verksamhet är det emellertid nödvändigt att använda intelligensen för att lösa nya problem eller att ställa nya frågor. Det gäller inte minst för vår militära organisation. För att bli framgångsrik måste man *utnyttja kreativiteten fullt ut*. Ge fantasin bärkraft.

100 punkter

"Ag FV 2006" har tillsammans med "De tolv unga" formulerat ett program. Arbetsgruppen har valt att kalla programmet "de hundra punkterna". Programmet är ett åtgärdsprogram som anger vem som är ansvarig för varje punkt och när den skall vara genomförd. "De hundra punkterna" var under oktober ute på remiss. Efter beredning är det sedan upp till var och en att hålla utvecklingsprocessen igång. Dokumentet är levande och nya punkter kan alltså tillkomma. "De hundra punkterna" är allas angelägenhet och kommer att publiceras i senare nummer av FlygvapenNytt.

Visserligen har inte flygvapenledningen i högkvarteret mandat att besluta i alla de frågor som rests. Detta innebär att vissa programpunkter därför inledningsvis kan komma att samordnas med armé- och marinledningarna för att därefter kunna beredas och så småningom förverkligas. Kvar står dock att redovisade programpunkter är så pass angelägna att de skall drivas.

Tanken är att vi skall binda upp oss för önskade förändringar. Programmet skall vara levande i den meningen att nya programpunkter kan tillkomma och programpunkter som behöver omformuleras över tiden ändras.

Genomförandet av förändringsarbetet skall inte bara ses som genomförandet av respektive programpunkt utan snarare som en del i förändringen av vårt synsätt. Detta ansvar åligger oss alla.

● ● Det gäller således att med gemensamma tag *skapa ett bättre arbetsklimate* där våra unga officerare aktivt kan delta



Gruppdiskussion på Högkvarteret. Fr v (i fåtöljen) Per Olof Persson (F 10), (i soffan) Håkan Börnesjö (F 10), Jonas Jeppsson (F 7) och Bengt Saleryd (F 7).

i förändringsarbetet. **Syftet är att skapa en positiv "nybyggaranda" så att anställd personal stannar kvar i organisationen och att rekryteringen avsevärt underlättas.**

Policy att följa

Ett antal av "de tolv" förslag till lösningar är av policykaraktär, dvs det kan vara svårt att konkret formulera dem som åtgärder. Visioner, inriktningar, mål, mening och annat är knappast något som kan beskrivas i genomförandeterminer knutna till bestämda tider. De är dock styrande för skapandet av ett organisationsklimat och de tillhör de "mjuka" frågorna.

Många synpunkter har framkommit som hänförs till chefen och ledaren. Här kan man bli urskilja en vilja att *öka utrymmet för den kreativa chefen*. Den chef som tar till sig nya idéer och befrämjar/bejakar sin kreativa personal. En ledartyp som kan entusiasmera och motivera sin personal. För att ge eftertryck åt denna viljeinriktning bör därför budgetansvarig i större omfattning ges ansvaret för verksamhetens genomförande. Vi bör vidare i detta hänseende också tillåta och acceptera att *uppgifter löses på annat sätt* än det vi från början tänkt oss. Vi måste därutöver även acceptera att det ibland kan gå fel och se ett eventuellt misslyckande som värdefullt utifrån

ett erfarenhetsperspektiv. Härvid bör vi vid eventuell befordran i högre utsträckning värdera vad som blivit utträtt snarare än frånvaron av sk misslyckanden.

Eftersom det alltid är förknippat med viss risk för misslyckande vid agerande och nytänkande måste vi således befordra, inte bara de som aldrig gjort fel, utan även de personer som vågar och vill driva verksamheten, kanske på ett för stunden okonventionellt sätt.

Snabbare stolbyten

Inom vissa yrkesfack sitter också chefer mycket länge på en och samma stol. Detta får inte bara till följd att kreativiteten så småningom normalt minskar utan att också karriärmöjligheterna för yngre officerare begränsas under motsvarande tid. Vår policy bör därför vara att chefer på enhetsnivå och framförallt därunder inte bör sitta längre

än tre till fyra år.

Det har också visat sig angeläget att chefen tar sig tid att *vara tillgänglig* för egen personal. Det tycks som om chefer idag är så belastade att egen personal upplever det som *svårt att få tid för dialog* med chefen. Vår policy bör vara att chefen avsätter minst två dagar/månad för personalsamtal, uppföljning eller beredning av ärenden.

Under pågående verksamhet tillkommer ofta uppgifter som är "Prio 1" och därför skall lösas inom ramen för redan planerad verksamhet. För att minska den frustration många upplever i sådana situationer är det nödvändigt att chefer i alla led orienterar om bakgrund och motiv till ny ställd uppgift samt också är beredda att *göra omprioriteringar*. Vår policy bör i allmänhet vara att i högre utsträckning vid omprioriteringar också ange vad som inte skall göras.

● ● Bland de yngre flygvapenofficerarna finns idag ett djupt engagemang inför såväl produktions- som programfrågor. Vår policy bör därför vara att regelmässigt tillåta att yngre yrkesofficerare deltar i arbetsgrupper, lokalt på flottilj, regionalt eller centralt. Dagens unga yrkesofficerare vill *lära sig hur och varför* beslut fattas, hur beslutsunderlag tas fram. De områden som angetts som exempel är produktionsverksamhet, taktikutveckling, övningsplanering samt materielanskaffning. ■

Försörjning med kompetens och personal

Flygvapnet har byggt sin framgång på att vara högteknologiskt och därmed med nödvändighet också mycket kunskapsintensivt.

Eftersom verksamheten kretsar kring stridsflygning, som är ett synnerligen specialiserat område, har uppbyggnad och förmedling av denna nyckelkompetens måst ske helt inom den egna organisationens ramar. Inte någon annanstans i Sverige än inom flygvapnet finns det en tillstymmelse till stridsflygningskunnande.

Kanske inte ens i världen; eftersom framgången med utbildning av flygförare direkt i jetflygplan och med ett minimum av kuggningar under utbildningen fortfarande är unik i sin ekonomiska effektivitet. Det är därför desto mer anmärkningsvärt att inget nordiskt eller neutralt land har intresserat sig för att köpa in sig i denna del av det svenska flygvapnet.

Innebär denna bevisliga kompetensöverlägsenhet att flygvapnet kan fortsätta med sitt hittills framgångsrika recept för kompetensförsörjning? – dvs i

det närmaste 100 procentig intern personalförsörjning och sedan karriärväxling vartefter inom Försvarsmakten.

Jag vill mena att teknikutvecklingen och internationaliseringen ställer nya och stora krav på spetskompetens, som svårligen låter sig inhämtas parallellt med en aktiv stridsflygförar- eller stridsledarkarriär.

Informationskrigföring och internationella insatser är fortfarande för flygvapnet nya områden. Det är sannolikt inte svårt att intressera yrkesofficerare för att sadla om till dessa attraktiva framtidsområden, men det innebär att effekten märks först efter en relativt lång inskolningsperiod. Samtidigt som den verksamhet mot vilken officeren sedan tidigare har målinriktats tappar en färdigutbildad och erfaren dvs kompetent kraft.

Inom det juridiska området har det sedan gammalt accepterats att en chef inte kan behärska alla detaljer. Institutionen med auditörer anses därför inte urholka det militära ledarskapet, utan tvärtom stödja detsamma.

Inte ens det amerikanska flygvapnet kan internt täcka upp alla krav på teknisk spetskompetens. Daniel E Hastings professor vid MIT men utan militär bakgrund utsågs därför att för första september i två år vara "Chief scientist of the Air Force".

Jag föreslår att det svenska flygvapnet kontinuerligt knyter till sig den nödvändiga nya tekniska och diplomatiska spetskompetens som ligger utanför det rena stridsflygningskunnandet. På samma sätt som officerare lånas ut som försvarsattachéer, vilket är bra på alla sätt, så ska flygvapnet kunna dra nytta av att tidsbegränsat under t ex två år låna in teknisk och diplomatisk expertis. Därmed erhålls en fastare struktur för kompetensöverföring till flygvapnet än vad bruket av konsulter med motsvarande kompetens ger, samtidigt som flygvapenkunnande efter två år förs tillbaka till forskningsinstitutioner och utrikesdepartementet. ■

Jens Pettersson

Flygvapenledningen svarar

Du tar upp ett problem som är centralt i alla kunskapskrävande organisationer; kompetens och kompetensutveckling. Flygvapnet som är ett tekniskt vapenslag har ett stort behov av teknisk kompetens för att kunna utveckla våra flyg- bas och ledningssystem. Det är bl a därför vi har behov av officerare med civilingenjörsutbildning, våra flygingenjörer. Det är dock av vikt att komma ihåg att det i Sverige finns en uppdelning mellan Försvarsmakten och Försvarets Materielverk (FMV) när det gäller materielutveckling/-anskaffning till försvaret. Försvarsmakten är beställare av materiel och FMV tar fram och köper in den materiel Försvarsmakten har specificerat i sina uppdrag till FMV.

Vad som då kanske är viktigare för of-

ficeren än djup teknisk kompetens är teknisk förståelse och en bred och djup militär kompetens t ex taktik, operationskonst och strategi). Med dessa kunskaper skall sedan officeren i en dialog med FMV och flygindustrien kunna, mot trolig framtida hotbild, precisera vad Försvarsmakten önskar få ut av nya tekniska system.

Sammanfattningsvis kan sägas att den tekniska spetskunskapen finns utanför Försvarsmakten men används av FM för att säkerställa hög teknisk kompetens vid utveckling av försvarets tekniska system.

Den andra delen av "spetskunskap" som Du tar upp är diplomatisk kompetens. Du menar att flygvapnet har behov av denna kompetens vilket jag inte kan se något stort behov av. Enligt min me-

ning är detta ett område som inte är FM eller flygvapnets. Vi har inte dessa uppgifter att lösa utan att det är Utrikesdepartementets (UD) uppgifter. Vad vi kan och gör är att vi "stöttar" med kvalificerad militär kompetens i UD arbete här hemma och ute i världen. Vi har officerare tjänstgörande på UD, vid våra ambassader eller vid internationella förhandlingar men vi skall komma ihåg att det är våra ambassadörer som sköter "det diplomatiska" och militär personal är där för att stödja med militär kompetens och inte leda verksamheten.

Landets utrikes affärer sköts av UD – inte av Försvarsmakten! ■

Överstelöjnant Rolf Ohlsson
Centralsektionen

KREATIVA OLIKHETEN

formar nya generationens flygvapenofficerare

Text: Fänrik Tommy Wahlman, F 7 • Foto: Per Fosse

71 år efter flygvapnets tillblivelse utexaminerades vid F 14/Halmstad den 16 juni en ny generation officerare. Och nu 30 år efter att flygvapenchefen generallöjtnant Kent Harrskog själv tog examen kunde han lyckönska de första av tjugohundratalets nya officerare vid examensbalen ute på Tylösand.

Jör att klara framtidens krav på ett "smalare men vassare" flygvapen har **Officer 2000** utvecklats. Den första flygvapenkullen har nu utexaminerats. Utbildningsgången har inte varit helt friktionsfri. Det finns fortfarande delar som behöver förbättras. Att nya grepp behövs när det gäller officersutbildningen är emellertid merparten överens om.

En stor del av utbildningen bedrivs och bedrivs med HBI (HelhetsBaserad Inläring), som bygger på ett nytt sätt att se på inläring av samverkande delar. För att kunna förstå detaljerna och samspillet, börjar man med att se helheten och summerar av delarna. Detta är en pedagogisk metodik som kräver mer av utbildaren både vad gäller kompetens och förberedelser än den gamla "korvstoppningen". Den nya pedagogiken ger ett bättre helhetsbegrepp.

För att kunna möta framtidens krav på internationell integration har även språkutbildningen utvecklats, både kvalitativt och att bli mer inriktad på praktiskt användande. Vid sidan

om engelskan studeras även ytterligare ett språk.

En flyktingövning bedrivs i Halmstad under första skedet på officershögskolan, FOHS. Där får kadetterna pröva sina kunskaper i engelska, internationell folkrätt och agerande enligt FN:s regler för internationella operationer, under realistiska former.

●● Under utbildningen ställs även krav på civila högskolestudier för att öka kompetensen bland blivande officerare. Detta dels för att framtidens flygvapen kommer att kräva en högre grad av personlig kompetens men också för att skapa en kunskapsmässigt bredare individ.

Som summering av de två utbild-

ningsåren, som skiljer sig mycket för de olika facken, kan flera slutsatser dras:

- HBI fungerar men inte på alla ämnen/fackskolor.
- Kunskapsbasen på FOHS behövs breddas.
- Ledarskapsutbildningen måste bli mer omfattande på FOHS.
- Lärarrollen på FOHS måste bli meriterande så att cirkulationen på lärare säkerställs.
- Samverkan med andra officersskolor är ett bra komplement till FOHS.

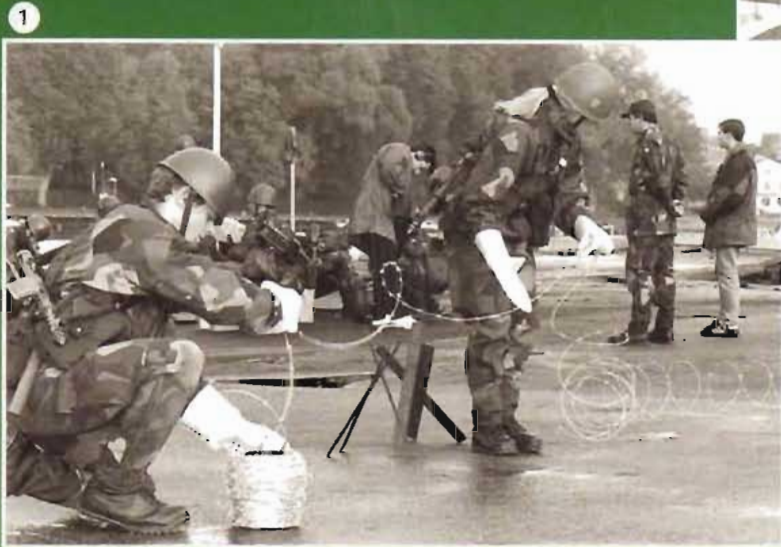
Under den tid som vi tillbringat tillsammans har den egna personligheten givits flera tillfällen till studier och objektiva bedömningar av andra. Detta har genomförts bl a med de kunskaper som förmedlats genom projektet "Kreativa olikheten" – ett projekt som vill visa de naturliga skillnader som förekommer mellan olika individer. Utbildningen i konstruktiv kritik har förankrats väl och ris och ros har duggat tätt bland eleverna, men även gentemot kursledningen. Chansen är därför stor att det dyker upp en fänrik på förbandet som vill ändra på allt han/hon upplever som ofullständigt.

● Dessa reflektioner över utbildningstiden är mina personliga. Jag har under nästan två år varit förtroendemän för vår elevkull. Inom en snar framtid kommer det att finnas nya officerare över hela landet som troligen har en annorlunda syn på utbildning och personliga relationer.

Ta gärna upp diskussionen med en nybliven kollega. ■



Kadetterna ges möjlighet att hälsa på flygvapenchefen, generallöjtnant Kent Harrskog, under skolbalen.



2



Flyktningövningen

- 1) Avspärrning – mindre rolig sida av uppdraget.
- 2) Flyktingar medtagna av resan hjälps ned från planet.
- 3) Hungriga flyktingar måste tas om hand.
- 4) Att ge kroppskontakt är en viktig del av chocklindring.
- 5) Ett professionellt uppträdande inför massmedierepresentanter måste presteras även under press.



3



4



5

Unga ambassadörer försvarets förlä

IACE, det internationella flygungdomsutbytet, är ett – sedan tidigt 1950-tal – årligen återkommande utbyte som omfattar flygintresserad ungdom från så gott som alla världsdelar. Dock har representanter från Östeuropa – trots upprepade inbjudningar – ännu inte visat något intresse för deltagande.

Utbytets syfte är att främja internationell förståelse, samförstånd och kamratskap.

Huvudorganisationen – International Air Cadet Exchange Association (IACEA) – består av ett antal (idag 18) samarbetande nationella flygorganisationer från lika många länder.

Text: Lars Öbom, Rekryteringscentrum

De i utbytet deltagande länderna är: Australien, Belgien, England, Filipinerna, Finland, Frankrike, Holland, Hongkong, Israel, Japan, Kanada, Norge, Rumänien, Sverige, Schweiz, Turkiet, Tyskland, USA och Österrike. Sverige har av tradition alltid haft utbyte med Kanada, Storbritannien och USA samt ytterligare fem à sex länder varierande från år till år.

Det enda villkoret för medlemskap i

IACEA är att den nationella organisationen på ett eller annat sätt har *anknytning till flyg och är beredd att följa IACEA:s bestämmelser*. Dessa finns förtecknade i ett "Memorandum of Agreement". För att kunna genomföra det omfattande utbytet anordnas varje höst en planeringskonferens där beslut om nästa års IACE fattas. Medlemsländerna brukar turas om att arrangera konferensen. Sverige hade värdskapet 1965, 1980

och 1994. 1997 års konferens ägde rum i Storbritannien.

Vem stödjer?

De organisationer som står bakom utbytet varierar från land till land. I Frankrike, Holland, Norge, Tyskland och Österrike är det respektive lands "Aeroklubb". I Belgien, Kanada, England och USA är det flygvapenanknutna organisationer.

I Sverige är det flygvapnets egen ungdomsorganisation "Flygvapenungdom". I England är det "Air Cadets", som är RAF:s frivilligorganisation för ungdom. I USA är det "Civil Air Patrol (CAP)", som är USAF:s officiella frivilligrörelse. CAP motsvarar ungefär vår "Frivilliga Flygkår" men är rent militärt organiserad med en flottilj/"Wing" för varje stat.

Det står de nationella organisationerna helt fritt att bestämma vilka kvalifikationer som fordras av det egna deltagande i utbytet och hur uttagningarna anordnas. Ett grundkrav – enligt IACEA:s bestämmelser – är dock att uttagna ungdomar skall ha fyllt 17 men inte 20 år den 1 augusti året för utbytet.

Torsdagen den 17 juli samlades på F 16/Uppsala 34 flygvapenungdomar i årets IACE-utbyte. Närvande var löjtnant **Carsten Flensburg** (F 5) – ansvarig för förberedelserna och ledare till USA – och ledarna till: Israel – kapten **Ulf Rydne** (F 15), Frankrike – löjtnant **Åsa Hermansson** (F 21), Holland – löjtnant **Thomas Tillström** (F 4). Deltog gjorde också för sverigeresans ansvarige löjtnant **Jan Lindström** (F 16) med hjälp av löjtnant **Mats Andersson** (F 10) och **Cecilia Diebitsch** (SLK) samt juniorvärdar som året innan deltagit i IACE-utbytet, **Richard Mårtensson** och **Ann-Louise Philip**. Ansvarig för kontakten med F 16 var kapten **Per Hellström**.

Utbildningen började med engelsk konversation inriktad på flygtermer. Dagen därpå utkvittering av uniform m/87, exercisdrill, utbildning i luftförsvars- och AJS 37-taktik. Alla hade fått i hemuppgift att förbereda ett 20 minuters föredrag på engelska.

Med IACE i USA

Text: Löjtnant Carsten Flensburg

Ämnesområdena var t ex: "The Swedish political system", "JAS 39 Gripen", "General facts about

Holland", "The Finnish Air Force" osv. På kvällen hölls en "Vett och etikett"-middag med FVRF:s

kanslichef Björn Moberg som värd. Enbart engelsk konversation var tillåten under kvällen.

