

## Flygarkamrater

Nu är semestern över och vi kommer tillbaka efter en fin sommar. Här kommer ett ovanligt långt nyhetsbrev. Det händer en del även på sommaren. Vi är en 24/7/365 försvarsmakt, självklart.

### Spridning av nyhetsbrevet

Jag vore tacksam om alla hjälpte till att sprida nyhetsbrevet bland våra anställda. Hör gärna av er till Lena Roman ([lena.roman@mil.se](mailto:lana.roman@mil.se)) för att anmäla era e-mailadresser per enhet.

Jag lovade i förra nyhetsbrevet att återkomma med några reflektioner kring HKP 15. Jag återkommer med en längre utläggning om HKP 15 i slutet av brevet men vill börja med vad som varit i sommar.

### En stor förlust

Flygarlegenden Bertil Gerardt har omkommit under helgen i samband med en flygning till Norge. Bertil var en legend med mer än 40 års erfarenhet från flygvapnet och mer än 30 000 flygtimmar i många olika flygplan. Bertil levde sin dröm och flög regelbundet flera olika legendariska flygmaskiner. Bland dem den Spitfire som han tragiskt omkom med. Bertil är en stor förlust. Våra tankar går till hans närmaste.

### Arbetet vid/mellan PROD FLYG och FTS

När jag kom tillbaka från semestern och skulle ha några utvecklingssamtal reflekterade jag lite hur det fungerar inom HKV mellan PROD och FTS. Jag var glad att komma tillbaka till jobbet samtidigt som jag vet att vi har en mycket tung höst framför oss på HKV. Avvägning, HKP 16, hkp till Afghanistan, FVÖ, etc etc. Jag kom fram till att jag inte skulle vilja byta ut någon av dem som jag arbetar nära på FTS eller på PROD. Det kändes bra. Vi är förberedda på en tung höst tillsammans men det finns många ärenden som börjar falla på plats.

### Incidentberedskapsstart mot lågprisflyg

Den 13:e juli startade vi med en rote JAS 39 mot ett flygplan som inte hade hört av sig på radio i en halv timma. Vi hade fått en förvarning från Tyskland och Danmark före eftersom de inte fått kontakt. Danmark startade sin beredskapsrote men de hann inte upp. Vår rote mötte charterplanet och upprättade kontakt på nödfrekvens och ärendet var ur världen.

Förfarandet har diskuterats i media och ifrågasatts som överreaktion. Förfarandet är ett standardförfarande inom ramen för incidentberedskapen och de uppgifter Regeringen har ställt till FM avseende Sveriges territoriella integritet. I det aktuella sammanhanget kunde antas att flygplanet hade tekniska problem men risken för att flygplanet skulle vara utsatt för brottslig handling (kapning) kunde inte uteslutas. Vi startade helt enkelt roten för att lösa ett problem som ingen annan kunde lösa.

Incidentberedskapsroten är för mig en unik samhällsresurs. Inom loppet av en timma kan samhället få två par ögon och ett flertal sensorer inriktade mot vilken plats vi vill inom Sverige eller vårt närområde. Inget annat samhällsorgan än FM har resurser och uppgifter att genomföra

detta. I fallet ovan löste vi ett problem som ingen annan kunde lösa med den resursen. Avseende vilka befogenheter vi har i fallet ovan är svaret enkelt. Det finns tre enkla regler när vi får öppna eld med incidentberedskapsroten och ett civilt charterplan utan radiokontakt innefattas definitivt inte av dessa regler. I nämnda fall ser jag incidentberedskapens uppgift att observera och rapportera.

### HKP 16

PROD och FMV håller på att arbeta med HKP 16. Sedan mitten av juni har Integrerade Projekt Teamet (IPT), bestående av personal från både FM och FMV, arbetat med att få fram uppgifter så att de två alternativen (UH-60 och EC-725) skall bli jämförbara.

Regeringen har fattat nödvändiga beslut och FMV, med stöd av FM, har tagit fram en systemförsörjningsstrategi innehållande bl a en marknadsanalys som kommer ner till nivån att det enbart finns ett par olika alternativ som löser uppgiften, i tid.

Under semesterperioden har det utbytt frågor och svar med både USA och Frankrike. IPT-gruppens intentioner är att ha framme allt underlag för att kunna slutföra jämförelsen mellan ländernas alternativ under september. Möten med båda länderna kommer att ske i närtid.

