



# NU i flygvapnet

## Februari 2005

Ljuset är på väg tillbaka, detta efter en period av mörker i dubbel bemärkelse. Jag tänker då främst på den olycksaliga katastrofen i Asien där många svenskar förlorade livet. Kort därefter en orkan i södra Sverige som krävde människoliv och där de materiella skadorna ännu är svåra att överblicka.

Jag vill uttrycka min uppskattning över de goda insatser som gjordes, och fortfarande görs, av personalen inom Försvarsmakten och flygstridskrafterna i dessa för oss alla mörka och plågsamma sammanhang.



Flygvapeninspektören	1
Transportflyget hemma från ...	2
Länder x 2	3
NOTISER	4
Awacs i svensk luftrum	5-6
Multinationellt i Kosovo	7-8
NOTISER & KALENDERN	9
Helikopter 6	10
Herkules har fyllt 50	11
Belgiska F 16 över Ölandsbron	12
Fortsatt internationalisering	13
Marinflyget på Västkusten / Ny bok	14
Sant eller skräna	14

NU i flygvapnet

Direkt hemkomna från en längre period i Afghanistan genomförde transportflygdivisionen på F 7 flera flygningar till Thailand för att därefter värdigt flyga hem de först identifierade offren från



flodvägskatastrofen. Med samma snabbhet och professionalitet upprättades kort därefter en luftbro från Norrland och Finland till södra Sverige för att stödja Svenska kraftnät vid förflyttningen av viktiga resurser för återuppbyggnaden av elkraftnätet. Fler än 20 flygningar genomfördes på några dagar. Samtidigt med detta förbereddes insatser till bl.a. Sudan. Fortfarande finns personal ur flygstridskrafterna i södra Sverige för att stödja de värst drabbade av orkanen. Flygstridskrafternas ”nytta och effekt” har återigen synliggjorts, om än i några för oss alla, mycket smärtsamma sammanhang.

Ett imponerande arbete genomfördes under hösten och vintern av förbanden i den komplicerade försvarsbeslutsprocessen. Arbetet som pågår fortfarande är och har varit både omfattande och tidspressat. Jag uppskattar engagemanget, vidsyntheten och känslan för denna viktiga verksamhet som visats av alla inblandade.

Försvarsbeslutsprocessen har inte varit lätt, men Era insatser har underlättat vårt arbete på central nivå och givit oss stimulans och kraft i ett pressat läge för Försvarsmakten och för flygstridskrafterna.

Framtiden går ännu inte att överblicka till fullo. Som jag tidigare sagt så är inte mycket statiskt i pågående planeringsprocesser för de kommande åren. Detta förhållande har vi anpassat oss efter då vi vant oss att verka och leva i en ständigt föränderlig omvärld. Så är det och så kommer det att förbli. Innevarande år kan dock genomföras i stort sett som planerat. Vad det gäller ambitionsnivån på övningsverksamheten så är det mera de personella resurserna än ekonomin som begränsar oss. Det gäller även de flyttningar av verksamheter som blev resultatet av försvarsbeslutet. Det är nu av yttersta vikt att rätt kompetenser kan säkras i denna process där viktiga verksamheter lokalt skall avvecklas för att åter sättas upp och utvecklas på nya orter.

Budgetunderlaget för 2006 lämnas in i februari. Detta kommer förhoppningsvis inte att innehålla några överraskningar för

fortsättning sidan 4 >>>

# Transportflyget...



[www.afnorth.nato.int/ISAF/](http://www.afnorth.nato.int/ISAF/)

## ...hemma från Afghanistan

Den 20 oktober fram till jul ingick FU 01 med 1 st C-130 och ca 25 personer i Isaf (International Security Assistance Force). Syftet med missionen var främst att bidra till återuppbyggnaden av det krigshärjade Afghanistan.

Flygmässigt innebar uppdraget en utmaning för besättningarna, då flera av flygfälten var grusfält som saknade både räddningstjänst och flygtrafikledning, dessutom låg en del av flygfälten på hög höjd.

All flygning i Afghanistan genomfördes VFR (fint väder) och någon flygtrafikledning med uppgift att separera flygtrafiken existerade ej.

Isaf beräknas stanna i Afghanistan i flera år och mycket arbete återstår innan landet är återuppbyggt.

Ett av de största problemen med återuppbyggnaden är de miljontals minor som finns kvar utspridda över hela landet. Även runt flygplatsen i Kabul, som är i bruk, finns mängder av minor och oexploderad ammunition kvar.

FU 01 var baserade på Termezbasen i Uzbekistan, ca en timmas flygtid från Kabul. Personalen kom huvudsakligen från F 7. Min roll i förbandet var att agera samverkansofficer (Liaison Officer, LNO) inne på ISAF-HQ i Kabul. Härifrån leds i princip all verksamhet som berör Isaf. Flygverksamheten leds av Com ATF (Air Task Force) och det Taoc (Tactical Air Operation Center) som är upprättat inne på HQ.

