

# Ekonomisk rap

## Underhållskostnader för Fv och FMTM's förbandsverksamhet.

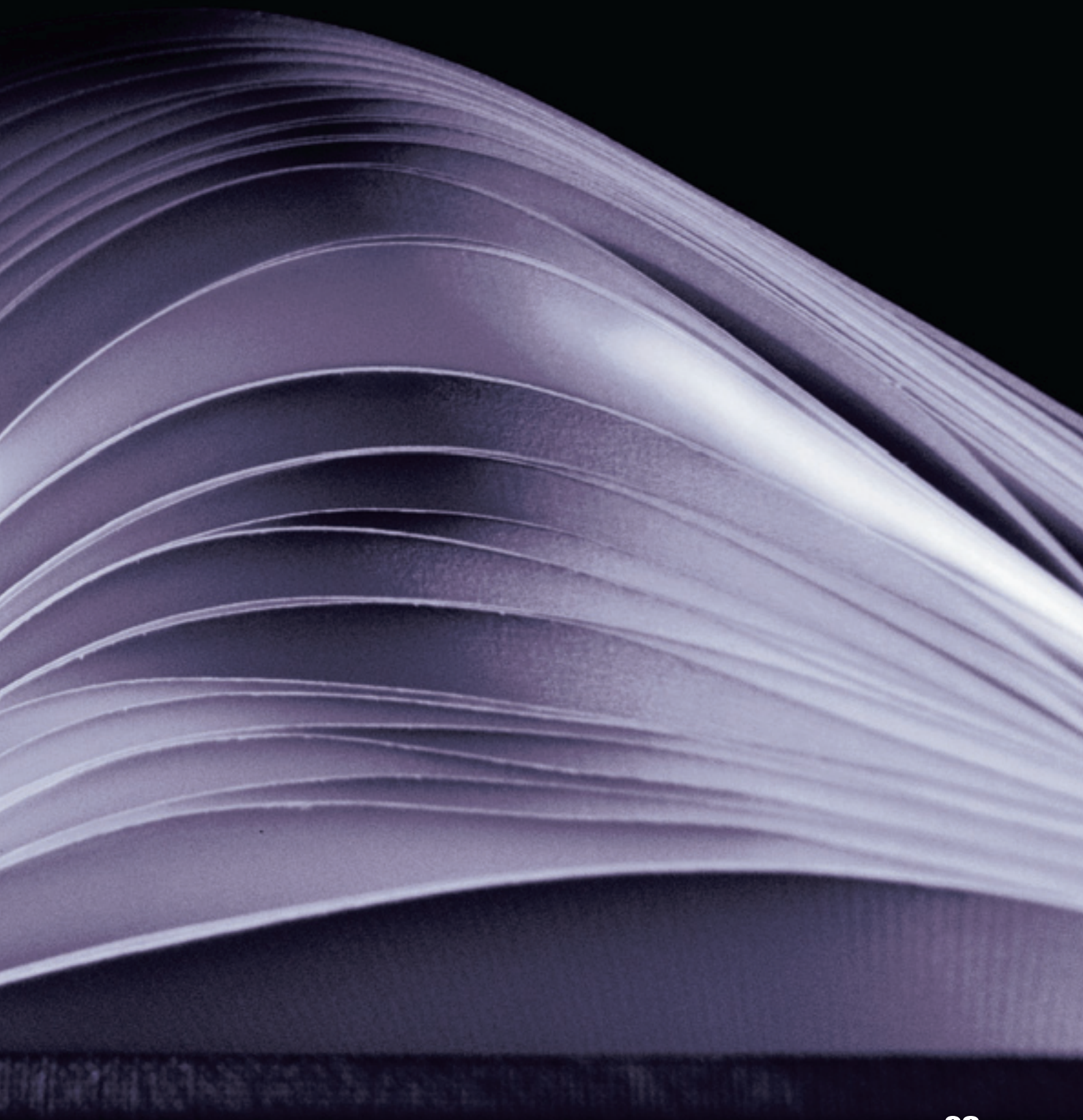
TEXT: Lena Sköld Gunnarsson, FMV.

(I Tiff nr 4/2005 fanns också en "Ekonomisk rapport" för 2004 där det inte framgick att den var skriven av Lena Sköld Gunnarsson. Äras den som äras bör. Red.)



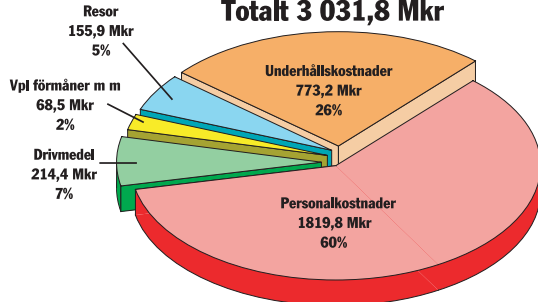
# port

*budgetåret 2005*



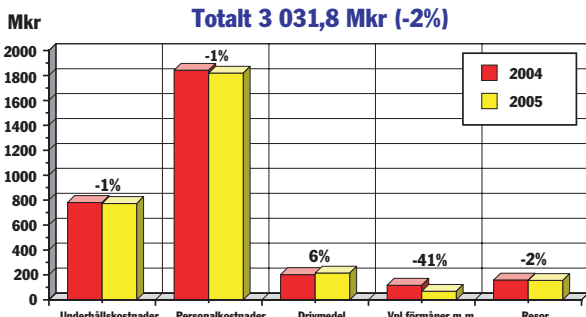


### FLYGVAPNETS OCH FMTM'S FÖRBANDSVERKSAMHET Anslagsbelastning 2005 Totalt 3 031,8 Mkr



Flygvapnets och FMTM förbandsverksamhet.  
Betalningsutfall 2005.

### ANSLAGSBELASTNING FLYGVAPNETS OCH FMTM's FÖRBANDSVERKSAMHET Totalt 3 031,8 Mkr (-2%)



Flygvapnets och FMTM förbandsverksamhet.  
Jämförelse betalningsutfall 2004 och 2005.

Anslagsbelastningen för flygstridskrafternas och FM Telenät och markteleförband's (FMTM) verksamhet uppgick till ca 3 miljarder kronor under budgetåret. Anledningen till att förbandet FMTM inkluderas i och med denna årsrapport är att huvuddelen av förbandets underhåll redovisas inom ramen för ESYM FU, dvs. underhållet på de materielsystem som emanerar från flygvapnets markteleenheter. De med ESYM FU-kod identifierade underhållskostnaderna motsvarar ca 66 % av förbandets underhållskostnader. FMTM's anslagsbelastning för övriga underhållskostnader är inte inkluderad i ovanstående bilder, ej heller i kommande delar av denna rapport. Under året har också F 4 i Östersund avvecklats, vilket också påverkat den totala anslagsbelastningen.

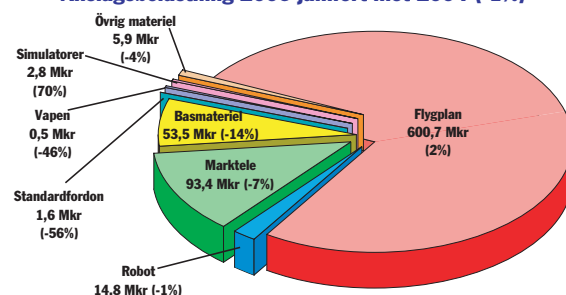
Jämfört med föregående år minskar anslagsbelastningen med 2 %. C:a 26 % av förbandsverksamheten avser underhållskostnader, vilket är en något högre procentuell andel av totalen än föregående år. Även andelen för personalkostnader ökar med 1 % vilket till del beror på att FMTM's personalkostnader tillkommer.

Kvalitetssäkrade underhållskostnader (dvs. avstämda mot konto, org/akt samt korrekt ESYM kod) för Flygvapenförbands- och FMTM's verksamhet, vilket avser drift och underhåll av flyg-, lednings-, sambandsmateriel och annan teknisk materiel omfattande köpt underhållsproduktion vid försvarets verkstäder och civila underhållsleverantörer,

uppgick under verksamhetsåret till 773 Mkr. Ytterligare ca 5 Mkr har identifierats som möjligen hänförliga till underhåll av marktelemateriel. Då dessa fakturor inte bokförts på ett för ESYM FU korrekt sätt går det inte att identifiera vilket/vilka materielobjekt som orsakat kostnadsutfallet, vilken underhållsåtgärd som utförts samt vilken underhållsinstans som genomfört åtgärden, varför denna post inte inkluderas i den fortsatta redovisningen.

I den redovisade anslagsbelastningen för underhållskostnader ingår inte lönekostnader för underhållsarbete utfört av teknisk personal på Försvarsmaktens främre nivå. Dessa kostnader redovisas i bilden som personalkostnader. Undantag är dock främre nivåunderhållet för flygskoleverksamhet som bedrivs av civil underhållsinstans och vars kostnadsutfall följs upp i ESYM FU (se vidare under Flygplan SK 60).

### FV OCH FMTM'S ANSLAGSBELASTNING FÖR UNDERHÅLL BUDGETÅRET 2005 Anslagsbelastning 2005 jämfört mot 2004 (-1%)



Anslagsbelastning materielunderhåll budgetåret 2005.

Värden som påvisas i rapporten är hämtade ur kostnadsuppföljningssystemet ESYM FU och utgörs i huvudsak av kostnader för drift och underhåll av tilldelad operativ materiel och underhållsutrustningar.

Observeras bör att alla kostnader i rapporten som relateras till HU/CZ-verksamhet betalas av FMV och belastar inte FM.

I kostnadsbegreppet ingår

- TeK Flyg, TeK Ledsyst och flygunderhållsenheters beställningar av underhåll hos försvarets verkstäder
- TeK Flyg, TeK Ledsyst och flygunderhållsenheters beställningar av underhåll hos civila leverantörer
- TeK Flyg modifierings- och demonteringsbeställningar hos försvarets verkstäder
- TeK Flyg modifierings- och demonteringsbeställningar hos civila leverantörer
- reservdelar och förbrukningsmateriel.

Kostnader för förbandens egen underhållspersonal innefattas således inte.

Övriga källor som information inhämtats ifrån är förbandens kvartalsrapportering, FMV's intranät samt tidning PROTEC och Försvarsmaktens Årsredovisning.