IPT arbete kommer att gå in i en ny och mycket intensiv fas. Arbetet kommer att fördelas på ett dryga tiotalet arbetsgrupper vilka leds av HKV med representation från förband, skolor och centra (exempelvis Utbildning, Auktorisation/Ackreditering, Systemsäkerhet, Certifiering, Personaltjänst, Logistik mfl). Jag vill uppmärksamma samtliga på att anskaffningen av ett nytt medeltungt helikoptersystem inte är en uppgift enbart för Hkpflj eller FV. Det är en omfattande uppgift som ankommer på hela FM att lösa.

### PRIDE

Försvarsmaktsledningen har besökt PRIDE och FM deltog som vanligt för att sprida information om HBT-arbetet inom FM. Jag var där under onsdagen och fick möjlighet att prata med "eldsjälarna" som var i full färd med att sätta upp arrangemanget. Det var intressant och bra. Det som gjorde mest intryck var en diskussion jag hade med en kvinnlig värnpliktig från LSS. Härligt att träffa unga människor som med självförtroende och saklighet vågar diskutera svåra frågor. LSS fick mycket beröm för det sätt som HBT-frågor hanteras med de värnpliktiga. Bra. Förra året var jag på PRIDE tillsammans med Micael Bydén men i år fick han inte ihop familjens semesterplanering med PRIDE.

Jag fick en fråga av en bekant varför jag gick till PRIDE. En bra fråga eftersom svaret kräver en tanke. Jag gick till PRIDE för att det är en viktig signaleffekt att vi chefer är där för att markera att FM arbetar med dessa frågor. Jag gick också på PRIDE för att jag har som utgångspunkt att värna om minoriteter. HBT-personer är en minoritet. Alla enskilda människor är en del av någon minoritet i något avseende. Om vi alla behandlar alla andra med den respekt vi själva vill bli behandlade när vi är minoritet så tror jag vi kommer långt. Dessutom gick jag på PRIDE för att skänka några tankar till en kamrat som för tjugotalet år sedan valde att ta sitt liv för att han inte vågade "komma ut". En situation han kom i p.g.a. omvärldens normer och värderingar. Det är en fullständigt förskräcklig tanke att föreställa sig hans tankar och kval. Jag hoppas vi har kommit lite längre sedan dess.

## MIFS-Ö

Människan I FlygSystemet Överlevnad gäller även för FVI. Förra veckan var jag på Kungsholmsfort i Blekinge för att göra min 5-års parasail. Det gick bra. Det är alltid trevligt att vara med ute i, och en del av, verksamheten. Jag tycker att verksamheten genomförs mycket professionellt och att vi har fungerande övningsmateriel. Jag reflekterade över att det är viktigt att vi håller kvalitén och kontinuiteten i vår överlevnadsutbildning. Området är under förändring men jag är full av tillförsikt att FMFO har ”armarna runt” ärendet. Bra jobbat ni som arbetar med Säkmat.

FMC utbildningssektion har devisen Persistence – Prepared – Professionalism. Det hänger väl ihop med min syn på MIFS-Ö.

## Besök på förband

De gångna veckorna har jag varit på korta besök vid F 7 och F 21. Jag åkte med en TP 84 från Såtenäs till Ronneby. Det är stimulerande att sitta på flightdeck på en TP 84 och prata med besättningen om vad som är väsentligt från deras perspektiv. Jag tycker att våra transportbesättningar har ett mycket intressant arbete och att de gör ett bra jobb. Nu ska vi försöka få till fler besättningar så att belastningen och bortavaron kan fördelas på fler. De är behövda på många ställen.

Vid F 21 ville jag träffa flygunderhållskompanierna. Jag träffade kompanicheferna och fick en bra bild av personalläge och utmaningar. En reflektion är att våra flygsystem sammantaget är beroende av ledarskapet hos ett tjugotal chefer på nivån kompani/division. Det kändes tryggt och bra på F 21. Jag vill att ni som är dessa nyckelchefer tar ett steg framåt och visar vägen för era förband. Det förväntar vi oss i ledningen och det förväntar sig ännu mer dem som ni leder.