Den 22 juli for vi från F 16 till Västerås = Hässle flygplats. Där hämtades vi av en TP 84 Hercules, som delvis var fylld med norska IACE-kadetter. Vi flög till Rhein-Main Air Force Base i Frankfurt. Där samlades nästan samtliga 550 kadetter ur IACE-utbytet. Flygplan från världens alla hörn landade och under några timmars kontrollerat kaos omgrupperades vi, beroende på vilket land man skulle åka till. Den svenska delegationen åkte till: Belgien, Kanada, Finland, Frankrike, Holland, Israel, Schweiz, Storbritannien, USA och Österrike. Många fler länder var representerade.

Jag, åtta svenska och ett drygt hundratal kadetter från utbytets alla länder flög till USA. Vid midnatt, lokal tid, landade vi i Philadelphia. Efter fyra timmar i buss var vi framme i Washington.



Våra IACE-kadetter och ledare i Frankfurt på väg till USA.

gda PR-arm

● ● För Sveriges del fordras i första hand ett flerårigt, väl vitsordat deltagande i kursverksamheten hos någon av organisationerna "Flygvapen ungdom", "FVRF-ungdom" (Flygvapenföreningarnas Riksförbund) eller SLK (Riksförbundet Sveriges Lottakår). Ett 100-tal ungdomar som av sina respektive förband anses särskilt lämpade att representera Sverige och flygvapnet brukar föreslås varje år.

Vid av Rekryteringscentrum speciellt anordnade provningar föreläggs de föreslagna kandidaterna ett skriftligt prov – avfattet på engelska – omfattande allmänbildnings- och flygfrågor. Därefter intervjuas var och en inför en "kommission" bestående av representanter för ovan nämnda organisationer samt någon av de ledare ur flygvapnet som skall delta i utbytet. Sedan provningsresultaten sammanställts tas ett 35-tal ungdomar ut för att bli Försvarsmaktens ambassadörer utomlands.

Start 1947

Det första utbytet i IACE:s historia ägde

rum mellan Kanada och England redan 1947. Året därefter anslöt sig "Civil Air Patrol" genom att byta ungdomar med Kanada och från 1949 även med England. Utbytet har sedan successivt utvidgats till att omfatta 18 medlemsländer och organisationer. Sedan starten har cirka 21.500 ungdomar deltagit; de senaste åren så många som 500 per gång.

Sverige skickade 1951 – för att känna sig för – en ung löjtnant till Kanada och har sedan dess deltagit med alltfler deltagare. 1976 deltog för första gången för Sveriges del flickor i utbytet. Vi skickade då – förutom pojkar med ledare – fyra flickor ur SLK (jämte en kvinnlig ledare ur samma organisation) till USA.

● ● 1997 års IACE omfattade för Sveriges del två pojkar till Belgien, två pojkar till Canada, två pojkar till Finland, två flickor och två pojkar till Frankrike samt en kvinnlig ledare, två flickor och två pojkar samt en manlig ledare till Holland, en flicka och en pojke till Israel, två flickor och fyra pojkar till Storbritannien, två pojkar till Schweiz, fyra

flickor och fyra pojkar samt en manlig ledare till USA och två pojkar till Österrike. Sammanlagt elva flickor och 23 pojkar och fyra ledare reste utomlands.

Sverige gästades av elva flickor och 23 pojkar samt fyra ledare. De guidades genom Sverige av två manliga ledare ur flygvapnet och en kvinnlig ur SLK. Dessutom deltog som "junior-värdar" en flicka och en pojke ur fjolårets utbytesungdomar.

Årets utbyte ägde rum den 22 juli – 6 augusti. De svenska deltagarna genomgick en förberedelsevecka vid F 16/SeM med början den 17 juli.

De europeiska deltagarna samlades den 22 juli i Frankfurt/M, för att dagen därpå vidarebefordras till respektive utbytesländer. Till den amerikanska flygbasen i Frankfurt kom även de ungdomar från andra världsdelar som skulle ha utbyte med europeiska länder.

För flygtransporten till och från Frankfurt svarade i år Försvarsmakten med TP 84 Hercules. Enligt en tidigare överenskommelse alternerar vi med Norge vad gäller transportansvaret. ■



Vi hann med knappa tre timmars sömn innan programmet startade kl 07:30! Med två representanter från CAP (Civil Air Patrol), som var värdar för detta utbyte i USA, började vi "göra" Washington DC.

● ● Vi såg bland annat: FBI-huskomplexet och presidentbostaden Vita huset m m samt besökte Hard Rock Café, Vietnam veteraners memorial & statuer, Lincoln memorial, Korean war memorial, Pentagon (guidad rundtur), ett flyg- och rymdmuseum, Arlington National Cemetery, Washington monument, ett gigantiskt köpcentra (The Washington Mall) och såg marinkårens (USMC) "Evening Parade" med bland annat "The silent Drill". I tunnelbanan häpnade man över hur rent allt var och inget klotter. En väldig mängd nya intryck och upplevelser under två intensiva dagar.

Vi delades därefter upp på de stater som skulle stå som våra regionalvärdar. Jag och två svenska kadetter (Alexandra Bohwalli Lindskoog och Ulrica Johansson) åkte tillsammans

med två holländska och två belgiska kadetter till Californien. Övriga svenskar åkte till Colorado, Florida och Louisiana.

Vi började med tre dagar i San Francisco. Vi åkte över Golden Gate Bridge, var i Golden Gate Park, tog en kryssning på San Francisco Bay från Pier 39 och fick se förra fängelset Alcatraz, var på NASA Ames Research Center, tekniskt museum = "The Tech" och en simulatoranläggning = Magic Edge.

Vi tog oss sedan ner längs kusten till Santa Barbara, där vi skulle stanna under två dagar. Vi besökte den lokala CAP-avdelningen, såg Old Mission of Santa Barbara och Museum of Natural History samt besökte Santa Barbara beach.

Sist på rundtursprogrammet i Californien stod Los Angeles. Huvudattraktionerna var Disneyland och Raging Waters. Det senare var ett vattenäventyr med en mångfald av extrema vattenrutschkanor och pooler. Vi fick flyga över Los Angeles med en Cessna. Efter fyra dagar i Los Angeles återstod ännu en dag i Washington innan hemfärd.

Middag med avtackning av CAP och ytterligare utbyte mellan natinerna skedde i Washington innan vi med flyg avreste från Dulles Airport.

● ● I Frankfurt uppstod samma kontrollerade kaos som vid avresan när kadetterna anlände från sina olika länder. Efter nedtecknande av nyvunna vänners adresser gick vi ombord på vår TP 84.

På F 16 var en avslutningsmiddag med fest och dans förberedd. Även denna natt saknade åtta timmars sömn. Efter inlämning av utrustning hölls avslutning med en trött och nöjd skara av IACE-kadetter, som efter tre veckors intensivt utbyte skulle transporteras till tåg, flyg och bussar för hemfärd. I bagaget fanns inhandlade kläder och pryglar samt grejer man bytt till sig. Förutom allt detta finns minnen av upplevelser som alltid kommer att ha en speciell plats i minnet.

IACE-utbytet handlar inte bara om att ge de flygvapenungdomar som särskilt positivt utmärkt sig under ungdomsutbildningen

en belöning. Kostnaderna är väl investerade. På det sätt som våra IACE-kadetter internationellt representerar Sverige och Försvarsmakten kan man bara ge högsta möjliga betyg. Jag har aldrig varit så stolt över att vara svensk flygvapenofficer som vid 1997 års IACE. ■

☆

Uthytseffekter

Ett utredningsarbete har gjorts avseende deltagare i IACE under perioden 1968-88 och som sedan tagit anställning i försvaret. – 431 deltagare, varav tio flickor, genomförde ungdomsutbytet någö år nämnda period.

Utredningen visar att 117 IACE-deltagare fått anställning i försvaret som yrkesofficerare och 43 som reservofficerare. Totalt är det 160 = 33,1 procent som anställts av totalantalet 431.

Det anser vi på RekryC vara god valuta på satsat kapital. ■

Lars Öbom



Premiär

Svenskt jaktflyg deltar i NATO/PFF-övning:

"CO-OPERATI



Foto: Johan Björlin

Blandförband i sann PFF-anda: Norsk F-16A Fighting Falcon och svensk JA 37 Viggen ur F 16, Uppsala.

Övningen *Co-operative Banners* genomfördes i Norge från den 23 maj till den 6 juni 1997 under ledning av Headquarter NORTH i Stavanger, Norge. Den omfattade land-, sjö- och flygstridskrafter. Övningsområde var de södra delarna av Norge, för vilket ett fiktivt scenario med två länder i konflikt om en provins (landskapen Rogaland och Telemark hade fått låna ut sina namn) låg som grund för övningen.

Text:

Överstelöjtnant Ragnar Nilsson, FKM

Major Lennart Malmborg, F 16

Major Olle Torbnatt, F 16

Major Håkan Westin, F 16

Major Kenneth Persson, F 4

Furir Pia Johansson, F 16

VE BANNERS -97"

Första övningsveckan omfattade mer formella utbildnings- och standardiseringsövningar. Andra veckan omfattade den egentliga samövningen mellan deltagande länder. 17 länder deltog i övningen varav nio deltog i flygövningen med stridsflygplan.

Ur stabsofficerens synvinkel

I början av 1996 fick chefen för Mellersta flygkommandot (C FKM) i uppdrag att genomföra svenskt deltagande med fyra Jaktviggen (JA 37) i NATO/PFF-övningen CO-OPERATIVE BANNERS -97. Övningen var den mest omfattande PFF-övningen hittills. Regeringen och högkvarteret hade preliminärt beslutat att Sverige skulle delta fullt ut med förband ur samtliga försvarsgrenar, dvs delta med förband ur flygvapnet, armén och marinen. Av uppdraget

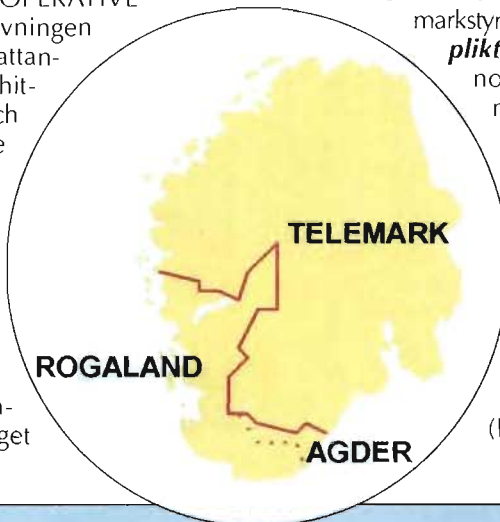
till FKM framgick att flygresurser ur både F 4 och F 16 skulle ingå. Anledningen var främst att sprida erfarenhet från dessa övningar så fort som möjligt.

Uppdraget var en respektingivande uppgift, eftersom Sverige dittills inte fått delta med jaktflyg – eller annorlunda uttryckt, fått delta med "beväpnade" flygplan. FKM organiserade en planeringsgrupp med personal ur de båda flottiljerna. Organisationen under övningen skulle byggas på F 16:s ordinarie organisation, med flygchefs- och baschefsfunktionerna intakta och med 3. divisionen och 3. stationskompaniet som grundklossar. Resurserna ur F 4 fick formellt förstärka dessa enheter. I

markstyrkan ingick **fem värmpliktiga**, varav två kvinnor. Inom stridsledningstjänsten deltog den andra övningsveckan tre officerare för att studera och följa verksamheten både på en markcentral och från NATO:s flygande stridsledningscentral AWACS, (E-3A Sentry).



Commander North (tillika Commander för "UN-force"/FN-styrkan), general Freisvold.



Den svenska personalen på Sola-basen. Från vänster: Olle Torbratt, Lennart Malmberg, Johan Björlin, Hans Lindberg, Sven Axelsson, Jan Kolegar, Mikael Sundkvist, Lars Abrahamsson, Jan von Segebade, Pia Johansson, Magnus Authen, Peter Bernhoff, Morgan Hemingsson, Orvar Wikström, Christer Born, Ulf Granberg, Fredrik Bohlin, Anna Nilsson, Håkan Jacobsson, Kenneth Lundberg, Per-Åke Persson. (Personal som saknas på fotot är Stefan Granholm, Stefan Wilsen, Conny Forsberg, Terje Johansson och Stewe Burström.)

● ● Planeringen av PFF-övningar leds av NATO. Planeringsskedet omfattade både planering av själva övningen och utbildning av deltagande länder i såväl planeringsmetodik som framtagning av operationsplaner. Det senare gjordes med förutsättningen att det scenario som övningen skulle byggas mot, beskrev en "skarp" konflikt mellan två länder och som med FN:s hjälp hade utvecklats till vapenstillestånd och ett fredsavtal mellan länderna. NATO erhöll FN-mandat att få de båda länderna att tillämpa fredsavtalet, varvid PFF-ländernas resurser skulle utnyttjas i fredsbevarande syfte men med inslag av fredsframtvigande åtgärder vid behov på taktisk nivå. Inom NATO gavs uppdraget till commander NORTH, som tillika blev chef för FN-styrkan, COMPFOR.

Övningen leddes från "Headquarter NORTH" i Stavanger, commander NORTHs stab. Här hade inrättats en "PSO-cell", en stabsdel med stabsofficerare ur NATO och från deltagande länder för att leda hela FN-styrkan. Flygdelen av cellen planerade alla flygföretag för att dels upprätthålla en "no fly zone", dels att planera flygunderstöd av egna land- och sjöstridskrafter. Från Sverige var det fyra flygofficerare i staben som ingick på tre positioner: 72-timmars planering, företagsplanering och utgivning av företagsorder samt ledning av pågående företag. Även förberedelse och genomförande av föredragningar för COMNORTH ingick i det dagliga stabsarbetet.

Flygkommando Mitt har numera omfattande erfarenheter från stabstjänsten vid både planering av PFF-övning och ledning av fredsbevarande flygoperationer med flygstyrkor ur både NATO och PFF-länder.

Ur jaktpilotens synvinkel

Jag ger tecken till kapten Mellum i det norska jaktplanet F-5 att jag är klar. Han släpper bromsarna och accelererar. Tio sekunder senare gör jag likadant. När jag tänt zon tre, kollat motorvärdena och lyft från Sola-basens nästan tre kilometer långa startbana, kastar jag en snabb blick på klockan. Den visar 09.46, det är den 27 maj 1997 och svenska Jaktviggar är med i en PFF-övning för första gången. Historiska ögonblick.

Orden är major **Johan Björllins**. Han var pilot i den svenska flygstyrkan, vilken bestod av totalt sju man (varav två med marktjänst) från 3. divisionen F 16 och 2. divisionen F 4. Innan vi hade kommit så långt som till det första riktiga flygpasset den där vackra tisdagsmorgonen i Syd norge, hade vi förberett oss nog under hela vintern och våren.



Foto: Olle Torbratt



Varje nation disponerade ett flygplansvärn/-bunker för materiel och flygplansreparationer. Här backas F 4:s Jaktviggen in.

Unik bild: Svensk Jaktviggen flankerad av (ovan) brittisk Harrier och (nedan = vingspetsen) dansk F-16 Fighting Falcon.



Foto: Johan Björlin



Förutom att norska flygvapenpiloter, radarjaktledare och flygledare varit i Sverige och hållit lektioner om allt från NATO:s stridsledningsprocedurer till de lokala flygtrafikbetingelserna vid Sola-basen, hade vi flugit de tre första flygpassen i "familiarization-phase" i vår egen Viggen-simulator. Dessutom hade vi använt taktisk flygengelska både på marken och i luften.

När vi anlät till Stavanger och bekantat oss med övriga piloter i den cirka 70 man (och en kvinna) stora Host Squadron, genomförde polacker, slovakar och svenskar ett inflygningskede ("familiarization phase") under den första veckan. Avsikten var dels att omsätta de teoretiska kunskaperna i praktik innan vi övade skarpt, men också att kontrollera att standarden på varje enskild pilot var tillräckligt hög.

Först efter det att piloterna från de tre partnernationalerna var utcheckade av de norska kollegerna och ansågs kunna delta i själva PSO-övningen (Peace Support Operations), skulle vi tillsammans i blandrotar med NATO-flygplan upprätthålla en skyddszon ("no fly zone") över de två länder som enligt förutsättningen för övningen varit i konflikt.

Air Tasking Order flight "WIPE 21":

Crew: Capt. Frolich, 322(NL) sq and
capt Forsberg 163(SWE) sq

Mission: Combat Air Patrol

Area: Foxtrot

GCI: Magic/Redpipe

Time: 0800z-0830z

● ● Väl ute i övningssektor "F", efter att ha planerat passet tillsammans med Freddy Frolich och sedan fått all aktuell information från "Operations Centre" precis före start, etablerar vår rote en CAP "Combat Air Patrol". Det liknar i princip det vi i flygvapnet kallar beredskapsläge, det vill säga att jaktroten tillsammans med stridsledningen övervakar ett tilldelat område. Efter några minuter får jag radarkontakt; "Redpipe!, Wipe 21 CONTACT: 220 degrees, 24 nautical miles, 14 000 feet!" Vi svänger vänster mot sydväst för att identifiera det okända.

Varje flygning beordrades via en företagsorder ("Air Tasking Order") från Headquarter North till Host Squadron. Här fördelades sedan uppdragen av "Host Squadron Commander" stab och planerades gemensamt av de två piloter som skulle genomföra flygningen. Varje pilot flög ett eller två pass varje dag. Uppdragen var antingen beordrade som Combat Air Patrol, eller Show of Force (överflygningar över punkter i

Den svenska Pff-divisionen väckte beundran för sin professionalism.

terrängen i syfte att markera flygstridskrafternas närvaro). Detta var relativt "enkla" uppdrag. Men de är viktiga i en fredsfrämjande operation, där parterna ännu inte respekterar fredsavtalets regelverk fullt ut. Uppdragen motsvarar dessutom våra egna incidentuppdrag i den dagliga vakthållningen av Sverige.

Dagarna blev ganska långa från morgonbriefing till kvällsdebriefing beroende på att för- och efterarbete av förklarliga skäl var mer omfattande än vad en svensk jaktpilot är van vid. Dessutom gjordes det hela tiden mängder av erfarenheter, vilka ivrigt ventilerades i briefingrum, omklädningsrum, över kaffekoppar eller i gräset utanför divi-

sionsbyggnaden. Kort sagt var det en utmärkt miljö för att utbyta kunskaper och prata taktik. Öppenheten mellan piloterna var påtaglig.

Sammanfattningsvis konstateras: 1) Det var mycket lätt för oss att samarbeta med piloter från andra länder. Ödmjukheten, nyfikenheten och attityden var påtagligt lika bland alla piloter i denna "stordivision". – **2)** Att praktisera NATO-taktik i luften var självklart något ovan för oss. Vi upptäckte dock ganska snabbt att många principer för hur vi arbetar inom flygvapnet är snarlika de som NATO:s flygförband använder. Skillnaderna ligger mest i rutiner och terminologi. – **3)** Att de fem

hållstjänsten. Viggen-systemet har aldrig tidigare använts utanför de svenska gränserna i den omfattning som denna PFF övning innebar. Detta faktum ställde särskilda krav på stationskompanitjänsten inom flera områden. Exempelvis skulle oljeanalyserna (SOAP) göras tillsammans med USAF. Den civila flygplatsens räddningstjänst utbildades på Jaktviggen för att kunna vidta rätt åtgärder vid en eventuell olycka på banan.