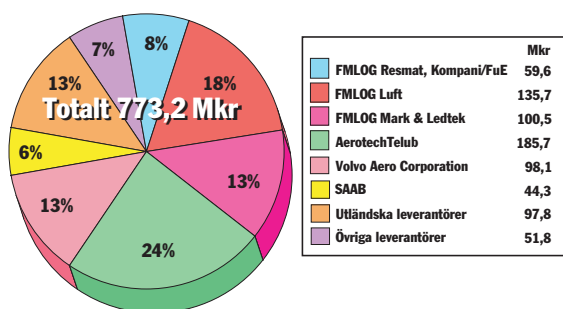
Utfallet innebär en marginell minskning mot föregående år med knappt 1 % (781 Mkr år 2004). Av den redovisade anslagsbelastningen om 773 Mkr utgör 715 Mkr (736 Mkr

år 2004) flygunderhållsenheternas, TeK Ledsyst och TeK Flygs kostnader för externt köpt underhåll. Resterande 58 Mkr (45 Mkr år 2004) utgör TeK Flygs kostnader för olika typer av modifiering och demontering och kostnad för FMV VoV flygtidsproduktion samt exportverksamhet. Kostnad för ModB fpl 39 uppgår till ca 19 Mkr, demontering av fpl 37 till ca 7 Mkr, VoV ca 9 Mkr och Ungern/Tjeckien till ca 22 Mkr.

En lägre anslagsbelastning jämfört med år 2004 påvisas inom gruppen Marktele (- 7 Mkr) samt Basmateriel (- 9 Mkr). För Marktele "saknas" som tidigare nämnts, kostnader omfattande ca 5 Mkr, vilka inte redovisats med korrekt ESYM-kod. Med denna post inräknad är differensen mot föregående år - 2 Mkr. Gruppen Flygplan ökar totalt med 9 Mkr. Ökade kostnader noteras för fpl 39 + 33 Mkr, SK 60 + 10 Mkr, fpl 100/102 + 23. Dessa ökningarna balanseras i viss mån av minskade underhållskostnader för fpl 37 - 16 Mkr, TP 84 - 35 Mkr. Fpl Tp 101 har utgått vilket motsvarar - 6 Mkr jmf med föregående år.

Anslagsbelastningen på gruppen standardfordon utgörs, efter särskild överenskommelse med FÖRBE LOG, av underhållskostnader för LSS. Övriga förband hyr standardfordon vilket innebär att kostnaderna inte belastar materielunderhåll utan istället övrig förbandsverksamhet. Därmed kan framtida analyser av materielunderhållskostnader inom området standardfordon och per objekt endast ske med tillgång till FMLOGs redovisning av underhållskostnader per fordonsobjekt uthyrt till flygvapnet. Om intresse finns att jämföra kostnadsutvecklingen av underhållskostnader för standardfordon mellan olika år eller i relation till användning, hänvisar vi till FMLOG Teknikdivision för underlag till sådan analys.

### KOSTNADSFÖRDELNING PER LEVERANTÖR 2005



Kostnadsfördelning per leverantör 2005.

### Underhållsleverantörer

Försvarsmaktens underhållsorganisation, FMLOG, procentuella andel av totalt 773 Mkr är i stort oförändrad mot föregående år (31 %). Jämförs anslagsbelastningen med föregående år ökar TeO Luft med 2 % motsvarande 3 Mkr. Ökningen fördelar sig på Fpl 39 +6,5 Mkr, Fpl Tp 84 +1 Mkr samt Basmateriel +0,5 Mkr. Anslagsbelastningen för fpl 37 minskar däremot med 5 Mkr.

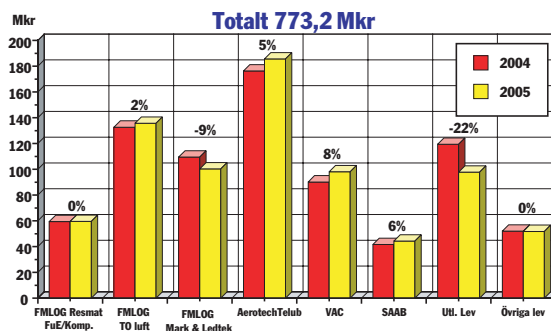
TeO Mark & Ledtek ser ut att minska sin anslagsbelastning med 9 % jämfört med år 2004 motsvarande 9 Mkr. Här finns dock en osäkerhetsfaktor för TeO Ledtek, som

utför underhåll på marktelemateriel, där anslagsbelastning år 2005 bedöms sakna ca 5 Mkr varav en del är underhållsåtgärder utförda av FMLOG.

TeO Mark minskar med 7,5 Mkr inom gruppen Basmateriel och Standardfordon vilket till del kan förklaras med avvecklingen av F 4 samt av att underhållsansvar för Standardfordon överförts från F 7 till FMLOG år 2005.

Vad gäller anslagsbelastningen för TeO Ledtek är denna osäker mot bakgrund av att underhållsfakturer motsvarande ca 5 Mkr bokförts med felaktig ESYM-kod och därmed hamnat utanför ESYM FU-uppföljningen. Därmed är djupare analys av förhållanden och jämförelser från tidigare år svår att göra.

### ANSLAGSBELASTNING LEVERANTÖR ÅR 2005 JÄMFÖRT MED ÅR 2004



Anslagsbelastning per leverantör jämfört med 2004.

För övriga externa underhållsleverantörer kan följande noteras;

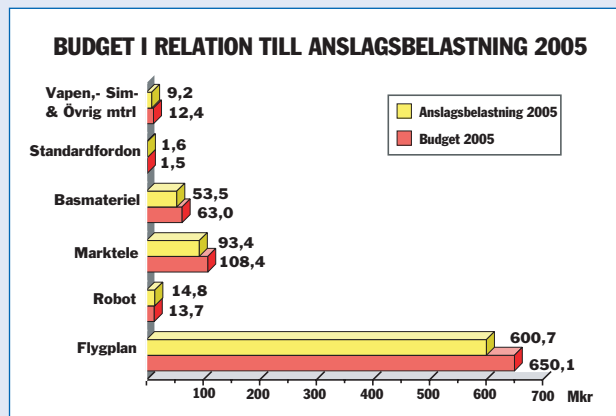
AerotechTelubs andel av total anslagsbelastning ökar med 1 % jämfört med föregående år. Den kostnadsmissiga ökningen på 5 % (10 Mkr) kan hänföras till ökade kostnader för såväl FU som AU fpl 39 (+17 Mkr) och SK 60 (+3 Mkr) medan fpl 37 minskar (-8,5 Mkr). Marktele minskar med -2,5 Mkr men detta är osäkert med anledning av felaktig kontering som tidigare nämnts.

Såväl VAC som SAAB ökar båda sin procentuella andel av total anslagsbelastning (+2 % samt +1 %). Ökningen för VAC beror på ökade underhållsåtgärder motor RM 12 (+8 Mkr). SAAB's anslagsbelastning för fpl 39 minskar med ca -5 Mkr men ökar lika mycket för fpl SK 60. SAAB's ökade belastning motsvarande ca 2 Mkr avser FU på fpl S 100B/D.

Den största minskningen i anslagsbelastning påvisas bland våra utländska leverantörer (-20 Mkr) som används främst vid motorunderhåll SK 60 (Williams), tunga tillsyner TP 84 (Marshall) samt underhåll fpl 102 (Gulfstream). Huvudskälet till minskad belastning på utländsk leverantör är orsakad av beslutad gångtidsförlängning på TP 84 vilket medfört att planerad tillsyn framskjutits och genomförs först år 2006.

Gruppen Övriga leverantörer omfattar bl.a. civil leverantör (BAM) som utför främre underhåll på SK 60 (18 Mkr) och Skyways för underhåll fpl 100/102. Inom markteleområdet redovisas här leverantör Telia Sonera, Eltel Networks

TE AB (mastunderhåll) samt leverantörer av licens- och programvara för FM ledningssystem. Inom gruppen Basmateriel utgörs Övriga leverantörer i huvudsak av civila fordonsverkstäder.



Budget i förhållande till anslagsbelastning 2005.

## Budget vs Utfall

Den totala budgeten för perioden, vilken baserades på materielunderhållsdialog, följde av omstruktureringsdialog orsakad av konsekvenserna av FB04 hösten 2004, uppgick till 849 Mkr. I budget inkluderas planerad kostnad för externa nyttjares verksamhet vilken TeK Flyg ansvarar för, såsom VOV, SAAB samt kostnader i samband med exportstöd av fpl till Ungern och Tjeckien.

Den faktiska anslagsbelastningen i relation till löpande budget innebär att den planerade utgiftsramen underskreds med 76 Mkr (-9 %). De jämförelser mellan utfall och budget som anges vidare i rapporten görs mot förbundens fastställda VU05-budget.

Avvikelsen (-76 Mkr) i jämförelse med ursprunglig budget fördelas på

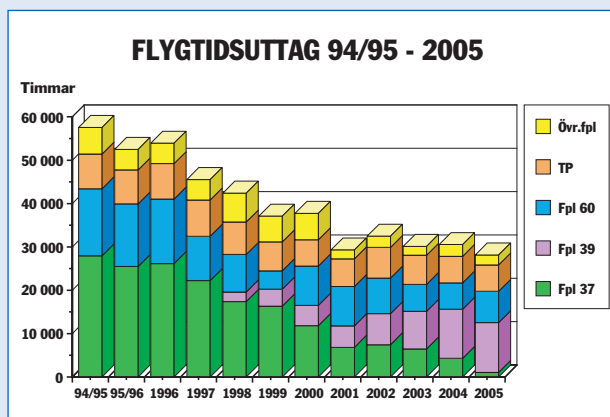
- Flygplanmateriel ca -50 Mkr (-8 %)
- Marktelemateriel ca -15 Mkr (-14 %) eller -10 Mkr (-9 %) om de ca 5 Mkr felkonterade transaktionerna inkluderas i anslagsbelastningen
- Basmateriel -10 Mkr
- Övrig materiel -3 Mkr (varav Säkmatt ca -1,5 Mkr och Vapenmtrl -1 Mkr).

Robot var undantaget; här överskreds budget med ca 1 Mkr.

Effekter och konsekvenser av omprioriteringar i verksamheten har under året bedömts, värderats och inarbetats i de prognoser som regelbundet lämnats från förband till HKV. Jämförs prognos lämnad per kvartal 3 (ca 800 Mkr) och faktisk anslagsbelastning utgjorde differensen -27 Mkr (-3 %).