Tillvaron var speciell här, skämtsamt sa man att alla dagar är måndagar förutom fredag som är en söndag. På fredagar, som är muslimsk helgdag, hade vi ledigt på förmiddagen, annars varade arbetsdagen från 0800-2000 alla dagar.

Som ensam svensk på jobbet och dessutom bördig från ett icke Nato-land fick man inledningsvis lite av en ”kusinen från landet”-känsla. Stämningen på HQ var hög och det var ett flertal skandinaver där. Com ATF var en dansk general och både hans ställföreträdare och chefen för Taoc var norrmän.

En kväll i veckan hade vi pizzakväll på Taoc och med jämna mellanrum gräddades våfflor i det Skandinaviska tältet, vispgräddes var svår att få tag i och fick ibland ersättas med crème fraiche.

Klimatet var lite annorlunda mot det vi är vana vid. Varma dagar med temperatur kring 20 grader och nätter som ligger på någon minusgrad. Ett bestående minne är dammet och sanden som försvårade persedelvården.

Afghanistan är fortfarande förknippat med oroligheter och visst hände det en del obehagligheter under min vistelse där, bl a en självmordsattack och en kidnappning. På de välbevakade camperna kände man sig dock trygg. Som stabsofficer rörde man sig i princip aldrig inne i centrala Kabul.

Väl hemma har man en ny syn på vardagstillvaron. Det som tidigare tagits för givet kan idag uppfattas som ett privilegium.

Jan Prytz, F 17



Flygplanvrak på Kabuls flygplats



Reparation av banan på Kabuls flygplats

# Linder x 2

## Linder & Linder flyger Gripen på F 7

Den 25 januari i år flög far och son, Jan och Johan Linder ihop för första gången i sina respektive karriärer. För Jan Linder var det också den sista flygningen i ett stridsflygplan innan pension. Jan Linder, till vardags chef för Flygmedicincentrum i Stockholm, besökte F 7 och flög här ett pass i baksits med sin son Johan som rotetvåa. Pilot i Jan Linders flygplan var Pär Eriksson från 2. Division.

Jan Linder, som är uppvuxen i Dalarna och bosatt i Uppsala, började sin karriär i flygvapnet 1968 på F 5 i Ljungbyhed. Efter kadettskola i och typinflygning på flygplan 35 i Uppsala, så placerades han på F 11 i Nyköping där han flög S 35E. Hösten 1972 började Jan Linder läsa medicin och varvade under 4 år läkarstudier med flygning under studieuppehållen på somrarna. Han har även doktorerat i fysiologi vid Uppsala Universitet.



*Johan & Jan Linder*

Jan Linder har under sin karriär i flygvapnet hunnit med att flyga in sig på AJS 37, JA 37 och SK 60. Han har uppehållit flygtjänsten ända fram till pension som alltså var den 1 februari i år. Efter pension tänker Jan, förutom att vara ledig, ta upp det kirurgiska igen, samt konsultera lite inom flygmedicin, främst för Saab och Statens haverikommision.

Sonen Johan, som är 25 år, började flyga i juli 2002 efter genomförd värnplikt som Norrlandsjägare på K 4 i Arvidsjaur. Just nu håller han på att flyga in sig på JAS 39 Gripen på F 7 och kommer att placeras där efter omskolningen till Gripenpilot. Det tycker han känns helt okej, men han framhåller att han gärna skulle viljatjänstgöra på Swafrap JAS 39 i framtiden.

Henrik Gebhardt, F 7



*Pilot: Pär Eriksson, Gustav Blå  
I baksits: övlt Jan Linder  
Chef för Flygmedicincentrum*



*Pilot: Johan Linder, Gustav Blå*

*Foto: Henrik Gebhardt*

>>> fortsättning från sidan 1

förbandsverksamheten. Vad som nu återstår är arbetet med att planera för 2007 och 2008.

Viggenepoken avslutas under året. Vi har ännu inte beslutat hur detta skall uppmärksammas. Viggen som introducerades på F 7 1972 kommer efter 33 år att avsluta sin tjänst i flygvapnet på F 21. Ett antal internationella flygjournalister är inbjudna för att få flyga SK 37 för att därefter brett kunna publicera Viggenepokens slut. Ett viktigt budskap, då det sekundärt även tydligt illustrerar att Gripensystemet nu är framgångsrikt introducerat i flygvapnet. Ytterligare ett budskap, både internt och externt, är att Försvarmakten nu avvecklar ett av invasionsförsvarets viktigaste och modernaste försvarssystem. Att Viggen blir en "historisk veteran" borde kunna få även den siste "invasionsförsvarskramaren" att förstå att det nu är det "insatta insatsförsvaret" som gäller.

