

FLYGVAPEN

NYTT

NUMMER 02
2025



NÄRA SAMARBETE MED MARINEN

- Jas 39 Gripen E har landat
- Erfarenheter efter Poleninsatsen
- Förberedelser inför 100-års firandet
- Ceremoni för nya transportflyget C-390





Zelenskyy besökte Linköping

Ukrainas president meddelar att Sverige och Ukraina har ingått en avsiktsförklaring om att köpa upp mot 150 JAS 39 Gripen av Sverige.

ATT KUNNA HANTERA DET OFÖRUTSÄGBARA

Det gångna året har inneburit ett tempo och en komplexitet som få av oss har sett tidigare. Kraven från omvärlden ökar och osäkerheten minskar inte. Mitt i detta har ni visat att Flygvapnet inte bara klarar trycket, utan att vi levererar på en nivå som överträffar de flesta förväntningar.

Omvärlden kommer fortsatt att kräva mycket av oss – och vi behöver ett gemensamt sätt att hantera vardagen. När vår förmåga ska växa i hög takt parallellt med pågående operationer behöver vi samtidigt se till att vi mår bra och inte riskerar att utmattas eller skada oss själva i verksamheten. “Embrace the Chaos” – i vårt fall ett förhållningssätt som inte handlar om att kontrollera varje detalj eller varje inkommande uppgift, utan om att tryggt kunna leva och leverera i en miljö som är oförutsägbart. Vi vet att allt inte går att kontrollera – men vi har gång på gång visat att vi kan leverera även när läget är osäkert.

För att kunna göra det långsiktigt krävs också att vi prioriterar rätt. Att hantera den här verkligheten innebär att prioritera. På alla nivåer behöver vi avgöra vad som ska göras nu, vad som kan vänta och vad som bör väljas bort. Uppdragstaktik är vår grund. Den ger mandat, men även ansvar och förtroende. Ingen centralt formulerad plan kan se era förutsättningar lika tydligt som ni gör. Därför är ert omdöme avgörande, och

ni ska veta att de prioriteringar ni gör – med stöd av mitt beslut i stort och överliggande planer – står vi i ledningen bakom. Vår uppgift är också tydlig: utöver att inrikta och prioritera ska vi undanröja hinder och skapa de förutsättningar som krävs för att ni ska kunna lyckas.

Det ni åstadkommer, oavsett befattning eller funktion, bygger vår samlade förmåga. Varje övning, varje insats, varje utbildningssteg, varje stödjande funktion driver oss framåt. Vi är redan på väg. Flygvapenandan syns i detta: yrkesskicklighet, engagemang och ett ansvarstagande som håller även när trycket är stort. Det är en av våra främsta tillgångar och en förutsättning för att vi ska kunna fortsätta växa.

Just nu står vi också inför något särskilt. Nästa år fyller Flygvapnet 100 år. När vi går in i jubileumsåret gör vi det som ett Flygvapen med styrka och framdrift. Den känslan

kommer inte från jubileet i sig, utan från det arbete som ni har gjort och gör varje dag. Ta hand om er och era nära. Vila när ni kan, och var trygga i de val ni gjort. Att välja bort är en del av professionellt ledarskap i en komplex tid. Jag är stolt över det vi gör och jag uppskattar ert arbete – och vi fortsätter framåt med samma fokus.



Generalmajor Jonas Wikman,
flygvapenchef

AKTUELLT

Luftoperationscenter i Norden	6
Viggen - en del av kulturarvet	6
Sveriges incidentberedskap	7
Utbildning för S 106-operatörer	8
Flygvapnet i sociala medier	9
Skrivtävling - Flygvapnet 100 ÅR	9
"Här känner man F7-andan direkt"	31

MATERIEL

Vårt nya transportflyg C-390	11
Gripen E – skräddarsydd för Flygvapnet	22

INTERNATIONELLT

Helikopterflottiljen prisad på RIAT	13
Svenska Nato-insatsen avslutan	14
Flygvapnet i Polen	16
Flygplatsförmåga till sjöss	24
Protective fence 2025	28
Ett kärt återseende	40

REPORTAGE

Transportflyg övar masskadeutfall	20
Är staben redo för krig - F 16	30
Överlevnad efter haveri	32
Bildextra - inrycket 2025	36

UTVECKLING

Stridspiloterna tillbaka i Sverige	12
Prisat arbete med innovation	27
SMAFS - Nytt initiativ taget med Australien	34
Pilotprojekt för snabbare klargöringar	35
Ipads till skjutbanan	42

INSÄNDARE

Att äga osäkerheterna	43
-----------------------	----

PERSONALINFORMATION

Ett jämställt flygvapen	44
Bidra till vår säkerhetstjänst	45
Välkomna MHS H och FMTS!	46



16

Loke användes skarpt på plats i Polen, ett projekt som gått från idé till verklighet på under ett år.



24

Över 60 landningar per dag när fartygsbesättningar drillas till sjöss.



11

Avtal är nu undertecknat för köpet av Flygvapnets nya transportflygplan C-390.



36

Över 1000 värnpliktiga rykte in i Flygvapnet i år.

Redaktion

Kontakt: flygvapennytt@mil.se

Ansvarig utgivare: Niclas Magnusson

Redaktörer: Therése Åkerstedt och Jesper Moldvik.

Grafisk formgivning: Jesper Moldvik och Petra Blomkvist

Omslag: Carolina Lorentzon

FLYGVAPNET 100 ÅR

Flygvapnet fyller 100 år den 1 juli 2026 vilket kommer att uppmärksammas i samband med evenemang under året. Den 22–23 augusti kulminerar firandet med jubileumsflygdagar i Linköping.

JUBILEUMSVÅRBAL

Uppsala

Datum: 18 april

VETERANDAGEN

Stockholm

Datum: 29 maj

ALMEDALSVECKAN

Visby

Datum: 23–26 juni

FLYGVAPNET 100 ÅR

Stockholm

Datum: 1 juli

LUFTMAKTSSEMINARIUM

Linköping

Datum: 21 augusti

JUBILEUMSFlygdAGARNA

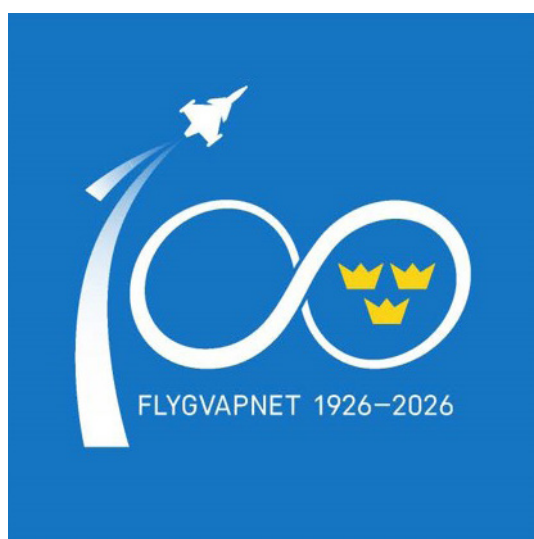
Linköping

Datum: 22–23 augusti

JUBILEUMSKONSERT

Stockholm

Datum: 19 september



Aktivitetssymbol för Flygvapnets 100-årsfirande.

NYTT LUFTOPERATIONSCENTER I NORDEN – NATO UTÖKAR SIN LEDNINGSFÖRMÅGA

Ett nytt Combined Air Operations Centre har invigts i Bodö, Norge. Luftoperationscentret stärker alliansens förmåga att leda och samordna flygoperationer i Norden, Arktis och i hela Nato.

På invigningen av luftoperationscentret (CAOC) i Bodö deltog Air Marshal Johnny Stringer, tillförordnad befälhavare för NATO Allied Air Command, samt deltagare från Nato inklusive de nordiska länderna.

Sverige representerades av bland annat flygvapenchefen Jonas Wikman.

– Nato utökar sin ledningsförmåga att bedriva luftoperationer. Sverige bidrar aktivt till bemanningen, vilket kommer utveckla även vår egen personal och Sveriges nationella ledningsförmåga, säger flygvapenchefen Jonas Wikman.

Den förste befälhavaren för CAOC Bodö blir den norske generalmajoren Tron Strand, men personalen kommer från flera olika Natoländer. CAOC Bodö kommer gradvis ta över fler uppgifter

och öka sina förmågor under de kommande månaderna och åren.

– Vi kommer bidra med trovärdig avskräckning för alliansen och vara redo att strida om det är nödvändigt, säger befälhavaren Tron Strand.

CAOC Bodö kopplas samman med Nato:s befintliga luftoperationscenter i Uedem, Tyskland, och Torrejón, Spanien. Centren verkar under Natos allierade flygkommando (AIR COM).

Text: *Therese Åkerstedt*

VIGGEN ÄR EN DEL AV KULTURARVET

I höstas blev det klart att Viggen som en gång var kronan på verket i det svenska flygvapnet nu också ses som en viktig del av Sveriges kulturhistoria. Viggen ingår i kategorin "uppfindingar" och ses som en symbol för svensk ingenjörskonst och den väpnade försvarsviljan.

När regeringen presenterade Sveriges nya kulturkanon i höstas höjdes ett och annat ögonbryn. För bland musik, byggnader, litteratur och uppfindingar dök något ovanligt upp – Saab 37 Viggen, det svenska stridsflygplanet från 1970-talet.

Det kanske verkade ovanligt för en del, men enligt kulturutredningen är Viggen en symbol för svensk ingenjörskonst, teknisk innovation och landets försvarsvilja.

Viggen lyfts fram som ett exempel på hur Sverige satsade stort på att bygga egna lösningar under en tid då hotet från omvärlden kändes verkligt. Det var snabbt, avancerat och byggdes helt i Sverige. Nu är det alltså också kultur. Sådär skrev försvarsminister



Viggen under flygdagen 2024

Pål Jonson i sociala medier om Viggen som en del av Sveriges kulturkanon: "Viggen, det svenska stridsflygplanet, är nu en del av Sveriges nya kulturkanon som presenterades idag. Det symboliserar hur teknik, innovation och försvarsvilja är en del av vårt kulturarv. Att inkludera Viggen visar att försvaret är grundläggande del av vår historia.

Viggen låg före sin tid med avancerad

avionik, kortbaneförmåga och möjligheten att snabbt återstarta från vägbaser. I dagens försämrade säkerhetsläge är det en påminnelse om varför Sverige måste ha ett starkt försvar och en försvarsindustri i framkant."

I motiveringen går att läsa om Viggens betydelse för det svenska flygvapnets utveckling. Med flygplansmodeller som Lansen och Draken hade Sverige byggt upp ett av de starkaste flygvapnen i Europa vid 1950-talets mitt.

Under 1960-talet fortsatte satsningen med Viggen, som konstruerades enligt tidens idéer om folkförsvar. Viggen skulle kunna servas av värnpliktiga och lyfta och landa från tillfälliga flygfält som kunde upprättas runtom i Sverige.

Kulturkanon är en lista över verk, platser eller företeelser som anses ha format Sverige och vår identitet. Tanken är att de ska vara vägledande för bland annat skolan, museer och allmän debatt om kultur. Och att ett stridsflygplan finns med säger något om hur brett kultur kan definieras idag.

Text: *Charlotta Wall* Foto: *Jesper Moldvik*



Incidentberedskapen består av minst en rote.