I FMV skrivelse VO Logistik 9919:2006/2006-02-14, Ekonomisk rapport ur ESYM FU Kvartal 4, kan ytterligare information inhämtas för jämförelser mellan faktiskt utfall och budget/prognos.

## Ekonomisk detaljanalys 2005, Flygplan.



Flygtidsuttag 94/95 – 2005.

## Flygtid

Flygtidsuttaget och materielsystemets läge i livscykeln påverkar i hög grad kostnadsutfallet. Totalt sett har flygtidsuttaget minskat under hela 1990-talet och jämförs flygtidsuttaget år 2005 med nivåerna 10 år tillbaka har det mer än halverats. Av bilden framgår hur flygtidsproduktionen för fpl 39 fr.o.m. år 1998 ökar i takt med att fpl 37 avtar.

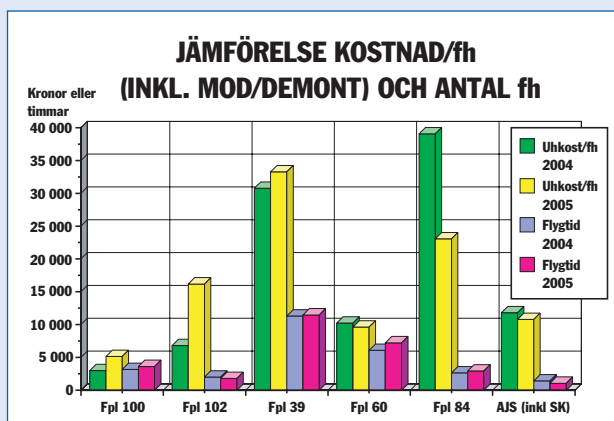
Det totala flygtidsuttaget uppgick till ca 28 100 timmar, vilket är ca 2400 timmar mindre än år 2004 främst mot bakgrund av fpl 37 avveckling. Det innebär vidare ca 6 % mindre än det inför verksamhetsåret planerade flygtidsuttaget och 4 % mindre än den flygtidsprognos som lämnades kvartal 3.

Fpl 39 ligger i stort på samma antal timmar som år 2004 (11 400 h). SK 60 har ökat flygtidsuttaget med 20 %, fpl 100/102 med 5 % samt fpl 84 med 11 % vid samma jämförelse.

I nedanstående tabell anges kostnad per flygtimme för respektive flygplantyp (flygtimkostnad) vilken endast omfattar kostnaden för externt köpt materielunderhåll, dvs. drivmedel och personalkostnad för förare etc, är inte inräknad. För SK 60 så är lönekostnaden för underhållet på främre nivå avräknat för att få relevanta jämförelsetal mellan åren.

## Flygtimkostnader (kkr) exklusive drivmedel

|                 | 2005   | 2004   | 2003   |
|-----------------|--------|--------|--------|
| AJS (inkl SK)   | 7,671  | 11,148 | 13,363 |
| inkl mod/demont | 10,785 | 11,794 | 14,209 |
| JAS 39          | 31,631 | 28,083 | 28,854 |
| inkl mod/demont | 33,278 | 30,778 | 31,132 |
| Tp 84           | 23,071 | 39,061 | 34,498 |
| SK 60           | 9,631  | 10,239 | 9,454  |
| Fpl 100         | 5,139  | 3,000  | 4,500  |
| Fpl 102         | 16,181 | 6,800  | 6,900  |
| Fpl 102         | 16,181 | 6,800  | 6,900  |



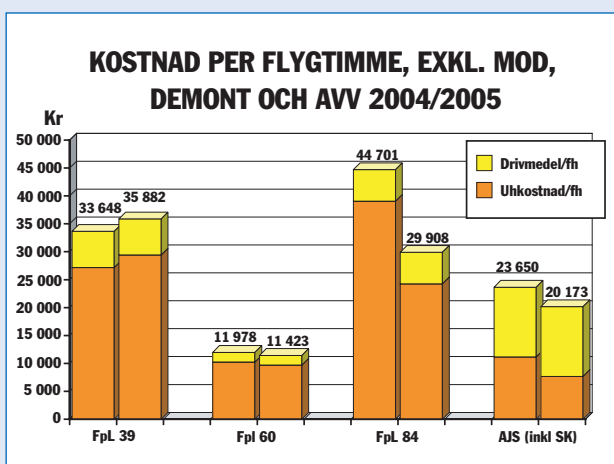
Jämförelse kostnad/fh (inkl mod/demont) och antal fh.

Nedanstående tabell redovisar flygtimkostnad när uppskattad bränsleförbrukning är inkluderad medan modifierings- och demonteringskostnad är exkluderad.



### Flygtimkostnad (kk) år 2005 exklusive anslagsfinansierad mod/demontering fpl 37/39 samt inklusive drivmedel

| Fpltyp        | Kostnad/Tim | Antal Tim | Uh-kostnad | Bränslekostnad |
|---------------|-------------|-----------|------------|----------------|
| AJS (inkl SK) | 20,2        | 1 058     | 8 116      | 13 227         |
| JAS 39        | 35,9        | 11 466    | 362 681    | 79 670         |
| TP 84         | 29,9        | 2 940     | 67 830     | 15 764         |
| SK 60         | 11,4        | 7 221     | 69 543     | 12 488         |
| Fpl 100       | 6,2         | 3 610     | 18 552     | 4 666          |
| Fpl 102       | 20,3        | 1 796     | 29 061     | 7 386          |



Kostnad/fh (exklusive mod/demont/avv) inkl drivmedel.

### Flygsystem

Total anslagsbelastning år 2005 för gruppen Flygplan uppgick till 601 Mkr, vilket innebär en avvikelse mot budget med -8 % motsvarande ca 49 Mkr.

Nedan redovisas större avvikelser mellan budget och utfall samt avvikelser mellan prognos för utfall helår (framställd i slutet av september) och utfall:

|         | Utfall vs Budget | Utfall vs prognos<br>avseende utfall helår |
|---------|------------------|--------------------------------------------|
| Fpl 39  | -36 Mkr (-9 %)   | +2 Mkr (+0,5 %)                            |
| TP 84   | -11 MKr (-14 %)  | +/-0                                       |
| SK 60   | -7 MKr (-9 %)    | -13 Mkr (-13 %)                            |
| TP 102C | +6 Mkr (+45 %)   | +6 Mkr (+45 %)                             |
| TP 100C | +4 Mkr (+204 %)  | -2,5 Mkr (-28 %)                           |
| Fpl 37  | -4 Mkr (-21 %)   | -6 Mkr (-18 %)                             |





Jämfört med föregående års utfall har anslagsbelastningen för Flygplan totalt ökat med 10 Mkr eller 2 %. Fpl Tp 101 togs ur tjänst år 2004 och ersattes av Tp 100C.

**Förändring per system vid jämförelse med år 2004 ser ut som följer;**

|         |                  |
|---------|------------------|
| Fpl 37  | -16 Mkr (-50 %)  |
| Fpl 39  | +33 Mkr (+10 %)  |
| SK 60   | +10 Mkr (+12 %)  |
| Fpl 100 | +9 Mkr (+96 %)   |
| Fpl 102 | +15 Mkr (+114 %) |
| TP 84   | -35 Mkr (-34 %)  |

**Flygplanssystem JAS 39**

Utöver fortsatt leverans av JAS 39 C samt D till förbanden har 12 st. 39 C respektive 2 st. 39 D levererats till Tjeckien och därmed har leveranser till Tjeckien slutförts.

Flygplanen tillför flyg- och markstridskrafterna operativ förmåga genom en utökad interoperabilitet med andra länders flygsystem, kapacitet till precisionsbekämpning och möjligheten att genomföra lufttankning. I april 2005 verifierades Gripen's lufttankningsförmåga mot ett Nato-anpassat tankningsflygplan från det sydafrikanska flygvapnet. Målsättningen är

att Gripen C- och D-flygplanen ska vara helt Nato-anpassade. Lufttankningsförmågan ökar Gripens operativa bredd och uthållighet, vilket ger en stor fördel vid internationella insatser. EWCS39 (Electronic Warfare Core System) som är radarvarnaren och den inbyggda störsändaren till fpl 39C/D, har levererats för utprovning vid VoVC.

Efter HKV beslut genomfördes ingen ModC under året. Planerade verkstadsresurser har istället omplanerats och ett större antal tillsyner än planerat har genomförts på FMLOG. Detta medförde minskad sepmod på fpl 39A och C då FMLOG personal utlånats till SAAB för att stödja 39C-produktion. Även målning/blixtskydds-verksamheten minskade till följd av svårigheter för förbanden att leverera objekt (fpl- och APU-brist) till FMLOG. ModB utfördes i mindre omfattning än planerat till förmån för ACS/AMS-modifiering som startats vid FMLOG under hösten. ACS-modifieringen innebär anpassning av beväpningssystemet och AMS-modifiering innebär utbyte av AMU/ACP Radioapparater. Mod B har nu utförts på totalt 60 st. 39A och 7 st. 39B, vilket innebär att modifieringen går mot sitt slut. För reservmaterielläget är det fortsatt ansträngt. Året har präglats av omfattande verksamhet för prioritering och omfördelning mellan förbanden. För fpl 39C/D har Tjeckien prioriterats vilket ytterligare bidragit till bristsituationen.

Dock bedöms planerade leveranser bidra till ett bättre läge framgent.

Anslagsbelastningen för systemet uppgår till ca 382 Mkr (348 Mkr föregående år) vilket motsvarar ett budgetunderskridande på ca 36 Mkr eller – 9 %. När det gäller HU/CZ-relaterade kostnader som redovisas nedan, betalas dessa av FMV och belastar inte FM. Prioriterad leasingverksamhet har även detta verksamhetsår medfört försening av fpl-leveranser till förband och resursbrist för planerad modifieringsverksamhet vid Saab AB. Då förbanden på grund av fpl-bristen inte kunnat tillgodose FMLOG's planerade behov av fpl 39A för bl.a. målning/blixtskyddsmodifiering har detta sammantaget bidragit till underskridandet.

Det av besparingskäl uppdämda behov av underhålls-åtgärder, främst inom RM 12 och APU, har kunnat återtogs under året.

Totalt för 39-systemet producerades ca 11 500 flygtimmar mot planerat 12 100 vid årets början. Största orsakerna till att det planerade flygtidsuttaget inte uppnåddes var att man under hösten inte kunde ta ut fullt så långa flygpass som planerat samt att det varit reservdelsbrister främst för APU.