Gripen skall under året introduceras i Nato. De första tjeckernas utbildning på F 7 och i Halmstad går mot sitt slut. Efter genomförd skillnadsomskolning till 39C så flyger tjeckerna hem sina första flygplan under våren för att vid midsommartid som operativa ingå i Natos och hemlandets luftförsvaret. Samtidigt med detta så har ungrarna påbörjat sin omskolning till Gripen. Från att Gripen varit en nationell angelägenhet så är nu flygvapnet det internationella kompetens- och utbildningscentrum för Gripen som vi alla arbetat så hårt för att förverkliga.

Avveckling och utveckling går den närmaste tiden hand i hand. Jag önskar Er lycka till och framgång i Ert grannliga arbete.

Nytta och effekt i en föränderlig värld  
Jan Andersson  
flygvapeninspektör



## Nytt flygledartorn

Efter 30 år är det "dax" att inviga ett nytt flygledartorn på Kallax. Arbetsmiljöverket krävde förbättringsåtgärder i tornet, en renovering av det gamla tornet visade sig vara dyrare och det hade inte löst problemet med utökat behov av utrymme, och därför togs beslut att bygga ett nytt.

Första spadtaget till tornet togs i mitten av januari 2004 och står nu helt klart dryga året senare. Invigning kommer att ske fredagen den 4 mars.

Det nya tornet är 35 meter högt, fem meter högre än det gamla.

Tornet är ritat av arkitektfirman Monarken AB och totalkostnaden för det nya tornet är cirka 21 miljoner kronor.

Text och bild: Louise Levin, F 21



## Arctic Response

En lyckad samövning "Arctic response" i fjol lade grunden för att holländska förband nu återvänder till Vidselbasen för ytterligare utbildning.



Det gästande förbandet, 630th Ground Defence Squadron of Leeuwarden Air Base, kommer inledningsvis att repetitions- och grundutbilda sin egen pluton i grundläggande vintertjänst med egna resurser och med stöd av F 21. Vidare kommer den holländska plutonen tillsammans med de två svenska flygbassäk-plutonerna övergå till förbandsutbildning i kompanis ram. Avslutningsvis kommer färdigheterna att tillämpas i en övning där båda nationerna arbetar mot ett gemensamt mål i ett internationellt peace-keeping scenario. Till skillnad från föregående år kommer även ledningsfunktionen till och med kompaninivån att integreras.



[www.luchtmacht.nl/leeuwardensquadrons/630squadron/](http://www.luchtmacht.nl/leeuwardensquadrons/630squadron/)

Ett av våra mål är att utveckla förmågan att, på engelska, leda och samverka med utländska militära förband.

Text: Louise Levin, F 21



# AWACS i svenskt luftrum

Efter ett initiativ från Nato besökte i höstas en E-3A AWACS Sverige.

Då AWACS kräver en banlängd av minst 2 700 meter och besöket önskades genomföras i södra Sverige föll valet på Sturup flygplats. Närheten till F 17 och F 17H var också avgörande för val av basering.

Efter en gemensam briefing genomfördes en demonstrationsflygning i södra Östersjön. Ombord fanns tio officerare, ur samtliga förband inom FV. AWACS besättningen visade stor öppenhet ombord och berättade det mesta om de icke hemliga delarna av systemet. Generellt bygger AWACS-systemet på gammal teknologi, men är väl fungerande. En uppgradering av systemet och flygplanet (Boeing 707) finns i planerna. Den största skillnaden mellan våra system är den stora mängden av information och kommunikation som hanteras av AWACS.

Ett speciellt uppskattat inslag under flygningen var eskorten av incidentberedskapsroten med två JAS 39 Gripen. Några i AWACS-besättningen hade aldrig sett ett stridsflygplan i luften och var fascinerade av denna vackra svenska skapelse.

I samband med besöket deltog flygvapnet med S 100D (IS 340) AEW/C för att visa upp det svenska konceptet. Nato delegationschef och en av hans medarbetare fick samtidigt med att svensk personal flög med AWACS flyga med S 100 D på västkusten.



Från vänster: lt Christer Andersson, kn Fredrik Anttila, kn Tomas Pettersson, F17M, kn Louise Sjölund, lt Johan Logander, mj Kjell Burman, mj Mikael Jönsson, F 17. Fotograf: kn Mats Andersson F20 TU Stril



Närmast i bild: kn Lars Nilsson, F 17H



Från vänster: mj Bjørn Vikaas, kn Mats Andersson, LSS Andreas Kernchen, mj Mikael Jönsson, F 17, kn Fredrik Anttila. Fotograf: Mj Kjell Burman, F17H



Gennaro Travetti mj John Stolk  
Fotograf: Kn Mats Olsson, F17H



# AWACS i svenskt luftrum

>>> fortsättning från sidan 5

Efter starten från Sturup etablerades en patrullbana mellan Jönköping och Säve.

