



NU i flygvapnet

Mars 2005

Tillsammans med övriga inspektörer kände jag för någon vecka sedan ett behov av att offentligt markera att NU måste det bli ett definitivt slut på trakasserier och kränkningar inom Försvarsmakten.

Skall vi kunna verka nationellt och i internationella konflikthärddar måste alla utan undantag ha den humanistiska grundsynen att alla människor skall respekteras oavsett etnisk bakgrund, sexuell läggning eller religiös trosbekännelse.

Det är min bestämda uppfattning att den som kränker eller trakasserar andra för att nå sina mål uppvisar fundamentala brister i sin ledarskapsförmåga och/eller saknar de grundläggande värderingar som skall vara rådande inom Försvarsmakten, såväl som i samhället i övrigt.



Flygvapeninspektören	1
Sista högvakten för F 7	2
Intensivt arbete med Hkp 14	3-4
NOTISER	5
Swafrap JAS 39 i Norge	6-7
Personal recovery...	8-9
NOTISER & KALENDERN	10
Sydafika "Nöjda och stolta"	11
Förbandsledningsprocessen	12
Flygvapenövning 05	13
Flygledartornet på Kallax invigt	14
Sant eller skräna	14

NU i flygvapnet

Det är för mig en självklarhet att all personal inom Försvarsmakten, undantagslöst, skall ha en grundläggande humanistisk insikt och grundsyn innebärande att man instinktivt kan skilja på rätt och fel i dessa sammanhang och kan visa respekt för alla människor. De som inte delar denna grundsyn har enligt min uppfattning ingen plats i Försvarsmakten.

Vi måste alla hjälpas åt att värna vår värdegrund. Utan den kan vi inte med trovärdighet värna och skydda de människor och värderingar vi har fått förtroendet att, om uppgiften så kräver, försvara med vapenmakt såväl nationellt som internationellt.

Vi har ett gemensamt ansvar i denna fråga och alla kan bidra med något. Det goda föredömet är självklart en viktig delkomponent, men det finns betydligt flera. Det kan vara fråga om att rakryggat markera övertramp och plumpa skämt runt fikabord och på mässar i vårt dagliga värv. Likväl som att tydligt markera för våra värnpliktiga var våra gränser går när det gäller språkbruk och umgängesformer.

Det kan vara fråga om, där bär jag själv ett stort ansvar, att skapa förutsättningar för de som utbildar våra utbildare att vara utbildare. Med det menar jag att de ges resurser och förutsättningar att bedriva en pedagogisk och kvalitativt bra utbildning som också innehåller utrymme för att utvecklas och bli trygg i sitt ledarskap. Jag ser gärna ett ökat inslag av erfarna utbildare som kan stödja de yngre och mindre erfarna i sin utveckling. Det är också med växande oro som jag ser att kompani- och

plutonchefer får lägga allt mer tid och kraft på uppgifter som inte är direkt kopplade till utbildningen (administrativa uppgifter).



Där har jag och förbandscheferna ett tydligt ansvar! Det finns massor med duktiga utbildare, ledare och chefer ute i vår organisation. Låt oss släppa fram dessa och låta det goda exemplet utgöra ledstjärna!

För mig är ett bra ledarskap att vara föregångsman, att respektera alla och att värna grundläggande värderingar.

Nytta och effekt i en föränderlig värld

Jan Andersson
Flygvapeninspektör

Sista högvakten för F 7



Foto: Henrik Gebhardt



Foto: Henrik Gebhardt

Den 2 mars 2005 markerar ett historiskt datum för F 7. Detta datum genomförde F 7 den sista högvakten med värnpliktiga och befäl ur Insatskompaniet samt Skydds- och Flygfältarbetskompaniet. Under tiden 23/2 till 2/3 har 8 befäl och 78 värnpliktiga skött bevakningen av slotten både i Stockholm och Drottningholm. När F 7 gick på som högvaktsstyrka var inte vädrets makter på topp, men vid avgången den 2 mars sken solen och såväl åskådare som deltagare i vaktavlösningen bjöds på ett strålande vårvinterväder.

På plats vid vaktavlösningen fanns också chefen för F 7, överste Fredrik Hedén som efter att ha visiterat sina soldater, med både stolthet och en smula vemod traditionsenligt höll ett kortare tal till de 100-talet åskådare som samlats vid Stockholms slott.

Trots att detta är sista gången för F 7 och att det ibland har varit väldigt kallt så har humöret varit på topp bland värnpliktiga och befäl berättar vakthavande majoren Anders Elofsson, till vardags kompanichef på F 7. Han tillägger också att soldaterna verkligen har haft mycket att göra under årets första två månader eftersom soldater från F 7, förutom högvakten även har varit engagerade i hjälpinsatserna i Småland.

När utbildningen av värnpliktiga försvinner från F 7 kommer vi inte att delta i arrangemang som Högvakten och inte heller kunna hjälpa till med värnpliktiga vid större hjälpinsatser som den i Småland. Flottiljchefen överste Fredrik Hedén beklagar det.

- Att avsluta värnpliktsepoken på F 7 är inte något jag önskar, men man väljer inte alltid vilka order man skall genomföra. Detta är en del av försvarsbeslutet och den skall vi genomföra på bästa sätt.

