

INGE BERGLUND:

## Försvarets flygplanbekymmer

*Flygvapnet brottas med svåra problem för att kunna fylla försvarets behov av krigsflygplan under 80- och 90-talen. Pengarna vill inte räcka till för att täcka ens vad som är ett hårt nedpressat minimibehov. Problemen berör inte bara det mångomskrivna nya system som kallas B3LA utan hela den svenska flygindustrins fortsatta existens. Om detta skriver överstelöjtnant Inge Berglund, nu vid FOA och till 1977 chef för Flygstabens studieavdelning och där ansvarig för flygvapnets långsiktiga systemplanering.*

Under sin drygt 50-åriga tillvaro som försvarsgren har svenskt flygvapen upplevt många skiftande svårigheter. Under den hektiska uppbyggnadsperioden – före, under och omedelbart efter det andra världskriget – var huvudproblemet att få fram flygplan och vapen i tillräcklig mängd för att fylla den planerade organisationens numerär. Genom kraftfulla åtgärder av statsmakterna, försvaret och industrin lyckades detta. Men kvaliteten var inte alltid den önskade. De utländska flygplan, som kunde köpas, fyllde inte måttet med hänsyn till de uppgifter de skulle lösa. De var föråldrade eller konstruktionsmässigt mindre lyckade. Inte heller de första svenskutvecklade tillskotten kunde helt möta upp mot krigsmiljöns krav.

Förhållandevis goda ekonomiska villkor för försvaret gav emellertid under 40- och 50-talen ett starkt förbättrat flygtekniskt kunnande och en avsevärd industriell kapacitet inom landet. Världskriget och de därpå följande kriserna gav ett rikhaltigt åskådningmaterial om den teknologiska utvecklingen och dess avgörande inflytande över krigets förande och resultat. Flygvapnets krav på flygplan och vapen av hög teknologisk standard inom ramen för de defensiva uppgifterna hörsammades mot den bakgrunden i allt väsentligt. Under 50- och 60-talen tillfördes flygvapnet svensk flygmateriel – Tunnan, Lansen och Draken – som alla väckte berättigad respekt vid en internationell jämförelse. Samtidigt utvecklades Viggensystemet. Flygvapnet uppnådde under 60-talet ett stadium där numerär och kvalitativ standard var balanserade mot var-

andra och mot de operativa uppgifterna. Detta gav förtroende inåt och respekt utåt.

Så ljus är inte situationen idag. Hårt presade anslagsramar i förening med kraftiga kostnadsökningar – inte minst för att hålla förbanden igång med administration, utbildning och underhåll – har satt sina spår. För att bibehålla ett rimligt ekonomiskt utrymme för materielersättningar har det varit nödvändigt att skära ner antalet divisioner och flottiljer. Flygvapnet har på 10 år halverats och reduceringen fortsätter. Materielens livslängd har fördubblats. Från att tidigare ha behövt ett årligt ersättningstillskott på närmare 100 flygplan har behovet nu presats ner mot ca 20. Ändå vill inte pengarna räcka till.

Kvantiteten flygplan och flygförband minskar, men den personella och materiella kvaliteten finns ännu kvar representerad av förband med jaktflygplanet Draken och Viggens i attack- och spaningsversion. Den tidigare balansen mellan numerär och kvalitet är på väg att gå till spillo till förfång för flygvapnets förmåga att i alla delar av landet bidra till värnkraften. Att återta vad som förlorats skulle kräva en ekonomisk kraftsamling som nu ter sig helt omöjlig – lyckligtvis får man väl säga eftersom realismen har att göra med avståndet till krigsriskerna. Anpassningsprocessen måste därför söka sig vägar som återställer balansen på en kostnadsnivå, som är tillräckligt låg för att kunna finansieras i tider utan påtagligt hot men ändå tillräckligt hög för att ge en meningsfull värnkraft om hotet skulle uppstå.

### **Inte bara B3LA-frågan**

Problemet i dag rör inte bara om B3LA skall anskaffas eller ej. Den mera näraliggande frågan är vilken styrka vårt luftförsvaret skall ha under 80- och 90-talen. Vårt nuvarande luftförsvarsflygplan Draken går nu efter hand ur tjänst. Nästa jaktflygplan skall bli Viggens jaktversion. Så är bestämt och de första flygplanen har beställts. Men hur många skall anskaffas? Flera av de nuvarande Draken-divisionerna blir uppenbarligen utan ersättning och måste utgå, men hur många blir kvar med den nya jakt-Viggen?