På patrullbanan genomfördes radarspaning mot såväl luft- som sjösmål, samt förevisning av hur man kan "lura" systemet att även detektera markmål. Kontingentchefen överste Ballhausen, som har bakgrund som stridspilot i Luftwaffe, imponerades av Saab 340 ergonomiska och pilotvänliga cockpit-layout. Våra passagerare gav sina erkännanden till den stora effekt man får ut av vårt betydligt mindre och kostnadseffektiva flygburna radarsystem. Radarsensornas snabba upptäckt- och följningsförmåga, samt den minimala personalstyrkan som krävs för att betjäna systemet imponerade.

Efter en informell kvällsaktivitet i Kristianstad, där C F 17 Lars Lundell var värd, fortsatte programmet med att delar av AWACS besättning besökte F 17H för demonstration av StriC. Övrig personal åkte tillbaka till Sturup för markdemonstration.

Besöket vid F 17 H inleddes med presentationer av vilka funktioner som finns i berget och av StriC som del av luftstridskrafterna. Besökarna fick en inblick i hur Sverige bedriver incidentberedskap luft och hur stril bidrar till flygförbandsproduktionen. Besökarna tyckte likheterna var slående mellan svensk Stril och motsvarande i Nato trots att systemen, metodutveckling, mm utvecklats åtskilda under lång tid. Besöket i StriC var mycket uppskattat och systemet ansågs var modernt och flexibelt, dessutom uttryckte besökarna sitt gillande över arbetsmiljön i den svenska centralen med ljusa och trevligt färgsatta lokaler.

Förutom AWACS och S 100D anlände en JAS 39 Gripen från F 17 för markdemonstrationen. Ytterligare 30 personer från FM och 30 personer från Luftfartsverket (LFV) gavs möjlighet att besöka markdemonstrationen. Det stora intresset från LFV:s personal var speciellt glädjande.

Sammanfattningsvis känns det som besöket hölls på den informella nivå som bestämts från början. Förhoppningsvis har dessutom många värdefulla kontakter knutits till nytta för FV:s framtida internationella åtaganden.

Jürgen Niesner, projektledare



[www.e3a.nato.int/default.htm](http://www.e3a.nato.int/default.htm)



Foto: Alf Lindbergh

# Multinationellt i Kosovo



Mj Mats Bergström vid minnesmonumentet för Slaget vid Trastfältet år 1389, Kosovo Polje. Fotograf: Mj Zdenek Fofonka, Czech Army



Mobil relästation. Fotograf: Mj Peder Evers

Personal ur flygvapnet deltar inte bara i internationell flygverksamhet. Både yrkes- och reservofficerare från flygvapnet finns även i arméns internationella förband. Just nu tjänstgör t.ex. RO/mj Mats Bergström F 21/MD M, och RO/lt Johan Jingskog F 7 f.d. YO/säkförbandsofficer vid F 10, i Kfors MultiNational Brigade Centre (MNBC) HQ 15 km söder om Priština i Kosovo. Brigaden är en av fyra i Kosovo och ansvarar för landets centrala område. Mats är sedan oktober Deputy Assistant Chief of Staff G6, på svenska stf brigadsambandschef, medan Johan arbetar som Watchkeeper G3, d.v.s vakthavande befäl i brigadens Tactical Operations Centre.

”Med denna tjänstgöring har jag gjort ca 3,5 års utlandstjänst på fem olika ställen, alla i någon form av sambandsbefattning. Längsta perioden var drygt 1,5 år på UNTSO HQ som planeringsansvarig för UNTSO:s kommunikationssystem i hela Mellanöstern. Mycket intressant uppdrag!” säger Mats Bergström.

För Johan Jingskog är det, förutom två år som medlem i IF 01 AJS, däremot första utlandstjänsten:

”Jag upplever det mycket stimulerande och ser det som en nyttig erfarenhet att få tjänstgöra och jobba med många olika nationaliteter.”

I brigaden finns förband och personal från Sverige, Finland, Irland, Tjeckien, Slovakien och Lettland. På G6 finns finsk, svensk och tjeckisk personal medan alla nationer finns representerade på G3.

Trots att han arbetar i ett arméförband ser Mats inga problem med att själv höra till flygvapnet.

”Tvärtom, kommer man från en annan vapengren kan man se saker på andra sätt och därmed även lösa problem på ett annorlunda sätt. Dessutom är de system vi använder i brigaden inte mycket olika dom man kan hitta på hemmaplan. Vi använder digital radiolänk för transmission och har telefoninät, servernätverk och förbindelser till våra Tetra-basstationer integrerat i detta. Vi har även mobila transmissions- och Tetra-resurser”.

*Digital teknik för kombination av mobiltelefoni och ”vanlig” radiokommunikation. Det system som planeras införas för polis, räddningstjänst m.m. i Sverige under benämningen Rakel kommer att använda denna teknik. Tetra provas även inom försvarsmakten.*

fortsättning sidan 8 >>>



Forward Command Post under en stor operation i januari 2005  
Fotograf: Mj Mats Bergström

# Multinationellt i Kosovo

>>> fortsättning från sidan 7

Både Johan och Mats menar att det är alldeles för få FV-officerare som blir uttagna till arméns internationella förband, trots att de ofta kan ha en kompetens som är väl anpassad till arméns krav.