Henrik Gebhardt, F 7

<http://www.hogvakten.mil.se/>



Foto, grundbild: Björn Bexander - Avlösning 4. skvadron, Livgardet

Bildmontage

Intensivt arbete med Hkp 14

Jag är nu inne på sista månaderna som Liaison Officer vid NHI i Aix-en-Provence. Kan meddela att det fortfarande känns som styv kuling och motvind. Inte en dag utan att förändringar sker i endera planeringen eller leveranser av underlag. Trots detta har vi kommit långt med själva produkten HKP 14. Systemet är väldigt komplext och jag önskar ibland att vi visste det vi vet idag, redan när vi skrev kontraktet 2001. Men "c'est la vie" – lev framåt och reflektera bakåt!

Hur är det då med samverkan och arbetet med/mot industrin? Har det utvecklats eller är det oförbättrligt? Dags för en "slutrapport".

Det är stora skillnader mellan svenskt och franskt sätt att arbeta. Det vi tar som självklart i en uppgörelse, ett handslag eller en signatur på ett papper, kan för flera av mina kollegor här nere vara en inriktning eller ibland bara en huvudriktning. Innan jag förstod det så hann jag få en del puls- och blodtrycksökningar. Nu gör jag som alla andra fransmän; upp med axlarna, ner med mungiporna och ut med händerna. Ett tecken på att det är dags att lösa av mig.

Några kollegor som varit med på möten här nere säger att det inte går att förklara utan måste upplevas. Struktur, mötesdisciplin och tidspassning tror jag inte finns översatt till franska och italienska. Vi får ofta igenkännande blickar från våra tyska och holländska kollegor, när vi sitter tyst och försynt och väntar på att mötena skall börja.

De första nio helikoptrarna ska levereras under 2005 och 2006. I dagsläget ligger den första grundhelikoptern strax efter semestertiderna 2005. För närvarande är detta en grundhelikopter utan någon som helst tilläggsutrustning men efter modifiering och utvecklingsarbete kommer den senare att levereras till oss som en HKP 14B (Ubåtsjakt).

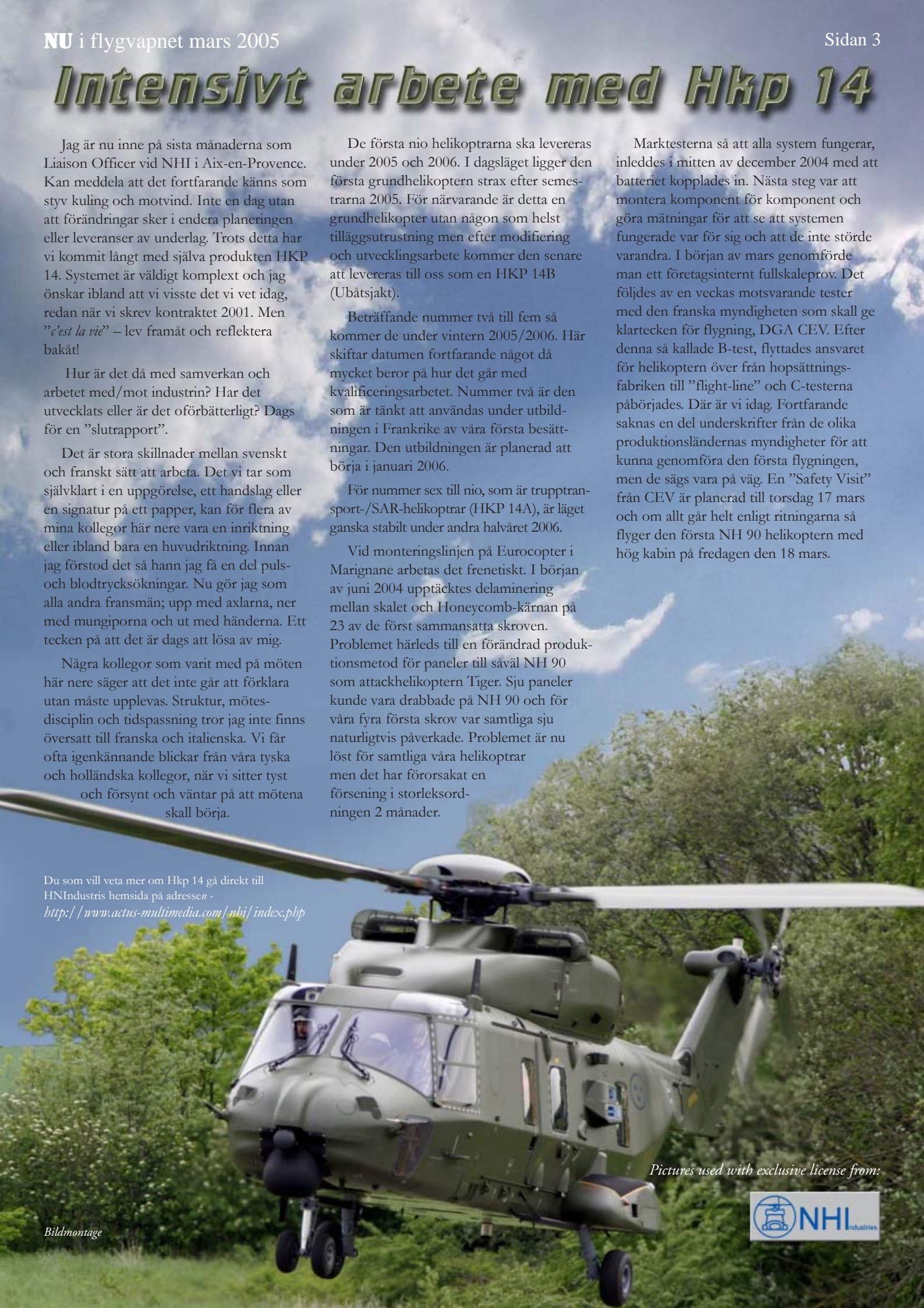
Beträffande nummer två till fem så kommer de under vintern 2005/2006. Här skiftar datumen fortfarande något då mycket beror på hur det går med kvalificeringsarbetet. Nummer två är den som är tänkt att användas under utbildningen i Frankrike av våra första besättningar. Den utbildningen är planerad att börja i januari 2006.