Det är givetvis omöjligt att med någon matematisk säkerhet beräkna hur starkt luftförsvaret vi kan komma att behöva för att försvara människors liv och livsbetingelser gentemot luftangrepp. Vårt land är stort, och skulle kriget komma måste man räkna med att befolkningen i alla delar av landet ställer höga krav på sitt luftförsvaret. Medvetandet om detta är självfallet svagt i fredstid men skulle växa sig starkt om kriget kom i vår närhet. Alla medborgare har samma rätt till luftförsvarets skydd – norrlänning eller skåning, gotlänning eller västkustbo. Bedömningar med bl a landets geografiska utsträckning som grund leder till att ytterligare bantning av luftförsvarets numerär inte borde göras. Men kostnaderna framtvingar obönhörligen att bantningen fortsätter. Men hur långt? Kommer försvaret att tilldelas resurser för ett luftförsvaret, som i någon mån kan sägas motsvara medborgarnas krav på försvar av sin hemort i krig? Kommer den svenska flygindustrin att ha medel för att fortsätta produktionen av jakt-Viggen under tillräckligt lång tid? Dessa frågor är en vä-



sentlig del av den aktuella flygplansproblematik, som i debatten mest handlar om B3LA.

En långvarig nedbantningsprocess har via perspektivplaner, försvarsutredningar, riksdagsbeslut och ytterligare utredningar lett fram till att flygvapnets attackflygplan för 90-talets behov skall bli antingen B3LA eller A 20. Den ursprungliga tanken på både-och synes nu avlägsen. Som brukligt är har behoven i den totala avvägningsprocessen fått underordna sig den ekonomi som avvägningen handlar om. Faktiska förhållanden i dag gäller således en valsituation, där en sammanvägning av alla ingående faktorer förhoppningsvis leder till att det för försvaret och samhället bästa alternativet beslutas.

A 20 är en ytterligare version av Viggen som – om så beslutas – produceras i huvudsak under perioden 1986–92. Dessförinnan görs ett begränsat utvecklingsarbete. A 20 innebär också att flygvapnet fortsätter med oförändrad materielprofil och i ytterligare en generation bygger på den enhetstanke som redan från början låg i Viggen-projektet. Detta är onekligen en fördel när det gäller såväl det taktiska som det tekniska hanterandet i fred och krig. Men det finns också nackdelar. Viggens grundkonstruktion gjordes under 60-talet. Att 20 år senare producera samma grundflygplan och motor innebär att man i väsentliga delar frånhänder sig fördelen av 20 års flygteknisk utveckling. Den utvecklingen har lett till förmåga att i relativt små och lätta flygplan bygga in flygprestanda och lastförmåga, som på 60-talet krävde ganska stora och tunga konstruktioner. Teknikutvecklingen har

också lett till förbättrad driftekonomi med avseende på tekniskt underhåll och drivmedelsförbrukning. Att dessa fördelar inte kommer A 20 till del återverkar dels på kostnaderna – inte minst driftkostnaden – dels på den svenska flygindustrins teknologiska kompetensutveckling.

Ett val av A 20 ger sålunda vinsten av enhetlig flygmateriel även under 90-talet och en oförändrad strategisk inriktning vad avser flygvapnets uppträdande i strid. Denna kvalitativa vinst går dock helt eller delvis förlorad genom den lägre kvantitet av flygplan, som blir en följd av ett relativt högt styckepris och hög driftkostnad. Såvitt nu kan bedömas måste flygvapnet fortsätta att krympa i förbandsantal så länge flygplan på Viggens kostnadsnivå produceras och utnyttjas. Därtill kommer förlust av inhemsk flygteknologisk kompetens, vilket på sikt torde återverka på flygvapnets krigsduglighet.

#### **B3LA – ett nytänkande**

B3LA är i många avseenden ett annorlunda flygplan än Viggen. Den är ett uttryck för en målmedveten strävan att i ett välavvägt system åstadkomma en god krigsduglighet för en väsentligt lägre kostnad än den som gäller för system av Viggen-klass.

Det är många egenskaper – mer eller mindre kostsamma – som tillsammans dimensionerar ett flygsystems duglighet i krig. Flygprestanda – förmågan att flyga i överljudsfart och att stiga brant – är vad som i säljbroschyrer och uppvisningar brukar framställas som mest imponerande egenskap. Men detta är bara en av flera viktiga

egenskaper och därtill en kostsam sådan. I B3LA har det varit nödvändigt att undvika höga ambitioner vad gäller högfartsprestanda. B3LA är därför ett underljudsflygplan.

Uthållighet, motståndskraft mot bekämpning, enkelhet i handhavandet såväl i luften som på marken och en till krigsuppgifterna väl anpassad beväpning är egenskaper, som utan exklusiva kostnader starkt bidrar till respekten för ett flygsystems verkan i krig. Genom en balanserad sammanvägning av alla på krigsdugligheten inverkan faktorer och ett selektivt utnyttjande av modern teknologi har det varit möjligt att i B3LA definiera ett krigsflygplan med ett mycket gynnsamt förhållande mellan effektivitet och kostnad.

Ett attackflygplans primära uppgift är att bekämpa en angripares stridskrafter på marken och på sjön. Sekundära uppgifter kan vara att tillsammans med jaktförband bekämpa anfallande flygplan eller att utföra spaningsuppdrag. En jämförelse mellan B3LA och A 20 ifråga om verkan i primäruppgiften leder till bedömningen att alternativet är ungefär likvärdiga – sett över hela uppgiftsregistret. B3LA visar dock tendens till överlägsenhet främst genom sin större uthållighet. Vad gäller sekundäruppgifterna visar A 20 klara fördelar på grund av bla den högre flygprestandanivån.