”Jag vet inte om det beror på att få flygofficerare söker, eller om arméfolket som ansvarar för uttagning inte är medvetna om vår kompetens. Jag tycker att det borde finnas goda möjligheter till tjänstgöring inom alla möjliga områden; personal, underrättelse/säktjänst, logistik, samband/IS m.m. Men söker man inte så blir man ju heller inte uttagen...!” säger Mats.

Den enda ”nackdel” som finns med internationell tjänst i ett arméförband är enligt Johan och Mats att man tyvärr inte får bära FV-emblem på uniformen vilket han anser borde vara tillåtet. ”Jag är ju uttagen i egenskap av flygofficer, då borde man ju även få visa detta” tycker Johan Jingskog.

Att arbeta i ett multinationellt arméförband ger yrkesmässig utveckling och kunskap som inte är lika lätt att erhålla enbart genom tjänstgöring i FV i Sverige. Framförallt ger tjänstgöringen kunskap om andra länders materiel och taktikutveckling och ger dessutom möjligheter till språkutveckling och i synnerhet god möjlighet att få personliga kontakter och nya vänner från många andra nationer.

Både Mats Bergström och Johan Jingskog har goda möjligheter att i tjänsten se hela brigadens område och är ofta ute på rekognoseringsuppdrag inför olika operationer.

”Det går inte att sköta jobbet genom att sitta och häcka på kontoret, man måste ut och träffa förbanden ute i området och diskutera problem och lösningar så ofta det går”.

Både Johan och Mats är överens om att betydligt fler yrkes- och reservofficerare i försvarsmakten borde söka internationell tjänst då detta kan tillföra mycket gott både till armén, marinen och flygvapnet.

Mats Bergström, Aerotech Telub



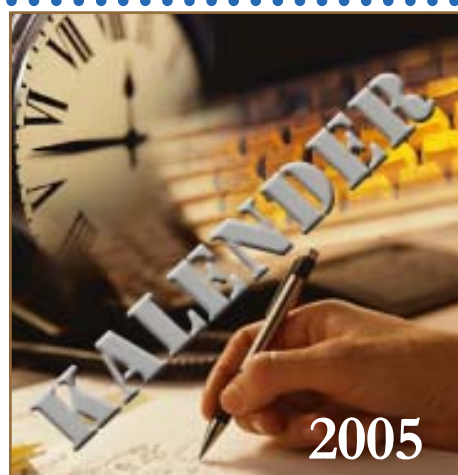
Lt Johan Jingskog inne i G3-vagnen i Forward Command Post har koll på det operativa läget. I bakgrunden sk Antti Jokiniitty, Finland  
Fotograf: Mj Mats Bergström



Johan, t.v. och Mats, t.h i G3-vagnen  
Fotograf: Kn Aidan O'Mahoney, Irish Army



Forward Command Post under en stor operation i januari 2005  
Fotograf: Mj Mats Bergström



28 februari	StafettVasan Sälen-Mora fem startled FörsvarsmaktsVasan Vasalopp med eget startled
8 maj	Anhörigas dag - Öppet hus Sätenäs garnison
21 maj	Borås Militärmusikfestival/Borås
21 maj	Flygdag Sundsvall-Härnösand flygplats
29 maj	FV musikkår parad i Göteborg Göteborgsmusik 100 år
4 juni	FV musikkår koncert på Läckö slott
6 juni	Nationaldag mm K 3 Karlsborg
18 juni	FV musikkår koncert Stortorget i Stockholm
18 juni	Flygdag Östersund Team 60
24-26 juni	Flygdag Österrike Team 60

## ÖB på förbandsbesök



Den 1 februari besökte ÖB flottiljen F 21. Han fick information om samverkan mellan Luleås och Bodens garnisoner som de senaste åren utvecklats. ÖB informerades om flottiljens arbete på den internationella arenan. Den framtida utvecklingen vad avser svenska militära



internationella insatser samt övningssamarbetet mellan de nordliga flottiljerna i Rovaniemi, Bodö och Luleå fick stort utrymme vid besöket på flottiljens JAS-division. ÖB besökte även Ledningsenheten i StriC, hundgården och



han fick se de värnpliktiga i ett sjukvårdsmoment. Dagen avslutades med fältlunch tillsammans med de förtroendevalda värnpliktiga.

Text och bild: Louise Levin, F 21

## BATTLE GRIFFIN



Övning BATTLE GRIFFIN 05 genomförs i Norge 21 februari till 11 mars 2005.

Övningen är Swafrap JAS 39 huvudövning för 2005 och ca. 125 personer ur förbandet deltar.

Förutom Swafrap JAS 39 deltar personal ur HKV, F 17, F 20, K 3, K 4, I 5 och Helikopterflottiljen. Dessutom är deltagare från Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Nederländerna, Polen, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och USA inbjudna.