Personal och materiel för ovanstående uppgifter kom från 2. stationskompaniet F 4 och 3. stationskompaniet F 16. Totalt deltog tolv tekniska yrkesofficerare och fem värnpliktiga mekaniker.



Annan typ av blandrote: Norsk F-5 Freedom Fighter och svensk JA 37 Jaktviggen (från F 4, Frösön).

piloter som deltog i "Co-operative Banners -97" har visat att flygvapnets piloter på sikt kan delta i en skarp internationell insats. Om det skulle bli aktuellt ...

Ur teknikerns synvinkel

Co-operative Banners 97 innebar en helt ny situation för bas- och under-

Detta starkt reducerade "stationskompani" var utrustat för att kunna producera 100 timmars flygtid med Jaktviggen under två veckor, vilket medförde ett stort och omfattande förberedelsearbete inför övningen. Totalt medfördes cirka 40 ton utrustning som transporterades i tre TP 84 Herkules.

●● Den svenska markstyrkan var den minsta jämfört med de andra deltagande länderna sett i relation till antal flyg-

plan som deltog i övningens flygdel (fyra JA 37 Viggen).

Klargöringstjänsten bedrevs i ett för svenska förhållande mycket lugnt tempo (NATO-standard), vilket kändes ovanligt för vår tekniska personal. I övrigt märktes tydligt den stora tidskillnad beträffande klargöringstider som finns mellan svenska och utländska flygplanstyper.

Normalt klargjordes våra flygplan på 1/3 av den tid som de övriga deltagande länderna behövde, trots att de ofta hade betydligt fler tekniker per flygplan.

Vid ett flertal tillfällen genomfördes växeltjänstgöring med de andra deltagande nationerna, vilket gav intressanta erfarenheter av deras respektive flyg-

fall där engelskan inte fungerade användes kroppsspråket med stor framgång. Detta är en specialitet som flygtekniker utvecklat på grund av den bullriga miljö de arbetsmässigt lever i.

Från "logistisk" synpunkt blev övningen en stor framgång. Ingen flygplansstart behövde ställas in på grund av tekniskt fel. Flygplansunderhållet fungerade mycket bra. Samtliga fel som uppstod kunde åtgärdas på plats i Norge.

●● Under mina drygt 20 år i flygvapnet blev denna övning den mest stimulerande och utvecklande av dem alla. Det är min förhoppning att fler kamrater inom flygvapnet skall få samma möjlighet. PFF var för mig något helt nytt och som kändes väldigt rätt.

Ur radarjaktstridsledarens synvinkel

Under andra övningsveckan fick jag tillfälle att besöka en CRC ("Control and Reporting Centre") på Maagerö, beläget strax söder om Tönsberg. CRC Maagerö ingår i NATO:s Nadge-kedja. Den är av samma generation som våra luftförsvarscentraler, om än med några skillnader. Berganläggningens storlek motsvarar i stort våra äldre radargruppcentraler Rrgc/F. Men man samgrupperar dessutom med en radarstation, vilket gör att förbandet är betydligt större. Förbandet är dessutom organiserat som en fristående enhet, dvs det lyder inte under någon strilbataljon eller flottalj.

Under övningsveckan leddes de flesta flygföretag från AWACS. Av flygsäkerhetsskäl använde man sig dock av en "backup-radarjaktledare" i CRC under samtliga AWACS-ledda företag. Stridsledningssystemet är detaljerad talledning ("close control") och – på grund av övningens karaktär med identifieringsuppdrag – kurvledning med stort bakomlägg.

●● Från stridsledningssynpunkt var flygsäkerheten hög under hela övningen. Man tillåter ingen civil trafik i öv-

FRANCE

SLOVAKIA

ESTONIA

POLAND

NETHERLANDS

AZERBAIJAN

FINLAND

LITHUANIA

ITALY

LATVIA

GERMANY

UZBEKISTAN

ROMANIA

DENMARK

UNITED KINGDOM

UNITED STATES

NORWAY

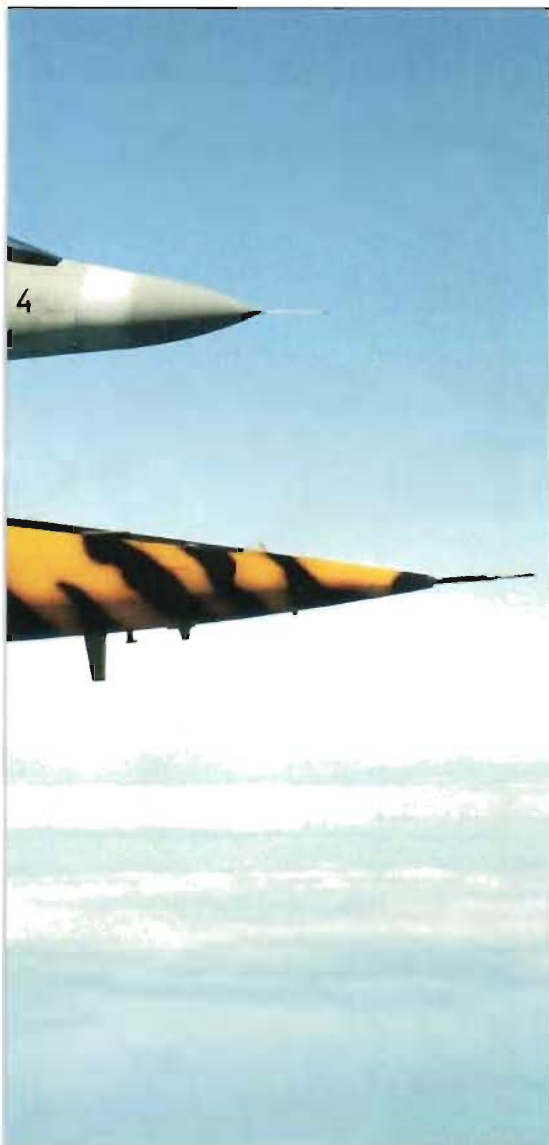
SWEDEN

Deltagarländerna.

ningsområdena på det sätt vi gör i Sverige.

De svenska piloterna i övningen fick högt betyg av de norska stridsledarna på "Redpipe". Någon av dem sa, att "det fyller som svenskerne övet med oss i många år"!

Personalen på CRC agerade under vårt besök på ett professionellt och kompetent sätt. Öppenheten mot oss besökare var total. Självt fick jag tillfälle att prova stridsledning av två blandrotar norska F-5 och polska och slovenska MiG-29:or. Efteråt blev jag symboliskt dekorerad med en norsk radarjaktledarvinge och diplom för att vara den förste svensk som fått stridsleda NATO-flygförband. Dock krävs det en hel del för-



planstyper. Enligt vår uppfattning löste hela den svenska markstyrkan uppgiften på ett professionellt sätt. Särskild uppmärksamhet väckte våra värnpliktiga mekaniker. Det fölls många positiva omdömen gällande deras i ett internationellt perspektiv unika roll att klargöra flygplan.

Åtskilliga kontakter knöts med tekniska kolleger från de andra länderna. Språkbarriärerna minskade hela tiden allt eftersom övningen framskred. I det

beredelser och kompletterande utbildning i NATO-taktik och terminologi för att vi svenska radarjaktledare ska kunna agera fullt ut i PFF-övningar.

Med våra moderna, transportabla ledningssystem och vår professionella personal, tror jag att vi svenskar kan bidra med mycket kunnande och kapacitet i framtida PFF-övningar, främst i svenskt luftrum.

Ur radarjaktledarens synvinkel – från AWACS

Besättningen (blandad uppsättning från elva nationer på den flygande stridsledningscentralen, NATO:s E-3A AWACS), som vi skulle flyga med var beredd på vår ankomst och tog emot oss väl. Kvällens briefing var både en debriefing efter flygningen från Tyskland och en information om förutsättningarna för vistelsen på flygstationen.

"Take off for mission F3M 306" var planerad klockan 09 lokal tid och samling för briefing var kl 07. Direkt efteråt tog planeringsfasen för uppdraget vid. Varje besättningsmedlem hade sina speciella uppgifter. Läget var mycket lugnt och alla sågs koncentrerat gå in för sin del. Kl 08:20 följde vi med "Tactical Director (TD, chef för uppdraget) mot flygplanet för att få en säkerhetsgenomgång.

Väl uppe i luften fick vi röra oss fritt. Befattningshavarna förberedde sina uppdrag genom inloggning i datasystemet. Inget utrymme fanns för bisittare utan vi fick stå (!) upp i sju timmar bakom den position vi önskade följa. Allmänt gällde att positionen endast lämnades då nöden så krävde eller då matlådan ställdes in i värmeskåpet och när den hämtades. Måltiden intogs sittande i position.

Väl etablerad i spaningsposition vidtog målspaningen. Vi låg rakt över Hardangervidda och flög i en cirkel. Övningsområdet som skulle bevakas låg väl söder om vårt läge.

● ● Stridsledningsuppdragen under denna övning tilldelades chefsradarjaktledaren före start. Då jaktrotarna anmälde sig på stridsledningskanalen, kontrollerades identiteten och behörighet medelst en fråga som krävde rätt svar enligt en för övningen gällande kodtabell.

Imponerande var att se inlevelsen hos radarjaktledarna trots oftast mycket enkla uppdrag och lång tid i position. Då belastningen steg gick armarna som



Foto: Olle Torbratt



Tre svenska TP 84 Hercules taxar in på Solas flygplats lastade med vår personal och 40 ton markutrustning.

vädervarsningar då stömställare med flerlägesfunktion för talkommunikation skulle regleras. Inget frånläge fanns.

Arbetsmiljön är inte helt olik vår miljö i våra stridsledningscentraler, bortsett från plattformen. Den stora skillnaden var att *ingen avlösning* fanns. Stämningen var trots detta mycket god. Ingen ifrågasatte en order eller fråga, tvärtom. Mottagaren svarade ofta med "Ok - Thank You" eller "I'm working on it - Thank You".

Ur en värnpliktigs synvinkel

Slutövning är ordet som markerar slutet på lumpen genom en övning ute i skogen. Att vår slutövning skulle äga rum i Norge under den första internationella övningen någonsin där svenska jaktflygplan deltog, var inget som vi kände till den 22 juli 1996, då vi ryckte in på F 16/Uppsala.

Ett knappt år senare, den 23 maj var det dags. Med hepatitsprutan i färskt minne, gav vi oss iväg på vårt äventyr i tre Herkules-flygplan. Två avgick från F 16 och ett från F 4. Att se dessa tre stora flygplan landa precis efter varandra är maffigt. När vi sedan tog emot våra sex JA 37 Jaktviggen, hörde vi historiens penna raspa.

Vårt arbete under övningen skilde sig inte från arbetet vid våra förband i Sverige. I det avseendet skulle man kunna tro att vi var på en övning hemma. Det som skilde sig var allting omkring: Norge, landet med alla fjordar och dalar är lika vackert som reklamen vill få oss att tro.

Alla sociala arrangemang som utflykterna, grillfesterna, fotbollsturneringen och bara att träffa människor från andra kulturer med andra värderingar och språk, gav väldigt mycket, bland annat en helt annan syn på det vi har här hemma.

Att se flygplan som F-5, F-16, Harrier och MiG-29 från många andra länder kändes lite överkligt – i övnings-sammanhang. Det var som om vi agerade i en dröm. Blandrotar var i början helt konstigt men efter några dagar var det vardagsmat.

● ● Att vi fem var värnpliktiga upplevdes inte konstigt när besök gjordes hos de utländska teknikerna. Det som förundrade dem var hur vi, som bara varit i flygvapnet i cirka elva månader, fick arbeta med flygplanen som vi gjorde. Att två av oss dessutom var tjejer gav ytterligare plus i kanten.

Erfarenheterna vi alla har med oss från denna övning kommer att vara mycket värdefulla för oss. En stor och unik upplevelse som fyllde oss värnpliktiga furirer med stor tacksamhet. ■

Solo-basen med deltagande flygplan. De svenska jaktviggarna ses längst till höger ihop med MiG-29:orna.

Första svenska PFF-öv

CO-OPERATIVE BEAR '97

Text: Major Stefan Angelborn, F 7 • Foto: Anne Johannesson

"CO-OPERATIVE BEAR '97" var den tredje PFF-(Partnerskap För Fred)-övningen på temat humanitära hjälpinsatser och medicinsk evakuering. Ett nytt moment i denna övning var att visa och öva ledningsorganisationen.

Övningen var förlagd till F 7/Såtenäs och genomfördes den 1-5 september 1997. Södra Flygkommandot (FKS) var arrangör. Övningen var den första PFF-övning som planerats och i sin helhet genomförts i Sverige.

Syftet med CO-OPERATIVE BEAR '97 var att vidareutveckla interoperabilitet och förståelse mellan partnernationer och NATO i uppgifterna air-drop och air-land med humanitär hjälp samt medicinska transporter (MEDEVAC) med civila och militära flygplan.

Planeringen startade i oktober 1996 och kulminerade med en slutplanering (Final Planning Conference/Workshop) under en vecka i juni 1997.

Målsättningen för övningen var att:

- ▶ Väna deltagarna vid NATO- och internationell terminologi.
- ▶ Utveckla förståelse och förtroende under multinationella operationer vid genomförande av hjälpflygtransporter och MEDEVAC med flygplan.
- ▶ Orientera om och öva ATC-, lufrums- och säkerhetsprocedurer.
- ▶ Orientera om, studera och öva företagsplanering.
- ▶ Demonstrera lastnings- och lossningstekniker (air-drop, air-land och MEDEVAC).
- ▶ Orientera om och visa specialutrustning som används under övningen.

Övningen omfattade cirka 225 deltagare och elva flygplan från följande länder: Frankrike (CASA 235) + MEDEVAC-team, Nederländerna (F.60), Norge (C-130) + MEDEVAC-team, Polen (An-26), Rumänien (An-26), Ryssland (Il-76) + MEDEVAC-team, Storbritannien (C-130) + MEDEVAC-team, Sverige (TP 84, MD90) + MEDEVAC-team, USA (C-130). Danmark deltog med ett MEDEVAC-team. Därtill har Tjeckien, Finland, Litauen, Slovakien, Ukraina och Ungern representerats av observatörer.

Personal från HKV, FKS och F 7 har tillsammans med NATO-officerare svarat för en "mixad" övningsledning och logistikfunktion.



Invigningstalare Commander-in-Chief Allied Forces Northwestern Europe, Air Chief Marshal Sir John Cheshire.

Övningsscenario

Ett scenario inte olikt tidigare händelseutveckling på Balkan utgjorde bakgrundsscenario. (Jämför övningen "Co-operative Banners".) FN:s säkerhetsråd hade begärt att NATO skulle acceptera att understödja en humanitär hjälp-

verksamhet inom ett område med Såtenäs som bas. I övningsförutsättningarna ingick vidare att stridigheter mellan berörda parter hade upphört och förhandlingar pågick.

Övningsprogram. – Den 1 september anlände huvuddelen av deltagarna och förlades tillsammans med delar av övningsledningen i ett för övningen upprättat förläggingsområde. På förmiddagen dagen därpå invigdes övningen av Commander-in-Chief Allied Forces Northwestern Europe, Air Chief Marshal Sir John Cheshire samt ur Högkvarteret chefen operationsledningen, generallöjtnant Percurt Green. Vidare ågnade man sig åt genomgångar, förberedelser, erfarenhetsutbyten och demonstrationer av deltagarnas verksamhet och materiel.

Övningsområdet omfattade Skaraborgs län med delar av angränsande län.

F 7-personalen, som inte deltog i övningen, gavs tillfälle att besöka övningsverksamheten. Den var huvudsakligen förlagt i anslutning till F 7:s transportflyg enhet.

Dag tre och fyra blev två intensiva flygövningsdagar med fällning av last, personal samt medicinsk evakuering.

Dag fyra var också avsedd för speciellt anmälda besökare från de deltagande länderna. Från svensk sida deltog försvarsminister Björn von Sydow, ÖB/general Owe Wiktorin, chefen för operationsledningens internationella verksamhet generalmajor Johan Heiderstedt och militärbefälhavaren i MiloS generalmajor Sven-Åke Jansson.

Summering

Övningsmålsättningarna för de deltagande länderna har uppnåtts och nyttiga erfarenheter har tagits tillvara. Många ur flygvapnet har för första gången kunnat delta i en internationell övning. Har betytt värdefulla erfarenheter för framtiden.

NATO var mycket nöjd med FKS och F 7:s sätt att organisera och genomföra övningen. Massmedierna har visat ett stort intresse. Totalt besökte cirka 60 journalister och fotografer F 7 under övningen.

ningen



Det ryska fältsjukhuset imponerade. I övningen föreprisad del var en 1/4 av den totala utbyggnadskapaciteten. All materiel och personal kan landsättas från luften. EMERCOM är en enhet under det ryska civilförsvaret (ungefär = vårt Räddningsverk).



En sårmarkör tas omhand i det ryska fältsjukhuset. Sjukhuset har av ryssarna utnyttjats vid flera skarpa tillfällen.

Man kunde dessutom ta del av verksamheten via Internet. Internetinformationer har flera gånger dagligen uppdaterats med bl a nytagna foton direkt från

övningsverksamheten. En till internetinformationen länkad fransk vädersatellit har uppdaterat rådande väderförhållanden. Under en 14 dagarsperiod

besökte över 6.000 övningens internet-sidor. Sidorna ligger kvar under hösten. Sök under: Försvarsmakten – FKS – internationell verksamhet. ■▶

Internationell

Meningen med PFF-övningen var att deltagarna skulle lära känna varandra med respektive materiel och se hur andra sjukvårdslag arbetar. Rikliga tillfällen gavs att följa med i varandras flygplan.

Behagliga containrar. – Danskarna har tagit fram ett container-system som är skräddarsytt för C-130 Hercules. Det består av två enheter, en för intensivvård, den andra bårinredd. Alla som har flugit Hercules vet att det både bullrar och kan vara besvärligt med belysning. Har man en bårinredd kabin kan det även vara besvärligt med åtkomligheten. Inuti containrarna är det emellertid bullerisolerat och ljus och en mycket behaglig transportmiljö. Detta är ett idealiskt sätt att transportera patienter under fredsmässig standard. Någoting Försvarsmakten kan överväga att skaffa till våra Hercules.

Jag tänker mig ett scenario där svenskar har skadats utomlands och där vårdresurserna på platsen kan vara begränsade och där man under säkra förhållanden önskar transportera hem dem snabbt. Det kan vara militär personal tjänstgörande utomlands såväl som svenska turister som har råkat illa ut.

Speciella MEDEVAC-flygplan. – Holländarna hade inrett sin Fok-



De danska sjukvårdscontainrarna är skräddarsydda för Hercules. Här lastas två containrar in i en dansk C-130.

Interiör från bårdelen i de båda danska ihopkopplade containrarna.



Herculesflygning med sårade/sårmarkörer. Danska läkare och sjuksköterskor övervakar patienterna. I containrarna är ljuset bra och bullernivån låg.

Medicinsk evakuering av "patienter" i USAF:s C-130 Hercules.



Foto: Arne Johannesson

CO-OPERATION

are Ulf Nylöf, F 7

Militär sjukvård

ker F.60 med en mycket kvalificerad utrustning. Fransmännen använde CASA 235 inredd på likartat sätt. Polacker och rumäner flög An-26. Övriga deltagare använde C-130 Hercules.

Ryskt fältsjukhus. – På gräsplanen vid sidan om F 7:s hangarplatta lät ryssarna bygga upp ett fältsjukhus av uppblåsbara tält. Denna sjukhustyp kan fällas i fallskärm tillsammans med sin personal från transportjätten Il-76. Man har använt detta sjukhus i verkliga lägen senast i kriget i Tjetjenien och Dagestan.