För nummer sex till nio, som är trupptransport-/SAR-helikoptrar (HKP 14A), är läget ganska stabilt under andra halvåret 2006.

Vid monteringslinjen på Eurocopter i Marignane arbetas det frenetiskt. I början av juni 2004 upptäcktes delaminering mellan skalet och Honeycomb-kärnan på 23 av de först sammansatta skroven. Problemet härleddes till en förändrad produktionsmetod för paneler till såväl NH 90 som attackhelikoptern Tiger. Sju paneler kunde vara drabbade på NH 90 och för våra fyra första skrov var samtliga sju naturligtvis påverkade. Problemet är nu löst för samtliga våra helikoptrar men det har förorsakat en försening i storleksordningen 2 månader.

Marktesterna så att alla system fungerar, inleddes i mitten av december 2004 med att batteriet kopplades in. Nästa steg var att montera komponent för komponent och göra mätningar för att se att systemen fungerade var för sig och att de inte störde varandra. I början av mars genomförde man ett företagsinternt fullskaleprov. Det följdes av en veckas motsvarande tester med den franska myndigheten som skall ge klartecken för flygning, DGA CEV. Efter denna så kallade B-test, flyttades ansvaret för helikoptern över från hopsättningsfabriken till "flight-line" och C-testerna påbörjades. Där är vi idag. Fortfarande saknas en del underskrifter från de olika produktionsländernas myndigheter för att kunna genomföra den första flygningen, men de sägs vara på väg. En "Safety Visit" från CEV är planerad till torsdag 17 mars och om allt går helt enligt ritningarna så flyger den första NH 90 helikoptern med hög kabin på fredagen den 18 mars.

Du som vill veta mer om Hkp 14 gå direkt till HNIndustris hemsida på adressen - <http://www.actus-multimedia.com/nhi/index.php>



Vecka 12 (?!) börjar sedan arbetet med markkörningar med och utan rotor snurrande, via "tuning flights" där alla värden justeras in, till Eurocopters egna acceptansflygningar. Därefter följer normalt kundens SAFT (Special Acceptance Flight and ground Tests). Så blir det inte i fallet med vår första helikopter, då denna kommer att stanna vid Eurocopter för kvalificering och utveckling av TMS-, SAR- och ASW-funktionerna (konfigurationer och tilläggstrustningar).

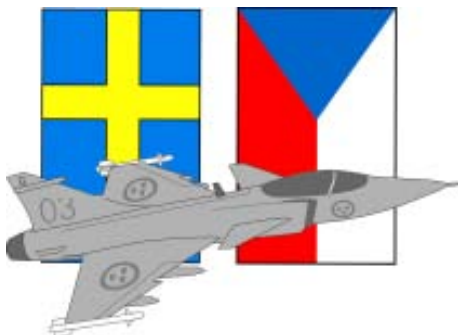
Jag hade sju huvudrubriker för vad arbetet här nere skulle omfatta inför starten av verksamheten här, våren 2002. Dessa punkter tittar jag på ibland och undrar när jag gör dessa, men det är lite svårt att formulera vad tjänsten innebär utöver att ligga på med piskan beträffande leveranser. Jag förmodar, och har fått bekräftat av projektledaren, att jobbet innebär att vara hans öga och öra på plats. Då tänker jag på att fånga känslan inom företaget, indikationer på förskjutningar i tidsplaner, att skapa och upprätthålla ett brett kontaktnät och att kontrollera trovärdigheten i uppgifter. Det gäller även att hjälpa till från NHI:s sida att driva på mot FMV beträffande underlag och svar.

Min tidigare erfarenhet av utlandstjänst har varit inom FN:s ram. Då är man en i systemet och väldigt väl omhändertagen och allt runt omkring finns det ett system som fångar upp. Här är det tvärt om. Behöver vi något får vi lösa det själva. Efter tre år har vi fortfarande bara ett fåtal vänner på plats utanför jobbet. Det blir med andra ord ganska ensamt emellanåt. Numera har jag i alla fall en finsk, en norsk och två grekiska kollegor på plats vid NHI att dryfta de dagliga kundproblemen med.

Hade nu företaget legat i en mindre lättillgänglig/attraktiv hörna av världen så hade nog inte folk hälsat på heller och då är det en fördel med Provence: Vi kan komma hem på ett par timmar och Aix ligger liksom i turistströmmen under somrarna. Den gångna sommaren hade vi en vecka utan besökare under perioden 15 juni till 13 augusti. Det är kull! Idag, 15 mars, läste vi +15 på termometern och det gör att man ibland längtar ut från kontoret (skrivet långt efter det att solen gått ner)...