Kostnadsutfallet fördelas på grundflygplan (FU, AU samt Mtrländring) 248 Mkr (215 Mkr föregående år), motor (exklusive APU) 101 Mkr (93 Mkr). Kostnad för Mod B uppgick till 19 Mkr (30 Mkr), avveckling av apparater till 2 Mkr och demontering av fpl för export till Ungern till ca 11 Mkr.

Utförda åtgärder totalt för flygplanssystemet, exklusive modifiering, demontering och avveckling är (föregående års utfall inom parentes):

|                                |               |
|--------------------------------|---------------|
| Tillsyn/förebyggande underhåll | 117 Mkr (101) |
| Rep/avhjälpande underhåll      | 129 Mkr (121) |
| Materieländringar              | 103 Mkr (85)  |

Anslagsbelastningen (348 Mkr) fördelar sig främst mot följande materielsystem (motsvarande ESYM FU undergrupper), med föregående års utfall inom parentes:

|                                       | Mkr      |
|---------------------------------------|----------|
| Gemensamt                             | 97 (93)  |
| Motor                                 | 101 (93) |
| Hjälpkraft-försörjning/starting (APU) | 30 (35)  |
| Räddnings/oxygenutrustn.              | 30 (27)  |
| Målinmatning                          | 23 (20)  |
| Presentation/Manövr/Videoregistrering | 16 (8)   |
| Landställ                             | 13 (10)  |
| Skrov                                 | 10 (8)   |
| Bränsleförsörjning                    | 10 (7)   |

Anslagsbelastningen i posten "Gemensamt" fördelar sig på ModB (19 Mkr) Demontering av fpl till Ungern (11 Mkr), Avveckling apparater (2 Mkr), Tillsyner (30 Mkr som ej fördelats per materielgrupp) samt införande av materieländring (26 Mkr). Resterande 8 Mkr avser reparation/avhjälpande underhåll som inte fördelats på materielgrupp. För genomförda tillsyner fördelar sig dessa enligt följande:

### 39A

Under året har det utförts 48 TS varav 33 vid FMLOG och av dessa så är 10st utförda i samband med införandet av ModB. Övriga 14 har utförts vid FuE.

### 39B

Under året har det utförts 6 TS varav 4 vid FMLOG. Övriga 2 har utförts vid FuE.

### 39C

Under året har det utförts 8 TS varav 5 vid FMLOG. Det kunde varit ytterligare 1–2 st, men dessa kom igång senare än planerat pga. resursbrist på utbildade tekniker. Övriga 3 har utförts vid FuE.

När det gäller RM 12 har ett åttiototal motorer genomgått ett stort antal åtgärder vid VAC (ex.vis kontroll av turbinkyl-lufter, modifiering av inloppsdel etc.). Trots hög insändningsfrekvens har tillgängligheten kunnat hållas på rätt nivå. För APU 328 har däremot tillgängligheten varit låg pga. brist i återanskaffning av reservmateriel samt prioritering av 39 C/D. APU Sundstrand påvisar en liten brist av enheter beroende på att möjlighet att utföra omkonservering ännu inte finns inom landet.

Anslagsbelastning för genomförda åtgärder på RM 12 och APU fördelas sig enligt följande:

|                                |             | Varav RM 12 |
|--------------------------------|-------------|-------------|
| Tillsyn/förebyggande underhåll | 18 Mkr (24) | 15 Mkr (21) |
| Rep/avhjälpande underhåll      | 36 Mkr (44) | 19 Mkr (25) |
| Materieländringar              | 67 Mkr (48) | 67 Mkr (48) |

För materieländring avser det i stort modifiering av flammhållare och inloppsdel.

Under året har s.k. behovsstyrt underhåll införts, dvs. motorn behöver inte skickas in för underhåll vid givna gångtidsintervall utan motorn skickas in endast för avhjälpande underhåll eller för underhåll av livslängdsbegränsade detaljer.

Den SOAP-kontroll (analys av motoroljan) som tidigare utförts vid varje B-service i syfte att upptäcka eventuella skador i motorns oljesystem och följa upp degraderingen av motoroljan har utgått efter acceptans av MTC-innehavare (Militärt TypCertifikat) Volvo Aero. Detta efter att det visat sig att lagerskador inte ger utslag vid SOAP-kontroll, utan fångas upp vid kontroll av magnetpluggar och filterkontroller samt att degradering av oljan inte är ett problem i motor RM 12. Detta innebär att flygvapnet slipper utföra och bekosta ca 1000 kontroller per år (baserat på 12 000 fh).

Anslagsbelastningen fpl JAS 39 fördelad på anlitade leverantörer:

Aerotech Telub 33 % (31 %), FM Flygverkstäder 31 % (32 %), Volvo 26 % (26 %) och SAAB 3 % (5 %).





Anslagsbelastning per version: (OBS exklusive anslagsbelastning för motor/APU då utfallet inte fördelas ut per version)

|     |                       |
|-----|-----------------------|
| Mkr | Varav mod/demontering |
| 39A | 205 (202) 27 (33)     |
| 39B | 29 (23) 5 (7)         |
| 39C | 26 (7)                |

#### 39A (ensitsig)

Anslagsbelastningen (exklusive motor) uppnådde 202 Mkr (202 Mkr föregående år). Kostnad för modB utföll under året till ca 14 Mkr (23), avveckling av apparater 2 Mkr och demontering av fpl inför Ungernmodifiering till 11 Mkr (10).

Flygtidsuttaget, 8 900 h, var ca 600 h mindre än ursprunglig plan och 1200 h mindre än flygtidsuttaget föregående år.

Anslagsbelastning fördelat på åtgärder totalt för 39A, exklusive mod och demontering (föregående års utfall inom parentes):

|                                |             |
|--------------------------------|-------------|
| Tillsyn/förebyggande underhåll | 76 Mkr (70) |
| Rep/avhjälpande underhåll      | 76 Mkr (67) |
| Materieländringar              | 22 Mkr (31) |

#### 39B (tvåsig)

Anslagsbelastningen (exklusive motor) uppgick till 29 Mkr (23 Mkr föregående år). Kostnad för ModB utföll under året till 5 Mkr (7).

Flygtidsuttaget, 1140 h, innebär 340 h mer än ursprunglig plan och 150 h mer än år 2004.

Utförda åtgärder totalt för 39B är (föregående års utfall inom parentes):

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| Tillsyn/förebyggande underhåll | 13 Mkr (7) |
| Rep/avhjälpande underhåll      | 8 Mkr (8)  |
| Materieländringar              | 3 Mkr (1)  |

#### 39C (version 393 och 397 (HU))

Anslagsbelastningen för systemet uppgår till 29 Mkr (8 Mkr föregående år).

Flygtidsuttaget, 1440 h, var ca 460 h lägre än ursprunglig plan och 1200 h mer än år 2004.

Orsak till lägre uttag än plan är i huvudsak brist på fpl i sin tur föranlett av prioritering av CZ-programmet. Detta kompenseras med ett högre flygtidsuttag för fpl 39B.

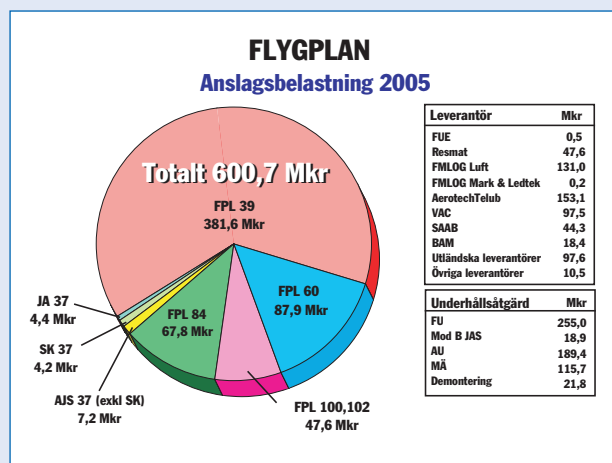
Utförda åtgärder totalt för 39C är (föregående års utfall inom parentes):

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| Tillsyn/förebyggande underhåll | 9 Mkr (1)  |
| Rep/avhjälpande underhåll      | 10 Mkr (2) |
| Materieländringar              | 10 Mkr (5) |

Materieländringar avser separatmodifiering samt ACS/AMS-modifiering.

#### 39D (version 394 och 398(HU))

Anslagsbelastningen för systemet uppgår till 342 Kkr varav tillsyn 100 Kkr samt reparation 242 Kkr.



Flygplan, Anslagsbelastning 2005.

## Flygplanssystem 37

Den 25 november 2005 gjordes den sista flygningen i försvarstjänst. Detta efter att ha varit i luften sedan 8 februari 1967 då den första Viggensflygningen genomfördes. Efter några år med omfattande tester levererades i juni 1971 de första Viggendivisionerna till F 7 Såtenäs i form av tre stycken AJ 37-divisioner. Totalt fram till och med år 1990 levererades 329 Viggensplan till flygvapnet – 106 AJ 37, 28 SH 37, 19 SK 37, 28 SF 37 och 149 JA 37. Med anledning av de inledande förseningarna av JAS 39-leveranser till flygvapnet skapades ytterligare en Viggensversion; AIS 37. Beslutet innebar att modifiering gjordes av ett antal AJ, SH och SF 37 så att de kunde bära vapen som egentligen var avsedda för fpl 39. Bland annat fick de för JAS 39 anskaffade Rb 15F och bombkapsel 90 istället komma till användning på AIS 37. Total AIS-modifierades 86 st. varav 48 st. AJ, 25 st. SH och 13 st. SF.

Avveckling och demontering av systemet påbörjades redan under tidigt 90-tal för att uppnå så hög kostnadseffektivitet som möjligt. Lagren har successivt minskats och stor restriktivitet har genomsyrat reservdelsanskaffningen. Istället har återanvändning skett i stor utsträckning av delar från utgallrade flygplan under årens lopp. Den långsiktiga utfasningen och återanvändandet av delar har enligt projektledningen på FMV inneburit en besparing för Försvarsmakten på minst en halv miljard kronor.

Av de totalt 16 Mkr som uppnåddes i anslagsbelastning under året omfattar ca 7 Mkr demonterings- och avvecklingskostnader. Resterande 9 Mkr fördelar sig på 4 Mkr AIS 37, 4 Mkr SK 37 samt knappt 1 Mkr för JA 37.