Jag följde med på en flygning i Il-76 med sårskademarkörer. Flygningen gick på låg höjd över Värmland. I lastutrymmet vårdade läkare och sjuksköterskor ett antal patienter. De låg lätt åtkomliga i bårställningen.

Med SAS på 150 meter. – Nästa flygning följde jag med ett omgjort trafikflygplan, SAS MD-90, nu inrett med bårar. Även denna flygning gick på låg höjd över skogsfagra Värmland. Besättningen strålade av lycka att få flyga på så låg höjd. Sårskademarkörerna låg väl fastspända på bårarna, vilket behövs på låg höjd på skakningarna/turbulensen. "Patienterna" tycktes trivas bra med flygturen. ■



Ryska transportjätten Il-76 under landning på F 7 och ses här passera Gripencentrum.

Den ryska Il-76:an är mycket rymlig. Läkare och sjuksköterskor från fältsjukhuset tar hand om de skadade.



"sårade" (May Backryd) ligger säkert i "sjuksängen" och är övervakad. Patientflygning med fransk CASA 235. Den



Interiör från cockpit i den ryska transportjätten Il-76 under flygning över värmlandsskogarna. En imponerande lågflygningsskivning.

THE BEAR '97

MÅLET

är satt

Snart är vi där



Flygvapnet och FRAMTIDEN



Foto: Hans-Olof Arpfors

Text: Generallöjtnant Kent Hanskog, flygvapenchef

Ett samhälle kan vara hotat på en mängd olika sätt. Exempel på hot är epidemier, naturkatastrofer, arbetslöshet, ekonomiska kriser, droger, kriminalitet, maffiaorganisationer, terrorism, fundamentalism, samhälle i upplösning, krig, osv. Till samhällets huvuduppgifter hör att skydda medborgarna och att genom demokrati skapa ett klimat som möjliggör välstånd, frihet, rättssäkerhet, rättvisa m m. För att möjliggöra genomförandet av uppgiften har därför skapats ett antal organisationer och institutioner.

(Forts sid C.)

"Flygvapnet 2000"

Foto: Anders Nylén



Ett systemflygvapen

Det sker idag en snabb utveckling vad avser systemflygvapen för högre ledning, styrning, samband och basfunktioner. Samtidigt utvecklas avancerade plattformar med sensorer, vapen, sensorer och annan utrustning som har möjliggjort denna



ut-
tem
led-
ner.
sys-
tike-
Det
rän-

dring är bl a utvecklingen inom informationstekniken. Datakraften och informationstekniken ger upphov till verksamheter som till sina naturer är kunskapsintensiva. De skapar nya förutsättningar för taktiska dispositioner, taktikutveckling, utbildning och systemutveckling och de ställer krav på integrering av olika system. Vi får system av system. Det som har drivit fram den här utvecklingen är de komplicerade

uppgifter Försvarsmakten har att lösa.

Teknik och taktiskt uppträdande går hand i hand men utvecklingen behöver styras och samordnas för att vi ska få vad vi vill ha och inte bara få vad som erbjuds.

Modern teknik skapar nya förutsättningar och förändrar yrkesroller, arbetsmiljöer, organisationsformer och sättet för människor att kommunicera och lära. Utvecklingen går fort, ibland oroväckande fort, och skapar osäkerhet.

●● Försvarsmaktens flygvapen be-

finns sig i denna dynamiska utveckling. I och med att den första Gripen-divisionen (vid F 7, Sätenäs) nu blivit operativ, har med fjärde generationen flygvapen inletts en ny era. Flygvapnet 2000 (= tjugohundra!) är samlingsnamnet för det nya seklets flygstridskrafter ... och som vi alltså redan nu går in i.

Bilden ovan är en illustration av vad "system av system" kan vara. Här visas de olika flygsystemen (fr v): JAS 39B och 39A Gripen, JA 37D Jaktviggen, S 102B Korpen (signalspaningsindivid Hugin) och S 100B Argus (flygande spaningsradar FSR 890). – Alla dessa systemflygplan har givits samverkande förmåga. System av system helt enkelt. Unikt! (Forts sid 26.) ►

Uård, omsorg, pensionssystem, skola, universitet, forskning, rättsväsende, polis, försvar, näringsliv, kulturinstitutioner, politiska partier, regering, riksdag, diplomati, säkerhetspolitiska institutioner osv har alla till uppgift att skydda medborgarna och att skapa en miljö som gör samhällslivet så bra som möjligt.

Försvaret är ett säkerhetspolitiskt verktyg. Försvaret byggs upp i samarbete mellan politiker och militärer. Med det svenska totalförsvaret mobiliseras samhällets alla resurser för att möta en rad olika hot mot samhället. Totalförsvaret är alla medborgares angelägenhet. Försvarsbeslutet återspeglar riksdagens syn på hur Försvarmakten ska agera i en komplex värld. Det är så man ska se på våra fyra huvuduppgifter:

- ▶ **Försvarmaktens fundamentala uppgift är att i fred förbereda för att i krig försvara riket mot väpnade angrepp som hotar dess frihet och oberoende. Angrepp ska kunna mötas var det än kommer ifrån och hela landet ska kunna försvaras.**
- ▶ **Försvarmakten ska kontinuerligt i fred och under kriser kunna övervaka och hävda rikets territoriella integritet, i luften, till sjöss och på marken.**
- ▶ **Försvarmakten ska kunna ställa kvalificerade förband och andra resurser till förfogande för internationella fredsfrämjande och humanitära insatser.**
- ▶ **Försvarmakten ska kontinuerligt kunna stödja samhället vid svåra påfrestningar i fred.**

På 2000-talet förstärks alltmer uppgiften för militär personal att skydda, hjälpa och rädda! Ledstjärnan är att ge ett alltmer målmedvetet och effektivt bidrag till bibehållande och återupprättande av fred och att säkerställa ett liv värt att leva för alla nationer. Vi kommer därmed också att få se en ökad medverkan i internationella insatser och samarbete med andra länder. Den typ av uppdrag som mer och mer kommer att bli standard för moderna försvarsmakter i en turbulent internationell miljö kräver en mycket bred yrkesmilitär kapacitet. Men förutom att vederbörande behöver ha gedigna kunskaper i militärt agerande krävs kunskaper i teknik, ledarskap, kultur, politik, ekonomi, språk och att kunna klara av plötsliga och snabba omplaneringar.

Verksamheter i Försvarmakten blir således *alltmer kunskapsintensiva*. Detta hänger till stor del samman med teknikutvecklingen. Tekniken förändrar inte bara roller och organisationsformer, den förändrar också uppgifter. Det kommer att ställas allt högre krav på förmågan att reflektera och formulera

tankar om den verksamhet som bedrivs. Men nytänkande kräver ett uppmuntrande och tillåtande klimat och att möjligheter ges för kompetenshöjning och kompetensbreddning.

Hierarkin på väg ut

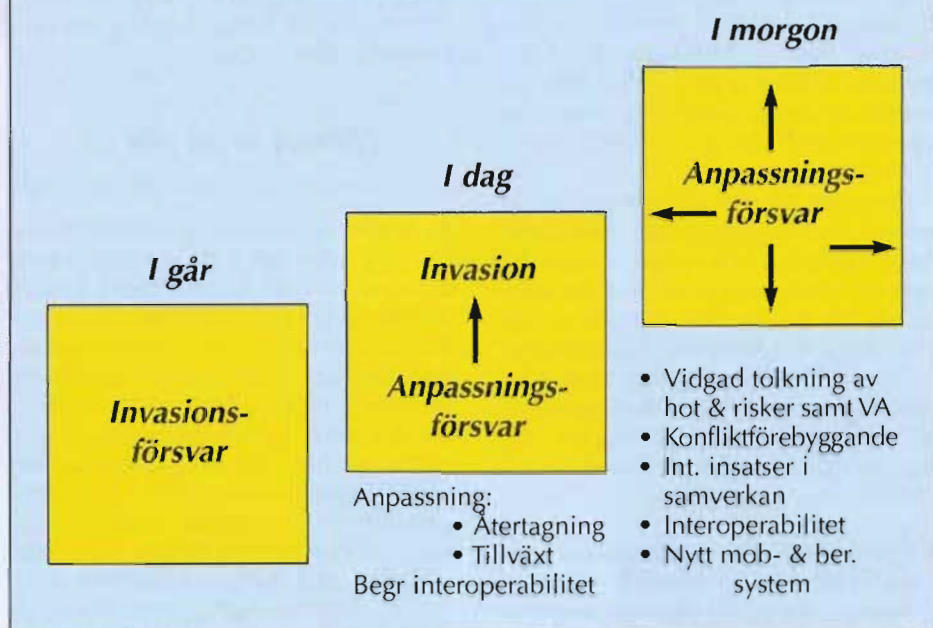
Av tradition är försvarsmakter hierarkiskt organiserade. Detta hänger till stor del samman med vad som kallas krigets dimma och krigets friktioner. Krigets dimma orsakas av den bristande informationen om var en motståndare finns, vad han har för sig, hur han är utrustad, hur stor han är, vilka hans avsikter är och inte minst hur våra egna dispositioner ser ut. Krigets friktioner är en följd av krigets dimma. Tex skapar osäkerhet friktioner. För att komma tillrätta med detta skapades den militära hierarkin med noggrant definierade ansvarsområden och med disciplin och ett litet handlingsutrymme för den enskilde individen. Soldaterna tvingades lita till sina underbefäl, som i sin tur lydte office-rarna. Högst upp i hierarkin hittade vi överbefälhavaren och statsledningen.

Det **informationssamhälle**, som vi nu går in i, ser emellertid annorlunda ut. Informationstekniken medger en dubbelriktad och annorlunda kommunikation. Vi kommer i allt större omfattning att **söka information** i stället för att bara bli matade med den. I militära sammanhang kommer detta att medföra stora förändringar och få en enorm betydelse. Det sägs att det pågår en revolution i militär verksamhet. Den här revolutionen vilar på tre ben. Den informationstekniska, den militärtekniska och den geopolitiska revolutionen. Som i det civila fallet handlar det i Försvarmakten mycket om nätverkstänkande och byggande av system av system.

Med sensortekniken blir stridsfältet genomskeinligt. Stora truppsammandragningar tycks vara passé. Tidigare truppsammandragningar var nödvändiga för att precisionen hos vapnen var låg och att endast någon procent av avfyrate skott träffade avsett mål. Man var tvungen att från flygplan fälla ett mycket stort antal bomber om man ville vara säker på att någon bomb träffade sitt mål. Händelseförloppen var sekvensiella, dvs de utvecklades i bestämd ordning steg för steg. Men nu förändras alltsammans. Det gamla är passé.

De heliga begreppen massverkan och koncentration kan med den nya tekniken ifrågasättas. Man får små enheter som kan operera självständigt och effektivt. Minskningen av storleken av försvarsmakter världen över drivs inte så

Utveckling av Försvarsmakten



mycket av ekonomiska skäl som av *effektivitetsskäl*. Stridsförloppen är så snabba i dagens och morgondagens konflikter att en hierarki skulle kunna orsaka hinder för informationsflödet. Den nya tekniken hjälper oss att inte bara föra in data i organisationen. Den hjälper oss dessutom att processa och förädla data till information och kunskap. Men beslut och agerande kan idag *endast människan* stå för. För att hålla tempot högt måste därför beslut tas där problem uppstår och dessutom av allt fler människor. Ett fåtal beslutsfattare hinner helt enkelt inte med. **Nätverket med delegering och decentralisering** tycks vara den framkomliga vägen.

Nytt tankesätt

I Försvarsmakten införs i snabb takt en rad nya system. Med t ex Gripen-systemet har vi fått ett mycket kvalificerat system av system i teknikens yttersta framkant. Vi måste tillägna oss ett nytt sätt att tänka – ett sätt att tänka som har bäring långt utanför flygvapnet. Vi måste inse att kedjan *data – information – kunskap* är styrkeförstärkare och vi måste förstå informationens natur och inse dess möjligheter – både tekniken och innehållet.

Med JAS 39 skapas en Gripen-filosofi, som förutom JAS 39 omfattar vapen, sensorsystem, stridsledning, bassystem, flygburen radar samt människan och mycket annat. Filosofin möjliggör för oss att också samverka med andra slags stridskrafter – även i en internationell miljö – och vi kan göra det på alla ni-

våer av konflikter. Med Gripen-filosofin skapar vi ett helt nytt flygvapen och det har vi valt att kalla:

FLYGVAPNET 2000

Men hur sofistikerad utrustning vi än tillför flygvapnet vilar vår effektivitet ytterst på vår personal – dess kompetens, kreativitet, vilja, mod och moral.

Temaserie förklarar

I det här numret av FlygvapenNytt startar vi en artikelserie om "FV 2000" i ett försök att förklara vad "FV 2000" står för. "FV 2000" bör betraktas som ett flygvapen i ständig förändring – där människor och materiel kontinuerligt utvecklas för att möta nya uppgifter och utmaningar. Förmodligen går det just nu inte att heltäckande förklara "FV 2000" då förändringen från dagens flygvapen via nya materiel, ny utbildning, nya idéer, ändrade doktriner och filosofier kontinuerligt pågår. Men vi gör ett första försök att förklara "framtiden" på sid 24-27. Artiklar om "FV 2000" införs successivt.

●● Vi belyser dessutom det arbete som arbetsgruppen "Ag FV 2006" nu genomför. Arbetsgruppen analyserar hur vi ska möta framtiden och genomföra reformeringen av flygvapnet. "Ag FV 2006" arbetar med "människan i systemet", som ju är det centrala i Gripen-filosofin. ■

Flygvapnet tjugohundra, förkortat FV 2000, är ett "systemflygvapen". Tunga komponenter i systemet är våra stridsflygplan JA 37 Jaktviggen och JAS 39 Gripen. De här plattformarna utnyttjar intensivt modern informatonsteknik. Varje flygplan är i sig självt ett system och innehåller bl a ett stort antal kraftfulla datorer som måste kunna samverka med varandra. Information flödar mellan datorerna, sensorerna och vapnen. Varje flygplan är alltså ett kraftfullt datorpaket internt men som måste kunna utbyta information externt t ex via datalänk med andra aktiva flygplan och stridsledningen i systemet.

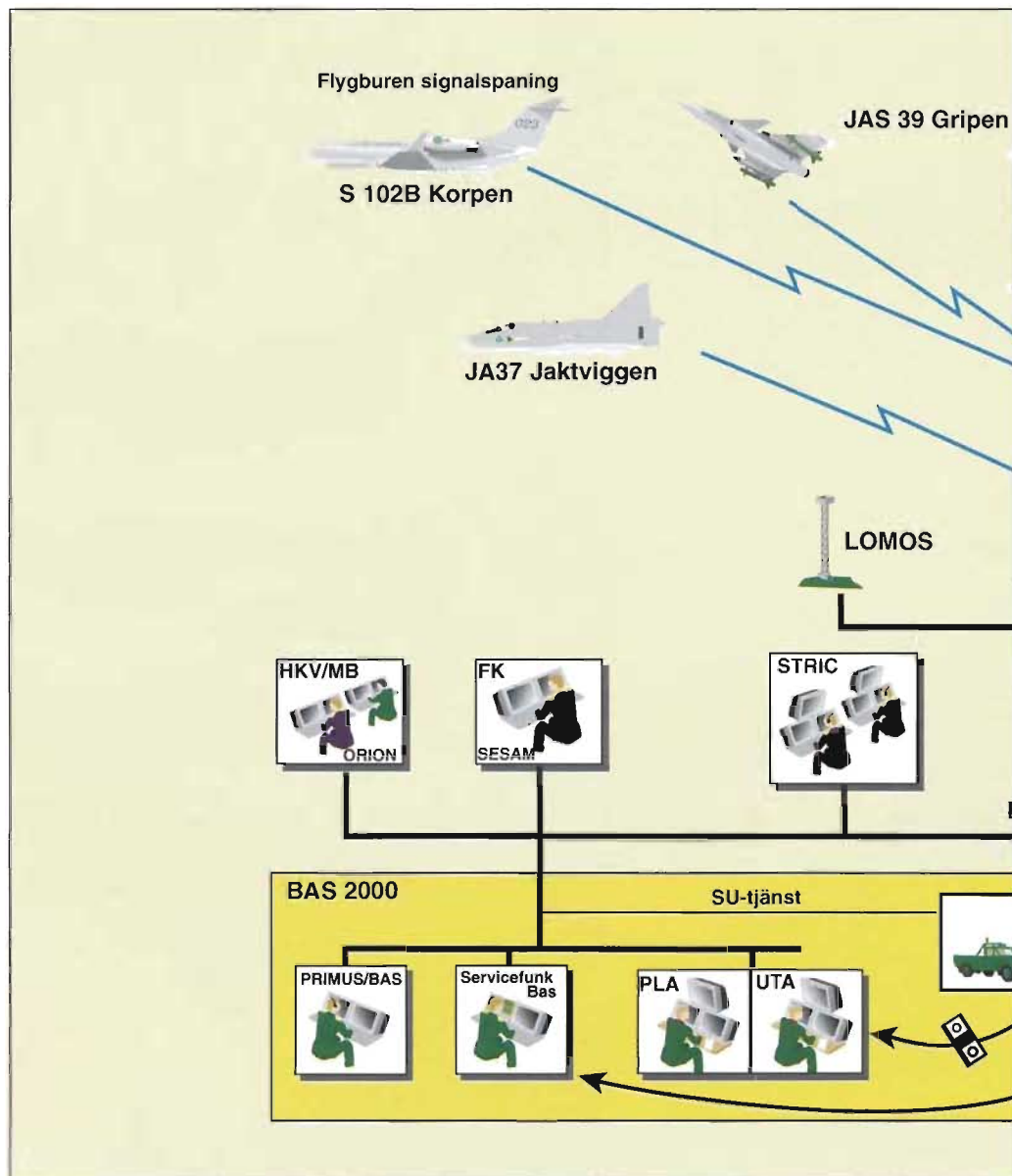
Välkommen ti

ett exempel kan klargöra begreppen. En pilot använder sitt planeringssystem hemma på basen för att förbereda ett anfall mot ett markmål. I sin dator kan piloten studera och simulera olika anflygningsvägar, han kan få information om eventuellt luftvärn, terrängens beskaffenhet, väder, luftläget m m. Planerat flygföretag lagras i en datastav som piloten bär med sig ut till flygplanet. Informationen kan också föras över via su-länk (= system och uppdrag). Flygplanet ska vara rätt beväpnat och tankat för uppdraget. Information om detta hanteras av speciella system.

Väl i flygplanet kopplas vår pilot samman med stridsledningssystemet. Andra flygplan i luften kan via datalänk kommunicera med vår pilot. Den flygburna spaningsradarn kan via STRIC ge piloten uppgifter om fientlig aktivitet och annat. Den flygburna signalspaningen lämnar information som också stöttar uppdraget. All den här informationen samordnas i realtid för att göra uppdraget framgångsrikt. Tidsfaktorn är ytterligt betydelsefull.

Den som en gång som nybörjare försökt installera internetprogram i sin hemdator och sedan försökt koppla in sig på nätet förstår komplikationsgraden. Med våra flygande system är det förstås än mycket mer sofistikerat. Det handlar om en spetsteknik som utmanar och stimulerar vår personal.

För att nå framgång måste vi också betrakta och förstå samspelet med alla stödjande system som flygande radar,



signalspaning, stridsledning, bas och mycket annat. Dessutom ska helhets-systemet också kunna kommunicera med marinen och armén; eller sjö- och markstridskrafterna i operativa termer.