Ingemar Bengtsson





Tjeckerna klara på F 7

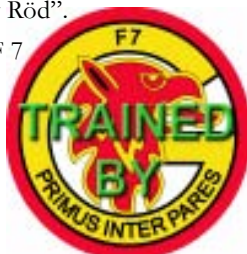


Foto: Håkan Brandt

<http://www.airforce.cz/content/afterhome.htm>

Utbildningen av de första två omgångarna tjeckiska piloter är nu slutförd för F 7:s del. De åtta tjeckiska piloterna har nu börjat skillnadsutbildningen på JAS 39C i Linköping. Ansvarig för den delen av utbildningen är TU JAS 39. Utbildningen av de ungerska piloterna går enligt plan här på F 7. Nästa omgång tjecker kommer till F 7 efter sommaren, och då är det alltså återigen dags för tjeckiska piloter att bli ”Trained by Gustav Röd”.

Henrik Gebhardt, F 7



Modernare C-130 Hercules



Foto: Boeing

FMV har tecknat avtal om modernisering av flygvapnets åtta C-130 Hercules, Tp 84. Till en kostnad som motsvarar drygt en ny C-130 kommer våra befintliga flygplan att utrustas med den senaste avioniken. Eftersom flygplanen, som levererades mellan 1965 och 1981 börjar ha många år på nacken nu så är det av stor vikt att denna modifiering sker. Modifieringen kommer att livstidsförlänga flygplanen till 2030. Arbetet kommer att utföras under åren 2007 till 2009.

Henrik Gebhardt, F 7

Försvarsministrar besöker F 7



Foto: Håkan Brandt

Tjeckiens försvarsminister, Karel Kühnl besökte F 7 tillsammans med sin svenska motsvarighet, Leni Björklund den 11 mars. Syftet med besöket var att studera JAS 39 Gripen och den verksamhet som bedrivs här på F 7.

Henrik Gebhardt, F 7

Bärgningsarbetet återupptas

Under våren kommer en ny sökomgång att göras på haveriplatsen för den återfunna DC 3:an. Huvudsyftet är att finna kvarlevor efter de fyra återstående besättningsmännen, men även att bärga prioriterade objekt som kan ge ledtrådar om vad som hände flygplanet efter beskjutningen.



- Det är klarlagt att flygplanet blev beskjutet och att det har brunnit. Omfattningen av branden har dock ännu inte kunnat fastställas. Vi är nu inne och analyserar materialets innersta för att få klarhet i detta. Kunskapen är viktig för att senare under utredningen kunna bedöma sannolikheten för att de saknade besättningsmännen kan ha lämnat flygplanet med fallskärm, säger Christer Magnusson som är teknisk utredare.

Efter över 50 år på havets botten kan utredarna konstatera att den återfunna motoroljan från en av motorerna är väl bibehållen. Oljetanken till höger motor har hållit tätt och något vatten har inte trängt in vilket gör att oljan är i skick som ny. Analyser visar även att oljan inte oxiderat vilket vore troligt om den påverkats av brand.



I mitten av maj planeras HMS Belos lämna kaj för att under några veckor tillsammans med fartygen HMS Furusund, HMS Styrso och HMS Spårö återuppta sökandet på Östersjöns botten.

red

Swafrap JAS 39 i Norge

Swafrap JAS 39 har sedan 21/2 deltagit i en övning som heter Battle Griffin 05.

Övningen genomförs i Bodö i Norge.

Övningen har lockat ca 14 000 deltagare från 14 länder. De flesta kommer naturligtvis från Nato men även PFP-länder finns med. Det är Sverige och Finland som deltar fullt ut. Schweiz deltar som observatör. Swafrap JAS 39 har 122 män och kvinnor på plats.

Lördagen den 19/2 rullade landsvägstransporten iväg från F 17 i Ronneby med destination Bodö. Transporten tog tre dagar! Samma dag som de anlände till Bodö kom resten av förbandet som hade flugit Hercules.

Vissa funktioner kom igång direkt på tisdagen och efter en noggrann prioritering kopplades en efter en funktion upp. Onsdag morgon var förbandet helt klart att börja verka.

När detta skrivs, lördagen den 5/3, kan det konstateras att övningen har gått jättebra för oss. Vi har till exempel en tillgänglighet på flygplanen som ligger över 90 %, vilket är mycket bra.

Vi flyger tillsammans med tyskar och norrmän. Dessa blandföretag är mycket tunga att planera. Det kan till exempel vara 16 tyska Tornado som skall göra ett anfall mot marken. Dessa behöver då jakttskydd av olika slag. Det är här vi kommer in tillsammans med norrmännen. Vi har 4 flygplan vardera som sköter jakttskyddet.

>>> fortsättning sidan 7



Transporten
Foto: Swafrap



Insats-tills
Foto: Kent Löving, Swafrap



Foto: Kent Löving, Swafrap

Swafrap JAS 39 i Norge



Foto: Swafrap



Klargjord i mørker

Foto: Kent Löving, Swafrap



Foto: Swafrap

Sammanlagt är det alltså 24 plan i samma företag samtidigt, och då gäller det att alla vet vad de skall göra.

Ett av de företag jag nyss beskrivit kallas för COMAO, composite air operations. Alltså ett sammanslaget förband från olika länder och med olika flygplanstyper.

Övningen är ett led i att vi skall kunna delta i combined joint operation alltså en

styrka som är sammanslagen av olika länder och olika stridskrafter för att utföra en mission utomlands.

För att det skall fungera med flyget måste det naturligtvis finnas en organisation runt omkring också. Vi har FU-kompaniet som sköter klargöring och underhåll, och insatskompaniet som svarar för det mesta som vi finner naturligt i vardagen. Till exempel: Sjukvård, vi har en

”syrra” med oss, flygräddningstjänst, bevakning, transportcentral och sambandspluton. Vi har dessutom en liten stab organiserad att sköta det administrativa arbetet.