SVERIGES INCIDENTBEREDSKAP – SÅ FUNGERAR DEN I PRAKTIKEN

Under hösten har flygvapnets incidentberedskap uppmärksamats vid flera insatser. Incidentberedskapen är en viktig del av Sveriges försvar, dygnet runt, året om.

Incidentberedskapen löser skarpa uppgifter och det går inte att blunda för att det säkerhetspolitiska läget just nu är allvarligt. Incidentberedskapen värnar Sveriges och Natos territoriella integritet genom att inhämta, identifiera, visa närvaro och om det behövs, ingripa.

– Flygvapnet har redan i dag förmåga och kapacitet att snabbt växla upp för att kunna möta olika typer av hot. Som exempelvis stridsflyg, bombflyg, kryssningsmissiler eller drönare som Shahed, säger flygvapnets operationschef Robert Krznaric.

Försvarmakten har mandat enligt IKFN förordningen att bekämpa inkommande utländska statsluftfartyg och obemannade system som drönare vid kränkningar av luftrummet. Ett utländskt statsluftfartyg är enkelt förklarat ett militärt luftfartyg som ägs eller nyttjas av en stat i icke kommersiellt syfte.



Robert Krznaric, Flygvapnets operationschef.

– Flygvapnet har förmågan och mandatet att exempelvis skjuta ner utländskt statsluftfartyg, för att vi ska kunna agera så snabbt som det krävs. Vi bedömer hotet och konsekvensen om det inte skulle bekämpas. Våra skyddsåtgärder och våldsanvändande blir i proportion till hotet, säger Robert Krznaric som själv är stridspilot och har flugit i incidentberedskapen.

Försvarmaktens incidentberedskap består av minst en rote (två) stridsflygplan men beredskapen anpassas efter omvärldsläget. Under förra året

certifierades förband ur flygvapnet för att ingå i Natos incidentberedskap. I år har flygvapnet deltagit i Natos förstärka incidentberedskap och luftförsvarsoperation med basering i Polen.

Försvarmakten har valt att informera mer öppet om insatserna men kommenterar generellt inte pågående operationer.

– Försvarmakten övervakar hela Östersjöområdet och samverkar med våra allierade vilket ger oss en tidig förvarning och bra lägesbild. Det innebär att vi kan vara på plats i internationellt luftrum innan de passerar Sveriges territorialgräns. Vi kan därmed försvåra för provokationer eller kränkningar, säger Robert Krznaric.

När incidentberedskapen lyfter handlar det inte alltid om uppgifter kopplat till luftförsvaret. Det kan även vara för att identifiera och dokumentera aktiviteter i vårt närområde, exempelvis sjöövervakning tillsammans med marinen. Flygvapnet har ett nära samarbete med de andra försvarsgrenarna och tillsammans skyddar vi Sverige och Nato.

Text: *Therese Åkerstedt*

Foto: *Försvarmakten/Petra Blomqvist*

UTBILDNING FÖR S 106-OPERATÖRER

Leveransen av S 106 pågår enligt plan. För att underlätta övergången från ASC 890 till nya S 106 tar vi krafttag på utbildningssidan med bland annat en skräddarsydd operatörsutbildning.

Den första ordinarie operatörsutbildningen genomförs hösten 2026, ett drygt halvår innan S 106 överlämnas till Försvarsmakten.

- Att vi nu startar utbildning med vår personal är en milstolpe i programmet. De tillför viktig kompetens i projektet under fortsatta förberedelser och utgör stommen till de första delarna av förbandet. Pågående utbildning och erfarenhetsuppbyggnad säkerställer att vi kommer kunna leverera tidig effekt efter överlämning av systemet från FMV 2027, säger införandeledare Peder Söderström.

Utbildningen består av teori och praktik på Saabs GMC/MTS-simulanläggning. Därefter följer utbildning på tillhörande stödsystem. Den praktiska delen av operatörsutbildningen genomförs i flygplan, så snart det finns tillgängligt - preliminärt i slutet på nästa år.

- Det som stuckit ut är mängden



information som tillverkaren Saab fått in. Man har haft väldigt bra simuleringsmöjligheter i ett tidigt skede och det är kunniga föreläsare. Det är första gången vi får prova på S 106-systemet. Den svenska fördelen är att vi har en unik möjlighet att påverka tillverkaren att anpassa systemet utifrån våra behov. Prestandan på systemet är vida bättre jämfört med föregångaren. Vi har dessutom helt nya förmågor som vi inte haft tidigare, säger Oscar.

En framtida operatör kommer att kunna delta i nationella och internationella insatser på en aldrig tidigare skådad nivå. Flygvapnet får en unik förmåga i S 106-operatörerna och de blir en central del av flödet i luftstriden.

Försvarsmakten prioriterar att uppnå IOC, så tidigt som möjligt efter överlämning och driftsättning.

Text: Annika Beijbom Foto: Saab AB

NAMNGE S 106 – DELTA I VÅR TÄVLING

Nu är det dags att döpa nästa generation av Flygvapnets luftburna radar- och ledningsflygplan. Vad tycker du att det nya flygplanet S 106 ska heta?

Vårt tidigare radarspanings- och ledningsflygplan S 100 Argus döptes efter en jätte ur den grekiska mytologin. Mytens Argus hade tusen ögon, varav alltid minst ett var vaket.

Vinnaren utses av en jury bestående av bland andra krigsförbandschefer som kommer att nyttja flyg-

planet. Om det vinnande namnet föreslagits av fler än en person kommer vi att dra en vinnare bland de vinnande bidragen. Juryns beslut kan inte överklagas.

Skicka in ditt namnförslag till:
FS-S106-namntavling@mil.se senast den 5 januari 2026.

För att högtidlighålla Flygvapnets 100-årsjubileum och samtidigt blicka mot kommande decennier, arrangerar Luftstridsskolan ett antal skrivtävlingar. Syftet med tävlingarna är att inspirera till debatt och nytänkande och att ge inspiration till luftstridskrafternas framtida utveckling.

SKRIVTÄVLING - FLYGVAPNET 100 ÅR

Text: *Carl Bergqvist* Foto: *Chat Gpt*

Den första tävlingsklassen heter "Flygvapnet 2046" och utgörs av fictional intelligence. Uppgiften är att beskriva vardagen för en flygvapenanställd en dag i augusti 2046.

Hur ser vardagen ut? Vilka tekniska system har tillkommit, var och hur jobbar man, med vem? Det kan vara en pågående operation, utbildnings-situation, beredskap, övning etc. Sitter flygstridsledaren hemma i soffan och leder uppdraget över resterna av det sönderfallna Ryssland? Är klargöringen av de sista bemannade JAS 39E autonom? Hur ser dagen ut för en flygbasjägare på operation i rymddomänen?

Här ska det vara kort och medryckande i novellform, så inte längre än 1500 ord. Vi hoppas på mycket inspiration för framtida studier, innovation och annan utveckling.

Den andra tävlingsklassen utgörs av en mer traditionell uppsats där inte bara Försvarsmaktens personal utan även andra kan delta. Uppgiften är att beskriva hur luftstridskrafterna bäst utvecklas för att möta de operativa utmaningarna och militära problemen bortom 2035. Detta lämnar utrymme för såväl taktik som organisation och teknik. Bidraget ska ha en akademisk



Var är Flygvapnet 2046?

ansats med argument förankrade i dokumenterade källor eller vederlagd beprövad erfarenhet. Uppsatsen får maximalt omfatta 8000 ord, exklusive källförteckning och noter.

Juryn utgörs av medlemmar av flygvapenledningen, Luftstridsskolan, Försvarshögskolan inklusive kadetter

som ej själva deltar i tävlingen samt Kungliga Krigsvetenskapsakademien. Vinnarna i respektive klass kommer att få presentera sina bidrag vid flygvapenseminariet som sker i anslutning till flygdagarna på Malmen i augusti 2026.

Maila till: flygvapennytt@mil.se

Flygvapnet har uppmärksammats extra mycket i höst i media med anledning av luftrumskränkningar, införandet av nya flygsystem och vår förmågeutveckling. Även de officiella kontona på Facebook, Instagram, LinkedIn samt X (f.d. Twitter) har haft stor räckvidd.

FLYGVAPNET I MEDIERNA



Namntävlingen för S 106 fick många kommentarer på X och Facebook. Incidentberedskapens bild visades över 1 miljoner gånger på Forsvarsmaktens X.

SOCIALA MEDIER (22/8 - 20/11)

Flygvapnets **Facebook** har haft över **2,3 miljoner** visningar under hösten. Det inlägg med högst antal visningar, **226 000**, var premiärturen för Jas 39 Gripen E på Skaraborg flygflottilj. Även vår Taylor Swift tolkning hade många visningar med **130 000** (samt 175 000 på Instagram).

På **Instagram** låg totala antalet visningar på 2 miljoner, där incidentberedskagen tillsammans med tyska flygvapnet hade mest med **238 000** visningar. På **X** finns både Flygvapnet och Flygvapenchefen och "Swedish Air Force" finns även på **LinkedIn**.



MEDIABEVAKNING

"Flygvapnet" nämndes totalt **5 427 gånger** i redaktionella medier under perioden (90 dagar) och artiklarna hade **1.2B potentiell publik**. **2 898** av alla omnämnanden hittades i online-medier, **1 346 i tryckta medier** och **1 183 i talade medier**.

FÖRSVARMAKTENS INBLICK - TVÅ AVSNITT I TAGET PÅ LÖRDAGAR

22 november
Helikopterflottiljen
I 21

29 november
Röjdyk
UAS Center

6 december
Amf 4
Militärpolisen (LG)

13 december
Ledningsregementet
F 21



Hercules ersättare C-390, tillverkas av Embraer och är ett taktiskt transportflygplan för mellanlånga sträckor med kapacitet att transportera 80 passagerare eller en last på 26 ton.

VÅRT NYA TRANSPORTFLYG C-390

Under hösten tecknade Försvarmakten avtal med Brasilien om att köpa in transportflygplanet C-390. Ett viktigt steg i moderniseringen av det svenska transportflyget och ett styrkebesked för Försvarmakten.

På plats vid signeringsceremonin fanns bland andra försvarsminister Pål Jonson, flygvapenchef Jonas Wikman, FMV:s generaldirektör Mikael Granholm, Nederländernas statssekreterare Gijs Tuinman, samt både nationell och internationell media.

– Det här är en viktig dag, en milstolpe och en språngbräda in i framtiden. För oss markerar detta en början på många sätt, vi är i en fas av förändring inom Flygvapnet där vi anpassar oss till nya utmaningar, sa flygvapenchefen Jonas Wikman vid ceremonin.

Signeringen var ett efterlängtat steg i processen att ersätta nuvarande transportflygplan TP 84 Hercules. C-390 kommer att uppfylla Flygvapnets

operativa behov av en långsiktig taktisk transportflygförmåga, samtidigt som Försvarmaktens förmåga att snabbt transportera personal och materiel både nationellt och internationellt stärks.

Även försvarsminister Pål Jonson betonade att svensk flygvapenhistoria skrivits och att C-390 är ett välkommet bidrag till det svenska flygvapnet.

– Med dess kapacitet kommer C-390 spela en nyckelroll i att stärka Sveriges nationella och internationella uppdrag och beredskap i turbulenta tider, sa försvarsminister Pål Jonson.

Genom en gemensam upphandling med Nederländerna och Österrike gör Sverige en långsiktig satsning men med en påskyndad process. Eftersom Sverige kliver in i ett redan befintligt avtal flygplanen levereras snabbare och tas i bruk under 2028.