Nätverk av nätverk

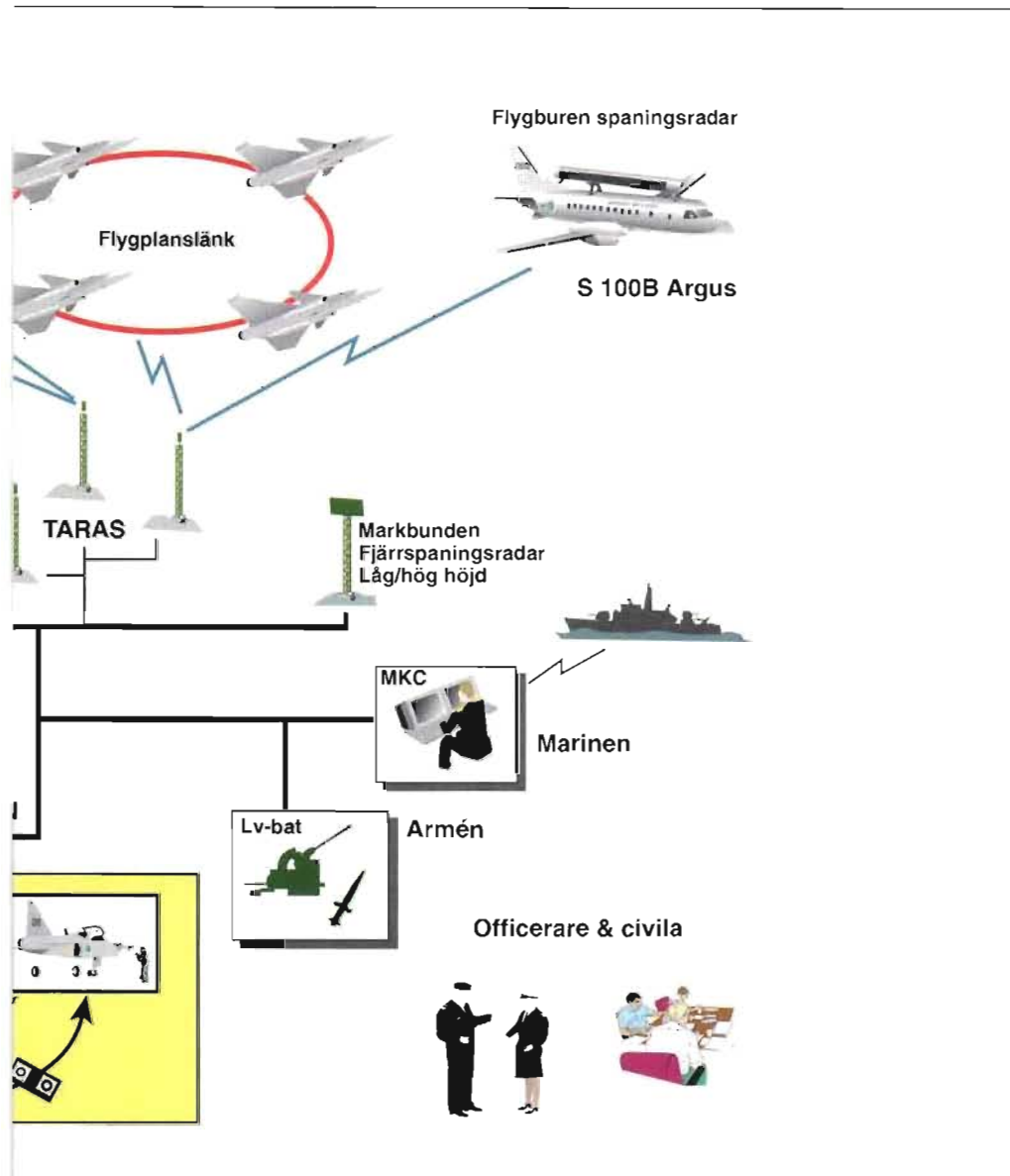
Teckningen intill ger en överblick av systemet FV 2000. Vad vi får är ett nätverk av nätverk. Och flygvapnet blir ett "kunskapsföretag". Vår verksamhet blir alltså än mer kunskapsintensiv. Vi kan inte förvänta oss att alla "bitarna" i systemet ska vara "skakade på plats" med

en gång. Vi befinner oss i en utvecklingsprocess och denna process är garanterat inte långsam och lätt överblickbar.

Det är i nätverket vi hittar våra möjligheter. Vårt flygvapen ska vara smartare och listigare än eventuella motståndares. Vi kommer aldrig att kunna konkurrera med mängder, farter, bombaster eller annat. Vi måste bli "tänkare" i kunskapskrigets mening. Det svenska flygvapen vi nu håller på att bygga är något i grunden nytt. I nätet finns också marinen och armén. Vad vi nu måste göra är att förfinas vår kunskapsdoktrin för flygstridskrafterna och integrera den i marinen och armén.

"Flyg vapnet 2000" ll framtiden

Text: Överste 1 Mats Hellstrand, flygvapenledningen



arbetslivet krävs det snarare samarbetsförmåga än hårt driven specialisering på individuella arbetsmoment. De snabbt växande kunskapsföretagens krav på kreativitet leder också till ständigt stegrade krav på rörlighet och anpassningsförmåga. Det verkar inte vara någon rofylld tillvaro vi går till mötes.

Varje epok har sitt sätt att föra krig. I bondesamhälles krigskonst värderades muskelstyrka och manuell vapenskicklighet högt. Industrisamhälles krigföring hade organisation och disciplin som ledstjärnor. I kunskapssamhället ser vi en förskjutning mot kunskap och kreativitet. Ökad tillgång till gemensam information och en långt driven decentralisering, vad avser beslutsfattande, är vad som tycks vara avgörande för att kunna hantera det höga tempot i framtida operationer.

Människan = navet

Informationsrevolutionen, häpnadsväckande snabb som den är, visar inga tecken på att mattas. Allteftersom flygstridskrafterna blir mer och mer tekniskt sofistikerade, blir de också mer och mer kunskapsintensiva. Detta kommer att kräva mycket av vår personals kunskande men öppnar arbetsfält som gjorda för kreativa insatser i rika doser.

Människan i flygvapnet styr ett komplext system – människan i samspel med ett antal undersystem. Med flygvapnets kunskap, omvärldsuppfattning, kommunikation och precisionsvapen går vi in i en ny era. Flygvapnet ingår i en försvarsmakt som representerar ett kvalitativt nytt sätt att använda militära medel. Den nya tekniken möjliggör också att flygstridskrafterna på ett dramatiskt annorlunda sätt kan verka tillsammans med mark- och sjöstridskrafter.

Ett flygvapen består av infrastruktur, kommunikationer, ledning, utrustning, flygplan och människor. Men det är bara människor som över tiden ökar i värde. Allting annat blir föråldrat och omodernt. Bara människan, rätt utbildad, utrustad och ledd har den hjärnkraft som alltså ständigt ökar i värde.

Framtiden är inte något som bara händer. Framtiden skapas mikrosekund för mikrosekund av människor. ■

Det finns ett antal noder i nätet. Varje flygplan är t ex en nod. Och det finns en mängd andra. Kombinationsmöjligheterna i nätet ökar med antalet noder och därmed också handlingsmöjligheterna.

Kunskapssamhället

Antingen vi befinner oss i en "militär revolution" eller inte, så erbjuder den nya tekniken helt nya möjligheter stridstekniskt, operativt och strategiskt. Det råder inget tvivel om betydelsen av nya tekniker i framtida konflikter och att de er-

bjuder nya och annorlunda möjligheter offensivt och defensivt. Det står emellertid också klart att tekniken ensam inte kan skapa en militär revolution. Tekniken måste åtföljas av nya visioner, nya idéer och innovativa begrepp. Det handlar alltså om tankemodeller och mod att förändra. Människan sätts på prov.

Industrisamhället med dess fabriksorter och brukssamhällen var inget långsiktigt hållbart samhälle. Dess tyngdpunkt låg i naturresurserna och deras snabba exploatering. Istället växer nu och i framtiden det postindustriella kunskapssamhällets företag upp, med deras exploatering av kunskaper, kreativitet och kommunikativ kapacitet. I det nya

17 flygvapenchefer möts i Sverige

EURAC är en informell samman-
slutning där flygvapenchefer träf-
fas för att diskutera gemensamma
frågor med det uttalade syftet att stärka
samarbete och vänskap mellan sina re-
spektive flygvapen. På dagordningen
finns vanligen ett stort antal frågor av
gemensamt intresse. Vid mötet i Stock-
holm diskuterades bland annat flygut-
bildning, avgångar till civil luftfart, in-
tegration av militär och civil flygtrafik-
ledning och luftrumsfrågor i Europa.
EURAC ger flygvapencheferna tillfälle att
diskutera och att utveckla en gemen-
sam policy i vissa EU-frågor. Frågor av
gemensamt intresse kan beredas i så
kallad Ad Hoc Workgroups (AHWG) för
att sedan redovisas vid EURAC-möten.

Som exempel kan nämnas att en ge-

**Den 11 september samlades 17 västeuropeiska flyg-
vapenchefer i Stockholm för det andra av två årliga
möten i European Air Chiefs Conference, EURAC. Det
var första gången sedan EURAC etablerades 1993 som
samtliga medlemsländer var representerade vid ett
möte.**

mensam uppfattning om AIRSPACE ME-
NAGEMENT AND FLIGHT SAFETY som
alla flygvapenchefer kan ansluta sig till
hade tagits fram inför mötet i Stockholm.
Det innebär att samtliga västeuropeiska
flygvapen agerar likartat i det pågående
arbetet med EUROCONTROL för att
hantera luftrumsfrågor och flygtrafik-
ledning i det integrerade Europa. En
annan AHWG hade studerat möjlighe-
terna att på ett mera strukturerat sätt för-

söka koordinera utbildning, studier och
forskning. Flygvapencheferna tog grup-
pens rekommendation att införa en
koordinationsfunktion.

Samtliga EURAC-länder kan nu an-
mäla vilka aktiviteter de har som är
öppna för internationellt deltagande.
Franska flygvapnet svarar för koordine-
ringsfunktionen inledningsvis. Det kan
röra sig om utbildning på skolor, kon-
ferenser, utnyttjande av simulatorer eller

Främre raden fr v: Generallöjtnant F Carrel, Schweiz, generalmajor P-O Jacobsen, Norge, general I Kiliç, Turkiet, generallöjtnant B Mende, Tyskland, generallöjtnant K Harrskog, Sverige, generallöjtnant G Antonetsis, Grekland, generallöjtnant G Vanhecke, Belgien, Air Chief Marshal Sir R Johns, Storbritannien, generallöjtnant A P A de Jong, Nederländerna. – Bakre raden fr v: Brigadgeneral J Bernecker, Österrike, general J A Lombo López, Spanien, general J Rannou, Frankrike, general M J Alvarenga de Sousa, Portugal, brigadgeneral Pollice, Italien, generalmajor M Ahola, Finland, brigadgeneral P A Cranfield, Irland, generalmajor L Tophøj, Danmark.



Foto: Lennart Andersson



F 7 har alltid ett lager paraplyer till hands ...

humancentrifuger, forskning och möjligheter att ta emot gästforskare m m. Medlemsländerna kan även sända in frågor för att kontrollera om något annat land har en aktivitet som man själv saknar men överväger att påbörja. Syftet med denna koordinering är att genom ett utökad samarbete och minskat dubbelarbete möjliggöra ökad effektivitet och minskade kostnader för EURAC-länderna.

● ● Ett EURAC-möte omfattar inte enbart förhandlingar om gemensamma frågor utan även ett besöksprogram, där värdlandet kan visa upp sitt land, kultur och naturligtvis sitt flygvapen. EURAC besökte därför F 7 för att informeras om JAS 39 Gripen, GripenCentrum och vårt utbildningskoncept. Samtidigt visade vi samtliga Viggen-versioner och FSR 890, dvs S 100B Argus.

Besöket inleddes med att major Ken Lindberg gjorde en uppvisning med Gripen i ett mycket vresigt väder med låga moln och regn. Start och landning på kortbana och rörlig klagöring visades på en av kortbanorna på riksväg 44. Vädret förbättrades efter lunch, viket gjorde att besöket kunde avslutas med en föreläsningsskjutning på F 7:s skjut mål Hattefuran. Besökarna lämnade F 7 fyllda av intryck efter en händelserik dag. – *Hela besöket blev ett bra sätt att positivt påverka det svenska försvarets image utåt.*

T h: Kapten Joakim Boman (F 7) informerar (fr v) generalmajor Ahola (Finland), generallöjtnant Lombo López (Spanien) & överstelöjtnant Morrison (Storbritannien).

Fr v: Överstelöjtnanterna O'Malley (Irland), Kraft von Ermel (Nederländerna), Salmi (Finland) & Østby (Norge) informeras av överstelöjtnant Jan Andersson (F 7).

T v: Generalmajor Jacobsen (Norge), C F 7/överste Backryd & brigadgeneral Bernecker (Österrike). T h: Gripen under föreläsning för generalerna.



Ovan: Klagöring av Viggen studeras av brigadgeneral Cranfield/Irland.





Markförsvaret "gick ett halvt varv runt jorden".



Dagliga starter och landningar gjordes från krigsbasen Råda.



Första Gripen nu op

I och med genomförandet av krigsförbandsövningen (KFÖ) vid F 7 stod Försvarsmaktens första Gripen-division på tröskeln att betraktas som operativ. Från och med november är krigsplaceringen genomförd. "Gustav Blå" (F 7) heter premiärdivisionen.

Idprovet var KFÖ:n i september, vilken ägde rum på krigsbasen Råda/Såtenäs, en bit utanför Lidköping i Västergötland. Råda-basen har flera kortbanor anlagda utmed riksväg 44. Där

genomfördes start och landning med 20-talet JAS 39 Gripen. Över 160 flygpass (= cirka 135 flyttimmar) genomfördes med Gripen.

Inom basområdet finns ett antal klargöringsplatser där flygplanen klargjordes (dvs tankades, laddades m m) under fältmässiga förhållanden. Såväl grund- som reservutbildade värnpliktiga mekaniker hade kallats in. Lägg därtill frivilliga och officerare så får man en total personalsiffra på cirka 950.

Övningens mål var att öva mobilisering och ledning samt omskola 72:a basbataljonen från Viggensystemet till Gripen-systemet. Tillämpade övningar är det tyvärr inte alltför gott om i dessa spartider.

●● Detta faktum till trots blev resultatet över förväntan, tyckte



Flygvapenchefen intervjuas av "Dagens eko".



Ovan + 1 h: Ett Gripen-plan taxar in på krigsbasen och klargörs av värnpliktiga för nytt uppdrag.





Riksväg 44 okuperad. Av flygplan.



Gripens automatkanon laddas av klargöringstroppen.

n-divisionen

erativ

baschefen överstelöjtnant **Jan Wahlgren** och gav några resultatexempel. Text: Ledningen från kommandocentralen gav många bra erfarenheter med hänsyn till skiftet mellan olika roller för Gripen (ideliga växlingar från jakt till attack och vice versa). Omskolningen av klargöringstroppar, ammunitionspluton och servicepluton till Gripen fungerade väl. Markförsvaret fick omgrupperas fotledes 20 000 mankilometer (= ett halvt varv runt jorden!); med sina (30) hundar! Skyddskompaniet bedrev basräddningstjänst och NBC-utbildning. Flygfältsarbetskompaniet hölls sysselsatt med fält-hållning, banreparationsövningar och andra fältarbeten – splitterskyddat valv och vägförbättringar. Underhållskompaniet har med hjälp av transportplutonen genomfört 750 olika

transporter. 18 ton livsmedel behövdes för att bl a hålla hälsoläget på nivån mycket gott. – En liten summering bara.

Som sagt, nu är den första Gripen-divisionen stridsberedd. Fram till år 2003 skall ytterligare sju divisioner göra Gustav Blå sällskap. Och 2006 är försvarets tolv divisioner Gripen redo att vara ÖB:s spjutspets. 204 JAS 39 Gripen står då till landets förfogande – för säkerhets skull.

● Att utbilda sig till Gripenpilot tar dock sin rundliga tid. Borträknat grundflygutbildning tar det tolv månader för en elev att växa in i "Gripen-dräkten". En van Viggen-pilot klarar dock omskolningen på cirka sex månader. ■

Text: **Jahn Charleville**
Foto: **Lennart Andersson, Ulf Fabiansson, Anne Johannesson, Ulf Nylof**



Klargjord JAS 39:a taxar ut till start.



FlygvapenNytt nr 4/97



Ovan: Massmedierna bevakade Gripens introduktion i krigsförbandssammanhang.
T v: En av klargöringsplatserna.



Sex-jet-grupp med Saab-profil.

Foto: Peter Modigh

Unik formation tack vare bl a FMV:Prov.

Huvudattraktionerna på Saabs flygdagar den 6-7 september var (nederst) Saabs första egna flygplan B 17 och (därovan) 60-åringens senaste tillskott till Försvarsmaktens flygvapen, JAS 39 Gripen.

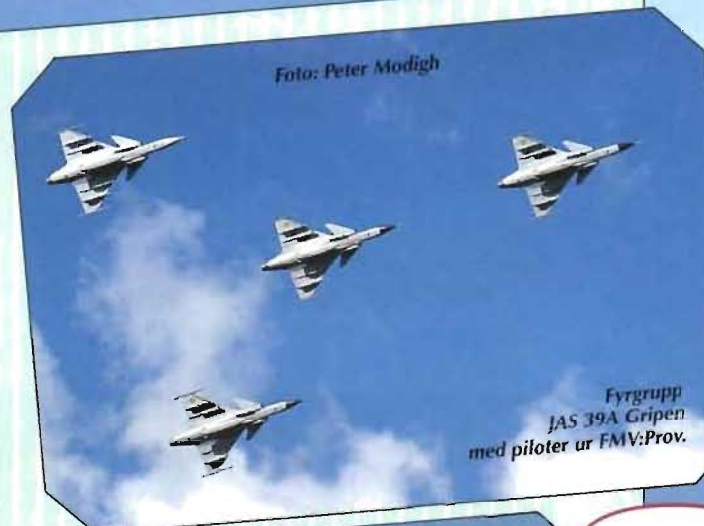


Foto: Peter Modigh

Fyrgrupp JAS 39A Gripen med piloter ur FMV:Prov.

Flygdagstema:

S A A B



Saab:s nymodifierade företagslogotyp kunde bara flyga på lördagen.

Skilnad: Acrospace ersätter Scania.

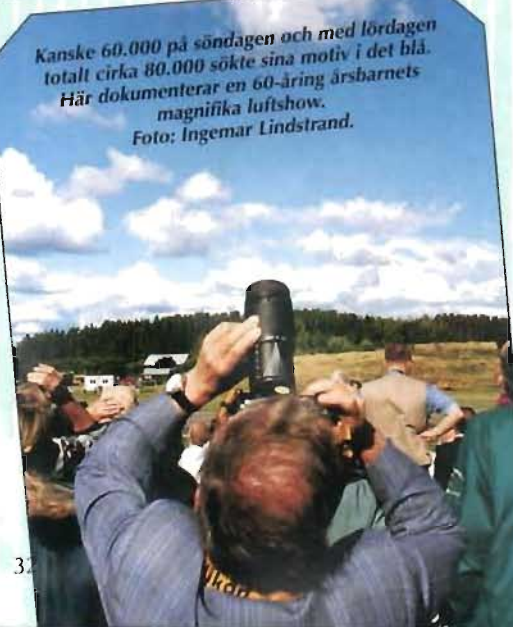
Foto: Johnny Lindahl

Text: John Charleville

Knappt hade tillfredsställelsen över en mycket väl genomförd 60-årsflygdag hunnit smältas, förrän etermedier påannonserar att Saabs civila produktion är i uppenbar riskzon. Nedläggning av produkterna Saab 340 och 2000 hotar, om inte ordertill-

strömning vänder försäljningskurvan uppåt.