Det mesta (allt?) fungerar alltså bra, humöret är på topp och vi vinner!!

Kent Löving
PIO Swafrap JAS 39

Personal recovery

Force Protection

Personnel Recovery = Force Protection, säkerhet för personalen!

Svensk militär personal kidnappad och försvunnen under internationell tjänst! Detta är tyvärr ingen omöjlighet. Det har hänt förut och kommer att hända igen! Frågan är då vad Försvarmakten gör för att hantera denna typ av situation.

Försvarmaktens växande internationella engagemang innebär en stor ökning i antalet människor som genomför internationell tjänsteutövning. Detta innebär även att risken ökar för att personal kan bli kidnappad, tillfångatagen, försvinna eller hamna på flykt.

Försvarmakten har ansvaret för den personal som genomför internationell tjänsteutövning enskilt eller i förband under Försvarmaktens ledning. Försvarmakten har även en moralisk förpliktelse mot personalens anhöriga. De anhöriga skall veta och känna att Försvarmakten vakar över sin personal då de är på internationell tjänsteutövning samt att Försvarmakten är beredd att agera om något skulle hända personal vid internationell tjänsteutövning.

Force Protection för Försvarmaktens personal torde ha högsta prioritet och detta innefattar Personnel Recovery. Personnel Recovery är idag införd i USA och på väg att införas inom Nato.

Personnel Recovery är: Summan av militära, diplomatiska och civila åtgärder i syfte att undsätta och återföra Försvarmaktens personal (militär, civil och eller konsulter) som blivit kidnappad, tillfångatagen, försvunnit, eller hamnat på flykt då den genomfört internationell tjänsteutövning under ledning av Försvarmakten.

Definitionen är en fri översättning av US Department of Defense definition av Personnel Recovery.

För att skapa bra förutsättningar för Personnel Recovery finns det ett antal byggstenar som måste läggas på plats. På den högsta politiska och militära nivån måste det finnas en klar och uttalad vilja att Personnel Recovery är prioriterad verksamhet och detta skall fastställas i en policy. Denna policy skall sedan på nästa nivå omarbetas till en doktrin, som sedan i sin tur vid förband och staber skall ge taktik, tekniker, utrustning och procedurer för Personnel Recovery.

Varför är det så viktigt med Personnel Recovery? Den egna personalens säkerhet borde vara skäl nog!

Ytterligare skäl är:

- Moraliskt ansvar mot personalen och dess anhöriga. Om den högsta politiska och militära ledningen kräver att personalen skall ge sitt yttersta vid internationell tjänsteutövning finns det också ett moraliskt ansvar hos den politiska och militära ledningen att säkerställa att personalen och dess anhöriga får bästa tänkbara Force Protection och stöd.

- Upprätthålla det operativa målet. Dålig eller bristfällig Personnel Recovery kan skapa en situation där politisk och militär ledning tvingas skifta fokus under en pågående militär operation från en strategisk nivå till en taktisk nivå. Ett tydligt exempel på detta var den militära operation som USA genomförde i Somalia. Här fick USA under pågående operation egen personal kidnappad, vilket medförde enorm media-bevakning. Detta tvingade de

amerikanska styrkorna från sitt strategiska mål i Somalia för att i stället ägna sig åt taktisk verksamhet i syfte att försöka lokalisera och återföra den egna personalen; detta är mera känt som Black Hawk down.

Personnel Recovery kan genomföras på flera olika sätt så som civilt, diplomatiskt och militärt.

Civil Personnel Recovery: Verksamhet som genomförs av civila intressen i syfte att återföra personal. Militär och politisk ledning kan inte styra över detta. Den amerikanske pastorn Jessie Jackson var delaktig i civil Personnel Recovery under Kosovo-krisen.

Diplomatisk Personnel Recovery: Omfattar t ex politiska förhandlingar i syfte att återbörda egen personal. Den kidnappade amerikanske helikopterpiloten i Somalia, Black Hawk down, frigavs tack vara diplomatiska förhandlingar.

fortsättning på sidan 8 >>>



Militär Personnel Recovery: Omfattar olika typer av räddningsmetoder med militär personal och utrustning. Ett exempel på detta är den Combat Search and Rescueoperation som genomfördes i Bosnien 1995 i syfte att undsätta den nödställda amerikanske piloten Scott O'Grady.

Genomförandet av en Personnel Recovery operation består av fem huvudmoment:

Rapportera: Någon måste uppmärksamma och rapportera in att en person är kidnappad, tillfångatagen, på flykt eller försvunnen. Detta kan ske på många olika sätt och av flera olika aktörer.

Lokalisera/identifiera: Den nödställda måste lokaliseras för att räddningsinsatser skall kunna sättas in. Här måste även den nödställda bli identifierad så att deltagande enheter vet att det är rätt person som skall undsättas. Det har förekommit att motståndare försökt lura räddningsenheter i bakhåll genom att utge sig för att vara nödställd personal.

Understödjare: Om möjligt aktivt försöka hjälpa/understödjare den nödställda med information, vägval, underhåll m m. Detta moment omfattar även stöd åt anhöriga bl a vad avser media hantering.

Undsätta: Detta omfattar den faktiska räddningsoperationen där enheter/organisationer undsätter den nödställda.

Debriefing och åter i tjänst: Detta moment tar vid när personen är åter vid egna styrkor. Här sker flera olika typer av insatser och åtgärder i syfte att personen skall kunna återgå i tjänst och till ett normalt liv. Debriefingen skall också ge underlag till eventuella revideringar av Personnel Recoveryplaner och genomförd utbildning.