– På det här sättet har vi sparat både tid och kostnader och vi kan även möta utmaningar tillsammans och samarbe-

ta kring dem, sa FMV:s generaldirektör Mikael Granholm.

Det nuvarande militära transportflyget, TP 84 Hercules, har tjänat Försvarmakten i över 50 år och processen för att ersätta systemet har pågått under en längre tid. Ersättaren, C-390, tillverkas av Embraer och är ett taktiskt transportflygplan för mellanlånga sträckor med kapacitet att transportera 80 passagerare eller en last på 26 ton.

Text: Charlotta Wall Foto: Christoffer Olofsson



Flygvapenchefen var på plats när den första delen av skrovet signerades i Brasilien.



Sedan augusti 2025 bedrivs den första delen av stridspilotutbildningen återigen på Flygskolan i Linköping.

STRIDSPILOTELEVER ÄR TILLBAKA PÅ FLYGSKOLAN I LINKÖPING

Under hösten har Flygskolan återigen fyllts med stridspilotelever. Under uppehållet då utbildningen till viss del bedrivits i Italien har instruktörerna flugit in sig på det nya skolflygplanet SK 40, men det har varit något som saknas. De nyfikna frågorna och sorlet i korridorerna har varit efterlängtat.

Sedan augusti 2025 bedrivs den första delen av stridspilotutbildningen återigen på Flygskolan i Linköping. Att utbildningen är tillbaka på svensk mark är ett viktigt steg eftersom det ger bättre möjligheter att styra utbildningen och forma den efter svenska behov. Och att eleverna varit saknade på Flygskolan är tydligt:

– Första halvåret var det ganska kul med ett nytt flygplan och att lära sig något nytt, men efter det saknade vi eleverna. Man märker att de är en stor del av vår arbetsglädje, de kommer med så mycket positivism och med en entusiasm som smittar av sig.



”Svenska stridspilotelever har fått ta emot sina italienska flygarvingar vid en examensceremoni på flygbasen Galatina i Italien. Sedan förra året genomförs delar av flygutbildningen hos det italienska flygvapnets internationella flygskolor.”

Den delen har vi saknat under den här tiden, helt klart, säger Michael Zettergren som är ställföreträdande divisionschef på Flygskolan.

Även framöver kommer stridspiloteleverna få de senare delarna av utbildningen i Italien, men de tycker att det känns bra att börja sin utbildning på Flygskolan i Linköping:

– Det är kul att få vara igång och få en känsla för ”flygvapenandan” på Flygskolan. Den har jag hört om innan och tycker att jag upplever redan nu, säger en av stridspiloteleverna.

En av de stora fördelarna med att utbildningen återigen hålls på svensk mark är att Flygskolan får större kontroll över utbildningen.

Dessutom skiljer sig Flygskolans pedagogik från andra länder, berättar han:

– Vi försöker skapa en så stressfri miljö som möjligt för eleverna så att dom ska kunna ha full tillgång till inläring. Det är vetenskapligt bevisat att man lär sig dåligt under stress.



Den svenska kontingenten från Helikopterflottiljen efter att priset "Most Engaging and Interactive Static Display" delats ut.

HELIKOPTERFLOTTILJEN PRISAD PÅ RIAT

I mitten av juli hölls världens största militärflygshow, The Royal International Air Tattoo (RIAT), i England. Försvarmaktens helikopterflottilj fanns på plats och gjorde avtryck både i luften och på marken.

Med två helikopter 16 och en 16 personer stark kontingent från andra helikopterskvadronen var målet att visa upp svensk flygförmåga och bygga internationella kontakter. Men det blev mer än så. Skvadronen tilldelades utmärkelsen "Most Engaging and Interactive Static Display" – som en av de bästa utställarna bland de 270 deltagande flygfarkosterna.

– Det var jätteroligt. Vi fick priset för att vi verkligen engagerade besökarna, säger överstelöjtnant Torgny Törestrand, skvadronchef på andra helikopterskvadronen.

Svenskarna stack också ut genom att bemanna sitt utställningsområde med säkerhetsmaterieltekniker, helikoptertechniker och besättningar från öppning klockan 07.30 till stängning klockan 19.00 under alla fyra dagar.

RIAT är mer än en flygshow – det är en mötesplats där försvarsmakter, industri och allmänhet samlas. Årets evenemang lockade cirka 170 000 besökare och samlade flygplan och helikoptrar från ett 30-tal länder.

Helikopterflottiljen genomförde flyguppvisning med en helikopter 16 under alla fyra dagar. Besökarna bjöds då på en prestandauppvisning där uppvisningspiloten visade upp manöverförmågan hos helikoptern.

RIAT är även en samlingspunkt för Nato-länder, där Sveriges nya medlemskap märktes av i samtal och möten.

– Det är en enande kraft och det märks att vi är nyast in – det uppmärksammades regelbundet av alltifrån speakern till när man pratade med andra besättningar och chefer. 'Welcome to Nato' var ett uttryck som vi ofta möttes av, säger Torgny Törestrand.

Text: Per Neckman-Åhlin Foto: Privat

TP84 HERCULES 60 ÅR I FLYGVAPNET



I år är det 60 år sedan transportflygplanet TP 84 Hercules togs i tjänst i Flygvapnet. Som det första Hercules-flygplanet i europeisk tjänst blev det en pionjär som under sex decennier har använts i en mängd insatser och uppdrag både nationellt och med hela världen som arbetsplats.

HÖGTIDLIGT AVSLUT PÅ SVENSKA NATO-INSATSEN I POLEN

Blekinge flygflottilj deltog från första juni till 31 augusti i Natos luftförsvarsoperation i Polen. Styrkan bidrog till att skydda den logistiknod i sydöstra Polen som används för militärt och civilt stöd till Ukraina.

Text & foto: Jonas Holmberg

Styrkan har bestått av cirka 120 personer som i huvudsak omfattas av personal från Blekinge flygflottilj och sex stridsflygplan.

– Det är en skön känsla att uppdraget är slutfört, jag är stolt över förbandet och över vad vi har åstadkommit. Vi har levererat i uppdraget från första dagen, säger Christian Bertilsson, som till vardags är flygunderhållschef vid flottiljen var under insatsen kontingentschef för styrkan.

Tillsammans med Polen och Storbritannien har den svenska kontingenten baserat på Malbork flygbas.

– Jag är nöjd över stödet vi har kunnat bidra med till Ukraina och Polen, uppdraget har även varit utvecklande för förbandet och har gjort oss starkare. Inte minst är jag nöjd med att Flygvapnet har kunnat bidra till Nato-alliansen som en aktiv partner, säger Christian Bertilsson som medaljerade av ställföreträdande flygvapenchefen Niclas Magnusson som var på plats för att uppmärksamma insatsen.





**"Det är en skön
känsla att uppdra-
get är slutfört, jag är
stolt över förbandet
och över vad vi har
åstadkommit.
Vi har levererat i
uppdraget från
första dagen."**

Christian Bertilsson,
kontingentschef F 17





Vapensystemet består av en tung kulspruta 88 och en kulspruta 58 men kan även verka med telekrigssystem som finns monterat på samma plattform. På bilden avfyras kulspruta 58 under övningen Baltic Trust som genomfördes under sensommaren i Lettland.

LOKE ANVÄNDES SKARPT I POLEN

Flygvapnets nya system för att upptäcka och bekämpa drönare har använts skarpt under Nato-insatsen i Polen. På under ett år har Loke gått från idé till att bli en viktig del i Flygvapnets basförmåga.

Det var i början av året som en första version av antidrönarkonceptet Loke visades upp för omvärlden. På bara tre månader hade Flygvapnet tillsammans med andra delar av Försvarsmakten samt försvarsindustrin gått från idé till handling. Nu har flera delar av systemet använts skarpt under Flygvapnets Nato-insats i Polen.

– De system som vi nyttjat har kompletterat skyddet av basen på ett mycket bra sätt, både för oss och våra allierade. För att vi ska kunna verka effektivt med våra stridsflyg i luften så krävs ett bra skydd även på marken. Vi behöver inte bara vara bäst i luften utan även på marken, säger överstelöjtnant Christian Bertilsson, kontingentschef för den senaste svenska kontingenten i Polen.

I april anlände första kontingenten från F 21 till flygbasen Malbork i Polen. I juni avlöstes F 21 av kollegorna från

F 17 vars huvuduppgift var att skydda en viktig logistiknod för militärt stöd till Ukraina. Insatsen avslutades i början av september. Under tiden som Flygvapnet varit på plats i Polen har flera av de nya systemen för att upptäcka och bekämpa drönare varit aktiva och använts som en självklar och väsentlig del i basförsvarsförmågan.

Ett av dessa system går under namnet Loke och är i grunden ett system som är sammansatt av flera olika redan existerande system. Själva vapensystemet sitter vanligtvis på marinens stridsbåtar och består av en tung kulspruta 88 och en kulspruta 58 men kan även verka med telekrigssystem som finns monterat på samma plattform. Systemet kan låsa och följa stationära samt rörliga fysiska mål. Det kan även följa dem i det elektroniska spektrumet. För att upptäcka målen i god tid finns en mobil radarstation som kan förflyttas mellan olika fordon och är skyddad mot finkalibrig eld.

Sedan konceptet presenterades i februari 2025 har flera försök genomförts och Flygvapnets förband har fått påbörja en integrering av systemet.

– Utvecklingen har gått snabbt och

varit frukten av att alla deltagare i projektet varit lösningsfokuserade och alltid gjort det där lilla extra. Många gamla sanningar har utmanats och förändrats. Ju längre projektet pågått desto mer har vi lärt oss och därmed har alla lagt i en extra växel, säger Markus Claesson som är projektledare för Loke i Flygvapnet.

Utöver Loke har Flygvapnet även införskaffat ett personburet system för att upptäcka och störa ut drönare, även detta användes av personalen på plats i Polen. Systemet består av en drönardetektor, en aktiv antenn och två drönarstörare. Dessa delar har sedan seriekopplats och monterats på soldaternas kroppsskydd.

Nu fortsätter utvecklingen av systemet tillsammans med övriga Försvarsmakten samt försvarsindustrin.

– Nu har vi gått in i fasen där F 21 ska tränas som en pluton med Loke-systemet och övas mot kvalificerade motståndare. Vi har dragit många erfarenheter efter övning Baltic Trust 2025 i Lettland och implementerar dem i kommande utvecklingsarbete, avslutar Markus Claesson.

Text: Kristoffer Olofsson

FLYGVAPNETS VÄG TILL POLEN-INSATS

Inför Nato-operationen i Polen verifierade Flygvapnet på kort tid sin förmåga att skjuta ner kryssningsrobotar och drönare. Bakgrunden var att Sverige fick en förfrågan av Nato om att bidra till att skydda den logistiknod i Polen som används för militärt och civilt stöd till Ukraina.

Operationen i Polen skedde inom ramen för Natos integrerade luft- och robotförsvaret (IAMD) och det svenska bidraget från Blekinge flygflottilj. Under insatsen som pågick fram till den sista augusti genomförde Flygvapnet skarpa luftförsvarsoperationer i polskt och internationellt luftrum längs Natos östra flank. Ett bidrag som inte hade varit möjligt utan den snabba förmågeutvecklingen.