Swafrap JAS 39 baserar med sju JAS 39A och en JAS 39B på Bodö huvudflygstation tillsammans med norska F-16 och tyska Tornado.

Det övergripande målet med övningen är att öva basering och insättande av snabbinsatsstyrkor i ett krisområde för att genomföra "Crisis Response Operations" (CRO) under vinterförhållanden.

Ambitionen med övningen är att förbättra färdigheter på den taktiska nivån i en Nato stödd CRO, ledd av ett försvarsgrensgemensamt högkvarter, i enlighet med kapitel VII i FN-stadgan.

Dessutom är syftet med övningen att förbättra interoperabiliteten mellan multinationella styrkor som kan utses att delta i Nato och/eller FN-ledda operationer.

Stefan Johansson, Swafrap F 17  
Foto: Peter Liander



<http://www.mil.no/fol/bg05/start/fakta/>

# HKP 6 tackar!



## En trotjänare går i pension.

I höstas sade helikopter 6 tack och adjö efter att ha tjänat det svenska försvaret i 35 år. Den blivande ”pensionären” visade dock upp sig en sista gång. Piloterna Mats Persson och Göran Waara samt mekanikerna Kjell Widenrot och Ingvar Björklund bjöd på en flygföreläsning med den gamle veteranen i rote. I början av avslutningsprogrammet flög dom in med varsin svensk flagga hängande under helikoptrarna samtidigt som Kungliga Norrbottens arméflygbataljons marsch spelades. Personal och inbjudna gäster, framförallt pensionerade piloter och

mekaniker, följde föreläsningen över första helikopterskvadronens flygfält. Övlt Kjell Sirkka höll ett tacktal till helikoptermodellen och konstaterade att den har 160 000 flygtimmar bakom sig varav 86 000 timmar i Boden. Tre helikoptrar har totalhavererat under åren, och ett utranterat exemplar sprängdes i samband med inspelningen av Kjell Sundvalls film ”HOTET”.

Det var hösten 1968 som 22 stycken helikopter 6, eller Jet Ranger som den heter civilt, köptes in till armén.

Jöran Friesendahl  
Helikopterflottiljen



# Hercules har fyllit 50!

Det mångsidiga transportflygplanet Hercules har fyllt 50 år. Den första flygningen med YC-130A ägde rum 23 augusti 1954 och sedan dess har över 2200 exemplar byggts. Projekteringen påbörjades redan på 1940-talet i Lockheeds berömda "Skunk Works" under ledning av svenskättlingen Clarence "Kelly" Johnson. "The mighty Herk" finns i 60 olika länder och har hittills avverkat ca 20 miljoner flygtimmar. Senaste versionen är C-130J som har nya och starkare motorer samt sexbladiga propellrar för bättre start- och stigprestanda, fart och räckvidd. Hercules förekommer också i en mängd specialversioner för bland annat väderspaning, psykologisk krigföring och mycket annat.

Svenska flygvapnet har åtta C-130H med beteckningen TP 84. Första leveransen ägde rum 1965 och svenska flygvapnet är därmed "äldsta" nyttjare av C-130 utanför USA. Den första svenska TP 84 med nummer 84001 flyger fortfarande och är den som normalt används vid flyguppvisningar eftersom den anses ha bäst roderharmoni. Ett exemplar modifieras till lufttankningsflygplan. Förutom för rent militära transporter, används TP 84 också i humanitära biståndsoperationer. Ett exemplar har också för en tid hyrts ut till Röda Korset.

L Berns (text och foto)



C-130A levererades till förbanden i USAF i 1956. Ett knappt år senare togs denna bild på Bolling AFB i samband med ett flygpojksutbyte. De svenska flygpojkar som deltog i utbytet var sannolikt de första svenskar som flög Hercules.

Svenska flygvapnets uppvisning med TP 84 Hercules är världsberömd. Här visar 84003 upp sig i österrikiska Zeltweg 2003.



# Belgiska F 16 över Ölandsbron

349:e division från Kleine-Brogel i Belgien har under veckan besökt 2:a division ur Swafrap i syfte att utbyta erfarenheter med varandra samt öva flygplanstyperna F 16 Falcon och JAS 39 Gripen tillsammans.

Delegationen har bestått av 8 förare (4 piloter i två omgångar), 2 underrättelsebefäl samt 8 tekniker. Divisionen från Belgien etablerades 1942 och var den första operativa Nato-divisionen redan 1980. De har därmed ca 25 års erfarenhet av internationella operationer och har bl.a. skarp erfarenhet från Kosovo 1999, då de genomförde luftförsvarsuppgifter. Denna erfarenhet har de delat med sig av och 2:a division har i utbyte delat med sig av erfarenheter från övningar i Bulgarien, Norge och Ungern som Swafrap deltagit i under året.