För att möjliggöra en Personnel Recoveryoperation krävs:

Utbildning: Personal som skall delta i internationell tjänsteutövning måste få en bra utbildning som syftar till att höja medvetenheten och kunskapen om Personnel Recovery samt ge dem kunskaper och färdigheter som minskar risken för onödigt lidande i en brist-/nöd eller fång-/gisslansituation (Survival Evasion Resistance Escape, SERE).

Denna utbildning kommer också att leda till att personalen kan agera rätt i situationer där den riskerar att kidnappas, tillfångatas, försvinna eller hamna på flykt.

De som sedan handgräpligen (chefer, staber och räddningsenheter) jobbar praktiskt med Personnel Recovery måste ha en hög nivå på utbildning, utrustning, lednings- och kommunikationsförmåga. Detta för att skapa situationsmedvetenhet och lokal överlägsenhet i syfte att kunna genomföra en lyckad Personnel Recoveryoperation med minimala risker för ytterligare egna förluster.

Slutligen behövs välutbildad personal som fysiskt på plats kan genomföra en undsättning.



Slutord

Generalen Tommy R. Franks, chef under operation Enduring Freedom i Afghanistan, sa följande när han blev tillfrågad varför han väntade med att påbörja offensiva aktioner. "Combat operations will not commence until our Personnel Recovery capability is in place." Detta visar på tyngden och vikten av Personnel Recovery. Personalen är inte förbrukningsvara och allt måste göras för att återföra personal till säkerhet, i synnerhet när utlandstjänst blir obligatorisk. Kompetens för att utveckla Personnel Recovery i Sverige finns idag inom Försvarsmakten! Sverige har tidigare fått personal kidnappad och försvunnen under internationell tjänst och det kommer att hända igen! Har vi då råd att inte ha väl fungerande Personnel Recovery?

Robert Nylén



Artikelförfattaren Robert Nylén (i mitten) tilldelades i år fältstipendiet för sina insatser inom Personnel Recoveryområdet. Till vänster mj Tor Cavalli-Björkman, chef Försvarsmaktens överlevnadsskola, till höger ÖB, generalen Håkan Syrén.



Foto: Louise Lewin

Kinas Flygvapenchef besökte F 21

General Qiao Qingchen landade på morgon torsdag den 3 mars tillsammans med tolv stycken medlemmar från Kinas Flygvapen.

Under dagen visade F 21 upp JAS 39 Gripen, klargöring av flygplan samt en flyguppvisning.



Foto: Louise Lewin

Utbildningsreglementet för divisionsunderrättelseofficerare överlämnas till FM UndSäkC



Utbildningsreglementet för divisionsunderrättelseofficerare överlämnas till FM UndSäkC

Den 14 januari 2005 fastlade flygvapeninspektören utbildningsreglementet SIGMA 2. Squadron Intelligence Training Manual del två, skapades för att kvalitetssäkra divisionsunderrättelseofficeraren förmåga att verka nationellt vid JAS 39 flygdivision. Det nu fastslagna dokumentet är skörden av en process som inleddes redan 1997 där en stor del av flygvapnets underrättelseofficerare deltagit i syfte att beskriva utbildningen som krävs för att möta divisionernas krav på förmåga. SIGMA 2 är den första delen i

utbildningen för blivande divisionsunderrättelseofficerare som ligger utanför skolans ansvar och genomförs som en del av den dagliga verksamheten på förband. Efter ytterligare bearbetning av utformning och disposition så kan nu Underrättelsesektionen vid F 7 lämna över den färdiga pärmen till FM UndSäkC för fortsatt funktionsansvar och spridning som fastställt reglemente inom FM. Nästa steg i utvecklingen är den tredje delen av reglementet som ska beskriva utbildning inför internationella operationer, ett arbete som står i startgropen i väntan på uppdragsbeslut.

kn Tommy Wahlman
Undsektionen F 7

Dessutom fick besökarna en genomgång och förevisning av det svenska värnpliktsystemet. Det är första gången som en delegation från Kina besöker F 21 och de var mycket imponerade av flottiljen och dess verksamhet. Under eftermiddagen flög delegationen vidare mot Stockholm.

Louise Lewin, F 21



18-28 april	Flygvapnets slutövning
30 april	Kungens födelsedag
8 maj	Anhörigas dag - Öppet hus Sätenäs garnison
21 maj	Borås Militärmusikfestival Borås
21 maj	Flygdag Sundsvall-Härnösand fp
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
6-14 Augusti	Noliamässan i Umeå

Nöjda & stolta

Nöjda och stolta – Sydafrikas egen bedömning av Gripenaffären

Försäljningen av Gripen har under den senaste tiden fått kritik i svensk massmedia. Kritiken kommer inte från Sydafrika utan från Sveriges Radio. Bland annat har den svenska regeringens stöd till försvarsindustrins exportsatsningar ifrågasatts. Mycket handlade också om den offset, ”motköp”, som ingår i kontraktet med Sydafrika.

Så sent som 17 november förra året lovordade Sydafrikas handels- och industridepartement bland annat Saab i en rapport:

”The Department of Trade and Industry (dti) is pleased with the progress to date, with all the obligors’ substantially meeting or exceeding their milestones. To date, the program has done the dti proud with a number of very successful projects established in most of the provinces, meeting all the criteria of ‘additionality’ and supporting growth, equity and employment.”