– Det bidraget vi har levererat är revolutionerande. Det svenska stridsflygplanet Jas 39 Gripen C/D är en av få flygplanstyper som har förmågan att upptäcka och bekämpa dessa mål. Det innebär också att alliansen har ytterligare verktyg för att hantera den här typen av hot, säger Carl Bergqvist, chef för Luftstridsskolan.

Från det att Luftstridsskolan fick uppgiften från flygvapenchefen till att man genomförde provskotten tog det åtta veckor. Det var möjligt genom hårda

”Lufttankning är något av det mest utmanande en pilot kan göra och kräver hög precision”

Carl Bergqvist,
chef Luftstridsskolan

prioriteringar och ett nära samarbete mellan Försvarmakten, Försvarets materielverk, Totalförsvarets forskningsinstitut och industrin.

– En av svårigheterna var att det här kom in som ett brådskande behov vilket gjorde att vi var tvungna att på kort tid säkerställa förmågan. Normalt, eller historiskt sett, har vi bedrivit förmågeutveckling under flera års tid. Jag tror att samtliga som deltagit i det här projektet känner sig väldigt stolta över det vi åstadkommit.

Kryssningsrobotar och attackdrönare som Shahed har en liten radaryta och rör sig väldigt snabbt respektive relativt långsamt, vilket gör dem svåra att upptäcka och bekämpa. Lika viktigt

som att själva vapensystemet fungerar är att piloterna har rätt taktik för att lösa uppgiften. Med hjälp av erfarenheter från andra Nato-allierade och Flygvapnets vapeninstruktörer, tog Flygvapnets avdelning för taktisk utprovning fram relevant taktik för att kunna lösa uppgiften.

För att öka stridsflygplanens uthållighet under ett uppdrag krävdes lufttankning. Eftersom hoten från drönare och kryssningsrobotar framför allt förekommer nattetid ställdes dessutom krav på lufttankning i mörker. Därför vidareutvecklades belysningen som redan fanns på lufttankningsproben och stridspiloter vidareutbildades i mörkertankning, med hjälp av allierade lufttankningsflygplan.

– Lufttankning är något av det mest utmanande en pilot kan göra och kräver hög precision. I mörker ökar svårighetsgraden ytterligare och man måste belysa själva korgen där munstycket ska träffa, utan att pilotens mörkerseende påverkas negativt, säger Carl Bergqvist.

Under Nato-operationen i Polen fortsatte Flygvapnet sin förmågeutveckling tillsammans med allierade, bland annat med nya antidrönarsystemet Loke och Aircraft Cross Servicing.

Text: *Therese Åkerstedt* Foto: *Flygvapnet*



Lufttankning sker med allierade lufttankningsflygplan i skymning för att öva i mörker. Se film på Instagram!



POLSK OCH BRITTISK SNABBTANKNING AV JAS

Under flygvapnets insats i Polen har stridsflygkompaniet fått möjlighet att genomföra Aircraft Cross Servicing verksamhet med Polen och Storbritannien.

Aircraft Cross Servicing (ACS) innebär att flygteknisk personal utbildas i klargöring av andra nationers olika flygplanstyper och det kan genomföras på olika nivåer. Den mest grundläggande nivån består av Hot Refueling (HR), vilket också benämns som snabbtankning i Sverige.

Snabbtankning innebär att flygplanet tankas med gående motor, vilket gör

att piloten snabbt kan starta igen och fortsätta sitt uppdrag efter genomförd tankning.

Fördelen med ACS är att piloter kan landa på olika baser och snabbtankas eller klargöras utan att det egna landets personal finns på plats, vilket skapar möjlighet att kunna verka med flygstridskrafter under en längre tid inom ett operationsområde.

ACS kan ses som en möjliggörande del i ett koncept som benämns Agile Combat Employment (ACE) som är ett spridningskoncept för att kunna verka från olika platser med flygstridskrafter.

Då andra länders flygteknisk personal kan klargöra svenska flygvapnets flygplan så ökar möjligheten att sprida flygstridskrafterna över en större yta utan att svensk flygteknisk personal ombaseras.

Under den fem månader långa insatsen i Polen har både brittiska och polska flygtekniker fått möjlighet att snabbtanka svenska Jas 39 Gripen och svenska flygtekniker har i sin tur deltagit i snabbtankning av britternas flygplan av typen Typhoon.

Text & foto: Jonas Holmberg



ACS kan ses som en möjliggörande del i ett koncept som benämns Agile Combat Employment (ACE) som är ett spridningskoncept för att kunna verka från olika platser med flygstridskrafter.



PATRULLERING MED HUND I POLEN

Under insatsen patrullerade flygbassäkerhetssoldater med tjänstehundar för att skydda det svenska stridsflygförbandet. Patrullhundar och drönare är några av de sensorer som flygvapnet använder sig av för att skydda sina baser. Försvarsmaktens patrullhundar och sökhundar tjänstgör i alla försvarsgrenar. *Se film på Instagram!*



TRANSPORTFLYGSKVADRONEN

I september deltog Transportflygskvadronens TP 84 Hercules i beredskapsövningen Resilient Care 2025. Enligt världslandsstödsavtalet som ingår i Nato-medlemskapet ska Sverige ha förmågan att transportera och ta emot skadade från andra länder i händelse av kris eller krig.

Övningen Resilient Care 2025 var första gången statliga resurser och vårdgivare övade masskadeutfall tillsammans. Syftet: att höja kompetensen kring vad världslandsstödet kan omfatta, samt att träna förmågan att ta emot och korttidsvårda evakuerade patienter från andra länder i stor skala.

– Om det värsta inträffar, till exempel en fabrikskatastrof i en europeisk storstad eller ett terrorbrott är det bra att vi har övat på många skadade.

Det handlar om att få bort skadade ur närområdet där lokal sjukvård kommer att vara tungt belastad vid en omfattande händelse, säger Mikael Andersson, major och tillförordnad skvadronschef på Transportflygskvadronen F 7, Skaraborgs flygflottilj.

I övningsscenariot för Resilient care har ett väpnat anfall inträffat någonstans i Natos östra område i Europa och transportflygets uppgift var att transportera ett 15-tal skademärkörer, tillsammans med deltagare från bland annat svenska Socialstyrelsen och det nederländska militära sjukvårdsteamet.

– Vi har en totalförsvarsuppgift och behöver träna på alla kedjor. Från civilt till militärt försvar. Det måste fungera när det blir svårigheter. Vår uppgift för transportflyget under

övningen var att flytta patienter och skadade ihop med ett nederländskt sjukvårdsteam, fortsätter Mikael Andersson.

Nederländerna var en av deltagarnationerna. Överste J.J.M.G. Munteenaar samordnade den nederländska insatsen, som bland annat utgjordes av ett sjukvårdsteam från nederländska försvarsmakten.

– Förberedelse på krig är en samhällsuppgift, som vi alla måste utföra tillsammans. Alla har en roll att spela, oavsett hur liten. Det är bara genom gemensamma insatser vi kan skydda vårt samhälle, säger överste Munteenaar. Nederländerna har varit NATO-medlem sedan försvarsalliansens grundande 1949. Sveriges medlemskap sträcker sig bara ett drygt 1,5 år tillbaka i tiden, men samarbetet fungerar väl.



Transportflyget flög skadade markörer från Nederländerna till Karlstad Airport under övningen Resilient Care 2025.

ÖVAR MASSKADEUTFALL

– Jag upplever att det är en lätthet att besöka varandra och att delta på utbildningar i Nato-sammanhang. Innan Nato-medlemskapet var vi också med på övningar, men jag upplever att vi nu blivit insläppta i ytterligare ett rum, jämfört med tidigare, säger Mikael Andersson, tillförordnad skvadronschef.

Nu för tiden berättar Försvarsmakten också mer om verksamheten. Det innebär att övningar som Resilient care 2025 blir mer synliga för allmänheten.

– I dagsläget ser vi att vi från Försvarsmaktens sida breddar uppdraget i totalförsvarsdelen. Vi på transporten F 7 blir en pusselbit som kan hjälpa till att transportera patienter över stora avstånd på ett mer effektivt sätt. I just det här fallet tar vi hjälp av

Nederländerna för att flytta patienterna. Jag upplever att det här är lättare i Nato-sammanhang, än vad det kan vara mellan svenska sjukvårdslands-ting, fortsätter Mikael Andersson

För Socialstyrelsens del är det första gången organisationen övar på att upprätta och driva en så kallad casualty staging unit, CSU, i mindre format i Sverige. Enheten bemannades av Socialstyrelsens förstärkningsresurs och vårdpersonal från Region Värmland.

– Detta är en avgörande länk i en medicinsk evakueringskedja. När Sverige ställs inför allvarliga kriser eller ytterst krig är vård och omsorg avgörande. Genom samarbete mellan Socialstyrelsen, regioner, civilsamhället och Försvarsmakten stärker vi beredskapen och skapar uthållighet,

säger Björn Eriksson, generaldirektör på Socialstyrelsen.

Nu väntar analys av hur arbetet kan fortsätta med att skala upp och utforma en nationell förstärkningsresurs samt fördjupa det civil-militära samarbetet.

För transportflygskvadronen är det också nytt att öva tillsammans med Socialstyrelsen och flera andra aktörer på det här sättet.

– Fokuset här är på totalförsvaret och stödet till civilförsvaret har bland annat att göra med att det ser ut som det gör i närområdet. Särskilt Ukraina. Det nationella försvaret som vi är vana vid har expanderat och vårt operationsområde är mycket större nu. Tanken med Nato är att vi hjälper varandra, avslutar Mikael Andersson.



Överlämning av loggboken från FMV till Flygvapnet.

GRIPEN E – SKRÄDDARSYDD

Måndag den 20 oktober landade Flygvapnet första Jas 39 Gripen E på Skaraborgs flygflottilj F 7 – en milstolpe för Försvarsmakten.

Överlämningsceremonin hölls på Skaraborgs flygflottilj och samlade företrädare för försvarsdepartementet, Försvarsmakten, Försvarets materielverk (FMV) och Saab.

– Det här markerar en viktig milstolpe i det svenska försvarets utveckling. Resultatet av ett långsiktigt samarbete och nära samverkan mellan Försvarsmakten, FMV och svensk industri. Gripen E stärker vår nationella försvarsförmåga att tillsammans med allierade möta framtidens hot. Fortsätt göra oss

”Resultatet av ett långsiktigt samarbete mellan Försvarsmakten, FMV och svensk industri”

stolta, säger överbefälhavare Michael Claesson.

Jas 39 Gripen E är inte bara en uppgradering av tidigare versioner utan i många avseenden en helt ny flygplans-typ. Den har längre räckvidd och kan ta en tyngre last.

– Det är ett helt nytt system – byggt för att möta framtidens krav på överlev-

nadsförmåga, räckvidd, sensorer och samverkan. Det är resultatet av svenska ingenjörskonst och innovationskraft med ett tydligt fokus på operativ effekt, säger chefen för Skaraborgs flygflottilj Mattias Ottis.

Jas 39 Gripen E är byggd för att kunna verka i en annan hotmiljö, i ett förändrat omvärldsläge.

Försvarsmakten har behövt hitta ett sätt att verka i en miljö som på engelska kallas för ”contested environment”, alltså ett område där man inte har egen kontroll. Förr kunde man starta och landa i en kontrollerad omgivning. I dag är det så att redan när flygmaskinen startar så befinner vi oss i en miljö som är osäker, därav behovet av att utveckla



Överbefälhavare Michael Claesson med försvarsminister Pål Jonson.