Saabs framtid verkar därför tyvärr osäker utan exportorder av JAS 39 Gripen. Kanske går svensk flygindustri mot samproduktion av utländsk flygmateriel? Kan Saab då behålla sitt kun-



Kanske 60.000 på söndagen och med lördagen totalt cirka 80.000 sökte sina motiv i det blå. Här dokumenterar en 60-åring årsbarnets magnifika luftshow. Foto: Ingemar Lindstrand.

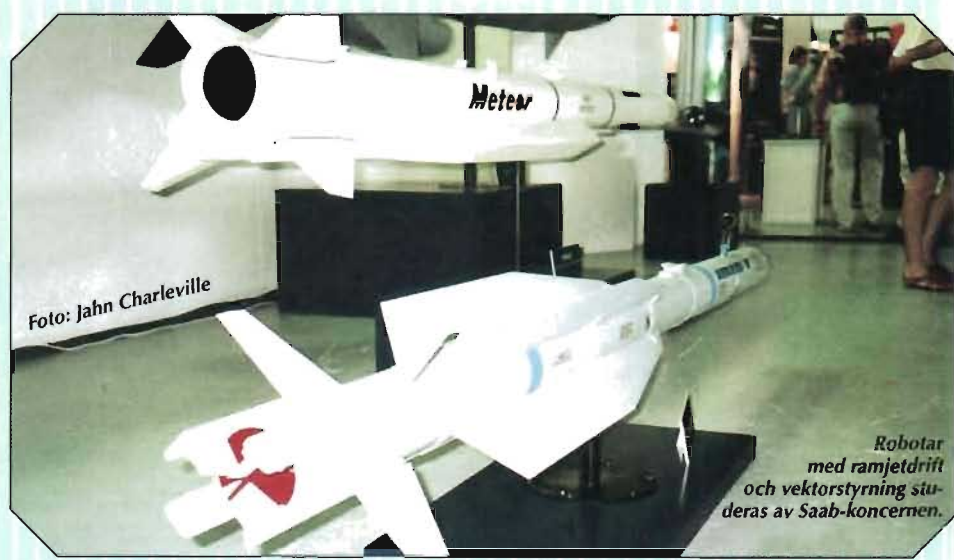


Foto: John Charleville

Robotar med ramjetdrift och vektorstyrning studeras av Saab-koncernen.

Foto:
Anders Nylén



Foto: Lars-Anders Ericsson



Snabb och effektiv. Men marknaden tvekar.

Flyger igen – efter 70 år – Spirit of St. Louis.
Pierre Holländers replikabygge.



Foto: Lars-Anders Ericsson

60 år

nande/sin spetskompetens? ... så viktig för försvaret.

Sådana bekymmer förmärktes inte den 6 och 7 september. Då var det smockfullt med flygälskare utmed Saab:s flygfält i Linköping. Gammalt och nytt dansade förbi, vilket denna bildkavalkad ger viss

hum om. Den till flygbart skick restaurerade B 17 blev årsdagens clou ... tillsammans med sexblandgruppen jetplan signerade Saab.

Flygdagsprogrammet kunde genomföras bl a med hjälp av Försvarmaktens flygvapen och Materielverkets "FC-piloter". ■

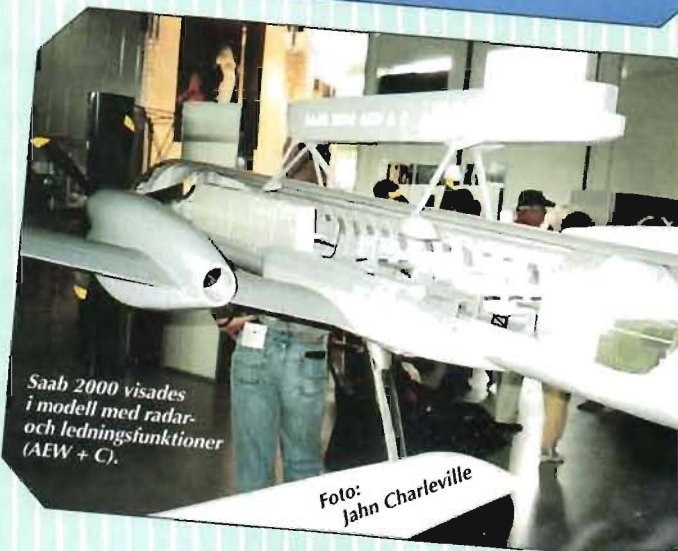
Team 60 har bytt piloter och förbandstillhörighet.
Blir fulltalig ("sex-grupp") 1998.



Foto: Peter Liander



För 50 år sedan (1947) flög Saab:s första av 60 "readrivna" flygplan J/A 21R.
Nu nyrestaurerad. – Foto: Jahn Charleville



Saab 2000 visades i modell med radar- och ledningsfunktioner (AEW + C).

Foto:
Jahn Charleville

Vinnande vikingar i västerled

Försvarsmakten har genom representation ur flygstridskrafterna under den gångna sommaren framträtt med flyguppvisningar i flera europeiska länder. Största publika och massmediala framträdandena var i England – bl a Royal International Air Tattoo, där Sverige ånyo hemförde ett meriterande pris.

Text & foto: Överstelöjtnant Lennart Berns, flygvapenledningen

Den första besöksplatsen var RAF-basen Mildenhall, numera upplåten till amerikanska flygvapnet för dess europeiska tankerflotta samt vissa specialflygplan. Det var F 4 med JA 37 Jaktviggen och F 7 med TP 84 Hercules som fick äran att representera Sverige när "Air Fete 97" genomfördes i slutet av maj. Det var i år 1:a gången som evenemanget ägde rum. Sverige

har av olika skäl inte varit med tidigare. Den uppmärksamhet som visades flygvapnets deltagande blev därför desto större.

Av de närmare 300.000 besökarna var det många som flockades kring den markutställda Viggen där alerta piloter och tekniker delade ut broschyrer, höll låda samt skrev autografer för brinnande livet. Även massmedierna var in-

tresserade. Fyra radiointervjuer, en TV-intervju och åtskilliga artiklar i dags- och flygfackpress blev resultatet efter endast ringa påtryckning av medförd pressofficer.

En ofta ställd fråga var motiven för det svenska deltagandet. Svaret som gavs var det som gäller generellt när flygvapnet visar upp sig utomlands, nämligen att visa svensk försvarsmateriel, att

Årets tema på årets Royal International Air Tattoo var jaktflygplan. JA 37 hade en framträdande plats i markutställningen. Översikt bilden ger en uppfattning om det väldiga publikintresset.



knyta kontakter med andra länders flygvapenpersonal samt, i detta fall, även att medverka i firandet av amerikanska flygvapnets 50-årsjubileum.

●● Den svenska flyguppvisningen med det stora Hercules-planet låg tidigt i programmet. TP 84:an imponerade som vanligt. Utomlands är flygplanet begränsat till 60 graders lutning eftersom det finns vissa risker med skvalpande bränsle vid oren flygning. Det var kaptenerna **Bo Andersson** och **Göran Wästhed** som styrde medan löjtnanterna **Lennart Johansson**, **Toni Liff** och **Anders Leopoldsson** intog de övriga besättningsplatserna. **Peder Söderström** flög JA 37 med den äran och med uppvisningens mest perfekta långsamma roll. Ett uppmärksamhetsbevis så gott som något var det när den amerikanska uppvisningsgruppen Thunderbirds, som sett det mesta efter att i åratal ha uppträtt över hela världen, markerade paus och bad autografjägarna vänta för "nu vill vi titta på Viggen"!

Det var annars just *Thunderbirds* som tilldrog sig största intresset. Deras specialitet är att flyga mycket nära varandra samt göra täta formationsbyten med sina F-16 Fighting Falcon. Fascinerande var även att studera markorganisa-

Sex MiG-29 från det ukrainska flygvapnet gjorde en bejublade uppvisning. Det var första gången de visade upp sig för en större internationell publik. – Jetmotorernas myckna rökutsläpp ser dock föga miljövänligt ut, tyvärr.



Vårt flyg en del av vår image utomlands

tionen med synkront väldrillade tekniker, markfordon i samma målning och märkning som flygplanen samt inte minst en med svenska mått mätt överpatriotisk speaker ...

En annan grupp som gjorde starkt intryck var den schweiziska *Patrouille Suisse* som ombeväpnat från Hawker Hunter till F-5 Freedom Fighter. Det är inte det enklaste uppvisningsflygplanet, men det flögs nu med sann schweizisk precision. Brittiska stoltheten ▶

Red Arrows, skämtsamt benämnda Red Narrows, var naturligtvis också med. *Frecce Tricolori* var bra som vanligt, kanske bäst i världen just nu.

Från USA kom nya "smygbombaren" B-2 Spirit, dock utan att landa. Efter några löpor, eskorterad av en rote F-15 Eagle, återvände den till sin amerikabas. I övrigt var det tyvärr klen med amerikanskt deltagande, en följd av restriktioner som ännu gäller efter tidigare incidenter av flygsäkerhetskaraktär.

Det internationella deltagandet var annars stort. Hurtig spansk flygning med EF-18 Hornet fick lugnas något, Harrier GR.7 rensade öronen, Tornado F3 bullrade också, transportflygplanen C-5 Galaxy och C-17 Globemaster II förmörkade himlen, en belgisk F-16 demonstrerade knixig fly-by-wireflygning och mycket annat godis för flygentusiasterna.

●● Omhändertagandet på Mildenhall var det allra bästa och präglades av stor gästfrihet. Transporter, mat och annan logistik fungerade sällsynt bra, trots det massiva deltagarantalet. Den svenska delegationen åkte hem många erfarenheter rikare, men också i den trygga vetskapen att svenska flygvapnet står sig mycket väl i internationell jämförelse. Försvarsmakten hävade in pluspoäng.

Flygbesök två

International Air Tattoo på RAF Fairford har numera blivit ett kungligt evenemang och har följaktligen fått Royal som prefix. Sverige deltog första gången 1987. Efter 1993 har deltagande från vår sida varit regelbundet återkommande. Tattoo skänker många tillfällen att träffa yrkeskolleger från hela världen för social samvaro, men innehåller också en värdefull kunskapsbit. I år var mötestemat "Fighters", vilket återspeglades inte bara i deltagande jaktflygplan utan även i symposier och seminarier. Ett annat tema var amerikanska flygvapnet 50 år.

FlygvapenNytt har tidigare skildrat bakgrunden till och syftet med tattoo, som i år var nummer 26 i ordningen. I huvudsak handlar det om att fylla upp de fonder som används för att hjälpa dem som råkat illa ut i brittiska flygvapnet. Årets rekordevenemang samlade över 200.000 besökare en veckoända i slutet av juli. Över 450 flygplan var med. Av dessa var det cirka hälften som

Piloter och tekniker ur F 4 svarade för den uppmärksammade uppvisningen med JA 37 på RAF Mildenhall. Det var första gången Sverige var med.



Uppvisningsröken låg understundom tät över Fairford. Här är det en amerikansk B-1B som forcerar röken för att inleda sitt kraftfulla program till ackompanjering av dånande efterbrännkammare.



"Smygflygplanet" F-117 gjorde sin egentliga stridsdebut under Gulfkriget och är numera ett ganska vanligt inslag i flygdagar runt om i världen.





Ett av de mera uppskattade inslagen på Mildenhall var ett framträdande av den amerikanska uppvisningsgruppen Thunderbirds. De flyger sina F-16 med mycket små avstånd mellan planerna.



Ett tema i temat var "Tigers". Flera flygdivisioner runt om i Europa och USA har tigern som symbol och vid lämpliga tillfällen träffas dessa divisioner. Här en österrikisk tiger i form av en Saab 105OE.



flög, medan resten stod uppställda i markutställningen.

Stjärnan i uppvisningen var amerikanska bombflygplanet B-2, som för första gången landade på en flygbas utanför USA. I övrigt kunde ett stort antal uppvisningsgrupper räknas in. Debutanter var en *sexgrupp* MiG-29 från Ukraina som genomförde en väldisciplinerad och fartfylld uppvisning. *Turkish Stars* stod i en klass för sig – mest beroende på deras diskjockeyinspirerade speaker. Det uppvisningsteam som emellertid tog över priset för "Best in Show" efter förra årets vinnare, svenska Team 60, var irländska *Silver Swallows* som flög Fouga Magister. Tyvärr får vi inte se den mera eftersom flygplanstypen utgår.

Bland de enskilda uppvisningarna märktes särskilt en ukrainsk Su-27, en österrikisk Saab 105 OE och det italienska transportflygplanet Fiat G.222. I händerna på en skicklig pilot erövrade den senare Sir Douglas Bader Trophy till Italien. Sverige representerades av JA 37 som även denna gång flögs av **Peder Söderström**. Hans pappa var där och tittade och kände med rätta, i likhet med hundratals tillresta svenskar, stor stolthet över uppvisningen.

● ● Sverige har anor att försvara på Fairford. 1993 vann Jan Fröjdth från F 4 med JA 37 utmärkelsen *The Display Sword* för bästa flyguppvisning av utländsk deltagare, 1994 vann Ingemar Axelsson i J 35 *The Super Kings Trophy* för bästa enskilda uppvisning med jetflygplan och 1996 vann Team 60 *The Douglas Bader Trophy*. Samma år vann svenska kustbevakningen med sin CASA C-212 priset för bäst välhållna och vackrast utsmäckade flygplan.

För full svit återstod för Sverige nu endast att också erövra Lockheeds vandringpris i den speciella marktävlingen mellan nationerna. Den består av både idrottsliga och mera lustbetonade moment. Och minsann! Den vanns av ett lag från F 4 bestående av major **Johan Bergstedt** och kapten **Jens Andersson**. Sverige har därmed vunnit allt som går att vinna på Fairford! Inget annat flygvapen kommer ens i närheten av den bedriften, något som också noggsamt konstaterades av den församlade internationella flygfackpressen. Att Sverige och flygvapnet dessutom fick många pluspoäng för proffsigt uppträdande i marktställningen förhöjde ytterligare värdet av Försvarsmaktens insats. ■

USA är initiativtagare till Open Skies som innebär att i avspänningssyfte tillåta spaningsflygningar över eget territorium av annat lands flygplan. USAF har utrustat en C-135 för ändamålet.

Försvarets fy

Konditionstest genomförs med ett av följande tre alternativ:

- Fälttest (1000 m) i uniform, stridsutrustning och med vapen.
- Cooperlöptest (2000 m eller 3000 m).
- Ergometercykeltest (bataljonstabsnivå och högre staber).
I särskilda fall kan ergometercykeltest W-max 6 min genomföras efter samråd med IÖC.

Fysisk prestationsförmåga

Försvarmakten skall kunna mobilisera slagkraftiga och funktionsdugliga förband där officeren bland annat skall leda människor och handha synnerligen dyrbara och högteknologisk försvarsmateriel. Stora ekonomiska investeringar görs i personalurval och personalutbildning. Officeren skall därför uppfylla generella fysiska baskrav sett ur ett friskvårds- och föredömesperspektiv samt krav utgående ifrån sin krigsbefattning.

Försvarmakten har fastställt de gemensamma befattningsanknutna fysiska baskrav som krävs för att:

- Kunna leda sitt krigsförband i alla de uppgifter som förbandet skall kunna lösa.
- Inge förtroende och respekt vid internationell verksamhet.
- Träna regelbundet och uppnå positiva hälsoeffekter.
- Inge förtroende och respekt hos de värnpliktiga.

Försvarmaktens fysiska krav på kondition och uthållighet är befattningsrelaterade och har en fysisk miniminivå. Indelning sker efter krigsförbandstillhörighet i tre baskravnivåer. Varje baskravnivå indelas efter krigsbefattning.

*Text: Lennart Carlsson, flygidrott
Björn Sundlöf, marinidrott
Yngve Bongström, arméidrott*

Genom regelbunden fysisk träning skall officeren träna så att erforderlig fysisk prestationsförmåga uppnås och bibehålls. – (Fig 1 + 2.)

Försvarmaktens flygande personal samt personal som radarjaktledare och i räddningsledartjänst

Krigsplacerad pilot/navigatör i raketstolsförsedda flygplan samt piloter och ytbärgare i helikopter.

För att säkerställa att åldersfaktorerna negativa inverkan på fysisk arbetsförmåga inte påverkar flygsäkerheten skall personal enligt ovan vid antagning uppfylla fysiska krav enligt denna tabell.

Under fortsatt krigsplacering gäller fysiska krav avseende kondition och uthållighet enligt tidigare redovisad baskravsindelning. – (Fig 3.)

Övrig flygande personal samt personal med flyganknuten verksamhet enligt baskravsindelning.

Beskrivning av styrkeprov och genomförande av Wingate-prov

Muskelstyrka/Anaerob prestationsförmåga. – Buk/Rygg/Nacke: Mätning av buk-, rygg- samt nackmuskelstyrka görs vid Flygmedicincentrum (FMC) i samband med ordinarie större läkarundersökning (utvidgad hälsokontroll/cirkulationsundersökning).

Fig 1 – Baskravsindelning

Tabell A	Tabell B	Tabell C
Högkvarteret/ Milostab Underhållsregemente (-)	Miloreparationskompani Miloförsörjkompani Milotransportkompani Övriga förband ur program 1, 2 (-), 3 och 4	Jägarförband
Marinkommando KA stab Sjökommenderad personal	Rörligt kustartilleri Amfibiebataljon Bassäckförband Dykande personal	Kustjägarförband
Flygkommando Basbataljon (-) Strilbataljon (-) Verkstadsbataljon Depå ur flygvapenledningen	Närskyddspluton Klargöringstropp Skyddspluton	Flygbasjägarförband
Flygande personal, ej ingående i tabell B och officer i rrjal- och räddningsledartjänst	Krigsplacerad personal på flygplan 35, 37, 39 och helikopter	
Swedint stab	Swedint bataljon	

Med fälttest kontrolleras konditionsnivån med buren personlig stridsutrustning.

Fysiska baskrav

**Fig 3 – Kontroll av fysisk KDU
(krigsduglighet)**

Kondition och uthållighet (aerob prestationsförmåga)	Antagningskrav
Uthållighet	
10 km löpning alternativt 15 km skidåkning	53 min 90 min
Kondition	
Fälttest 1000 m fältuniform, stridsutrustning (enl SoldR Mtrl 1992) alternativt	5,00 min
Cooperlöpning 2000 m	8,30 min
Cooperlöpning 3000 m alternativt	12,45 min
Ergometercykeltest W-max 6 min	Efter medicinsk bedömning
Muskelstyrka och anaerob prestationsförmåga	Krav
Buk- och ryggmuskelstyrka Nackmuskelstyrka "Wingate"	(Se artikelns fyra avslutande textutor.)

Mätning av buk-, rygg- samt nackmuskelstyrka görs vid Flygmedicincentrum (FMC) i samband med ordinarie större läkarundersökning (utvidgad hälsokontroll/cirkulationsundersökning).



Foto: Johnny Lindahl

Buk- och ryggmuskelstyrka. Mäts vid två olika hastigheter (30%/s och 150%/s).