Dagens Eko valde att kritisera Saab

utifrån en lista från 1998 över vad Gripenoffset skulle kunna innebära. Listan presenterades som ett exempel för Sydafrikas regering och den finns inte med i det kontrakt som skrevs 1999. Av de idéer som fanns med på listan har ”bara” en handfull förverkligats. Men i stället tillkommer nya projekt som presenterats och godkänts av Sydafrikas regering. Saab, med samarbetspartnern BAE Systems, har genom detta uppnått 149 % av de investeringar som var beräknade till den första avstämningen. I pengar rör det sig hittills om närmare 20 miljarder kronor. Hela offsetåtagandet ska vara uppnått 2011.

Krav på offset är inget ovanligt. I Sydafrika är det till och med lag på att all större statlig upphandling måste innehålla ett offsetpaket för att främja teknologiöverföring och arbetstillfällen i Sydafrika. Det handlar inte om att köpa sydafrikanska produkter för en viss summa pengar. I stället ska Saab och BAE Systems hjälpa sydafrikansk industri att hitta investerare och öka exporten. Det kan vara att Saab köper in sig i sydafrikansk försvarsindustri, eller att ett annat företag väljer att lägga en fabrik i Sydafrika i stället



för i något annat afrikanskt land. För närvarande arbetar två sydafrikanska piloter på Saab, en testpilot från Denel och en pilot från Sydafrikas flygvapen, och fem grupper som ingår i ett teknologiöverföringsprogram har redan arbetat i flera år i Linköping tillsammans med svenska kollegor.

Gripen ska levereras till Sydafrika mellan 2008-2011. Det första av dessa flygplan befinner sig under slutmontering på Saab i Linköping och ligger till och med något före i tidsplan med en första flygning planerad till november i år. Ett Boeing 707 lufttankningsflygplan från SAAF kommer under våren att ombaseras till Linköping för att delta i Gripens lufttankningsprov. De första BAE Hawk som ingick i samma paket och som ska användas som lead-in trainer för Gripen flyger redan i Sydafrika.

Lasse Jansson

Gripen International

<http://www.saairforce.co.za/>



Förbandsledningsprocessen

Planeringen av verksamhetsåret 2006 har påbörjats. Under v 510 har DUF-dialoger genomförts. Där har förbanden och HKV diskuterat verksamhet och produktionsförutsättningar för 2006. DUF-dialogen genomfördes för första gången i år. Dialogen har gett förbanden möjlighet att starta upp det lokala planeringsarbetet tidigare än andra år och HKV kan utarbeta styrdokument som är bättre förankrade och realiserbarhetsprovade än vad som varit fallet tidigare år. Det är särskilt viktigt nu när vi går in i en period med många nya uppgifter och därmed begränsade erfarenheter från tidigare år.

Direktiv för uppdragsförslag, DUF, kommer att utsändas till förbanden v 517. Med dem som grund skall förbanden utarbeta uppdragsförslag, UF. Uppdragen skall vara insända till HKV senast den 17 juni.

Omedelbart efter semestern kommer HKV att analysera uppdragsförslagen. I analysen ingår att kontrollera att all tänkt verksamhet är planerad samt hur de ekonomiska resurserna är utnyttjade.

Nästa steg i planeringen inför 2006 är resursdialogen. Där kommer HKV att besöka förbanden för att gå igenom insända uppdragsförslag samt kontrollera att den ekonomiska planeringen är utförd på rätt sätt. Resursdialogen genomförs v 537 till v 539. Förbanden besöks i följande turordning: F 7, F 17, AO F 4, LSS, F 21, HKPflj. Dialogen kommer att genomföras i stort enligt tidigare år och besöket vid förbanden ger HKV en möjlighet att träffa ett stort antal medarbetare och på stor bredd diskutera igenom planerad verksamhet.

Erfarenheterna från tidigare år är att det sker en viss överplanering och efter resursdialogen måste uppdragens ambitionsnivå justeras eller tas bort. Det tillkommer även uppdrag efter att DUF utgivits. Alla dessa ändringar i uppdragen bereds av HKV efter resursdialogen och förankras i förbanden via en verksamhetsdialog. Under v 543 kommer denna dialog att genomföras och då kommer förbanden till HKV.

Resultatet från verksamhetsdialogen kommer att delges förbanden i form av direktiv för slutliga uppdragsförslag, dir SUF, vilka utsänds den 14 november. Med dem som grund insänds de slutliga uppdragsförslagen senast den 24 november.

Verksamhetsuppdragen för 2006 planeras att utges v 551.

Gro/FV öv Lennart Thomsen



Flygvapenövning 05

Årets flygvapenövning pågår mellan den 18 april till och den 28:e april.

FVÖ 05 är en utbildningsövning som leds av FVI med stöd av en central övningsledning bestående av personal ur FTK och representanter ur förband. Biträdande övningsledare och tillika chef för den centrala övningsledningen är chefen för Luftstridsskolan, öv Rafael Bengtsson.

Under FVÖ 05 skall flygstridskrafterna öva delar av bas- och strilbataljoner i scenariot territoriell integritet och väpnad strid. Övningen kommer att utgöra slutövning för ineliggande värnpliktiga.

Internationell anpassning

Under FVÖ 05 kommer utbildning i Close Air Support (CAS) att genomföras vilket innebär att personal ur arméförband deltar i övningen som Forward Air Controllers (FAC). I Sverige har vi sedan tidigare färdigutbildade och ”combat ready” FAC som genomfört internationella insatser men vi har inte haft några piloter som varit utbildade för den uppgiften. Tanken är att de FAC ur A 9, K 3 och K 4 som redan är utbildade nu skall utbilda piloter ur Urban Blå för att få den förmågan.