Flygtidsuttaget under året för AIS uppgick till 720 timmar och för SK 340 timmar. JA 37 flög 14 timmar fram till och med sommaren.



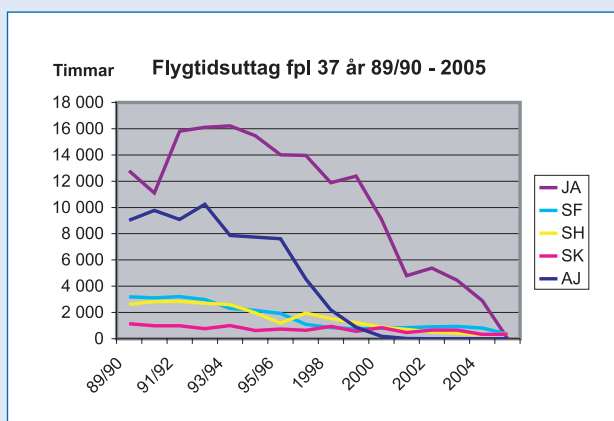
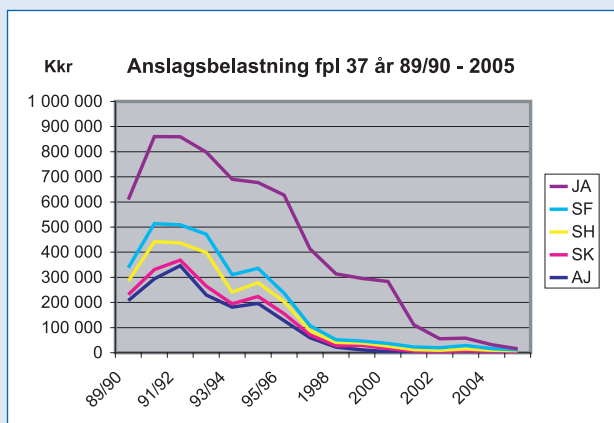












## Flygplan SK 60

Huvuduppgiften för SK 60 är att utgöra plattform för FM pilotutbildning (FV) vid F 17 Malmen. Dessutom används flygsystemet för transportuppdrag, väderflygning och allmän flygtränning. Flygsystem SK 60 omfattas av tre versioner av flygplan SK 60, SK 60A, B och C, och är idag ca 70 st. i bruk.

Flygplanet, som flög första gången år 1963, ersatte i slutet av 1960-talet SK 28 Vampire som skolflygplan vid F 5 i Ljungbyhed. Totalt levererades 150 flygplan till flygvapnet. Flygplanet är tvåmotorigt och utrustat med två katapultstolar som kan bytas ut mot fasta stolar varvid det blir plats för fyra personer. I slutet på 1990-talet genomfördes motorbyte på 106 flygplan. Den nya motorn Williams-Rolls FJ44-1C (RM 15) har medfört bättre prestanda och bränsleekonomi.

Under 2005 har mycket arbete bedrivits för att ta fram en modell för s.k. systemhusåtagande-/systempartners innebärande att industrin tar ett större ansvar för materielen under hela dess livstid i syfte att uppnå kostnadseffektivitet. SK 60 är ett område som valts och ett projekt har startats för att utreda hur ett helhetsåtagande för industrin skulle se ut.

Främre nivåunderhållet för FM flygskoleverksamhet genomförs sedan 2004 av civil leverantör, BAM. Ansvar för luftvärdighetstillsynen gentemot BAM på Malmen utövas av TeK 60 (TeK 60 ingår i TeK Flyg organisation fr.o.m. 1/1 2006). I samband med FB04 beslutades att LSS skulle överta ansvaret för Försvarsmaktens flygförarutbildning från

F 17. Verksamheten bedrivs dock fortfarande på Malmen.

Flygtidsproduktionen på Flygskolan hamnade i nivå med ursprunglig plan, 3 834 h. Dock anmäldes och tilldelades ett utökad behov av flygtid efter sommaren 2005 omfattande ca 450 h, men dessa upparbetades inte framför allt beroende på ovissheten för antal elever.

Flygtidsproduktionen totalt inom försvarsmakten slutade på ca 7 220 h vilket vidare innebär en ökning med 1160 h jämfört med föregående år.

Anslagsbelastningen, inklusive avtalskostnaden för främrenivå-uh vilken är ca 18 Mkr, uppgår till 88 Mkr, vilket innebär ett underskridande av ursprunglig budget med 7 Mkr eller 8 %. Underskridandet beror bland annat på att färre tillsyner och modifieringar har utförts pga. demontering av fpl, vilket inte är lika kostnadskrävande. Ett mindre utfall för avhjälpande underhåll på RM 15 samt en gynnsam dollarkurs under året har också bidragit till underskridandet. Däremot har kostnader för apparatunderhåll varit både mer omfattande och dyrare än planerat.

Jämfört med föregående år ökade anslagsbelastningen med 9,5 Mkr (12 %). Ökning fördelar sig på 11 Mkr mer i förebyggande underhåll, 1,5 mkr mer i avhjälpande och 1 Mkr avser ökad kostnad för demontering. Däremot minskar kostnad för modifiering med 4 Mkr. Av de modifieringar som genomförts dominerar V17-mod kostnadsmässigt (ca 7 Mkr), vilken bl.a. innebär byte av elledning till styrspek samt byte av skarvdon.

Det ökade förebyggande underhållet härrör sig i huvudsak till Motor RM 15 (+7 Mkr) samt till Övervaknings-, Indikerings- och Registreringssystem (+ 3 Mkr).

Kostnadsutfall per delsystem/undergrupp samt främre nivåunderhåll (föregående års utfall inom parentes):

|                              |        |      |
|------------------------------|--------|------|
| Motor                        | 23 Mkr | (23) |
| Gemensamt                    | 15 Mkr | (14) |
| Ekraftförsörjning/belysning  | 10 Mkr | (8)  |
| Landställ                    | 5 Mkr  | (6)  |
| Övervakning och indikering   | 7 Mkr  | (3)  |
| Skrov och vingar             | 3 Mkr  | (3)  |
| Stol med säkerhetsutrustning | 3 Mkr  | (2)  |
| Övriga grupper               | 3 Mkr  | (4)  |
| Främre nivå                  | 18 Mkr | (16) |

Posten Gemensamt består av 4 st. E-ts, 2 st. F-ts samt 4 st. G-ts utförda av Saab/Nyge samt förebyggande underhåll tom D-service utförd av BAM.

Anlitade leverantörer är främst Saab/NYGE ca 31 %, Aerotech Telub 18 % samt utländsk leverantör (Williams) 21 %.

## TP 84

År 2000 inledde FMV projekt Tp 84 Tanker med målet att en certifierad lufttankningsdemonstrator för svenska flygvapnets Tp 84 Hercules transportflygplan ska vara operativ från januari 2006. Den 25 november utfördes de första lufttankningarna med framgångsrikt resultat. Flygplanet är utrustat med den senaste generationens lufttankningsteknik, inklusive en helt elektrisk kapsel. Två extra bränsletankar tillförs systemet under våren 2006. Utbildning av tankerbe-



sättningar och utprovning med JAS 39 som mottagare har påbörjats.

I början av året tecknade FMV avtal med amerikanska flygvapnet om modifiering (benämnd AMP-mod, Avionic Modernization Program) av Försvarmaktens Hercules-plan. TP 84 införskaffades mellan åren 1965 och 1981 och används i såväl militära som civila sammanhang. Senast i samband med flodkatastrofen i Sydostasien och för att transportera skogsarbetare från Norrland till de stormdrabbade områdena i södra Sverige.

Modifieringen av flygplanen, vilka fortfarande bedöms vara i mycket bra skick, innebär framför allt att modernisera cockpit med ny avionik. Härigenom kan planens livslängd utökas till år 2030 samtidigt som de får utrustning som gör att de fungerar i en internationell miljö. Samordningen av modifieringen av de 8 svenska planen med den modifiering som det amerikanska flygvapnet gör pressar kostnaderna. Modifieringen kostar cirka 85 miljoner amerikanska dollar, vilket är något mer än vad det skulle kosta att införskaffa ett enda nytt flygplan. Arbetet med att bygga om planen planeras utföras under perioden 2007 till 2009 med flygplanstillverkaren Boeing som huvudleverantör.

De tre äldsta flygplanen har modifierats med ny APU (kraftförsörjningsenhet).

Flygtidsuttaget för systemet uppnådde 2940 timmar. Ursprunglig plan för året var 3 500 h, men reducerades till 3 000 timmar under året. Anledningen var begränsad tillgänglighet av besättning orsakat av regeringskansliets krav att med ett C-130-förband stödjade den Nato-ledda insatsen i Afghanistan, benämnd FU 02, (Flygvapnet Uzbekistan). Jämfört med föregående års uttag innebar det en ökning med 300 timmar.

Tp 84 har inte genomgått några större underhållsöversyner samt få stora tvingande underhållsåtgärder "Service Bulletins" har utförts under året vilket har bidragit till ett markant lägre pris per timme.

Anslagsbelastningen på 68 Mkr för systemet TP 84 var ett underskridande av budget med 11 Mkr (14 %). Främsta anledningen till den lägre anslagsbelastningen är att ett planerat kalendertidsbundet underhåll på fpl 842 förlängdes efter tillstånd utvecklat mellan FMV och Lockheed vilket innebär att den i budget planerade C-check genomförs först under innevarande år.

Tyngre underhållskostnader uppdelat på delsystem (föregående års utfall inom parentes):

|                       | Mkr |      |
|-----------------------|-----|------|
| Gemensamt             | 16  | (23) |
| Motor inkl motordelar | 14  | (6)  |
| Propeller             | 4   | (5)  |
| Vingar                | 3   | (7)  |
| Luftkonditionering    | 3   | (3)  |
| Landställ             | 3   | (6)  |
| Flygkropp             | 2   | (9)  |
| Bränslesystem         | 1   | (9)  |

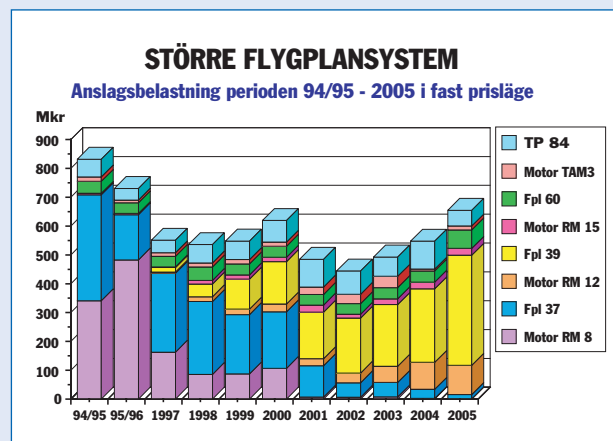
I gruppen gemensamt utgör 15 Mkr del av kostnad för påbörjad C-check vilken kommer att slutföras under inneva-

rande år. Utöver denna tillsyn har 2 st. C-check samt 3 st. B-check genomförts under året. Kostnaden för dessa tillsyner är fördelade mot respektive delsystem.