Överlämning av loggboken från Flygvapnet till F 7.

FÖR FLYGVAPNETS BEHOV

ett nytt och mer kapabelt stridsflyg-system.

– En milstolpe i försvaret av Sverige, säger försvarsminister Pål Jonson (M).

Gripen E har nya sensorer, ny radar och nytt kommunikationssystem – längre och bättre. Maskinen är skyddad på ett helt annat sätt, även om motståndaren stör.

Det som är bra i Jas 39 Gripen C/D finns kvar i E. Flygplanet är lika lätt att flyga och manövrera. Piloter som är influgna på Jas 39 Gripen C/D kommer känna igen sig i E. Skillnaden ligger i hur piloten fattar beslut i nya E. Det finns mycket mer information att förhålla sig till, fler sensorer och andra vapen.

– Jag vill tacka för arbetet vi genom-

”Här får vi en plattform som är skräddarsydd för våra behov. Men, vi kan inte luta oss tillbaka”

fört, ett resultat av ett långsiktigt samarbete. Här får vi en plattform som är skräddarsydd för våra behov. Men, vi kan inte luta oss tillbaka. Det här är början på förmågeutvecklingen, säger flygvapenchef Jonas Wikman.

Tidigare ersatte Försvarsmakten gamla modeller helt och hållet med nya flygplan, till exempel från Viggen till Gri-

pen. Nu kommer Flygvapnet att behålla Jas 39 C/D parallellt med introduktionen av E, som är att betrakta som en helt ny flygplanstyp. Successivt kommer E att ta över arbetsuppgifter som JAS 39 C/D löser i dag, men under en relativt lång tidsperiod måste Flygvapnet kunna både använda och utveckla två stridsflygplan parallellt.

– Det här en stor dag som markerar början på ett nytt kapitel i svensk flyghistoria. Skaraborgs flygflottilj F 7 är centrum för svensk stridsflygsutveckling, vi banar väg för framtiden. Vi är redo, vi är taggade, nu kör vi, säger flottiljchef Mattias Ottis.

Text Annika Beijbom

Det blåser och sjöhävningen känns i fartyget som med jämna mellanrum vibrerar till. Manöverofficeren håller kurs och fart mot vindriktningen efter de styrningar som flygplatskoordinatör ger. Utanför hörs ljudet av en helikopter som närmar sig.

FLYGPLATSFÖRMÅGA TILL SJÖSS

Det är snart dags för landning. Tre ton helikopter ska möta tre tusen ton fartyg. Ännu en av 60-talet landningar för den här dagen avklarad under den intensiva utbildningen av flygplatspersonalen.

Flygplatskoordinatör, FLYCO sitter på bryggan som spindeln i nätet och är den som i samband med start och landningar har kontakt med piloterna och ger manöverofficeren rätt ingångsläge för att hålla rätt kurs och fart. Det är många faktorer att ta hänsyn till för att landningar och tankningar ska vara möjliga. Därför är det ett måste med god simultankapa-

citet och att ha lätt för att prata i radio, oftast på engelska.

- Jättehäftig känsla att vara den som styr allt. Vinden har varit oförutsägbar och vridit sig hela tiden och då måste kurs och fart anpassas efter det. Det blir snabba kast, men vi jobbade bra tillsammans på bryggan för att ge bästa landningsförutsättningarna", säger Marieke som efter utbildningen är godkänd FLYCO, flygplanskoordinatör.

Sjöoperativ helikopter är en självklar del i alla typer av operationer till sjöss både för spaningsuppdrag och för att lösa transporter. Helikoptern kan även bidra vid sjöräddning både genom att

användas vid eftersök men också genom att transportera skadade mellan fartyg.

– Marinen får en hel rad med olika styrkor och fler handlingsmöjligheter med ombordbaserad helikopter.

Framförallt används helikoptern som en framskjuten spaningsresurs som därmed förlänger fartygets räckvidd och medger också att fartyget kan agera passivt då risken att själv bli utspanad är stor, säger fartygschef Thomas Zimmerman.

För att säkerställa funktionen har marina fartygsbesättningar drillats under en vecka i september ombord





på HMS Carlskrona. Det är Marinbasen som har uppdraget att genom HMS Carlskrona se till att helikopterlandningsförmågan till sjöss inom marinen bibehålls och även taktikutvecklas tillsammans med 3:e helikopterskvadronen.

– Som mest blev det ett 60-tal landningar per dag under årets kurs. Det är mängdträning som gäller, i ljus och i mörker för att alla inblandade ska ha ett ryggmärgsbeteende och välja att göra rätt under alla olika förutsättningar, säger Håkan Ahrberg som håller i utbildningen på HMS Carlskrona.

Under den praktiska delen av utbildningen som sker ombord, är det ett fyrtiotal personer engagerade. Instruktörer ur Marinbasen och Sjöstridsskolan utbildar grupperna med sjömän och specialistofficerare för att dessa via sina roller ska få flygplatser att fungera ombord på sina respektive fartyg.

Att jobba i helikopterlandningsfunktionen är en sidouppgift utöver den ordinarie roll man har ombord. 3:e helikopterskvadronen deltar med ett antal piloter och tekniker som ser till att hålla helikoptern i luften.

I dagsläget är det HMS Carlskrona och Visbykorvetter som har flygplatsförmågan utöver andra motsvarande enheter i alliansen. Sverige har sedan nästan tjugo år tillbaka använt Natostandard för sjöoperativa militära landningsplatser till sjöss vilket gör att helikoptrar sedan länge har kunnat verka sömlöst. De svenska sjörörliga helikoptrarna är organiserade i 3:e helikopterskvadronen i Ronneby och det är helikopter 15 som kan baseras ombord på de fartyg svenska marinen förfogar över i dagsläget. Sedan intåget i Nato har skvadronen fått mer att göra.

– Vi har flugit i många operationer sen inträdet i alliansen och vi har landat på flera allierades fartyg. Vi upprätthåller förmågan genom att lösa skarpa uppgifter säger Fredrik Elofsson, 3:e helikopterskvadronen.

Text & foto: *Caroline Lorentzson*





Representanter från F 16 och försvarsindustrin samlades i Uppsala.

PRISAT ARBETE MED INNOVATIONER

Alla förband inom Flygvapnet arbetar med innovation på olika sätt. Att det även uppmärksammats externt visar utnämningen av flygvapenchefen till årets innovationsledare.

Flygvapenchefen Jonas Wikman har utsetts till årets innovationsledare i offentlig sektor. Priset är en utmärkelse som initierats av RISE, yrkesföreningen Innovationsledarna och Vinnova och syftet med priset är att inspirera, uppmärksamma och synliggöra innovationsledare.

Flygvapenchefen får priset för sitt arbete för att etablera innovation som en grundläggande förmåga i Flygvapnet, jämbördig med verkan och skydd.

– Det är inte jag som får pris, det handlar om oss, det här är Flygvapnets pris. Jag är så otroligt stolt och tacksam för att det arbete vi genomför uppmärksammas. Innovation är avgörande för att bibehålla avskräckning men också för att kunna försvara oss. Mot den bakgrunden känns det väldigt bra att vi i Flygvapnet har tagit rejäla kliv för att öka vår innovationsförmåga. Det här priset ger mig energi in i det fortsatta arbetet för att säkerställa att den förmåga är en integrerad del av krigs-

förbandens operativa förmåga, säger Jonas Wikman.

I nomineringen nämns bland annat Experimentkontoret och de lokala mötesplatser som skapats för att möjliggöra samverkan mellan akademi, industri och den militära professionen.

Priset delades ut den 18 november på innovationsledningskonferensen Successful investments in an uncertain world som arrangeras av Innovationsledarna, RISE och R&D Today. Flygvapenchefen deltog per videolänk från Berlin Security Conference där han lett en pandediskussion om just innovation som en del i avskräckning.

I slutet av oktober genomförde F 16 sin första innovationsdag med föreläsningar och demonstrationer där diskussioner och nytänkande premierades. Under dagen samlades medarbetare vid flottillen samt samarbetspartners och representanter från försvarsindustrin för att inspireras, utbyta idéer och tillsammans utforska framtidens möjligheter inom Flygvapnet.

– Detta var en bra uppstart som gett goda idéer för framtida genomföranden. Vi är oerhört tacksamma för det engagemang som visades från samtliga deltagare. säger projektledare

Patrik Tegefjord, som tillsammans med Tomas Korseman planerade dagen.

Även i Luleå bjöd F 21 in entreprenörer, representanter från Luleå tekniska universitet samt en rad andra myndigheter samlades för att utbyta kunskap, öka förståelsen och identifiera gemensamma behov – allt i linje med "Triple Helix"-konceptet. "Triple Helix"-modellen betonar samverkan mellan akademi, industri och offentliga aktörer för att driva innovation och utveckling framåt.

– Jag ser nu fram emot att fortsätta samarbetet med såväl universitet, FMV, FOI och olika företag för att tillsammans hitta lösningar och idéer för hur vi med innovation som kraft gör F 21 och Flygvapnet starkare, säger flottilljefen Peter Greberg.

Ett annat exempel på en mötesplats är övningen GERI som har skapats av F 17 och genomförs på Hagshult i slutet på november.

– Det är ett tillfälle där akademi och industri får ta del av militära problem där och när de uppstår samt lösa dessa tillsammans med krigsförbanden, det är helt rätt typ av aktivitet för att fortsätta utvecklingen, säger Jonas Wikman.

Den 22 till 26 september deltog flygvapnet i den finska övningen Protective Fence 2025. I övningen deltog cirka 50 flygplan och drygt 1 200 personer från Sverige, Finland och Norge.

PROTECTIVE FENCE SAMLADE STORA DELAR AV FLYGVAPNET

Flera förband ur Flygvapnet deltog både på plats i Finland och i Sverige. Bortsett från finska flygvapnets ordinarie baser har deltagande nationer opererat från flygplatserna i Uleåborg, Vasa, Kokkolo-Pietsarsaari samt Luleå-Kallax flygplats i Sverige.

– Vi blev väldigt bra omhändertagna av finnarna, med det menar jag bra med stöd och bra förutsättningar att göra ett bra jobb, och som ett resultat av det gick övningen bra, säger Tommy Packalen från F 7.

F 21 och F 7 deltog med stridsflyg, både i Sverige och i Finland, men även Luftstridsskolan, Flygstaben samt F 16 deltog med markpersonal. F 7 bidrog även med taktisk transportresurs i form av två C-130 Hercules.

Övningen hade i grunden luftoperativt

”Vi blev väldigt bra omhändertagna av finnarna”

fokus, men på marken har både svensk och finsk flygteknisk personal genomför Air Cross Servicing (ACS), vilket innebär att flygteknisk personal utbildas i klargöring av andra nationers flygplanstyper – allt för att nationerna i slutändan ska kunna hjälpa varandra på andra baser än hemmabasen – utan att egen teknisk personal finns på plats.

– Självklart finns det skillnader när det gäller själva flygplanstyperna, var och hur man tankar exempelvis, men det finns mycket annat som man också

behöver sätta sig in i, som tecken och tillvägagångssätt, säger en flygtekniker ur 32.flygunderhållskompaniet, F 21.

ACE kan ses som en del i konceptet Agile Combat Employment, ACE, som i princip motsvarar vad vi i Sverige brukar benämna spridningskonceptet. ACS förenklar detta, och innebär att exempelvis finska flygplan med kort varsel kan landa in i Sverige och klargöras av svensk personal tillsammans med den finska piloten.