Även flygstriksledarna i stridsledningscentralen har med detta besök fått möjlighet att utveckla sig genom att leda F 16-flygplan. De belgiska piloterna får i sin tur en chans att ledas av svenska flygstriksledare. Ledningen sker på engelska men vad gäller terminologin så finns det små variationer mellan länderna vilket är bra att testa under dessa övningar.

- Det behövs ca ett halvårs framförhållning för att planera ett utländskt besök, berättar Rickard Nyström som är divisionschef. Det är främst olika tillstånd för att de

ska få komma hit samt logistikfrågor som kräver att man är ute i god tid.

Magnus Åstrand från 3:e Flygunderhållskompaniet berättar:

- Natomedlemsländer har ofta krav/önskemål om en annan typ av flygbränsle, kallad F-34, än den sort som vi själva använder, F-35. Skillnaden mellan dessa är att man tillför en anti-istillsats i F-34. Vi har därför modifierat en tankbil som tillhör helikopterkompaniet men som vi disponerar när det finns behov. Nu uppfyller vi detta önskemål vilket förenklar ”bränsleproblematiken” avsevärt.

Ett annat dilemma har varit att de flesta utländska flygplan använder flytande syre direkt i flygplanet medan vi använder syrgas. Nu har vi gjort en anpassning så att vi kan fylla flytande syre direkt ur vår egen depåtank till våra gäster. Jag vill även nämna strömförsörjningen av våra gästande flygplan som nu är löst med hjälp av ett helt nytt startaggregat där vi kan leverera både 200VAC och 28VDC.

Belgarnas besök är därför lite av en ”miniövning” för vår nya materiel och allt har hittills fungerat mycket bra. Detta sammantaget gör att det numera är relativt enkelt att ta emot utländska gäster och flygplan sett ur teknisk synvinkel, avslutar Magnus Åstrand.

Madeleine Östlund & Magnus Åstrand, F 17



Rote F 16 Falcon samt JAS 39 Gripen flyger över Hasselö i Karlskrona skärgård  
Foto: Quintus Blå



F 16 taxar ut till start.  
Foto: Magnus Åstrand



F17:s basräddningsstyrka orienterar sig om för dem viktiga reglage i kabinen på F-16  
Foto: Magnus Åstrand

# Internationaliseringen fortsätter

Swafrap JAS 39 på F 17 i Kallinge tillförs nu den senaste versionen av Gripen. JAS 39C-versionen av Gripen är nu etablerad på F 17 i Kallinge och piloterna är under inskolning. Flygplanet är helt Nato-anpassat med många system och funktioner moderniserade för framtida behov. Divisionschefen Joakim Andersson blev i höstas först på flottiljen med att flyga JAS 39C. Han berättar om sina intryck från första flygningen.

- Mycket är nytt men den största synliga förändringen är att displayerna visar fot och knop istället för meter och km/h, säger Joakim.

Han fortsätter:

- Nu måste man lära in på nytt och få en känsla för hur fort man flyger när instrumenten visar en viss hastighet. Med km/h har man en känsla för hur fort det går, det har man ännu inte med fart presenterat i knop, förklarar han.

F 17 kommer att ha en full division av JAS 39C. Majoriteten av förarna är färdigutbildade på C-versionen. I utbildningen ingår två flygpass i flygsimulator. Dessa flygs på Saab i Linköping. En ny simulator kommer till F 17 någon gång under året.

- Den blir ett bra komplement till flygningen då många funktioner tillkommit och andra blivit flyttade. Detta behöver övas in så att det sitter i "ryggmärgen" säger Joakim.

Ett nytt system för syretillförsel finns också i C-versionen. Tidigare hade föraren

med sig en viss mängd syre som skulle räcka under flyguppdraget. I den nya versionen av Gripen tillverkar systemet syre ombord och på så sätt kan föraren vara betydligt längre i luften. Då 39C är utrustad för lufttankning medges längre flygpass. Ökad räckvidd innebär att Swafrap JAS 39C kommer att kunna operera över ett större område i och utanför Europa. Nu är det enbart människans och inte teknikens begränsningar som sätter stopp för hur länge man kan vara i luften utan att landa.



FMV-piloten Rosenkvist lämnar över den första C-versionen till personal på Flygunderhållskompaniet



Joakim Andersson har precis landat och är nöjd

Text och bild:

Madeleine Östlund, F 17



Teknikerna Roger Bengtsson och Ola Strand kontrollerar mätvärden efter genomfört pass

## Utgivning tills vidare.

NU i flygvapnet kunde av olika skäl tyvärr ej publiceras under oktober och november som planerats. Detta innebär att några artiklar i detta nummer speglar händelser från slutet av förra året.

Nu är inriktningen att fyra nya nummer av NU i flygvapnet skall publiceras under våren 2005.