Vid jämförelse mot anslagsbelastning år 2004 minskar den med 34 % (35 Mkr).

Det förebyggande underhållet uppgår till 47 Mkr (-31 Mkr) och det avhjälpande underhållet uppgår till 20 Mkr (+3 Mkr). Ökningen inom det avhjälpande underhållet kan bl.a. härledas till delsystem/materielområde motor, bränsle-reglering och flygkropp.

C:a 75 % av anslagsbelastningen kommer från utländsk leverantör.



Anslagsbelastning 94/95 – 2005.

## Fpl 100

Det finns fyra versioner av Fpl 100 som flygvapnet opererar idag. Totalt 9 st. fpl som fördelar sig på 1 st. TP 100A, 2 st. TP 100C, 4 st. S 100B (varav två i radarkonfiguration och två i transportkonfiguration) samt 2 st. S 100D i radarkonfiguration.

Underhållsavtal är tecknat med Skyways, dock inte för motor och komponenter. För komponentunderhåll är avtal tecknat med två engelska företag, AEM och Rockwell. Dessa täcker dock bara ca 1/3 av alla komponenter. För närvarande pågår upphandling på FMV för resterande komponenter. Även för motorunderhållet pågår upphandling i FMV regi, vilket förväntas bli klart under innevarande år. Skyways svarar för ca 23 % av totala anslagsbelastningen. Andra leverantörer har varit VAC 26 % samt Saab Avio-comp vars andel är 42 %.

## TP 100 A

Tp 100A (SAAB 340B) är baserad på Malmen i Linköping och tillhör F 17. Flygplanet används främst för flygningar inom ramen för Open Skies-fördraget.

Flygtidsuttaget uppnådde ca 300 timmar vilket var enligt plan. Det var vidare 100 h mer än föregående år. Det tidigare certifieringsproblemet av kameran löstes under året och missioner har genomförts enligt plan.

Flygtimkostnaden uppgick till ca 5 400 kr/h.

Anslagsbelastningen uppgick till knappt 1,7 Mkr, jämfört med budgeterade 1 Mkr. Målning pga. flagande lack samt fler kostnadsdrivande reservdelar än predikerat till bl.a. kameran RMK Top 15 var bakomliggande orsaker till överskridande.



Förebyggande underhåll för år 2005 uppgår till 48 % av utfallet, avhjälpande till 27 % samt modifiering/materieländring till 24 %.

Kostnad för dominerande delsystem föregående år inom ():

|                   |               |
|-------------------|---------------|
| Navigationssystem | 427 Kkr (133) |
| Fönster           | 425 Kkr (-)   |
| Dekaler           | 406 Kkr (-)   |

Resterande 500 Kkr är fördelad på övriga delsystem.

## S 100 B/D

4 st. S 100 B är i drift i flygvapnet; 2 st. i radarkonfiguration och 2 st. i transportkonfiguration. Flygtidsuttaget för flygsystemet uppgick till 1306 h (370 h mindre än föregående år). Ursprunglig plan var 1500 h.

S 100D var tidigare uthyrda till Grekland. Fpl är något annorlunda inuti än S 100B och har monitorer för ledning. Radarn hyrs av Ericsson. Upparbetad flygtid var 138 timmar mot planerat 400.

Flygtimkostnaden uppgick till 7 200 kr/h (4 100 kr/h år 2004) vilket var ca 2000 kr. högre än ursprunglig budget.

Anslagsbelastningen uppgick till ca 10,4 Mkr varav radar PS-890 svarar för 18 % (15 % år 2004). Budget överskreds därmed med ca 2 Mkr. Huvudsakliga orsaken var att ett till år 2004 planerat underhåll av komplett landställ flyttades fram till år 2005 pga. avsaknad av underhållsavtal. Dessutom felfakturerades ommålning som genomfördes år 2004 vilket ledde till att kostnaden belastade år 2005 istället.

Förebyggande underhåll svarade för 68 % (56 % föregående år) och avhjälpande underhåll för ca 30 % (35 %) av belastningen.

Vid jämförelse med föregående år ökade anslagsbelastningen med ca 3 Mkr vilket till stor del kan hänföras till landställsunderhållet.

Kostnad per delsystem:

|           |           |         |
|-----------|-----------|---------|
| Landställ | 3 334 Kkr | (855)   |
| PS-890    | 1 872 Kkr | (1 119) |
| Flygkropp | 959 Kkr   | (0,5)   |
| Gemensamt | 634 Kkr   | (1 632) |
| Elkraft   | 457 Kkr   | (520)   |
| Motor     | 336 Kkr   | (326)   |

I utfallet på gruppen Gemensamt ingår årskontroller på fpl som inte fördelas på delsystem. Resterande 2,8 Mkr i anslagsbelastning fördelar sig på övriga delsystem.

## TP 100 C

Den ena av de två TP 100C är baserad i Ronneby och tillhör F 17, den andra i Luleå och tillhör F 21. Flygplanen används främst för persontransporter inom Sverige och norra Europa och har anskaffats för att ersätta flygplan TP 101.

Flygtid under året uppnådde 1854 h vilket var något under plan och genererade en flygtimkostnad på ca 3 500 kr/h. Det vid jämförelse med föregående år högre flygtimpriset är orsakat av felutfall på motor vars reparationskostnad uppgick till ca 4,3 Mkr och utfördes av leverantör H&S i England.

Total anslagsbelastning var 6,5 Mkr varav det avhjälpande underhållet dominerar (79 %).

## Fpl 102

Fpl 102 finns i flygvapnet i tre versioner Tp 102A, Tp 102C och S 102B, totalt fyra flygplan. Tp 102A (Gulfstream G4) och Tp 102C (Gulfstream G4SP) är baserade på Bromma och tillhör F 17. Flygplanen används främst för att transportera rikets högsta ledning i form av regeringsmedlemmar och kungahus. 2 st. S 102B (Gulfstream G4SP) är baserade på Malmen i Linköping och tillhör F 17. Flygplanen används främst som plattform för FRA (Försvarets Radioanstalt) i samband med signalspaning.

Något underhållsavtal finns inte tecknat, vilket medför att en upphandling måste göras för varje underhållstillfälle.

## TP 102 A

Flygtidsuttaget uppgick till 476 timmar, vilket var enligt plan och något under föregående års uttag.

Flygtimkostnaden uppgick till ca 8 000 kr/h (9 800 kr/h år 2004).

Anslagsbelastningen uppgick till 3,8 Mkr vilket i stort var enligt plan.

Vid jämförelse med föregående års utfall minskar anslagsbelastningen med 1,4 Mkr. Det är främst materielområdena övervaknings- registrerings och indikeringsutrustning, grundstyrssystem samt hjul och broms som påvisar ett lägre kostnadsutfall.

Det förebyggande underhållet svarar för ca 34 % av belastningen. Avhjälpande underhåll utgör 60 % med delsystemet Elkraftförsörjning som det dominerande.

## S 102 B

Flygtidsuttaget för flygsystemet i flygvapnets regi var 860 timmar, vilket var något över plan och i nivå med föregående års uttag.

Flygtimpriset uppgick till ca 7 600 kr/h (5 700 kr/h år 2004) vilket var drygt 3 000 kr/h lägre än planerat.

Anslagsbelastningen uppgick till 6,5 Mkr vilket var ca 1,9 Mkr lägre än budget. Detta beroende på att tillsynskostnad för en av individerna blev lägre än uppskattat.

Jämfört med föregående år ökar utfallet med ca 1,5 Mkr i huvudsak beroende på att fler underhållsbesök pga. felutfall är genomförda.

Andelen förebyggande underhåll är 79 % (74 % år 2004). Andel avhjälpande underhåll utgör 14 % (21 %) och är fördelat på ett 15-tal olika delsystem.

## TP 102 C

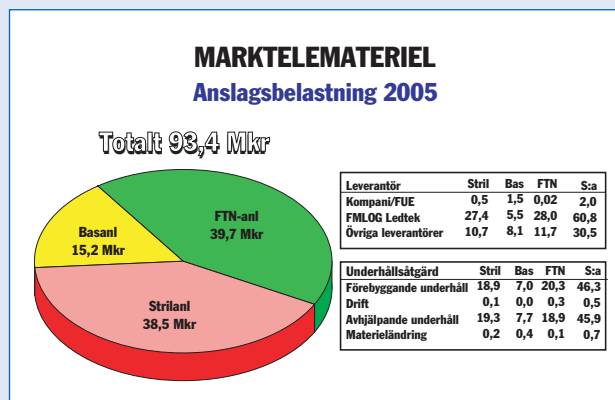
Flygtidsuttaget för systemet var 460 timmar, vilket var ca 150 timmar under ursprunglig plan.

Flygtimkostnaden uppgick till 40 700 kr/h (5 700 kr/h år 2004) vilket beror på att det under 4:e kvartalet genomfördes ett oplanerat motorunderhåll, reparation av det satellitbaserade kommunikationssystemet samt åtgärd av skada på tak. Dessutom blev underhållsbesök dyrare än predikterat.

Anslagsbelastningen hamnade på 18,7 Mkr vilket var ca 45 % (6 Mkr) över budget och dryga 15 Mkr mer än föregående år.

Avhjälpande underhåll står för 77 % (62 % år 2004) och det förebyggande underhållet för 23 % (21 %).

## Ekonomisk detaljanalys 2005, Marktele



Marktelemateriel. Anslagsbelastning 2005.