Ett annat exempel på hur man kan vidareutveckla ACE-konceptet är via pilotklargöring. Det innebär att piloten själv klargör sitt eget flygplan, vilket svenska flygvapnet också övade under Protective Fence 2025.

Text & foto Jesper Sundström



Under övningen utbildades personal i klargöring på andra nationers flygplanstyper.



F 21 och F 7 deltog i övningen med stridsflyg, men även Luftstridsskolan, Flygstaben samt F 16 deltog med markpersonal.





Övningen syftar till att ge medarbetarna möjlighet att testa sig själva om dom är redo, om det finns rätt förutsättningar och om de har gjort de förberedelser som behövs för att snabbt kunna ställa om och rycka in.



ÄR STABEN REDO FÖR KRIG?

Är du redo, och är vi redo som stab?
Flottiljstaben på F 16 kallas in för
tidig morgonuppställning i bered-
skapens tecken.

En torsdagskväll i oktober ringer tjänstetelefonen, "Larmlista, övning, beredd skriv". Stabschef, överstelöjtnant Stefan Kriegholm, har aktiverat larmlistan för sina avdelningar och tidigt dagen efter stod medarbetarna uppställda, redo för morgonens uppgifter.

- Mitt syfte är att vi ska få möjligheter att göra det vi behöver för att vara redo som individer, berättar Stefan Kriegholm.

Övningen syftar till att ge medarbetarna möjlighet att testa sig själva om dom är redo, om det finns rätt förutsättningar och om de har gjort de förberedelser som behövs för att snabbt kunna ställa om och rycka in. Övningen är den första delen av två i en serie förberedelser och beredskapsövningar som staben genomför.

Efter uppställning och utlösning av vapen gör varje individ sig redo inför skjutning, stridsutrustningen tillpassas, stängningsfunktionen på magasin-fickorna ses över och på skjutledarens uppmaning hämtas inskjutningstav-lorna som dukas fram på vallen. Efter

vapenkontroll och vapenvisitation var styrkan redo att påbörja skjutning och det spred sig glada miner genom leden. Fokusområden för styrkan som stod redo på 30 meters avstånd från tavlorna var tydliga: skottställ vapnet så det träffar dit siktet pekar och när det är skottställt, se till att skjuta din serie med en så samlad träffbild som möjligt.

- Det är jätteroligt! Det är härligt väder, det blåser inte och det är god kamratskap. Vi har roligt och vi trivs på jobbet, säger Stefan Kreigholm.

Den andra täten deltog i sjukvårdsmoment med praktik och teori inom tourniquet, katastrofblödning, tamponering och demonstration av ett omhändertagande vid blödning i halsen. I händelse av skarpt läge är det viktigt att snabbt omhänderta och stoppa en kraftig blödning, det kan vara livsavgörande i ett tidigt skede tills kvalificerad sjukvårdspersonal är på plats.

I vardagen på kontor är det viktigt att kunna läsa av och agera på medarbetarnas signaler gällande hälsa och välmående. Med stabens arbetsuppgifter kan risken vara större att medarbetare drabbas av plötsliga sjukdomar än skador kopplat till vapentjänst. Därför övar vi värdefulla kunskapskomponenter att ha med i arbetslivet och hemmet.

Efter genomförd teori var den praktiska delen på tourniquet ett uppskattat inslag av medarbetarna.

- Har man gjort det förr är det ändå bra att repetera. Signalvärdet som ges är att det här är viktigt. Sakkunskapen är viktig, men påminnelsen är nästan viktigare, säger Patrik Tegefjord, C Q vid A9-funktionen, som deltog på sjukvårdsmomenten.

Sjukvårdsmoment och sjukvårdskunskap är något som alla kan förbereda sig på, att vara redo syftar inte bara till arbetet utan även privat. Är du redo och har tillräcklig grundlig sjukvårdskunskap eller sjukvårdsmateriel tillgängligt där du brukar befinna dig? Det kan vara på arbetsplatsen eller i hemmet, bilen eller väskan du alltid har med dig.

Stefan Kriegholm är nöjd med genomförandet.

- Funktionskontroll är viktigt och bör genomföras periodvis. Dessutom är den personliga färdigheten en färskvara som måste repeteras, för mig är det viktigt att moment som dessa får mina medarbetare att reflektera kring deras beredskap, utbildning och faktiskt vara en påminnelse om vad vi förväntas göra i händelse av krig.

Text: Kristoffer Olofsson Foto: August Järpemo

”HÄR KÄNNER MAN F 7-ANDAN DIREKT”

Jag sitter och tittar ut på F 7 och inser att hösten är i antågande och verksamheten inte på något sätt avstannar. Värnpliktiga och personal övar, civila som militärer säkerställer att verksamheten rullar på med krigsförbanden i fokus. När man är här på flottiljen känner man F 7-andan direkt. Det ger en känsla av trygghet och glädje. Det gör mig stolt och glad att få vara en del av detta.

Jag som skriver heter Torbjörn Lingvall och är förbandsförvaltare på F 7 sedan 2022 men har varit i Flygvapnet sedan 1990. En fantastisk befattning att ha där jag stödjer förbandschefen och krigsförbandschefer, men också personalen när man är ute i verksamheten. Med att ha ”örat mot rälsen” och fånga upp vad som händer är en viktig del av befattningen. Att vara SO 9 är spännande, utmanande och utvecklande. Med flottiljens många krigsförband är arbetsdagarna fyllda med viktiga möten. Men mötet med människorna i verksamheten är lika viktigt för mig.

BYGGER UPP VÄRNPLIKTSFÖRMÅGAN IGEN

Vi har under några år byggt upp värnpliktsförmågan igen. För ett år sedan upprättat Basbataljonen och utbildat personalen med nya kompetenser. Resan är påbörjad och går framåt. Våra instruktörer och chefer är unga men otroligt duktiga. Det är kul att se all innovationskraft och drivkraft - nya idéer och kreativa lösningar dyker upp hela tiden.

Som vi alla vet är materiel och utrustning en daglig utmaning. Men alla som jobbar med detta gör allt de kan för att hjälpa till. Vi har det vi har, och ibland får man gräva där man står.

GRIPEN E KOMMER TILL FLOTTILJEN

Alla vet att vi sitter med införandet av nya flygsystem i flygvapnet och på Såtenäs. Måndag 20 oktober fick vi Gripen E levererat till Försvarsmakten och Flygvapnet. Arbetet kring detta har pågått länge, men nu är det dags för leverans. Personalen är förberedd och utbildningar på alla funktioner är igång. Det kommer fortsätta under lång tid framöver.



Det känns bra att kommit så här långt på kort tid. Det beror på inställningen från alla – det är en speciell anda i sig, om inte FM-anda eller FV-anda så är det en kultur där vi får saker gjorda för att skapa effekt. Nya TP 106 till statsflyget och därefter S 106 kommer även tillföras och kan läsas lite om i tidigare nummer av Flygvapennytt.

FRÅN HERCULES TILL C-390

Skaraborgs flygflottilj taktiska transportflygkapacitet ska ersätta C-130 Hercules (Tp 84) med Embraer C-390 markerar det slutet på en era – och början på en ny. En kultur där “det går alltid” varit ledstjärnan som kommer fortsätta.

Men även trotjänare måste pensioneras. Därför väljer Sverige nu C-390 – ett jetdrivet transportflygplan som kombinerar robusthet med högre fart, större last och avancerad avionik. Vi har beställt fyra flygplan i europeiskt partnerskap med Nederländerna och Österrike. Det ger oss gemensam utbildning, reservdelar och bättre samarbete inom Nato.

För vår personal är bytet mer än bara teknik – det är ett nytt sätt att tänka. Piloterna får digital precision med FMS, fly-by-wire och head-up-displayer. Lastmästarna kan optimera last och airdrop med datorstöd. Flygteknikerna kommer jobba mer med systemanalys, sensordata och planerat underhåll istället för att bara åtgärda problem när det uppstår och ibland gå på magkänsla i felsökningar. C-390 ger snabbare transporter, längre räckvidd och högre tillgänglighet - avgörande i kris och krig.

Tålmod och med en kombination av tradition och lösningsorientering är nyckeln framåt. Vårt ledord – Vilja – Kunnande – Ära är lika med F 7 andan – följer med in i C-390 eran. Det är inte bara ett nytt flygplan. Det är vårt nya verktyg för att fortsätta göra det som flottiljen alltid gjort bäst: leverera luftmakt i tid till Försvarsmakten.

*Torbjörn Lingvall,
förbandsförvaltare F 7*



Det startar med ett haveri och ett figurerat nödutsprång eller nödlandning. Så inleds överlevnadsveckan när kursen SERE A Flyg genomfördes under hösten

Under kursen får flygelever nya kunskaper och tränas i att hantera både materiel och sin kropp under sparsamma förhållanden.

– Under veckan kommer vi öka svårighetsgraden stegvis, det är tufft men det kommer gå bra och stärka eleverna, säger övningsledaren Jan Stenström om veckans upplägg.

Vi tar det tekniska först. SERE A Flyg är den korrekta beteckningen på kursen och bokstäverna står för engelska Survive, Evade, Resist, Extract – på svenska: Överlevnad, undvikande, motstånd och undsättning.

Överlevnadsutbildning inom flygvapnet har funnits sedan 1940-talet, då man insåg vikten av att flygarna skulle överleva och kunna återvända för nya uppdrag. Det har gett upphov till ett långt arv av överlevnadsutbildningar och övningar.

– Under andra världskriget blev det tydligt att flygarna var en exklusiv resurs som behövde överleva för att kunna fortsätta flyga uppdrag. Därför lägger flygvapen världen över stora resurser på både överlevnadsutbildning och undsättningsfunktioner. Det räcker inte att piloten klarar sig – hen måste också kunna bli hämtad, säger Jan Stenström, ställföreträdande avdelningschef för MIFS-avdelningen (Människan i flygsystemet) och övningsledare.

I slutet av veckan är målet att nå marschpunkten och bli undsatt efter flera prövande moment. För eleverna blir dock utmaningarna tyngre för varje dag, inte främst på grund av fysisk aktivitet, utan även på grund av minskad mat och sömn.

– Vi börjar lugnt med tält första natten. Ingen märkvärdig start, men sedan tas utrustning bort stegvis och eleverna bygger bivacker med naturmaterial. Med eld kan man klara sig utan sovsäck

– det bevisar de i mitten av veckan. Sista steget är att överleva i bivack utan sovsäck och eld. Svårighetsgraden ökar, men eleverna klarar det, säger Stenström och förtydligar;

– Det låter tufft, särskilt i regn, men det går, särskilt på sensommaren när nätterna är milda. Samma elevgrupp ska senare i utbildningen upp till Lapplandsfjällen, där det kan bli 30 minusgrader och samma övning genomförs under mycket kargare förhållanden.

Utöver den mentala styrkan i att klara en vecka i vildmarken med begränsad utrustning – sova på en granrisbädd och med lågt kaloriintag – får eleverna en mängd praktiska färdigheter. Det handlar om vattenrening, identifiering av ätbara och oätbara växter, samt jakt och fiske. På den tekniska sidan lär de sig navigering med stegning, GPS med och utan störning och kommunikation med radio, lampor och andra nödsignaler, både dolda och mer synliga.