Det som mot denna bakgrund motiverat flygvapenchefens och överbefälhavarens förord för B3LA är

- Den lägre totalkostnaden. Styckepriset för B3LA i serieanskaffning är ca 60 % av A 20 seriekostnad. Lika väsentligt är att

motsvarande skillnad finns även ifråga om driftkostnaden. Inom samma kostnadsram kan således anskaffas fler B3LA än A 20.

- B3LA kan även utnyttjas som skolflygplan. Väljer man A 20 behövs det också ett nytt skolflygplan.
- B3LA bibehåller i väsentligt högre grad än A 20 en flygteknologisk kompetens inom landet som kommer försvaret till godo.

1974 års försvarsutredning uttalade sig positivt om B3LA. Man ansåg att flygvapnet i och för sig skulle ge ett värdefullt tillskott till vår försvarseffekt och att dess dimensioneringsgrunder var ett steg i rätt riktning. Att man ändå inte rekommenderade B3LA berodde på att man inte ansåg sig kunna inrymma initialkostnaden i försvarsramen. Ytterligare prövning av kostnadssäkerheten och möjligheterna till prutningar begärdes.

Kostnaderna har nu presenterats med all den säkerhet som är möjlig att nu åstadkomma. Kvar står att B3LA kräver en större initialkostnad de närmaste åren än alternativet A 20. A 20, som ju bygger på den redan färdigutvecklade jakt-Viggen, kräver en utvecklingskostnad som är ungefär hälften av utvecklingskostnaden för det helt nya flygplanet B3LA. Skillnaden – ca 1,5 miljarder – drabbar försvaret som en merkostnad under de närmaste 8–10 åren om man väljer B3LA. Under serieproduktionen och drifttiden är däremot B3LA det mindre kostsamma alternativet, och merutgiften kommer tillbaka med god ränta. För flygvapenchefen och överbefälhavaren har detta varit



avgörande. Myndigheterna tvingas till ett långsiktigt tänkande vid val av investeringsobjekt. Det återstår att se om statsmakterna förmår att se samma perspektiv.

#### **Försvarsindustrin är en del av vår värnkraft**

I detta perspektiv ligger också frågan om vi inom landet skall bibehålla den med stor möda uppnådda kompetensen att själva utveckla och producera våra krigsflygplan. Gör vi inte det, tvingas vi överlåta åt andra nationer att tillhandahålla den delen av vår värnkraft.

En funktionär i verkstadsfacket uttalade vid ett tillfälle ungefär den här åsikten: Om vi skall ha krigsflygplan eller inte det skall politikerna avgöra, men om vi skall ha flygplan så skall de göras i Sverige, även om det skulle kosta en extra slant. – Mer skulle inte behöva sägas, men enkla och klara budskap går inte alltid hem i alla läger.

För att bygga svenska flygplan fordras en kompetens hos svenska tekniker och arbetare inom åtskilliga teknikgrenar, som var och en för sig mera sällan är exklusivt militär. Man skall känna till och kunna hantera olika materials egenskaper, man skall kunna behärska luftens krafter, elektronikens möjligheter, människa-maskinproblematiken för att ta några kompetensexempel. Den militärt inriktade kompetensen består huvudsakligen i förmågan att utnyttja det teknologiska utbudet i en systemuppbyggnad med

militär målsättning. Den kompetensen kräver en näring i form av konkreta arbetsobjekt med tillräckligt utrymme för teknologisk kreativitet. Såsom sådant har Viggen tjänat under många år. Men nu är den förbrukad som utvecklingsobjekt. A 20 är ett produktionsobjekt men ger föga näring åt utvecklingspotentialen. I brist på sådan näring kommer den erforderliga utvecklingskompetensen att snabbt tyna bort. Därmed torde man också förlora en nödvändig drivkraft för att bibehålla en självständig produktionsförmåga.

B3LA kan inte ersätta Viggen i den meningen att den sysselsätter lika många människor i konstruktionskontor och verkstäder. Flygindustrins militära del måste krympa även i B3LA-fallet, med det som bibehålls ligger ändå över den tröskel, som möjliggör att svensk arbetskraft kan tillhandahålla den viktiga del av vår värnkraft som krigsflygplanssystem även i framtiden kommer att utgöra.

Vår försvarsindustri – eller rättare sagt vår förmåga att med nationella resurser tillgodose behovet av materiell värnkraft – är en del av vårt totala försvar, lika viktig som någon annan del. Den får inte lov att lämnas utanför en avvägning mellan totalförsvarets olika delar. Om så sker införs en medveten obalans, vars konsekvenser för säkerhetspolitiken svårligen överblickas. Att undvika detta kan vara värt ett offer om så skulle krävas.