Som tidigare nämnts är inte utfallet till 100 % kvalitetssäkrat varför jämförelser både mot budget såväl som föregående år inte låter sig göras. C:a 5 Mkr har inte redovisats med korrekt ESYM-FU kod varför det inte går att identifiera vilken anläggning, åtgärd eller leverantör som orsakat kostnaden. Posten fördelar sig på ca 3 Mkr inom gruppen Stril-anl, 0,5 Mkr inom Basanl samt ca 1 Mkr inom FTN.

Redovisningen nedan speglar därmed enbart det som kan utläsas ur ESYM FU-uppföljningen.

Anslagsbelastning för underhåll av marktelematerielen år 2005 uppgår till 93,4 Mkr

Av utfallet svarar det förebyggande underhållet för 48 % av anslagsbelastningen och här inkluderas Licenskostnader 6 Mkr, Program- och kataloginläsning drygt 5 Mkr varav LULIS (LuftLägesInformationsSystem) svarar för 4,7 Mkr, Kryptonyckelinläsning 3,8 Mkr samt Förbindelseomkoppling 51 Kkr.

Andelen avhjälpande underhåll utgör ca hälften av anslagsbelastningen.

Övriga åtgärder såsom drift, materieländring, avveckling/demontering etc. svarar för ca 1 % av anslagsbelastningen.

Underhållsarbetet utförs till största del av FMLOG Ledtek (65 %) och Aerotech Telub (13 %). Övriga inhemska leverantörer, såsom Telia, Eltel Networks samt ett antal licens/programvaruleverantörer svarar för ca 20 % av anslagsbelastningen.

## STRIL

Sändarrör ingående i underhållsystemen för PS-860 och PS-870 har de senaste åren minskat i antal. Den främsta orsaken till detta är att oklarhet har rått för finansiering av underhåll och ersättningsanskaffning. Under 2004 genomförde FMV en upphandling av sändarrör. Från och med 2006-01-01 debiterar Bakre centralt stöd och förstärkningsnivån full kostnad för ersättning av insänt sändarrör för PS-860 och 870. FMTM budgeterar för detta från och med år 2006. Detta förväntas lösa dagens problem med finansiering av underhåll och ersättningsanskaffning för sändarrör och dessutom uppnås mer korrekt redovisning av driftkostnaden för PS-860 och PS 870.

Som en följd av 37-systemets avveckling har styrdata (FMR 10) använts i begränsad omfattning under 1:a halvåret i ÖN för att sedan stängas för gott i början av december.

Anslagsbelastning för de kostnadsmässigt dominerande strilanläggningar/centraler:

Strilradaranläggning 860: 5 Mkr (7 Mkr), budget 7 Mkr

Strilradaranläggning 870: 17 Mkr (17 Mkr), budget 18 Mkr

Strilradaranläggning 810: 2,6 Mkr (2,8 Mkr), budget 2,3 Mkr.

FKC inkl LE: 3,4 Mkr (1,8), BUDGET 5,3 Mkr.

## BAS-anläggningar

Omställning av Försvarsmakten från ett invasionsförsvar till ett insatsberett försvar med fokus på internationella insatser har medfört att behovet av egen infrastruktur för flygstidskrafterna minskat. Dessutom har antalet flygförband nedgått kraftigt vilket ställer lägre krav på en stor egen infrastruktur i form av flygbaser. Under 2004 genomfördes arbete med att definiera det framtida behovet av infrastruktur och konsekvenserna av avveckling av densamma. I januari 2005, med kompletterande beslut i december efter ytterligare analys, beslutade HKV om följande förändring av den militära infrastrukturen baserat på förändrat användande av det som tidigare benämnts krigsflygbaser och flygflottiljer:

Bibehållen infrastruktur (berörd infrastruktur behålls och vidareutvecklas för framtida planerad verksamhet):

Visby, Vidsel, Karlsborg, Uppsala, Jokkmokk, Hagshult, Malmen, Halmstad, Såtenäs, Ronneby samt Luleå.

Avveckling (infrastruktur avvecklas snarast om inte särskilda skäl finns, dock är inriktningen att infrastrukturen är avvecklad senast 2008-01-01):

Fällfors, Borlänge, Eskilstuna, Östersund, Byholma, Bråvalla, Råda, Ljungbyhed samt Storuman.

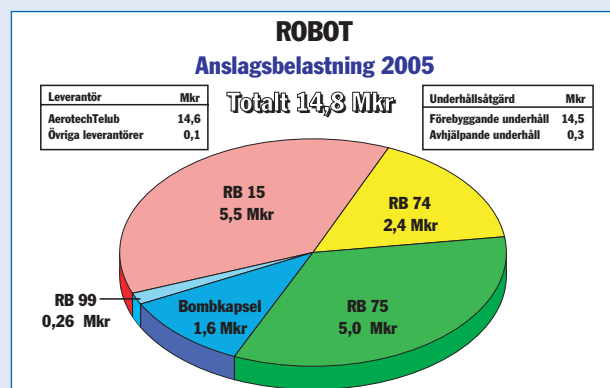
Anslagsbelastningen för BAS uppgick till 15 Mkr (19 Mkr), budget 20 Mkr.

## FTN

Utbyte av gamla elverksinstallationer till Kraft 2000 för säkrare drift och bättre fjärrövervakning fortsätter som planerat. Den materiel som anskaffats har fått en underhållslösning som följer konceptet med central UE förvaring.

Anslagsbelastningen för FTN uppgick till ca 39,7 Mkr (40,7 Mkr), budget 42,5 Mkr.

## Ekonomisk detaljanalys 2005, Basmateriel:

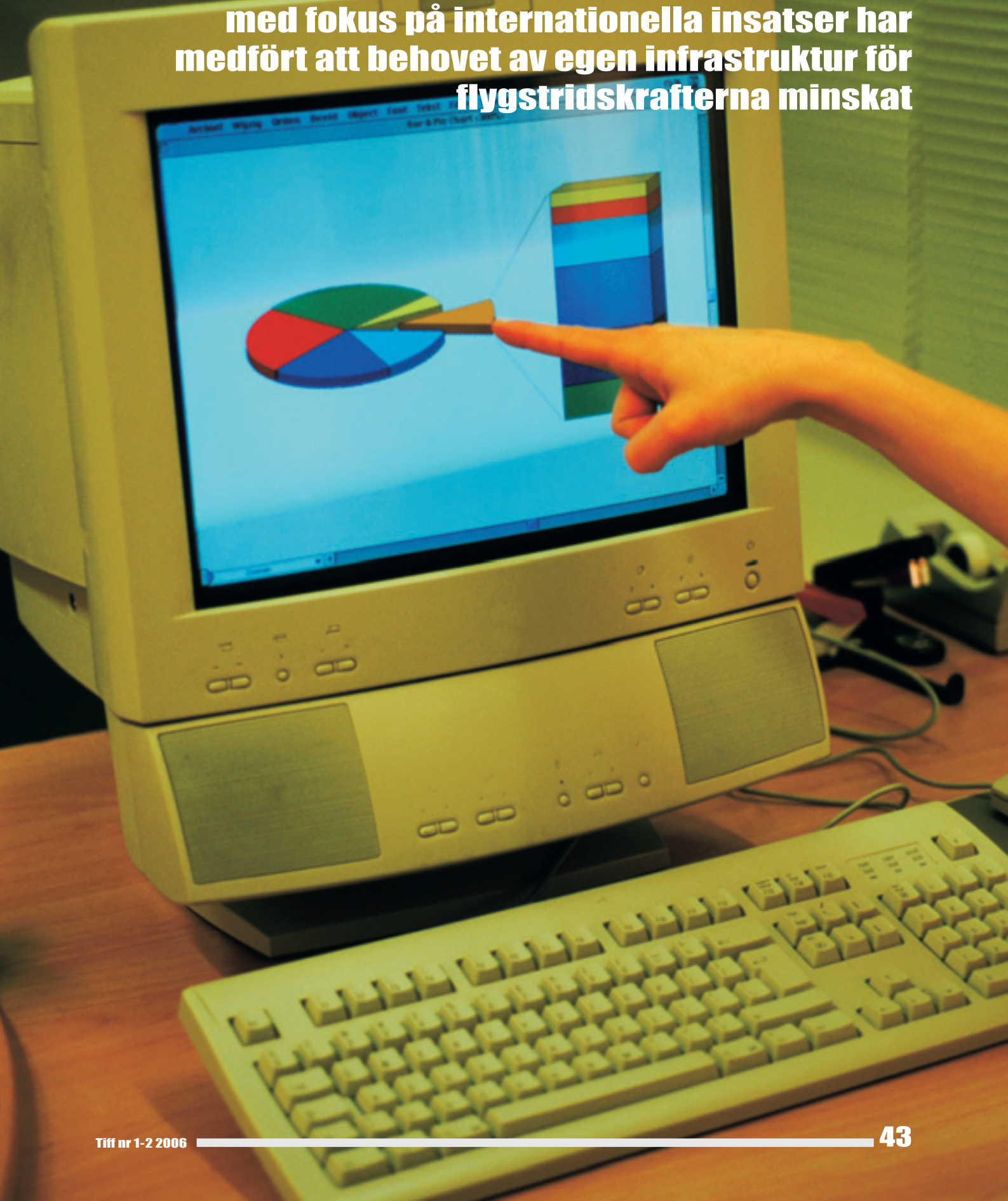


Robot. Anslagsbelastning 2005.





**Omställning av Försvarsmakten från ett  
invasionsförsvar till ett insatsberett försvar  
med fokus på internationella insatser har  
medfört att behovet av egen infrastruktur för  
flygstridskrafterna minskat**

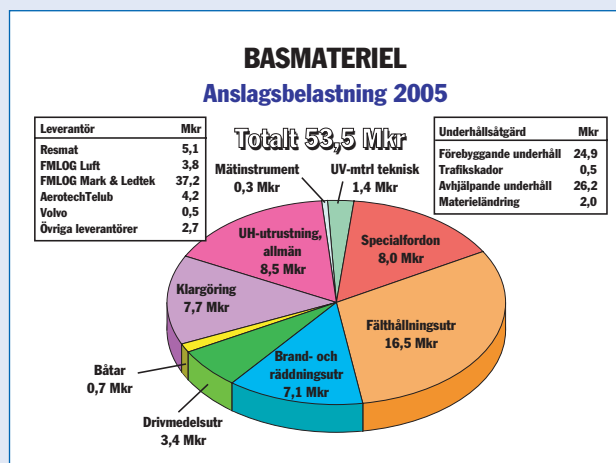


År 2005 var första året TeK Flyg centralt hanterat den centrala underhållsekonomin för verksamhetsområdet. Detta har lett till ett avsevärt förbättrat förhållande till underhållsleverantörerna där förmågan till styrning av resurser har ökat inom FM.