– I fredstid fokuserar vi på att skapa alla förutsättningar för snabb undsättning. Men vi tränar också hur man agerar när hotbilden kräver att man håller sig dold, gömd och väntar på hjälp som kanske dröjer eller sker från annan upphämningspunkt. Flygvapnet siktar på att besättningar ska kunna klara sig tre dygn, och utrustningen är dimensionerad därefter. Men det kan bli längre, och då måste man kunna komplettera med föda från naturen.

När övningen närmar sig slutet har alla elever klarat momenten väl, trots minskad mat och vädrets utmaningar. Instruktörerna från MIFS är nöjda. Alla har lärt sig mer än de kommit med på måndagen och är bättre förberedda för framtida överlevnadssituationer.

– Jag har hållit den här kursen i flera år, och den största erfarenheten för eleverna är känslan av att klara en vecka i vildmarken med begränsad utrustning. Den mentala styrkan är det viktiga. Nästa gång man flyger över vildmarken vet man att man faktiskt kan överleva en vecka på marken, säger Jan Stenström.



”Under andra världskriget blev det tydligt att flygarna var en exklusiv resurs som behövde överleva för att kunna fortsätta flyga uppdrag. Därför lägger flygvapen världen över stora resurser på både överlevnadsutbildning och undsättningsfunktioner”





På plats fanns representanter från Tyskland, Belgien, Finland och Nederländerna, samt Australien och Sverige som initiativtagare.

SMAFS - NYTT INITIATIV TAGET MED AUSTRALIEN

Sverige har stått värd för den allra första upplagan av SMAFS – Small and Medium Air Forces Symposium. Idén föddes genom ett initiativ taget mellan Sverige och Australien och ett av huvudsyftena är att dela erfarenheter, kunskap och infallsvinklar med varandra.

Symposiet genomfördes under fyra dagar med olika teman för varje dag, såsom teknisk autonomi, luftförsvar (Air and Missile Defence, IAMD) och "Agile Operations, ACE", en variant på det svenska spridningskonceptet.

-Det var ett initiativ som togs mellan Sverige och Australien. Vi träffades i ett annat sammanhang och kom fram till att vi hade ett gemensamt intresse i att träffas igen och prata mer. Då bestämde vi oss också för att vi skulle bjuda in flera, så vi bjöd in ett antal länder i vårt närområde, säger ställföreträdande flygvapenchef Niclas Magnusson.

På plats fanns representanter från Tyskland, Belgien, Finland och Nederländerna, samt Australien och Sverige som initiativtagare.

SMAFS är tänkt att vara en sammankomst för länder med mindre eller medelstora flygvapen då diskussioner i större forum ofta präglas av stormakternas förhållningssätt, vilket inte alltid går att applicera på länderna som deltog i symposiet.

-I varje land sitter individer och tänker på vad som händer i omvärlden - vad betyder det, hur ska vi förmågeutveckla, vilka system och vilka kapaciteter behövs? Man behöver bollplank och influenser så att man inte blir för inåtvänd. Här får vi möjligheten att prata med andra länder och få höra hur de tänker, säger Niclas Magnusson.

Under symposiet genomfördes också ett besök på Experimentkontoret på Luftstridsskolan.

Målet med symposiet är att dela kunskap och inspiration, att bygga nätverk och att hitta gemensamma projekt eller områden som man behöver jobba med.

En "think tank-idé", en typ utav tankekedja där gör ett seminarium runt frågeställningar som alla behöver prata om. Det finns en idé från Sverige och Australien om att genomföra SMAFS årligen och att turas om att vara arrangör.

- Jag hoppas att det fortsätter att vara i mindre format så att vi verkligen hinner prata med varandra. Jag hoppas också på att fler nationer vill och kan vara med vid kommande tillfällen. Men det viktigaste är att vi har ett samtal med dem som har samma utmaningar och ungefär samma förutsättningar som det svenska flygvapnet, säger Niclas Magnusson.

Text: Charlotta Wall Foto: Petra Blomqvist

PILOTPROJEKT FÖR SNABBARE KLARGÖRINGAR

När de nya flygunderhållsbilarna levererades till flygvapnet var inte flaket inrett. Flygunderhållskompanier från olika förband samt LSS driver därför ett projekt för hur klargöringsutrustningen kan packas.

Både för att förenkla användandet och för att få till en likformighet mellan förbanden. Nu har den första måttanpassade modulen till flaket på bilarna levererats.

– Detta gör att vi snabbare kan växla mellan effektiv fredsrationell flygtidsproduktion och beredskapsanpassningar där vi kommer kunna uppträda både spritt och rörligt, säger fanjunkare Erik Svensson, ställföreträdande chef 12 stridsflygskompaniet.

Inledningsvis tillverkades några pro-

totypmoduler som prövades i verksamheten, när de blev tillräckligt bra var det dags att tillverka fler.

– När vi inte hade tid att själva bygga modulerna fick vi kontakt med ett lokalt företag som kunde bygga inredningar till fordon, resultatet ser vi här idag, säger Erik.

– Jag är väldigt positiv till hur vi arbetat i en nära relation mellan industrin och oss som användare, det har inneburit korta ledtider och därigenom en snabb förmågeökning, säger ställföreträdande förbandschef på F 7, överste Niclas Berger.

Parallellt med detta projekt finns ett annat projekt där Försvarsmakten tillsammans med SAAB och FMV bygger om de befintliga klargöringssatserna för

att bättre möta de nuvarande behoven.

– Dessa två projekt taktar väl då tanken från början var att de skulle möta varandra. I dagarna får vi leverans av prototyper till de nya satserna. Vi har jobbat stenhårt för att få båda projekten att leverera innan vårens stora övningar drar igång, säger Erik Svensson.

Text: Per Forsberg

Foto: Lena Bogren & Disa Löfman



VÄRNPLIKT

Från norr till söder sker något så självklart som solens uppgång, fåglarnas flytt och vinterns första snöflingor. Under sommaren och hösten har flera hundra unga vuxna tagit sin första steg in i vad som ska bli deras gemenskap med en stor del av befolkningen. Värnplikten väcker många känslor för dem som ser tillbaka på den, både inom och utanför Försvarsmakten. Vi välkomnar årets kull till Flygvapnet och önskar dem lycka till under sin utbildning.

ÅRETS INRYCK ÄR GENOMFÖRT

Text: Jesper Moldvik & foto: Jonas Holmberg, Jesper Moldvik & Jesper Sundström





ÖVER TUSEN

värnpliktiga ryckte in
under 2026 i Flygvapnet







Under Air Nato Poland (ANP) 25.1 tjänstgjorde delar ur Norrbottens flygflottilj tillsammans med enheter ur Royal Air Force.

ETT KÄRT ÅTERSEENDE

Text & foto: **Jesper Sundström**

Tillsammans med Storbritannien deltog Sverige i Natos Enhanced Air Policing – en löpande uppgift som stärker alliansens samlade förmåga att övervaka och skydda luftrummet. Sent i oktober landade samma brittiska förband ned på Luleå-Kallax flygplats för att samöva tillsammans med delar ur F 21 och 212.stridsflygdivision. Ett initiativ som uppskattades av många på flottiljen.

– Det var ett kärt återseende, och roligt att träffa dem igen, säger en flygförare ur 212.stridsflygdivision, Urban Blå.

Under det brittiska besöket på F 21 genomförde svenska flygtekniker Air Cross Servicing (ACS) av de brittiska flygplanen av typen Typhoon.





Totalt sex stycken flygplan deltog under övningen.

UTVECKLING

Målsystem 103C har börjat komma på plats på flera skjutbanor i landet.

Systemet är aukustiskt likt tidigare system, med undantaget att nu visas resultatet en surfplatta. Systemet kräver ingen markering och mängden skytte som kan genomföras under ett pass ökar avsevärt.

Återkopplingen till skytten är också bättre då det enkelt går att se i vilken ordning skotten träffade tavlan. Målet är att systemet ska finnas vid samtliga OrgE där det tidigare funnit äldre aukustiska målsystem.

IPADS TILL SKJUTBANAN

Text & foto: **Jesper Moldvik**



Innovationsförmåga innebär att vi löser krigsförbandens militära problem, ökar flygvapnets operativa effekt och gör oss relevanta gentemot vår motståndare, skriver Rebecka Strid, kompanichef på 52 flygbaskompaniet.

ATT ÄGA OSÄKERHETERNA

Som kompanichef för 52 flygbaskompaniet verkar jag längst ut i krigsförbandet och leder den kompetenta personal som säkerställer drift och skydd av Uppsala flygbas och som samtidigt ska utveckla förmågor inom bland annat RPAS, CUAS, banreparation och logistik.

Det är här i hangaren, på landningsbanan, på grusplanen, i skogen, i lastbilen och vid flygplanet som vi dagligen står inför och mitt i de militära problemen. Det är också här som innovationsförmåga skapas och förbättras.

I min studie "Flygvapnets innovationsledning – The need for speed", där jag utifrån kontextuella förutsättningar och teoretiska utgångspunkter analyserade hur Flygvapnet kan förändra och utveckla sitt systematiska innovationsledningssystem, var slutsatsen att innovationsledning behöver vara en naturlig del av Flygvapnets operativa verksamhet för att vi ska vara relevanta på dagens såsom framtidens slagfält.

Studien visar att några av de faktorer som påverkar Flygvapnet idag är hastigheten och vårt motstånd till förändring, våra materielprocesser, förvaltningspraxis, stödet att uppnå önskat innovationsvärde och vår innovationskompetens.

Vi behöver arbeta för att höja vår innovationsförmåga på lång sikt och omvandla ny kunskap till innovation på stridsteknisk nivå här och nu.

Innovationsförmåga innebär att vi



"Oavsett vilka osäkerheter vi står inför kan vi alla använda innovationsledning för att utveckla krigsförbandet på alla nivåer"

löser krigsförbandens militära problem, ökar Flygvapnets operativa effekt och gör oss relevanta gentemot vår motståndare. Som kompanichef handlar det om att röja mentala såväl som fysiska hinder och frigöra administrativ kraft så att vi kan utveckla krigsförbandet till att, oavsett vilka personella, materiella och infrastrukturella förutsättningar som råder, vara redo.

På 52 flygbaskompaniet finns en

starkt bottom-up driven innovationskraft. Jonssons container är ett utmärkt exempel på hur en lösning på ett militärt problem gick från idé till verklig förmåga som säkerställer tillgängligheten över tid med minskade kostnader. Men det krävdes hårt arbete genom utmanande materielprocesser och möjliggjordes av att chefer öppnade dörrar.

Fler goda exempel är flygterminalpluton som skapat containrar för att snabbt kunna verka över hela jorden.

Innovation är att vi implementerar lösningar på våra militära problem och uppnår ett värde som möjliggör att vi kan försvara Sverige och våra allierade.

Vidga din bild av vad innovation är, bidra till ett innovationsvänligt klimat och skapa mötesplatser. Det finns inget alternativ. Innovationsledning handlar om att äga osäkerheterna, lösa våra militära problem och göra krigsförbandet starkare så att vi uppnår avskräckning och ytterst försvar

Text Rebecka Strid, Kompanichef 52 flygbas

BIDRA TILL DEBATTEN

Har du en åsikt, insikt eller erfarenhet som du vill dela med dig av? Skriv en debattartikel till Flygvapennytt! Skicka din text till flygvapennytt@mil.se



Flygvapenchefen Jonas Wikman tryckte på hur jämlikhet och jämställdhet kan öka den operativa effektiviteten. Tomas Gunnarsson, Genusfotografen, föreläste om att upptäcka och analysera öppna och dolda normer samt stereotypa könsmönster i samhället, arbetslivet och i Försvarsmakten.