Utbildningen är upplagd så att piloterna genomför fyra flygpas där de följer FAC direktiv mot avsett mål utan att skjuta för att det femte flygpasset genomföra skarpsskjutning. Skarpsskjutningen kommer att ske inom Vidsels-, K 4:s- eller Junköns skjutområde beroende på väder.

Under dessa moment kommer även personal ur de brittiska- och danska försvarsmakterna att delta som observatörer/instruktörer för den verksamheten.

En division som redan är internationellt anpassad och som deltar i FVÖ 05 är Quintus Blå i Ronneby. Deras deltagande i FVÖ 05 kommer att präglas av ett övningsupplägg som är av internationell karaktär där mycket fokuseras på COMAO-flygning, det vill säga flygning i större sammansatta förband.

Mats Gyllander, LSS

Per Nilsson, FTK



Sant eller skröna?

När översten blev korpral

Följande historia utspelade sig i början av 80-talet efter att Viggen i attackversion just börjat utnyttjas i jaktberedskapen. Som divisionschef var jag passledig på midsomrardagen. Gick och strosade i Visby och upptäckte att det anordnats underhållning på statsparkens scen. Inför en fullsatt publik pågick denna eftermiddag "De okändas revy" i strålände väder. Två av mina piloter satt tillsammans med spaningen från F21 på pass ute på Visbybasen och grabbarna hade lovat att "varsamt" visa upp sig för Visbyborna under eftermiddagen.

Någon sittplats var inte tillgänglig och lutad mot ett träd stod jag och tittade på uppträdandet.

Jag noterade att C F21 i full uniform och vit skärmhög tillsammans med frun satt på första bänk.

Noteras bör att dåvarande C F21 var en tuffing som inte var att leka med.

Ett bra sett för flottiljchefer att komma till Visby med frun några fina sommardagar var på den tiden att "inspektera" jakt- och spaningsberedskapen på Visby.

En något nervös yngling entrar scenen och orkestern spelar upp ett kort "intro". Just som den unge sångaren skall ta ton så smäller det till och en rote AJ 37 passerar parken och scenen på 2- 300 m höjd. Ynglingen kommer av sig och räddas av confrancierern som greppar mikrofonen och säger:

- Ja, mina damer och herrar, detta var väl flygvapnets sätt att önska oss Visbybor glad midsommar

- Vi tackar för det ! Jag tycker det är inte mer än rätt att du får starta om ditt framträdande – varsegod !

Stående lutad mot mitt träd så inser jag att det var en olyckligt dålig tajming för en överflygning. Jag noterar att även C F21 vrider på sig lite av obehag på första bänk. Det som mest oroar mig är dock att jag noterar att roten gör en vid sväng ute till havs. Den nervöse ynglingen får ett nytt "intro" uppspelat. Med en liten svettning i armhålan ser jag roten komma in för en ny passage. Denna gång bakom ryggen på publiken.

Även denna överflygning får allt att avstanna på scenen och confrancierern tar återigen mikrofonen och vänder sig denna gång mot översten från F21 och säger på bred gotländska:

Hörru Du, korpralen – Nu får Du faktiskt se till att flygvapnet skärper till sig!!!

Tredje försöket för ynglingen gick bra och utan att ge mig tillkänna för "översten" så lunkade jag hemåt.

Vid frukost nästa morgon kommer översten fram och frågar om det är jag som är chef för jaktberedskapen ?

I enskild ställning svarar jag ja och tillägger... "och jag var närvarande i statsparken igår och kan inte göra annat än att beklaga det inträffade". Efter en icke publicerbar harrang av översten så återgick livet så småningom till det vanliga igen

Sign: "Nära degradering"



FOCUS är en Försvarsmaktsövning med enheter ur Luftvärnet och Flygvapnet som nu går in i sitt slutskede. Scenariot har varit att Sverige är värd för en konferens som skall besluta om ett eventuellt ingripande med EU-styrkor i en konflikt mellan

"Västland" och "Sydland". Focus är en dubbelriktad övning där Luftvärnet försvarar prioriterade anläggningar och Flygvapnet agerar som fientligt flyg med östra Blekinge som övningsområde. Totalt deltar cirka 900 värnpliktiga och anställda, strids- och målflyg samt cirka 200 fordon.

- Övningen genomförs varje år och den ger båda parter nya erfarenheter och kunskaper om taktiskt uppträdande i flera dimensioner. Förutsättningarna är aldrig lika, säger Johan Törnqvist, störoperator på en av F 21 Viggarna

Kjell Enquist,
informationsavdelningen I 19

Flygledartornet på Kallax invigt.



Foto: Louise Lewin

Luleås kommunalråd Karl Petersen var den som fick äran att inviga tornet.

Byggnaden består huvudsakligen av tre delar, skaft, krans och gångbro. Tornets speciella fasad är en emaljerad fantasibild som består av olika färger och är helt underhållsfri. Fasaden skiftar i färg beroende på klimatet, under soliga dagar blir den väldigt ljus och smälter ihop med himlen och när det är mulet tar den bruna färgen över och ger sken av en träfasad.

Louise Lewin, F 21



Foto: Louise Lewin

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: Såtenäs garnison
Info

530 32 Såtenäs Stockholm

Tel: 0510 - 477156

Fax: 0510 - 477146

Mail: anders.linner@mil.se

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.