

Nyhetsbrev 2010-09-13

Det är mycket som händer så jag skickar ett nytt brev igen.

Internationellt

I veckan genomför SAE C-130 sitt avslutande pass i Afghanistan och börjar flyga hem igen. Stort grattis till ett bra jobb och välkomna hem.

En annan internationell verksamhet som vi oftast glömmar är de som deltar vid mindre, och ibland enskilda missioner. Ett exempel på detta är att det sedan två veckor tillbaka tjänstgör en flygvapenofficer som Staff Officer - Air Operations vid FNs FHQ i Khartoum i Sudan. Officeren är till vardags placerad vid LSS och tjänstgör som flygstridsledare. Nu innehar han under ca sex månader en av befattningarna i den FN-ledda insatsen i Sudan (UNMIS). Jag hoppas och tror att tjänstgöringen kommer att tillföra värdefulla kunskaper och ytterligare internationell erfarenhet till vår organisation och önskar honom LYCKA TILL!

Vi vet redan nu att befattningen skall betjänas av svensk personal i ytterligare minst sex månader fr.o.m. februari 2011. Rekrytering kommer att starta inom kort - håll utkik på mil.se och EMIL.

Aktuellt

Vårt STRIC i norr har varit nere sedan den amerikanska divisionen "Tripple Nickel" var på besök. Det var självklart inte bra att det inträffade ett driftbortfall. Ärendet kommenterades i media i förra veckan i fler aspekter. Självklart kom redundansaspekten upp. Jag vill börja med att säga att självklart ska vi ha redundanta ledningssystem. Vad detta sedan innebär får vi reda ut i särskild ordning. Avseende huruvida regeringen borde ha vetat eller inte kan diskuteras. Generellt gäller dock att om regeringen tyckte att de borde ha vetat så är det så. FM svarade på ställda frågor från både media och regeringen via bl a eMIL.

En tredje aspekt som också diskuterades är flygsäkerhetsaspekten. Ni som läser mina brev vet att jag vill ha en klar linje när det är flygsäkerhet och inte. Jag tycker inte flygsäkerhetsaspekten diskuterades fullständigt i media. Den mediala bilden blev att om ett tjugotal amerikanska och svenska flygplan är i luften i en övning och stridsledningen släcks då havererar ett flygplan eller kanske kolliderar med ett civilt flygplan. Självklart spelar stridsledningen en viktig roll taktiskt och även flygsäkerhetsmässigt. Det som dock inte kom fram i media var begreppet färdtillstånd. D v s om de tjugo flygplanen hade varit i luften när vårt STRIC släcktes vad hade hänt, och vilka rutiner finns? För er som inte dagligen arbetar med detta så är det så att alla flygplan alltid har ett färdtillstånd som ligger hos piloten. "Klart taxa ut till bana 01" t ex. När piloten har det tillståndet och när hon, eller han, kommer fram till bana 01 är det bara att stanna, om inget nytt tillstånd erhållits.

I fallet på F 21 hade då alla de tjugo flygplanen haft ett färdtillstånd i övningsområdet. Varje förband hade haft en förbandschef med ett färdtillstånd för luften i övningsområdet. Förbandschefen hade varit ansvarig för separationen inom förbandet och haft ansvaret att hålla sig inom tilldelat område. Normalt tilldelas alla inom samma förband samma radiokanal. Avseende separation till andra förband som flög som motståndare finns det ett regelsystem som gör att dessa inte är på samma höjd i övningsområdet. Om det efter ett tag hade blivit tyst på stridsledningsfrekvensen finns det ett antal regler för förfarande och övningen hade avbrutits. Om det fortfarande inte gått att nå STRIC hade kontrollen på F 21 fått uppkallas för att få hem flygplanen till landning. Det hade inte varit utan svårigheter men hela planläggningen av övningen bygger på en princip om ett antal "what if" för att göra det enklare om något går fel. Jag tycker inte det ovan refererade kom fram i media.

Det som kunde blivit ett flygsäkerhetsproblem är om det funnits ett civilt flygplan i övningsområdet när kontakten brutits. Då förutsätter det regelsystem vi har i Sverige att STRIC separerar militär och civil trafik inne i övningsområdet. Detta system är i grunden mycket bra jämfört med vad andra länder har eftersom det ger civilflyget möjlighet att flyga miljömedvetet och direkt mellan flygplatserna samtidigt som FM får tillgång till bra övningsområden. Eftersom den refererade övningen hade många flygplan inblandade var starttiderna i planeringen anpassade efter den civila flygtrafiken för att redan på planeringsstadiet minska möjligheten att det fanns ett civilt flygplan inne i övningsområdet.

HKP till ISAF

Stf C F 21 är utsedd att fram till 110401 stödja PROD FLYG med att producera vårt MEDEVAC-helikopterförband till Afghanistan. Det är bra. Nu har vi en fokuspunkt på ärendet. Se till att stödja honom i hans arbete från alla håll.

EURAC

Under förra veckan stod vi som värdar till Europas flygvapenchef för en konferens på Karlberg. Konferensen är årlig och syftar till att skapa kontakt och diskutera aktuella ämnen. Årets agenda fylldes med olika exempel på samverkan. Vi tog bl a upp nordiskt förvarssamarbete. Den största punkten var dock diskussioner kring en gemensam syn på luftrummet i Europa under en förändring som kommer ske. Det ska finnas ett gemensamt Europeiskt luftrum för att effektivisera och göra det billigare för den civila flygtrafiken. Självklart vill vi som militära luftrumsanvändare ge vår syn på detta arbetet. Sverige är väl med i arbetet genom Luftfartssektionen på FTS. LSS höll i arrangemanget på ett mycket bra sätt.

Flygarhälsningar

Anders Silwer
FVI