ETT JÄMSTÄLLT FLYGVAPEN ÄR FARLIGARE FÖR FIENDEN

Under vecka 35 arrangerades Flygvapnets jämställdhetsseminarium med Skaraborgs flygflottilj F 7 som värd. Under två dagar kunde både deltagare på plats och digitalt ta del av föreläsningar och intressanta diskussioner.

Syftet med seminariet är att skapa en samlingspunkt/plattform där förbanden gemensamt samlas för att särskilt belysa behov inom området jämlikhet och jämställdhet. Här finns det möjlighet att sprida information, diskutera utvecklingsfrågor, lyfta goda exempel och tillsammans komma fram till fungerande och konkreta arbetssätt inom området jämlikhet och jämställdhet för Flygvapnet.

Ställföreträdande Flygvapenchef Niclas Magnusson inledde seminariets första dag via länk. Därefter föreläste Tomas Gunnarsson, även kallad Genusfotografen, om att upptäcka och analysera öppna och dolda normer samt stereotypa könsmönster i samhället, arbetslivet och i Försvarsmakten.

FST HR informerade om Flygvapnets aktuella uppdateringar och prioriteringar inom jämställdhet och jämlikhet. De främsta inriktningar är att öka det systematiska arbetet med jämlikhet och jämställdhet i de processer där de är

relevanta, för att utifrån ett likabehandlingsperspektiv utveckla hela verksamheten på alla nivåer.

Sist ut för dagen var Helene Lackenbauer, HKV/FST, och Lotta Ekvall, F 17, som föreläste om jämställdhet i militära operationer. Helene pratade om hur genderperspektivet har betydelse på den strategiska och operationella nivån i områden där säkerhetspolitiska problem råder. Vidare pratade Lotta om sina erfarenheter som genderrådgivare på den taktiska förbandsnivån.

Under dag två inledde Flygvapenchefen Jonas Wikman och pratade sammanfattningsvis om jämlikhets- och jämställdhetsarbetet som ett medel för att bygga starka lag, att kunna vara på och nyttja kraft och all kompetens i laget för att kunna öka Flygvapnets operativa effekt och krigsorganisationsutveckling. Men också för att värna om en fungerande organisation som är attraktiv i förhållande till arbetsmiljö, tillväxt och rekrytering samt ett behållarperspektiv. Genom att skapa ett förändringsarbete där vi ökar vår förmåga att leva vår värdegrund, bygga en sund kultur och god moral i organisationen ökar vi vår handlingsberedskap som i sin tur gör att vi kan möta en yttre fiende/väpnat angrepp med ännu större kraft.

Dagen fortsatte sedan med att FS HR informerade om Flygvapnets inriktning och prioriteringar inom jämställdhet och jämlikhet. Därefter föreläste Ulrika Eklund och Frida Hasselblad från Managementenheten på Militärhögskolan Karlberg om hur jämställdhetsanalyser kan utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering samt gav kunskap och exempel hur arbetet kan bedrivas.

Fredrik Finér, regementsförvaltare vid Lv 6, berättade om hur jämställdhetsanalyser förbättrar materiel och logistikprocessen kopplat till jämställdhetsanalyser som bidragit till ökad jämställdhetsintegrering. Vidare pratade Peter Greberg, flottiljchef på F 21, om sitt arbete med jämställdhet utifrån kursen Jämställdhetsintegrering för högre chefer (JHC).

I slutet av passet delades deltagarna in i grupper för diskussion. Det hela avslutades sedan med paneldebatt med Flygvapenchefen och andra dagens föreläsare då frågor och diskussioner kring seminariets innehåll togs upp.

Flygvapenchefen avslutade dagen och lämnade över stafettpinnen till F 16 som kommer stå värdar för nästa års jämställdhetsseminarium.

BIDRA TILL VÅRT SÄKERHETSSKYDD

Idag är vår motståndare mycket mer aktiv i sin säkerhetshotande verksamhet och vi ser flera nya och gamla aktörer som agerar mot våra förband och förmågor. Sammantaget så behöver vi DIN hjälp för att hjälpa till med att skydda dessa.

Den militär säkerhetstjänsten omfattar Säkerhetsunderrättelsetjänst (Säku), Säkerhetsskyddstjänst (Säkskydd) och Signalskydd. Tillsammans med underrättelsetjänsten så utgör det Und/Säk funktionen.

På Flygstaben har vi organiserat oss i en A2X sektion som jobbar med säkerhetsunderrättelsetjänst (Säku) och säkerhetsskydd (Säkskydd). Signalskyddet återfinns på A6 men har fortfarande knytningar till resten av säkfamiljen.

Säku analyserar den säkerhetshotande verksamheten mot våra förband och förmågor. Säkerhetshotande verksamheten utgörs av (KUSST): Kriminalitet, Främmande underättelseverksamhet,

Sabotage, Subversion & Terrorism Eller som NATO beskriver den (TESSOC): Terrorism, Espionage, Sabotage, Subversion, & Organized Crime

Säkerhetsskyddets uppgift är att analysera och planera vår egna verksamhet och därefter rekommendera säkerhetsskyddsåtgärder. Delar av åtgärderna är tvingande i form av lagkrav, andra delar är rekommendationer. I Säkerhetsskyddslagen så trycker man särskilt på: säkerhetsskyddsplanering, informationssäkerhet, fysisk säkerhet och personalsäkerhet.

Text Tony Stålnäbb, säkerhetschef Flygstaben

**SETT NÅGOT?
HÖRT NÅGOT?
SÄG NÅGOT!**

Prata med en kamrat eller ring säkerhetsfunktionen på ditt förband. Vänta inte för länge! Din pusselbit är viktigare än du tror! Tillsammans, i stort och smått, skyddar vi våra förband och våra förmågor!



VÄLKOMNA TILL FLYGVAPNET, METOCC!

Den 14 oktober välkomnades Försvarmaktens Meteorologiska och Oceanografiska Centrum (METOCC) formellt till Flygvapnet och Upplands flygflottilj i samband med en ceremoni i Enköping. Den organisatoriska flytten från Ledningsregementet är ett av flera steg i att skapa en tydligare ledningsstruktur i fred, kris och krig. Ledningssystemchefen Mattias Hansson tackade krigsförbandet METOCC för den tid som de tillhört Ledningssystemstridskrafterna innan han lämnade över enheten till flygvapenchef Jonas Wikman.

PERSONALINFORMATION



MHS H OCH FMTS – ETT STEG

Strukturutredningens beslut syftar till att snabbt göra Försvarsmakten som Natoallierad än mer redo att hantera det allvarligaste omvärldsläget på mycket länge. Som en del i detta kommer MHS H och FMTS att från den 1 januari 2026 inkluderas i flygvapnets organisation.

Flygvapenchefen Jonas Wikman, med medarbetare från Flygstaben, mötte nyligen personalen i Halmstad för att välkomna dem in i Flygvapenfamiljen.

– Det är väldigt viktigt för mig att få möta och välkomna personalen redan nu även om förändringen sker formellt den 1 januari, säger Jonas Wikman. I rådande omvärldsläge är det inte orimligt att vi kommer att sättas på allra högsta prov. Vi går därför i en riktning där vi snabbt ska bli mer redo i alla konfliktnivåer. Då

”MHS H och FMTS är ett betydande tillskott som jag är mycket glad att inkludera i Flygvapnet”

är MHS H och FMTS ett betydande tillskott som jag är mycket glad att få inkludera i Flygvapnets organisation. För mig är det glasklart, inte minst utifrån erfarenheter från Ukraina, att utbildnings- och utvecklingsdelar, liksom innovationsförmåga är en precis lika viktig del av krigsorganisationen som verkans-, logistik- och andra stöddelar.

Hotbilden är komplex, liksom en eventuell strid. För att vinna den behövs ett försvarsmaktsgemensamt nyttjande av förmågor i alla domäner. – Det känns särskilt bra att då få tillskott av två förband som är försvarsmaktsgemensamma och har erfarenhet av att arbeta på bredden med utbildning och förmågeutveckling, konstaterar Jonas Wikman. Jag ser verkligen fram emot att efter årsskiftet utforska den potential som vi besitter tillsammans!

Förutom personalsamling genomfördes en mängd möten i olika konstellationer för att bland annat ena lägesbilden om arbetsläget och vad som behöver förberedas inför förändringen vid årsskiftet. – Arbetet med strukturåtgärderna löper på väl ute i berörda enheter, summerar Fredrik Holmbom, genom-



Flygvapenchef Jonas Wikman besökte även LSS brandövningsplats i Halmstad.



NÄRMARE FLYGVAPNET

förändare för strukturåtgärder och koordinator för arbetet på Forsvarsmaktsnivå. Här i Halmstad präglas dialogerna av rätt typ av frågor mellan alla parter med öppenhet, nyfikenhet och konstruktivitet. Det är inspirerande att se hur engagemang driver processen framåt och ger god tillförsikt inför slutredovisningen den 18 november samt ett färdigställt arbete vid årsskiftet 2025/2026.

Rickard Arrenäs, chef A5 på Flygstaben beskriver hur förberedelserna kommer att fortgå fram till årsskiftet: – Fokus i det fortsatta strukturutredningsarbetet under den kvarvarande delen av 2025 handlar om att säkerställa överföringen av de två skolorna till Flygvapnet. Överföringen säkerställs genom att utbilda i Flygvapnets processer och arbetssätt, implementera de två skolorna i Flygvapnets

order- och planverk, tillsammans planera för formell överlämning till Flygvapnet, samt säkerställa att den fortsatta utvecklingen av FMTS och MHS H som krigsförband fortgår. Strukturutredningen syftar till att lednings- och lydnadsförhållanden i GRO och KRO på sikt ska vara lika så att vi ska kunna hantera samtliga beredskapsnivåer och ytterst krig på ett mer optimalt sätt.

Förbandscheferna på MHS H och FMTS ser framtiden an med tillförsikt. – Det har varit ett jättebra besök, sammanfattar Peter Tagesson, C MHS H. Andan har varit inkluderande och välkomnande. Det är Natos och Forsvarsmaktens gemensamma förmåga som står i centrum och vi ska efter årsskiftet vara en tydlig tillgång för Flygvapnet, men även fortsatt för

övriga delar i Forsvarsmakten, med vår verksamhet inom utbildning och utveckling.

– Jag tycker att besöket var mycket värdefullt och helt rätt i tiden, sammanfattar Peter Nilsson, C FMTS. Vi har lagt grunden för ett fortsatt bra samarbete. FMTS har i grunden en stor utbildning mot Flygvapnets behov och många officerare kommer från Flygvapnet. I vissa avseenden är därför förändringen inte så stor. Vi går in i Flygvapnet under devisen "lyft upp – ställ ner", vilket innebär att vi gör det med de uppdrag och uppgifter vi har nu. Det borgar bland annat för att FMTS fortsatt kommer att ha karaktären av försvarsgemensamt förband med ett brett utbildningsansvar.

Text Charlotte Pettersson

Foto Christian Lövgren och Doroteja Damijonaite



Värnpliktiga från Helikopterflottlilen har precis gått i mål efter tio dagars utbildningskontroll som bland annat innehöll långa marscher, CBRN-moment och flera vattenövergångar.

Foto: Jesper Moldvik