## NNN

”Tripple Nickel” är en amerikansk F-16 division baserad i Italien. Under två veckor har dessa samövat med F 21 på Kallax och Vidsel. Jag besökte förbandet under övningen och fick se en mycket professionell avgenomgång efter flygning. Det känns bra att se hur svenska piloter/flygstridsledare/tekniker interagerar med, och leder, amerikanska officerare på deras eget modersmål. Våra flygstridsledare fick beröm av den amerikanske divisionschefen: ”Best GCI-performance I have ever seen”. Sträck på er på LSS.

## Internationellt samarbete i söder

De samövningar vi gör med Norge och Finland i norra Sverige vill jag få en motsvarighet till i söder. Jag tror vi har stora möjligheter att utveckla ett liknade samarbete med Tyskland, Danmark, Polen och de Baltiska staterna på och över södra Östersjön. Ett första steg är att vi skriver ett avtal med Danmark nu i höst så att vi kan komma igång. Jag tror det finns stor potential för bra samövningar både med flygvapnen men också med respektive lands marinstridskrafter. Även ett samarbete mellan Lv Reg i Halmstad och danska F-16 förband tror jag är möjligt.

## Thailand

Under vecka 33 har det varit en sk rollout vid SAAB av Thailands Gripen och AEW&C. Thailand hade en stor delegation i Sverige för att följa detta och för att få en bild av svenska flygvapnet. F 7 gjorde ett mycket bra program under flygvapendagen av besöksveckan. Bl a var Thailändska tekniker med och visade snabb klargöring. Egentligen är det fantastiskt att lilla Sverige klarar av att bygga ett helt luftförvarssystem och leverera till ett annat land. Det är inte många länder som kan göra detsamma. Vi önskar mj Per Arntsberg och supportgänget lycka till när de åker till Wing 7 i södra Thailand.

### HKP 15

Nu har vi avslutat insatsen i Adenviken med HKP 15 med ett mycket bra resultat. Insatsen gjorde att alla fick upp ögonen för sjöoperativ förmåga med helikopter och det stora effekttillskottet det ger till sjöoperationer.

Under operationen flög vi cirka 250 timmar och gjorde över 600 landningar på fartyg utan skador på personal eller materiel.

Jag tycker hela insatsen är en succé i alla avseenden.

Under sommaren läste jag i media om en diskussion huruvida HKP 15 skulle vara kvar i Adenviken eller inte. Jag vill reflektera över denna diskussion.

När jag läste diskussionen kring HKP 15 i media måste jag erkänna att jag för några ögonblick tänkte tanken: - Nu får det vara nog av negativism kring helikoptrar. Det verkar som att det är lätt att sparka på den som redan ligger, fast den här gången visste inte de som sparkade att den som låg hade ställt sig upp och flugit iväg...

Helikopterverksamheten i FM har under flera år diskuterats. Främst har det varit kritik mot flygsäkerheten och avseende leverans av helikoptrar. Jag tycker att delar av kritiken har varit befogad. Regeringens inriktningar, SHK och andra utredningar har därför hjälpt oss framåt. I fallet med HKP 15 tycker jag dock att kritiken varken är initierad eller stämmer med verkligheten. För arton månader sedan ifrågasattes FM genomförande av helikopterflygverksamhet totalt sett. Nu ifrågasätts varför vi inte levererar mer. Detta trots att helikopterorganisationen planerat och genomfört en insats på rekordtid med ett system som fortfarande är under införande. Vidare ifrågasätts klokheden i att prioritera NBG före ett stort behov av helikopterresurser i en pågående insats i Adenviken.

Låt mig först klagöra att jag är en stark ivrare för helikopter på fartyget Carlskrona vid insatsen i Adenviken. Jag tycker att det behov som lyfts fram av helikopterförmågan är snarare en underdrift än en överdrift. Det är också bra att FM under sommaren fick i uppgift att klagöra för regeringen hur sammanhangen är avseende helikopterförmåga med HKP 15. Låt mig sedan få göra några reflektioner avseende förmågan med HKP 15.