Kravet är att prestera ett bättre ålderskorrigerat resultat än de tio procent sämsta resultaten av FMC:s normalvärden.

Gäller flygförare, navigatörer i raket/katapultstolsförsedda flygplan samt förare och ytbärgare i helikoptrar.

Nackmuskelstyrka. Vid mätning utförs en nackböjning samt en nacksträckning mot ett visst motstånd under tio sekunder.

Kravet är en muskelstyrka som är större än de tio procent sämsta resultaten av FMC:s normalvärden.

Gäller flygförare i katapult-/raketstolsförsedda flygplan samt förare i helikoptrar.

Muskelstyrka. Marklyft till midjehöjd. Kravet är att lyfta minst 60 kg.

Gäller personal i räddningstjänst.

Wingate. Ger indikation på anaerob muskelfunktion och därmed förmåga att tåla G-belastning.

Kravet är att prestera bättre ålderskorrigerat resultat än de tio procent sämsta resultaten av FMC:s normala värden.

Gäller krigsplacerade piloter på flygplan 35, 37 och 39.

**Fig 2 – Fysiska baskrav
(med avseende på tabell A, B, & C)**

Kontroll av fysisk KDU	Plut/komp (motsv, 1)			Batstab (motsv, 2)		
	A	B	C	A	B	C
Uthållighet						
10 km löpning alt 15 km skidåkning	60 90	55 80	48 75	70 100	60 90	50 80
Kondition				ergotest		
Fälttest 1000 m med fältuniform och stridsutrustning (enl SoldR Mtrl 1992) alternativt	7	6	5	42	48	56
				ml/kg x min (riktvärde)		
Cooperlöpning 2000 m	10	9	8			
Cooperlöpning 3000 m	15	14	12			
Ergometercykeltest	(Värdena ovan avser tid i minuter.)					
W-max 6 min						

1) Prov i kondition må genomföras som ergometercykeltest för personal ≥ 36 år.

2) Prov i kondition må genomföras som fälttest för personal ≤ 35 år samt för den personal som är ≥ 36 år och konditionstränar regelbundet.



Nordiska mästare

De 24:e nordiska mästerskapen i flygfemkamp genomfördes den 9-13 juni vid finska flygskolan i Kauhava med 20 deltagare från Finland, Norge och Sverige. Mästerskapen har tidigare dominerats av Finland. I år stod emellertid det svenska laget som segrare för första gången sedan 1988.

I det segrande svenska laget deltog kapten *Peter Carlsson* (F 16), kapten *Anders Eriksson* (F 4), fänrik *Niklas Isacson*

(F 17) och löjtnant *Andréas Brink* (F 16). Sveriges lag 2 med fänrikarna *Jonas Rohlén* (F 16), *Mattias Larsson* (F 7) och *Jonas Nerell* (F 7) kom på fjärde plats efter de finska och norska lagen.

Individuellt segrade *Peter Carlsson* med *Anders Eriksson* på tredje plats.

Nästa år genomförs NM-tävlingarna i Sverige – i juni på F 16. ■

Text & foto: Överste *Sven Sjöling*

60-årsjubilerande volontärer

Den 10 september samlades 18 "gubbar" för att avhålla 60-årsjubileum som volontärer vid F 1.

Hösten 1937 uttogs 55 man, av cirka 300 sökande, som volontärer vid Kungliga Västmanlands Flygflottilj/F 1. De skulle utbildas till flygsoldater och därefter vidareutbildas till mekaniker, signalister, vapensmeder etc allt efter fallenhet och eget intresse.

Efter fullgjord rekrytskola fördelades några till den nyuppsatta jaktflottiljen F 8 i Barkarby utanför Stockholm. Efter genomgången korpral- och furirskola fördelades ytterligare personal till olika nyuppsatta flottiljer. En del lämnade flygvapnet efter första treårsperioden för att ägna sig åt civil verksamhet. Några utbildade sig vidare och sögs efterhand upp av civilflyget. De flesta blev emellertid flygvapnet troget och avgick först vid pensioneringen. Några avled i tjänsten. Kvar idag är 30 man av de 55.

60-årsfirandet fortsatte dagen därpå med invigning till hornmusik av det ståtliga DRAKEN-

monumentet. Generalen *Sven-Olof Olson* invigningstalade och borgmästaren klippte bandet. Avslutningsvis bjöds det på flyguppvisning med en J 35 Draken. Den imponerade på de amerikanska gäster som inbjudits till denna invigning i egenskap av nödlandare m m under världskrigets 40-tal. ■

Henry Thunholm

Snabbare än ljudet

Den amerikanske testpiloten **Chuck Yeager** blev den förste att flyga fortare än ljudet. Det skedde för 50 år sedan, den 14 oktober 1947 med Bell X-1.

Nu har **Andy Green** i bilen *British Thrust SSC* gjort det samma, "sprängt ljudvallen". Han nådde i Nevadaöknen 1.229,7 km/tim, dvs 10 km snabbare än ljudet.

Testpiloten *Bengt Olow* blev först i Sverige med samma "bangbedrift" – i en A 32 *Lansen* den 25 oktober 1953. ■

J. Ch

Kreativa lärandet

Välkommen till ledarskapskurs

"Det lärande som kallas det kreativa lärandet innebär, att den lärande måste utnyttja sin auktoritet, inte bara för att välja metoder och för att värdera resultatet, utan även för att definiera uppgiften, dvs för att diagnostisera situationen."

Ledarskapsinstitution vid Försvarshögskolan (FHS) inbjuder till KLLOK 98, dvs Kurs i Ledarskap för Ledare i Organisationer och Krigsförband.

Kursen har sin utgångspunkt i ett problembaserat lärande. Syftet är att deltagaren inhämtar:

- Ökad kompetens som ledare.
- Ökad förmåga att bidra till att ledarskapet inom organisationen ständigt motsvarar de krav som ställs av personalen och verksamhetens effektivitet.

Detta uppnås genom att studera och analysera ledarskapets förutsättningar, genomförande och effekter. Erfarenhetsbaserade inslag och vetenskapliga teorier kring ledarskap, professionalitet, organisationslära, individual- och socialpsykologi skall utgöra kursens bas.

Kurstid: 23/2 - 15/5 1998 (kursen varvas med internat och hemstudier) och 1-4/2 1999. Mellan dessa båda skeden genomförs projektarbete. Kursen vänder sig till försvaret men är också öppen för näringsliv och offentlig sektor.

Kursinformation: *Maj Tibom* 08-788 95 84, fax 08-788 94 64. Anmälan före den 13 januari 1998. Kurskostnad: 70.000,- inklusive kost och logi, exklusive moms och resor. ■

Barncancerfonden tackar



KÜNDIG

ÄNGLARÅDET är ett nyinstituttat elevråd för elever på högre kursen vid FKHS. Rådet syftar till att höja trivselen för eleverna och är elevernas kontakt ut mot de andra krigshögskolorna.

Verksamhet som vi genomfört i år är bl a elevorkester, revy i samband med Operation Samverkan, fester, årskrönika m m. Överskottet av vår verksamhet skänktes till Barncancerfonden. Efter det allmänna skedets slut fick vi ett tackbrev. Innehållet återges här:

Flygvapnets Krigshögskola HK -97

Barncancerfonden har tacksamt mottagit Er penninggåva på 2.300 kronor från

ÄNGLARÅDET

Barncancerfonden vill framföra sitt varma tack för det stöd Ni visat vår verksamhet.

*Med vänlig hälsning
BARNCANCERFONDEN
Ingalill Andersson*

FMV-avtal med Nyge ger arbetstillfällen

Försvarets materielverk (FMV) har på uppdrag av Försvarmakten i oktober tecknat avtal med AB Nyge Aero om underhåll av och motorbyte till den nya miljövänliga RM 15-motorn i flygplan SK 60. Avtalet som sträcker sig fram till och med år 2002 uppgår till cirka 80 Mkr.

Idag underhålls SK 60 vid flygflottiljen F 5 i Ljungbyhed. Men förbandet kommer som en följd av det senaste försvarsbeslutet, att från och med den 30 juni 1998 vara nedlagt. Mot den bakgrunden fick FMV våren 1997 i uppdrag av flygvapenledningen att undersöka alternativa lösningar för SK 60:s verkstadsunderhåll.

Efter anbudsinfördan och utvärdering har FMV funnit att AB Nyge Aero är det företag som lämnat det för Försvarmakten mest fördelaktiga anbudet. Avtalet innebär dessutom att verkstadsunderhållet stannar kvar i Ljungbyhed, eftersom AB Nyge Aero kommer att etablera sig där och överta befintlig verkstadskapacitet. Nyge kommer att erbjuda 25-30 personer anställning, huvudsakligen civilanställda från flygvapnet.

Genom detta befäster vi vår ställning som ett kvalificerat underhållsföretag inom flygbrans-



Nu flyger amerikanska F-22

Den 7 september kom hon i luften – amerikanska flygvapnets nya, luftöverlägsna stridsflygplan F-22 Raptor. Konstruktörer är Lockheed-Martin-Boeing och premiärstarten gjordes från Dobbins Air Reserve Base i Georgia.

Jungfruflygningen var cirka tre månader föresenad på tekniska problem, bl a bränsleläckage och felande APU.

Väl i luften kunde emellertid testpiloten Paul Metz konstatera, att planet fungerade helt på avsett sätt och det i provflygningens alla 58 minuter. De två motorerna – Pratt&Whitney F119-PW-100 – svarade exakt på pilotens alla omställningar.

Provflygplan ett, = Aircraft 4001, genomgår nu och fram till mitten av 1998 cirka 50 nya provflygningar och ska därefter föras över till Edwards AFB, dit provflygplan 4002 då ansluter.

F-22-projektet är ett av de dyraste i USA:s försvarshistoria. Bl a därför har försvarsledningen måst krympa beställningsstorleken från 438 till 339 samt bromsa leveranstakten av plan per år. Kostnaden blir enligt USAF cirka 71 miljoner dollar/styck, medan kongressen anger styckpriset till cirka 100 miljoner dollar.

År 2002 börjar serieleveranserna. ■

JCh

schon, framhåller Björn Sundén, VD för Nyge Aero. Avtalet innebär också att vi får ökade möjligheter att medverka i vidareutvecklingen av ett antal SK 60 från skolflygplan till målflygplan. Dessa kan användas i

Nyge Aeros målflygverksamhet.

En ytterligare konsekvens är att det tekniska stödet till Trafikflygarhögskolan, TFHS, på Ljungbyhed nu säkerställs även efter F 5:s nedläggning. Regional-ekonomiskt innebär Nyge Aeros

etablering att Ljungbyhed kommer att finnas kvar som en levande flygplats. Många arbetstillfällen och betydande kompetens kan därmed räddas kvar på orten. ■

JCh

Varje sommar deltar Försvarmakten i ett stort antal evenemang runt om i Sverige. Syftet med satsningarna är att sprida försvarsinformation, rekrytera personal samt profilera Försvarmakten.

Den 1 januari i år bildades Försvarmaktens Rekryteringscentrum (RekryC). Därmed samlades bl a alla försvarsgrenarnas centrala utställningsverksamhet till en enhet. Härigenom underlättas samordning, förbättras driftutiner och minskas de administrativa kostnaderna.

Ett av de många evenemang

som genomfördes under sommaren var AROS-Festivalen. Försvarmakten stod för en del av underhållningen i samband med helgens försvarsutställning. Underhållningen bestod av ett rockband bestående av officerare ur flygstredskrafterna, närmare bestämt Ängelholms flygflottilj/F 10.

Hot Load var det passande namnet på dessa musicerande flygets herrar, som trädde in på stora scenen i Västerås. Detta var en mycket bra inledning till försvarets utställning som bland annat bjöd på en åktur i bandvagn 206. Trots bitvis kymigt väder kom en hel del besökare till försvarets monter. Det är inspirerande med många vetgiriga. ■

Lojtnant Clas-Håkan Sandberg

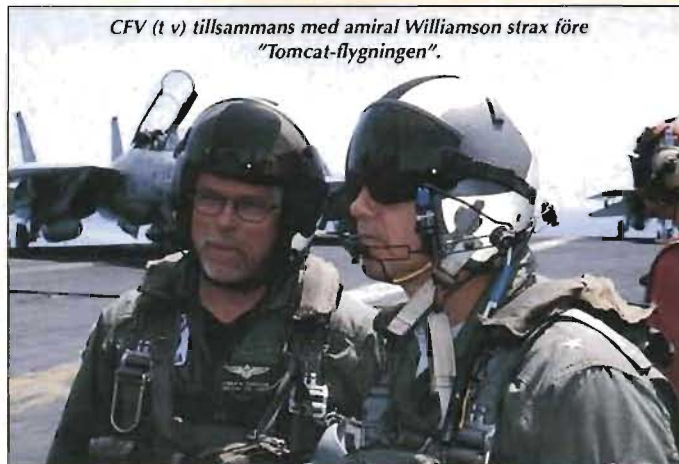
Flygande rockare fångar publik



CFV landar på "Kennedy"

● somras gästade flygvapenchefen, generallöjtnant Kent Harrskog, hangarfartyget USS "John F. Kennedy". Det skedde på inbjudan från fartygschefen amiral Robert C Williamson, som general Harrskog träffat under övning "US Baltops" 1996.

Besöket var av endagskaraktär och innehöll bl a flygning med F-14A Tomcat. Flygpasset innehöll ett rutinmässigt eskort- och spaningsföretag plus ett inslag av luftstrid. Även luft-



CFV (t v) tillsammans med amiral Williamson strax före "Tomcat-flygningen".

Foto: Wyn Enqvist

tankning med en KC-135 (ur USAF) ägde rum. En annorlunda upplevelseerfarenhet att ta med i bagaget hem och utvecklingen av delserie 3 av JAS 39 Gripen.

Den som önskar läsa betydligt mer initierat om CFV-besöket och vardagslivet på hangarfartyget Kennedy ska läsa MarinNytt nr 6/97 och studera sid 9-16.

JCh



Foto: Jaroslav Špacek

● ● Gripens första flygbesök i Tjeckien ägde rum i maj i år; vid en flygdag i Brno. Cirka 30.000 kunde bl a gotta sig åt major Ken Lindbergs uppvisning i "sin" JAS 39A. Bilden ovan visar den formationsflygning längs banan som Ken genomförde med två tjeckiska attackhelikoptrar, Mi-24 Hind.

Gripen och Tjeckien

● ● Den tjeckiske flygvapenchefen, generallöjtnant **Ladislav Klima**, fick flyga Gripen vid ett besök av en utvärderingsgrupp från Tjeckien på Saab i Linköping i oktober. Generalmajor **Pavel Strubl**, som är råd-

givare hos landets försvarsmi- nister, fick också tillfälle att flyga under besöket. Båda flygpasset genomfördes i den tvåsitsiga versionen av Gripen, JAS 39B.

"Det är mycket värdefullt att

kunna visa Gripen-systemets egenskaper både i simulator och i verklig flygning. Först då känner sig våra möjliga kundländer verkligen säkra på att Gripen är mångkunnig, användarvänlig och har alla behövliga topprestanda", framhöll **Hans Krüger**, chef för affärsenhet Gripen inom Saab AB.

J. Ch

Milstolpe:

Första Gripen-divisionen ("Gustav Blå"/F 7) är nu operativ

Foto: Saab



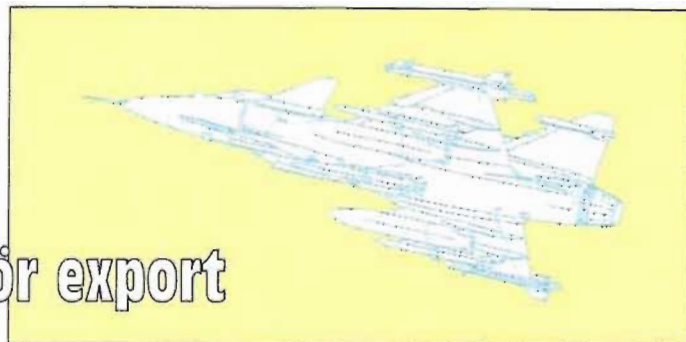
Laddad för export

Utprovnigen av flygplan JAS 39 Gripen går mot sitt slut. Bl a återstår vissa skjutprov. Ovan ses avfyring av attackroboten RB 75 Maverick.

I FlygvapenNytt 3/97 berättades bl a om vilka förändringar/moderniseringar som JAS 39 Gripen i nästa (den tredje) del-

serie avses innehålla. För att bättre illustrera de nya vapenalternativen visas här en teckning. Gripen (39C) kommer att kunna beväpnas med bl a fyra rb 99 (AMRAAM), två uppgraderade rb "74" och två fälltankar.

Bakgrunden är att sedan regering och riksdag givit sina



godkännanden, har FMV tecknat avtal med Industrigruppen JAS AB om leverans av delserie 3 av JAS 39 Gripen. Två avtal har tecknats vilka bl a omfattar 50 ensitsiga och 14 tvåsitsiga flygplan samt program för vidareutveckling av Gripen-systemet. Sammanlagt har 204 flygplan,

varav 28 tvåsitsiga, ur Gripen-serien beställts. Leveranserna av den nya delserien påbörjas 2003 och pågår fram till 2007. Avtalet om vidareutveckling omfattar flera delprogram för att ytterligare förstärka de redan goda egenskaperna och flexibiliteten i flygsystemet. ■

JCh

Allt fler generaler flyger Gripen



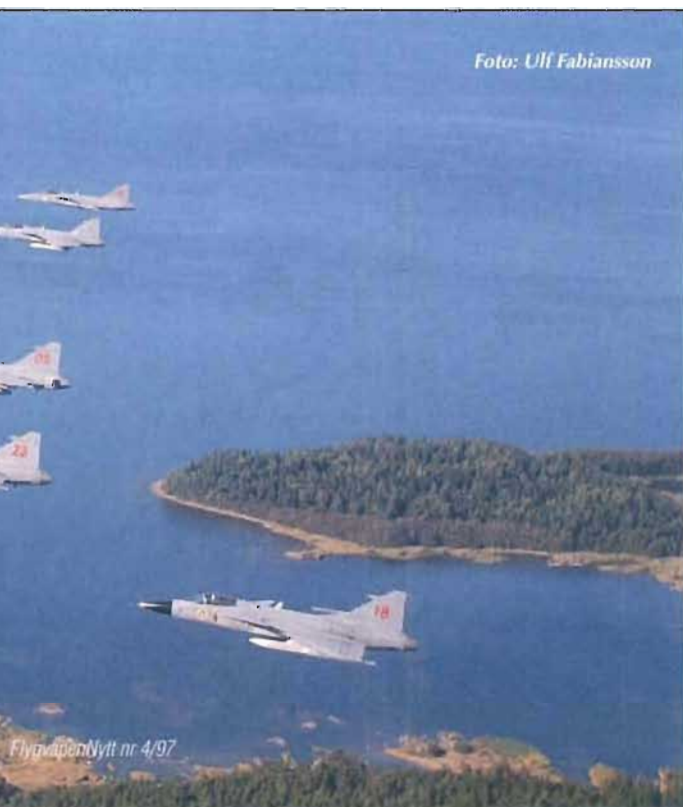
Foto: Torbjörn Caspersson



Ovan ses (t v) Chiles flygvapenchef, general Rojas Vender skaka hand med svensk kollega Kent Harrskog efter sin flygning med JAS 39B Gripen.

◀ Ungerske flygvapenchefen, general Attila Kositzky (t v) efter sitt Gripen-dop. Här tillsammans med sin svenske kollega, generallöjtnant Kent Harrskog.