**Nytt för detta nummer är att antalet webblänkar som kan nås direkt från NU i flygvapnet har utökats till 8 st.**

NU i flygvapnet har i nuvarande tappning, under tre år publicerats med fem varrespektive höstnummer. Samtliga nummer återfinns på mil.se under flygvapnet. NU i flygvapnet bygger på att Du som är verksam inom flygstridskrafterna sänder in bidrag till redaktionen om aktuella händelser.

red

## Sant eller skröna?

### Något pinsamt för en "överljudare"...

Några år i början av nittioalet innehade jag tjänsten som chef för Flygavdelningen vid Första Flygeskaderstabens i Göteborg. Min mor och far som alltid bott i Göteborg, liksom jag till dess jag började i flygvapnet, var glada att den "förlorade sonen" fått en tjänst i Göteborg efter mer än 20 års bortavaro. Nu fanns möjlighet att under några år även träffas på vardagskvällar.

Eskaderchefen, generalmajor Bert Stenfeldt, var drivande och krävande i sin strävan att utveckla stabens förmåga. Kort sagt, det var lätt att prestera bra som handläggare av det enkla skälet att man var tvungen till det.

Som ansvarig för eskaderns flygverksamhet behövde jag ofta tid hos chefen i angelägna ärenden. Från mitt tjänsterum med utsikt över Kungstorget och "Femmanhuset" hade jag fördelen att kunna se när eskaderchefens bil ankom på morgonen. Då det oftast var stört omöjligt att få en föredragningstid i närtid fann jag på den finurliga idén att möta chefen i entrén för att kort dra mitt ärende under promenaden upp i trapporna till tredje våningen.

Det hade fungerat några gånger.

De värnpliktiga vid staben som bl.a. tjänstgjorde i telefonväxeln var mycket prydliga, korrekta och hade som vana att

# MARINFLYGET på västkusten

De som varit med berättar i boken med egna ord om händelser de varit med om, såväl i militärt sammanhang som i det mycket stora antalet civila insatser, inte minst livräddande sådana. Från den tidiga tjänstgöringen i Kongo, de första räddningssinsatserna, den tidigt startade samarbetet med sjukhusen till dagens högt utvecklade

samverkan med räddningstjänstens olika delar och sjukvården, stora övningar och ubåtsincidenterna – berättelserna omspanner för de flesta utomstående sannolikt okända upplevelser. Förbandet och dess personal har blivit uppmärksammat många gånger, i massmedia likväl som med belöningar för insatser för det civila samhället.



### Marinflyget på västkusten

för 230:- /st  
exkl.porto



Beställning av boken kan göras på:  
[www.fly.to/yngvebla](http://www.fly.to/yngvebla)

Från denna länk kan du söka efter efter allt som har med flyg att göra!

<http://www.avitop.com/links/>

## NU i flygvapnet

**Ansvarig Utgivare:** öv Lennart Thomsen

**Redaktör:** mj Anders Linnér

**Layout:** Visuell Produktion Int. AB

**Produktion:** leif.dahlberg@visuell.se

**Redaktionsråd:** C Info vid flygflottiljerna och helikopterflottiljen

**Adress:** Sätenäs garnison  
Info

530 32 Sätenäs Stockholm

**Tel:** 0510 - 477156

**Fax:** 0510 - 477146

**Mail:** anders.linner@mil.se

alltid tilltala befälen med titel. Kommen från en flygdivision, där man inte sagt givakt eller använt titlar på flera decennier, hade jag inledningsvis svårt att anpassa mig till den strikta vokabulären och tillvaron på staben.

Denna morgon ser jag generalsbilen svänga in framför stabens entré. Jag kastar mig ner för trapporna för att få generalens avdömning på frågan var årets eskadermöte skall förläggas. På väg till första våningsplanet hinner jag kort dra ärendet. Vi går upp för trapporna i takt och stram givakt som man gjorde vid den här tiden. På plan två får jag ett preliminärt "go" för mitt förslag och vi gör en ansats att ta den sista trappan. I detta läge öppnas dörren till telefonväxeln och en värnpliktig påkallar i stram givakt och högt röstläge vår uppmärksamhet varvid följande pinsamma dialog utspelar sig med eko i det pampiga trapphusets väggar:

**"Major Linnér!!!"**

Generalen och jag stannar upp och fixerar soldaten med blicken, jag sträcker upp mig ytterligare och svarar med ett tydligt "ja" i samma röstläge. Soldaten räcker över en telefonlur samtidigt som han med klar och tydlig stämma skriker:

**"Det är mamma!!!"**

En småleende general fortsatte ensam upp för trapporna och något våt i armhålan tog jag som "något stukad stridspilot" samtalet inne på mitt rum.

Anders Linnér, F 7

NU i flygvapnet är en försvarsmaktsintern skrift för korta eller snabba nyheter, som innehåller information om verksamhet i och omkring flygvapnet.

NU i flygvapnet bör spridas så snabbt och brett som möjligt till personal tjänstgörande vid flygvapnets förband, centra och skolor.

Infört bidrag skall vara försett med författarens namn och förbandstillhörighet.

Mer omfattande materiel och artikelunderlag insänds till INSATS & FÖRSVAR och Försvarets forum.