I september 2007 hade vi ett olycksaligt haveri med två HKP 9 i Ryd med fyra omkomna. En stor respekt för den förlust som medarbetare, anhöriga, vänner och bekanta fortfarande känner. Ett år efter haveriet kom SHK rapport och den så kallade MTO-utredningen (Människa Teknik Organisation). Utredningarna hade ett antal synpunkter på FM sätt att leda helikopterverksamheten. (Dessa har FM i stort åtgärdat idag). Synpunkterna gjorde att de som

ansåg sig förstå helikopterverksamhet ifrågasatte verksamheten intill den grad där flygverksamheten borde avbrytas. Jag fick försvara att vi överhuvudtaget flög helikoptrar i FM. Nu 18 månader senare hör jag rakt motsatt tongångar där det uttrycks att vi inte levererar mer med helikoptrar i form av insatser. Åsikterna svänger snabbt.

Några fakta kring utvecklingen av den diskuterade HKP 15 och dess förmåga. HKP 15 anskaffades ursprungligen för att vara en utbildningshelikopter och för sjöoperationer från Visbykorvetterna. Efterhand som insikten kom att vi hade för få helikoptrar så fick HKP 15 flera uppgifter, framförallt för stöd till markstridskrafter. FM började operera helikoptern 2007 och den kom i mer omfattande verksamhet 2009.

HKP 15 är fortfarande under införande vid helikopterflottiljen och stora delar av den tilläggsutrustning som behövs för vissa uppdrag är ännu inte levererad. FM har en plan för införandet av förmågorna på HKP 15 som ger en successiv ökning av förmågan i ett kontrollerat förlopp.

När planeringen för den pågående insatsen i Adenviken startades diskuterade vi huruvida vi skulle hinna utveckla förmågan på HKP 15 tillräckligt för att kunna operera med den på fartyget Carlskrona. Under hösten 2009 beslöt vi att planera för insats med HKP 15 på Carlskrona. Vi bedömde att vi skulle klara av att ha två HKP 15 i Adenviken fyra månader sommaren 2010 och sedan första januari 2011 ha sex HKP 15 i beredskap för NBG. Allt förutsatt att produktionen gick enligt plan.

Utgångsläget för vårt beslut var följande: HKP 15 var inte certifierad för att landa på svenska fartyg i Östersjön, ingen landning med HKP 15 var gjord på något svenskt fartyg, utrustningen som behövdes för fartygsoperationer med HKP 15 var inte levererad, vi hade inte kompetens i Sverige att själva certifiera HKP 15 mot fartyg och av de piloter som flög HKP 15 hade mindre än en handfull sjöoperativ erfarenhet. FM fattade med dessa förutsättningar beslutet att genomföra, planering för och, insats med HKP 15 på Carlskrona i Adenviken. Vi bedömde att det var en viktig förmåga och att vi trots förutsättningarna skulle få fram sjöoperativa helikoptrar med besättningar för fyra månaders operationer. En operation som innebär att det finns 150 kvadratmeter landningsyta på en hel ocean. Jag har svårt att se någon annan Försvarsmakt som skulle vara beredda att fatta ett liknande beslut. Vi gjorde det för att vi litade på kompetensen hos personalen. Det visade sig att det var genomförbart. Efter mycket bra arbete inom FM och vid FMV påbörjades operationerna den 15 april och de har gått mycket bra. **Gratulerar till alla er vid HKV, FMV, LSS, Hkpflj, F7/MSK m fl som deltagit eller deltar i detta.**

Under våren 2010 förlängdes insatsen med fartyget Carlskrona till en 7 månaders operation. Redan tidigt bedömdes möjligheten att också förlänga HKP 15 i operationen. En förlängning skulle innebära att vi inte var säkra på om vi skulle hinna få fram sex operativa helikoptrar till NBG 1/1 2011.

Under våren 2010 har hela tiden situationen avseende operativa HKP 15 försämrats eftersom det finns tre större fel som uppkommit. Ett av dessa har ännu inte tillverkaren skrivit instruktioner för hur de ska åtgärdas medan vi för ett par veckor sedan fått instruktioner för att hantera två av felen. Situationen innebär att vi idag har cirka nio operativa helikoptrar mot ett behov på cirka femton mot ställda uppgifter. Helikopterflottiljen har därför fått prioritera om verksamhet under

våren och bli tagit bort utbildning av nya piloter för att hålla kvar insatsmålen mot Adenviken och NBG.