Foto: Ulf Fabiansson



FlygvapenNytt nr 4/97

Utnämningar, m m

Regeringen har fr o m den 1 juli placerat **Lars Lundell** som stabschef vid södra flygkommandot (FKS) samt fr o m den 1 oktober utnämnt honom till överste.

● Regeringen har utnämnt före chefen vid Flygvapnets Taktiska Centrum (FTC), **Jan Jonsson**, till överste av 1. graden och placerat honom att fr o m den 1 oktober vara chef för södra flygkommandot, FKS.

● Från samma datum, den 1 oktober, har regeringen utnämnt **Anders Johansson** till överste och placerat honom som chef för FTC.

● I vårt förra nummer angavs att överste **Owe Wagermark** skulle bli ny chef för flygvapnets Uppsalaskolor, F 20. Men Wagermark valde i stället att bli civil (och reservofficer) – nu som "senior adviser" vid välkända KREAB.

● Regeringen har i stället utnämnt **Mats Engman** till överste att från och med den 17 oktober vara chef för F 20. – Hittillsvarande C F 20, överste **Hans Hagberg**, har övergått till tjänst vid Högkvarteret. ■



Positivt verksamhetsår

När resultatet av det "rekordlånga" verksamhetsåret (18 månader) sammanställts pekar kurvorna uppåt för de flesta av FVRF:s verksamheter.

Totalt genomfördes 180764 verksamhetstimmar (94/95 = 133264) med 5139 deltagare (4086). Av deltagandet stod de värnpliktiga (vpl) för 82 procent och ungdomarna/andra frivilligorganisationer för resten.

Vpl-aktiviteterna genomfördes till stor del ute i förbund och föreningar (45 procent), främst som kompletteringsutbildning (KU) och krigsförbandskurser (KFK).

Vid den centrala utbildningen – som bedrevs vid F 4, F 7, F 10, F 14, F 16/F 20 och Stagården (F 15) – genomfördes all befodringsutbildning (BU). (Se **diagram 1 & 2.**)

Ungdomsverksamheten genomfördes som Ledarkurs 1 och 2 för 17-20-åringar. Här bedrevs merparten vid regional/lokal utbildning (66 procent). De centrala ungdomskurserna genomfördes vid F 5 och F 15. (Se **diagram 3 & 4.**)

Trots att "utbildningsåret" var 18 månader, kunde bara en omgång ungdomsutbildning genomföras regionalt/lokalt, eftersom denna sträcker sig över höst-vinter-vår.

I princip skulle FVRF kunna öka sin ungdomsverksamhet "hur mycket som helst", men pengarna sätter gräns. Högkvarteret har bestämt att maximalt tio procent av uppdragsersättningarna får sätts på denna verksamhet.

FVRF:s uppgifter för flygvapnet, till basbataljonerna och

LOMOS, har genomförts helt enligt uppdragen. 223 nya befäl har tillförts flygvapnets krigsförband. FVRF har aldrig ens varit i närheten av denna nivå tidigare. Det är främst armésatsningen som gjort detta möjligt. (Se **diagram 5.**)

Mål på glid

Trots måluppfyllnaden verkar tidpunkten för uppfyllnad av LOMOS-förbanden glida allt längre bort i tiden. Från början skulle uppgiften vara slutförd år 2001. Idag, om resurser tillförs, finns möjlighet till år 2009. Görs inget extra är det tveksamt om frivilligorganisationerna någonsin når detta mål. Det skall då betonas att det är inte rekryteringskraften/-viljan som bromsar, utan tillgången på resurser i form av pengar.

FVRF har för närvarande en rekryterad kö av intresserade och villiga, meniga och befäl till LOMOS (cirka 2000), som tyvärr får vänta på utbildning. Bliir väntan för lång svalnar entusiasmen för försvaret och flygvapnet. Man kommer att ägna sig åt andra aktiviteter i stället.

Aven medlemskurvan pekar uppåt. Under 1995/96 ökade FVRF med 110 medlemmar till totalt 11569. Denna ökning skedde trots att cirka 1600 lämnade organisationen. Detta stora "tapp" beror till största delen på

att några förbund/föreningar städade upp medlemsregistret. Det är inte rekryteringskraften som är svag hos FVRF. Det är förmågan att aktivera/stimulera medlemmarna som brister.

Med anledning av detta intensifieras bl a medlemsvården under 1997. Tyvärr sätter även här ekonomin gränser för vad som är möjligt. (Se **diagram 6.**)

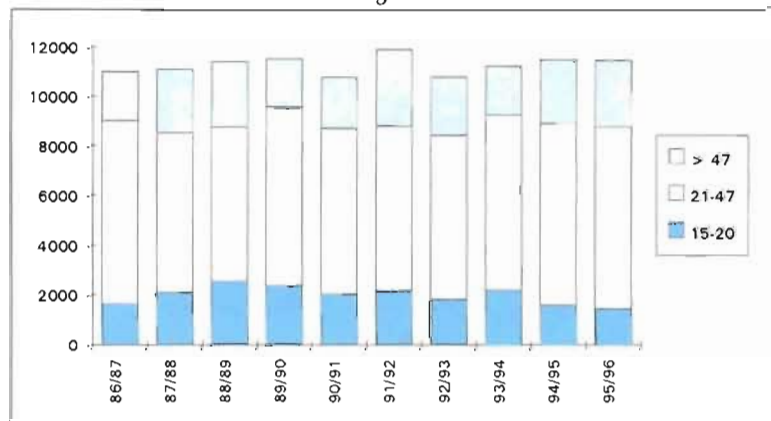
● ● Sammanfattningsvis kan konstateras att FVRF är en vital frivilligorganisation, som trots

förändrad hotbild, med nedläggningar av förband och minskad vpl-kader som resultat kan vidmakthålla, ja till och med öka, både medlemsantalet och verksamheten.

FVRF är en del i den cirka 600.000 personal stora fan club som de frivilliga utgör till Försvarsmakten. FVRF utgör merparten av de cirka 17.000 frivilliga som finns i flygvapnets motsvarighet. ■

*Björn Moberg
Kanslichef i FVRF*

Diagram 1



Antal deltagare ungdom

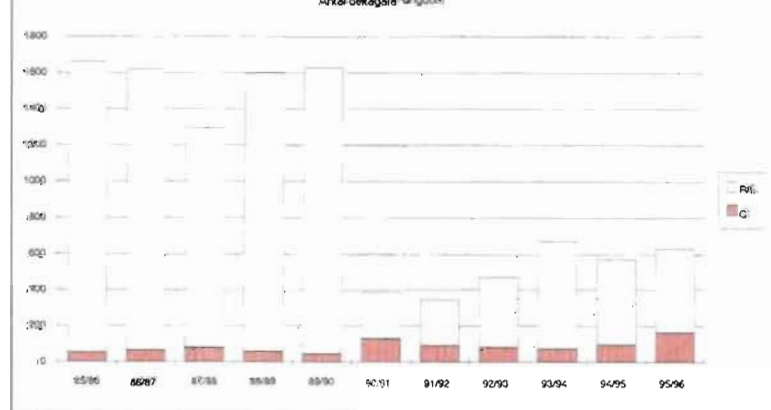


Diagram 2

Diagram 3

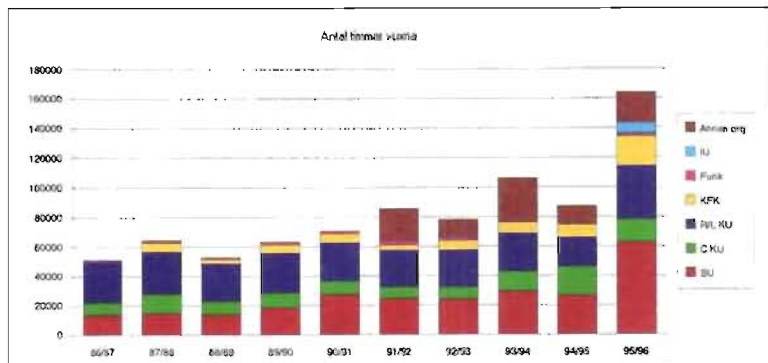
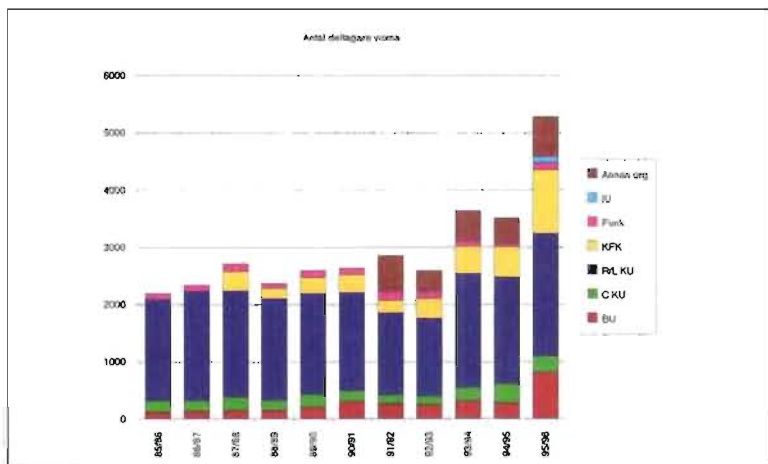
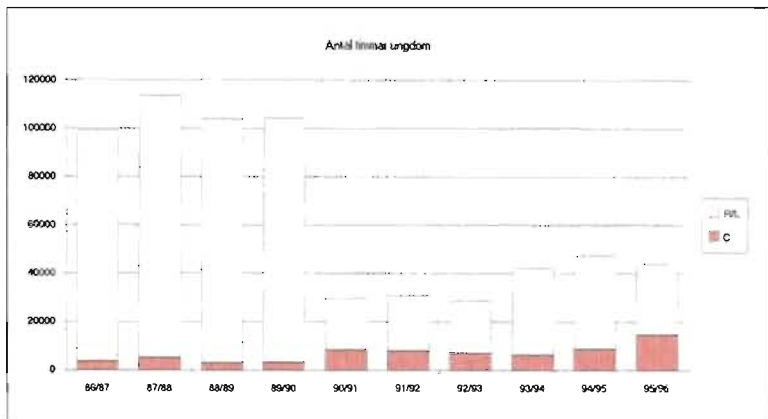
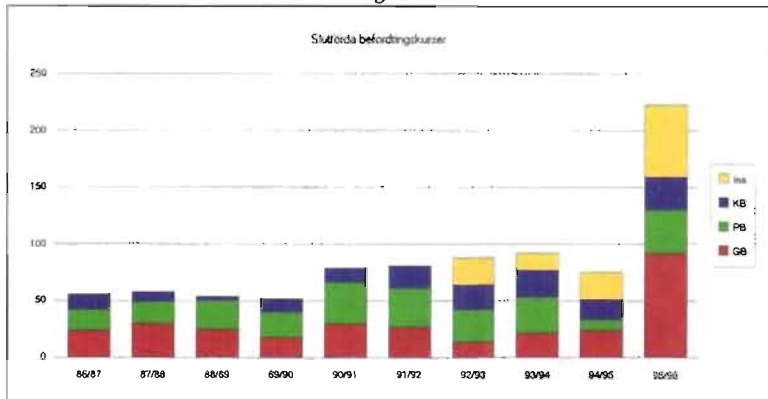


Diagram 6

Erfarenheter från övning LOMOS-mitt

För att bland annat kontrollera de Taktiska – Organisatoriska – Ekonomiska – Målsättningarna (TOEM) för LOMOS genomfördes en större övning den 25-27 maj 1997.

Övningen omfattade cirka 400 deltagare och genomfördes i Östergötland, Södermanland och Gotland. Övningsledningen kom från F 16, som fått uppdraget av flygvapenledningen. SLK och FVRF deltog som såväl övande som i informations- och utvärderingsgrupperna.

I stort gav övningen resultatet att LOMOS fungerar som det var tänkt, dvs som ett modernt, datoriserat luft- och markobservationssystem. Även stödfunktionerna, t ex mat, vakt, sjukvård fungerade enligt målsättningen för övningen. Fanns det då inga brister? Jodå, ingenting är så bra att det inte kan bli bättre. T ex:

- Tidpunkten för övningen kunde varit bättre vald med hänsyn till vecka med "klämdagar" m m. "Men vi hade i alla fall tur med vädret."
- Återbudsfrekvensen bland de frivilliga (då avses sena återbud = mindre än en vecka före övningen) och de som inte alls kom – utan återbud, är alldeles för stor. 15-20 procent är inte acceptabelt. Åtgärd anbefalls.
- Att försöka öva både mobiliseringskedjet, underhållsfunktionerna och luftbevakningen under två, tre dagar går inte. Det ger inget rättvisande utfall för någon av verksamhetsgrenarna. Antingen övar man mobiliseringskedjet och underhåll eller luftbevakning. Av den blandning, som nu genomfördes, går det inte att göra exakta utvärderingar av systemets mobiliseringsfunktioner, uthållighet m m.
- En del "glömda" uppgifter och instruktioner till reglementet

upptäcktes och kommer att införas.

- Från utbildningen till observatör uppkom erfarenheten, att teorin sitter kvar medan en del praktiska moment "glömts bort". Detta bör resultera i en revidering av utbildningsplanerna mot det praktiska.
- Ledningen i kompanierna vill ofta hellre syssla med handgripliga åtgärder än att vara chefer och ledare. Även detta är en utbildningsfråga.
- Att med de förhållanden som rådde och de incidenter som uppkom ändå vara mobiliserade och i drift två dygn innan mobtiden går ut, kan inte ge annat än ett utmärkt betyg åt systemet och personalen.
- Beträffande Oc-materielen fungerade den i stort sett utan anmärkning mycket tack vare de duktiga driftvårnpliktiga som FRO utbildat till systemet.
- Organisatoriskt fungerade det inte bra att leda underhållstyrkorna på distans (=detacheras till OBS-kompanierna men leds från Oc-kompaniet).

"Arbetsgrupp LOMOS-organisation" kommer att titta på de nya förslagen och vidta åtgärder.

Sammantaget var såväl de övade (ur FRO, FVRF, SKBR och SLK) som övningsledaren överstteljtnant Peter Wretman, F 16) och FVRF:s/SLK:s representanter nöjda med övningen och dess resultat. Att man inte "nådde ända fram" vad gäller TOEM kan bero på att det var svårt att utvärdera med hänsyn till ovanstående, samt att kanske TOEM också behöver ses över.

Björn Moberg

Het utbildningssommar

F 4: – Nytt var att sjukvårdsmannakursen på 80 timmar genomfördes under nio dagar, vilket blev positivt både för ekonomin och eleverna. Däremot var representanter för sjukvårdssidan kritiska vid inspektionen, eftersom de ansåg att kursen skulle omfatta betydligt fler timmar. Detta har inte framkommit i utbildningsplan för sjukvårdsman. Vi får ta diskussion om vi måste genomföra kursen under 13 dagar. Då kan vi tvingas till att delta i utbildningen vartannat år. Eftersom detta är en kompletterande utbildning kanske den kan genomföras i en återtagnings tid (?). Alla vägar måste prövas när pengarna inte räcker till.

F 7: – Hundutbildningen för närskyddspersonal flyttades till Tullinge (f d F 18) på grund av att Försvarets Hundtjänstenhet inte kunde bistå med instruktörer på annan ort. Orsaken var internationella åtaganden. Allt fungerade dock mycket bra på Tullinge. Utrustning av eleverna gjordes på F 16.

Utbildningen på F 7 genomfördes med högsta ambition och med en del nyheter vad avser hundutbildning för flygbasjägararna. Som exempel kan nämnas samverkan med ledarhundsutbildningen.

F 10: – Som vanligt bra utbildning men med ett relativt litet antal kurser. Tillgången till övningsområdet i Önnarp är en stor tillgång.

F 14: – Mycket omfattande kursprogram. Den klart största skolan med uppåt 250 elever.

F 14 är en utbildningsplats av högsta klass genom sin tillgång på elev- och instruktörsförläggning, lektionssalar och att övriga utbildningsresurser finns på plats.

Ny kurs var tvåveckorskursen för närskydd. En efterfrågad utbildning av eleverna och en tillgång för befälskurserna för samverkan under tillämpningsövningen.

Befattningskursen för gruppchefar i närskydd genomfördes för första gången. Det är bara ett litet antal gruppchefer som ska utbildas; enligt anmält behov från krigsförbandscheferna.

F 16: – En väl genomförd utbildning, som dock tyvärr inte hade så många elever som vi önskat. Men vad gäller PB/KB-elever ur armén, så blev antalet fler än planerat.

Detta blev det sista året det var fyra veckors utbildning vid F 20. Nästa år kortar vi ner utbildningen till totalt tre veckor och med en huvudman. Detta på grund av utrymnesbrist.

Ungdomsutbildningen

F 5: – Det blev den sista centrala kursen vid F 5. Det var faktiskt med vemod vi tog avsked av denna så väl fungerande utbildningsplats. – Samordnade kurser mellan ledar- och sommarkursen fungerade mycket väl.

Till sommaren 1998 har kurserna flyttat till F 10 i Ängelholm.

F 15 (Stagården): – På grund av F 15:s nedläggning flyttades kurserna till Stagården.

Samverkan gjordes mellan ledar- och sommarkurser. – Viss verksamhet förlades till F 4, F 15 och Färila-basen.



Foto: Lennart Andersson

Flygbasjägarplutonens hundförare provar förtroendet för ledarhunden. Glasögon gör honom "blind".

Samverkan skedde vad avser flyg med segel- och motorflygförbundet. Åtgärden fungerade mycket väl. Eleverna uppskattade flygningarna, även om det blev med civila plan.

Nya kurser som genomfördes var instruktörskurs teori och praktik (2+1 veckor), vilket leder till kompetens som ungdomsinstruktör. Denna utbildning var mycket komprimerad, men med nöjda elever och engagerade kursledningar kunde åtta nya instruktörer godkännas.

Ungdomsledarkursen, som ska genomföras av ungdomsledare i förbund/föreningar och

ungdomsinstruktörer, genomfördes för första gången. Tyvärr var det många återbud. Men kursen visade, att det finns ett riktigt stort behov av utbildningen. Därför hoppas vi på ett bättre intresse nästa sommar.

Våra ungdomskurser kunde genomföras tack vare samverkan med Rekryteringscentrum (RekryC).

Skärpning ett måste

Även årets utbildning har präglats av hög ambition och stort engagemang. Tyvärr har det varit många sena återbud. Eftersom vi inte vågat överboka elever pga ekonomin, har resultatet i antalet godkända elever blivit lägre än planerat ... och nödvändigt.

Utbildningsplaner och en del andra synpunkter som kommit oss till del via kursvärderingarna kommer att ligga till grund för höstens arbete med nödvändiga förändringar.

FVRF genomför sitt erfarenhetsmöte i början av oktober. Dit kommer skolchefer och biträdande skolchefer att kallas. Inriktningen är att utbildningen nästa sommar ska bli än bättre. ■

Tore Bertilsson

Sista ungdomskursen på F 15; ledarkurs 1 här samlad bredvid en SK 37 Viggen.

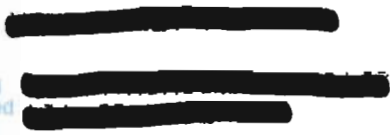


Foto: Sten Berglund





Vid definitiv eftersändning
återsänds försändelsen med
nya adressen här nedan.



181 lok

181 lok

Framskjuten stridsledning - vision för framtiden



**Flygburen spaningsradar
- försvaret har nu
fyra S 100B Argus**



Foto: Anders Nylén