Anslagsbelastningen för robotunderhåll uppgick 2005 till ca 15 Mkr (Jakt 2,6 Mkr och Attack 12,1 Mkr), vilket var ca 1 Mkr över budget. Nytt underhållsavtal för Rb 74 tecknades under året. Forcerat underhåll har genomförts efter beslut av HKV, innebärande att inget förebyggande underhåll faller ut under år 2006-2007.

Jämfört med föregående års anslagsbelastningen är den något lägre (- 0,2 Mkr). Förebyggande underhåll Rb 74 minskar med 2 Mkr, avhjälpande med 0,2 Mkr. För Rb 15 ökar anslagsbelastningen för det förebyggande underhållet med 0,6 Mkr medan det för Bombkapsel ökar med 1,1 Mkr. Även det förebyggande underhållet för Rb 99 ökar med 0,2 Mkr.

Aerotech Telub dominerar som underhållsleverantör.



Basmateriel. Anslagsbelastning 2005.

Räddnings-, röjnings- och reparationsmateriel (R3) innefattar materiel som används för räddnings- och skyddstjänst, flygfälthållning samt banreparationer. Klargöringsmateriel omfattar utveckling, vidmakthållande och avveckling av den förbandsmateriel som behövs för att säkerställa Klargörings-, Service-, Materiel och Ammunitionstjänsten inom funktionen betjäning av flygplan i flygvapnets organisation. Drivmedelsmateriel innefattar materiel som används för tankning, transport, förvaring, rening och hantering av olika drivmedelsslag.

## Budget vs Utfall

Total anslagsbelastning för år 2005 uppgick till 53,5 Mkr, vilket innebar ett budgetunderskridande med 9,5 Mkr (15 %).

Det var i huvudsak materielgrupperna Specialfordon (-2,3 Mkr), Fältställningsutrustning (-1,6 Mkr), Tankningsfordon (-2,4 Mkr), Klargöringsmateriel (-2 Mkr) och Underhållsutrustning (-1,2 Mkr) som inte upparbetade budget enligt plan. Den uteblivna värnpliktsutbildningen samt minskat antal övningsbaser har medfört ett lägre nyttjande av materielen och därmed ett mindre felutfall än ursprungligen prognostiserat. Att planerade underhållsåtgärder inte

beställts i den omfattning som planerats har medfört lägre anslagsbelastning under året, vilket kan innebära ett upp-dämt behov inför innevarande år, 2006. Ett lågt felutfall på fältställningsmateriel i vissa regioner är ytterligare orsak till lägre anslagsbelastning liksom att kontinuerlig avveckling av materiel pågår, innebärande att uh-volymen minskar med minskad anslagsbelastning som följd.

## Utfall 2005 vs Utfall 2004

Vid jämförelse med föregående år minskade anslagsbelastningen med ca 9 Mkr fördelat enligt följande:

Specialfordon -1,6 Mkr

Fältställningsutr -1 Mkr

Brandmtrl -1,6 Mkr

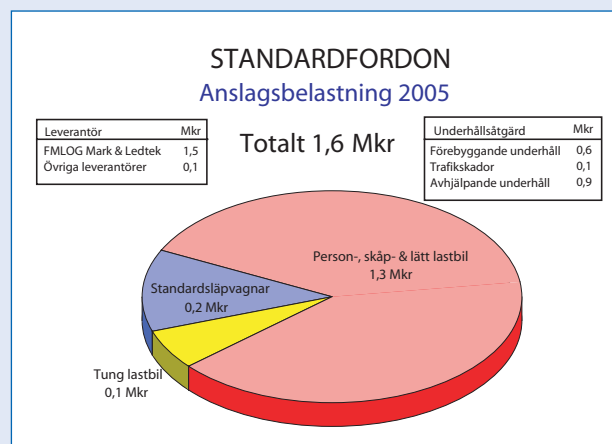
Tankningsfordon -1,6 Mkr

Klargöringsmtrl -2,4 Mkr

Den enda materielgrupp som ökar i anslagsbelastning är Båtar, vilket kan härledas till Sjöfartsinspektionens RMS-krav innebärande tillkommande tillsyner.

Det förebyggande underhållet minskar med 3 Mkr jämfört med föregående år och det avhjälpande underhållet minskar med 6 Mkr fördelat över samtliga materielgrupper. Kostnad för införande av materieländring ökar något inom gruppen Fältställningsutrustning. Utfallet för trafikskador ligger som tidigare år på ca 1 % av den totala anslagsbelastningen.

Andel underhåll utfört av FMLOG utgör 77 % (74 % år 2004) medan andelen utfört av civil leverantör utgör 14 % (16 %).



Standardfordon. Anslagsbelastning 2005.

Till gruppen basmateriel hänförs även de standardfordon (personbilar, flaklastbilar, bussar, standardsläpkrävar samt snöskoters) som utnyttjas av förbanden. Till skillnad från övrig basmateriel anskaffas inte standardfordonen via FMV utan av FMLOG som äger befintlig standardfordonspark för att i sin tur hyra ut individerna till förband. Hyreskostnader ingår inte i underhållskostnadsredovisningen. Inriktningen är att samtliga standardfordon fullt ut ska överföras till FMLOG intill 2007-01-01.

Anslagsbelastningen ovan härrör sig till ett enskilt förband för vilka FMLOG-leverantör inte tagit över underhållsansvar utan underhållet beställs av och belastar förbandets underhållsbudget (enligt överenskommelse inom HKV FÖRBE Log).

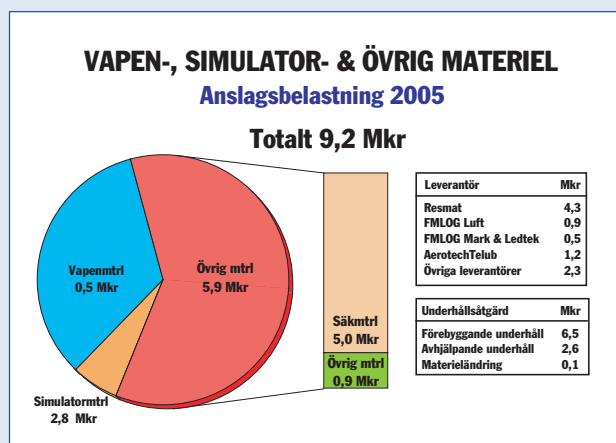




Generellt inom gruppen fortsätter volymen i fordonsparken minska då äldre fordon utgallras och underhållsvolymen därmed reduceras.

Total anslagsbelastning för standardfordon under år 2005 uppgick till 1,6 Mkr vilket var helt enligt plan.

Jämfört med föregående års anslagsbelastning minskar anslagsbelastningen i denna redovisning med ca 2 Mkr orsakat av FMLOG övertagande.



Vapen, simulator och övrig materiel 2005.

Ovanstående materielgrupper omfattar ett stort antal varierande materielsystem såsom handeldvapen, målmateriel, simulatorer, säkerhets- och fotomateriel samt meteorologisk utrustning. Anslagsbelastning uppgick till 9,2 Mkr år 2005 medan budget för samma period uppgick till 12,4 Mkr. Största enskilda grupper bakom avvikelserna är Säkmat JAS (-1 Mkr) samt Vapenmtrl (-0,8 Mkr).

## Budget vs Utfall

Simulatorernas anslagsbelastning totalt uppgick till 2,4 Mkr mot budgeterat 2,9 Mkr. Orsak är bl.a. simulator TP 84 som uppvisade ett lägre felutfall än förväntat.

Inom Säkmatområdet underskred även i år Säkmat JAS budget med ca 1 Mkr (-21 %) bl.a. beroende på ett försök med förlängd tillsynsintervall samt lägre utfall än predikerat vid budgeteringstillfället.

## Utfall 2005 vs Utfall 2004

År 2005 minskade utfallet inom områdena Vapen och Övrigt med ca 0,5 Mkr vid jämförelse med föregående år. Till del beror detta på en minskad övningsverksamhet samt färre vpl vilket leder till minskat nyttjande av materielen. Simulator uppvisar en ökad anslagsbelastning med 1,2 Mkr främst beroende på att JAS 39-simulatorn driftöverlämnades senare delen av 2004 och därmed har underhållskostnader belastat flygvapnet fullt ut under år 2005.

I oktober 2004 tecknades avtal mellan FMV och Saab AB för utveckling och leverans av stödsystem PETRA, ny träningssimulator till JAS 39 C/D. En s.k. TNA, Training Needs Analysis, har genomförts med deltagare från FM, FMV och Saab AB. Analysarbetet har resulterat i en samling krav som förbandsdriften kommer att ställa på träningsmiljön. Kraven har tilldelats en inbördes prioritering för att få det bästa valet av system. Fyra stycken displaysystem har beställts varav två driftsätts i Sverige och en i vardera Tjeckien respektive Ungern. Den först levererade simulatorn har placerats på FMV VoV för att främst användas för materiel-systemutprovning innan överlämning till förband.

Vid jämförelse med föregående år öka anslagsbelastningen för förebyggande underhåll för Vapen-mtrl medan anslagsbelastningen för avhjäljande underhåll minskar för såväl Vapen som Målmateriel.

Inom gruppen Simulatorer ökar anslagsbelastningen för JAS FMT/MMT med ca 1,5 Mkr pga. tidigare nämnd driftöverlämning. 37-simulator minskar i anslagsbelastning pga. utfasning av systemet, och det ringa utfall som uppvisas kan hänföras till kostnader i samband med avveckling. TP 84 simulatorn har haft ett lägre felutfall än normalt.

För Säkmat Övrigt minskar det förebyggande underhållet från 1,7 Mkr år 2004 till 1 Mkr.

Säkmat JAS ökar med +0,4 Mkr till totalt 3,9 Mkr och då främst för tillsynskostnader för Armfixeringsjackan.

Trots gruppens mycket varierande sammansättning underhålls materielen till stor del av försvarets egen personal (61 %). 19 % av anslagsbelastningen härrör till underhållsinstans för simulator JAS FMT/MMT och resterande 20 % av anslagsbelastningen utgörs av övriga inhemska civila leverantör.