Varför är det då fel på HKP 15 när det är en beprövad helikopter? Den civila grundversionen av HKP 15 är beprövad men den militära versionen kallad Light Utility Helicopter (LHU) är inte beprövad. LHU (HKP 15) finns idag i Sydafrika, Malaysia och på Nya Zeeland, men de svenska helikoptrarna är de som är den mest flugna. Dvs det är vi som "plöjer fåran" för hela världens LHU genom att skaffa operativa erfarenheter. Vi har i flera år haft ett nära samarbete med tillverkaren Augusta Westland och jag har så sent som i mitten av juli haft möte med dem för att förbättra rutinerna och få snabbare stöd med underhåll av våra helikoptrar. Augusta Westland har lovat detta på alla områden, men vi är fortfarande det land som är "först i spåret".

Den underliggande kritik som kunnat läsas i media avseende vad FM helikopterorganisation levererar håller jag inte med om. Jag tycker i stället att alla ni som arbetat med helikopterfrågor inom FM och FMV ska känna er stolta över det ni gjort med HKP 15. Vi i ledningen bad om något mycket svårt för vi trodde på er. Ni levererade. Bra jobbat.

Sammantaget innebär den nivå som helikopterorganisationen är belastad att jag som Flygvapeninspektör vill reflektera över en fråga: - Hade det överhuvudtaget varit klokt från ett chefsperspektiv att belasta organisationen ytterliggare genom att förlänga insatsen i Adenviken, även om alla säger ja? Jag tycker att svaret på den frågan är, nej. Det var också FM rekommendation till regeringen. Vi har inom loppet av månader tagit en oprövad helikopter genom en certifiering och gör en insats på en ocean flera år före tidtabell samtidigt som vi förbereder oss för en insats med NBG. Under tiden har vi ett kontinuerligt tryck av vikande tillgänglighet på operativa helikoptrar. Nej, jag tyckte inte att vi skulle belasta med ytterliggare en uppgift. Min erfarenhet av ledning av flygverksamhet säger mig att det inte var klokt att göra det. Alla organisationer som arbetar med sin maximala förmåga riskerar att hamna i ett tillstånd av sprödhet där saker kan gå fel. Vi riskerar nå den punkten om vi ökar trycket på HKP 15 organisationen. Med denna syn på helikopterverksamheten återstod ett val: -Att välja mellan att förlänga insatsen i Adenviken eller att genomföra NBG-beredskapen enligt plan.

Det valet är enligt min syn redan gjort. När FM fick uppgiften att ha ramansvaret för en BG 2011 tog vi också på oss uppgiften att se till bristresurser tillförs NBG. En sådan bristresurs är helikopterevakuering av skadade, vilket benämns MEDEVAC eller CASEVAC. Det är, förenklat uttryckt, förmågan att flytta skadade personer från en främre plats bakåt i sjukvårdskedjan och en väsentlig del av det vi kallar "force protection". HKP 15 är fortfarande den enda helikoptersursen i NBG och har begränsad förmåga till CASEVAC. Våra samarbetsländer i NBG ställer krav på helikopterevakuering av skadade för att delta i operationer. Det gör vi ju faktiskt också själva idag i Afghanistan. Alla är nog överrens om att sannolikheten för en insats med NBG är låg men detta är inte intressant. Om det inte finns helikopter med CASEVAC-förmåga i NBG är det mycket svårt att få någon att sätta in NBG. Dvs NBG blir mindre relevant. Vi i FM ska därför nu koncentrera oss på att få fram denna begränsade CASEVAC-förmåga till NBG. CASEVAC-förmågan med HKP 15 är nämligen bara utprovad men inte implementerad i NBG. Inom ramen för höstens övningar finns det därför relativt mycket att göra för att det ska finnas CASEVAC till NBG första januari 2011.

Sammantaget är min uppfattning att verksamheten kring HKP 15 levererat efterfrågad förmåga före tidsplan och i större omfattning än planerat trots att resurserna varit väsentligt mindre än planerat. Jag upplever också att detta förhållande gett en stor injektion av självförtroende i helikopterflottiljen. Det är precis vad vi behöver inom helikopterorganisationen för det finns många andra utmaningar framför oss. Den närmsta är HKP 10B till ISAF första april 2011.

Välkomna tillbaka till bra höst.

Anders Silwer  
FVI