

Luftförsvaret och JAS Gripen

Under de närmaste åren står Försvarsmakten inför flera stora utmaningar. En är att kunna hantera den stora förändringen av personalförsörjningssystemet, en annan är att få alla uppgifter att rymmas inom försvarsbudgeten. En stor kostnad som kan ställa till problem är den fortsatta utvecklingen av JAS Gripen. Vid ett seminarie som arrangerades av Folk och Försvar den 12 januari diskuterades vilka åtgärder som måste vidtas för att detta flygplanssystem ska kunna användas fram till 2040.

En av de grundläggande beslut som tagits av riksdagen är att 100 Gripen ska uppgraderas till version C/D fram till 2013. För att dessa flygplan ska kunna svara mot de operativa krav som bedöms gälla 30 år fram i tiden, behövs uppgraderingar. En stor fråga som Försvarsmakten nu håller på och utreder är hur denna uppgradering ska genomföras. I princip finns det två olika sätt. Det ena är att kontinuerligt genomföra en serie uppgraderingar av den nuvarande C/D versionen. En annan är att göra ett rejält tekniklyft och satsa på en anskaffning version E/F, den så kallade "Superjasen". Det är denna version som nu SAAB vill sälja till Brasilien och Indien. Skillnaden mot C/D är mycket stora. Skrovet har större diameter för att rymma en bättre radar. Landningsstället är utflyttat till vingarna för att mer drivmedel ska få plats. En ny starkare motor behöver också installeras. Dessutom finns det många andra teknologiska förbättringar. Även om SAAB vill kalla detta en uppgradering, är detta i princip ett helt nytt flygplan.

Under seminariet redovisade Staffan Zackrisson från Volvo Aero de två motoralternativ som är aktuella för JAS E/F. I dagens flygplan finns en motor som kallas för RM 12. Det är en vidareutveckling som Volvo Aero gjort av den amerikanska motorn F 404 från den amerikanska motortillverkaren General Electric. Enligt Staffan Zackrisson är det fullt möjligt att fortsätta och förbättra RM 12:s prestanda på ett sätt som gör att den kommer att ge tillräckligt dragkraft för de krav som kommer att ställas på JAS E/F. Det andra alternativet är att installera en helt ny motor, F 414, även den från General Electric. Det var ingen tvekan att Volvo Aero helst skulle välja alternativet med en vidareutveckling av RM 12 framför en anskaffning av F 414. Det viktigaste skälet som Zackrisson anförde vara att svenska industri måste fortsätta att ge produktstöd till de länder utanför Sverige som idag flyger JAS och som har utrustade med RM 12. Om JAS E/F kommer att få F 414 betyder det att svensk industri tvingas att arbeta med två motorer. Något som Volvo Aero helst skulle vilja undvika. Även om SAAB säger att de ännu inte bestämt sig kan man ana att de helst skulle vilja använda F 414 i ett nytt flygplan. Det är inte möjligt för SAAB att nå några exportframgångar om man inte använder F 414 som är den senaste versionen av denna motor. F 414 har antagligen i ett längre perspektiv en större utvecklingspotential än F 404. Med tanke på att Jas-systemet är planerat att användas fram till 2040 är det viktigt att välja en motor som kan förbättras successivt under hela denna tidsperiod.

Odd Werin från Försvarsmakten började med att redovisa myndighetens syn på omvärldsutvecklingen. Werin menade att det fanns en betydande dynamik i närområdet under den närmaste 10-årsperioden där nya flygplan och luftvärnssystem med en hög teknologisk standard

håller på att tas fram. I ett längre perspektiv, 20 år och bortom, ökar osäkerheten avseende Ryssland, Nato, EU och det nordiska samarbetet.

Styrande för Sverige är enligt Werin, utvecklingen i närområdet. Även om han inte nämnde landet vid namn är det utan tvekan Ryssland som avses. Det är inte förhållandena i Afghanistan eller motsvarande konflikter som avgör hur Gripen ska moderniseras, utan förmågan att möta en tekniskt kvalificerad motståndare av rysk kaliber. För att dessa krav ska uppfyllas krävs en uppgradering av JAS Gripen. Försvarsmakten har dock ännu inte bestämt sig för vilket av alternativen mellan att behålla C/D eller byta till E/F, som ska väljas. Ett problem är att det är många materielsystem som måste bytas under perioden 2020-2030. Enligt den folkpartistiske riksdagsmannen Allan Widman kommer en modernisering av JAS antagligen komma att kosta mellan 30-50 miljarder kronor. Något som leder till måste dagens flygplansantal troligen måste minska. Även om Werin inte nämnde något exakt tal har siffran 70 förekommit i debatten.

Även om det inte framkom under seminariet, där Pontus Kallén från SAAB deltog, är det rimligt att anta att SAAB helst såg att Försvarsmakten skulle välja version E/F. På så sätt skulle SAAB:s exportversion vara densamma som Försvarsmakten använder.

Under avslutande politikerdebatten mellan Allan Widman, Håkan Juholt (s) och statssekreteraren från försvarsdepartementet, Håkan Jevrell (m) var det främst en viktig åsiktsskillnad som kom i dagen. Medan Håkan Jevrell förespråkade en process som genomfördes på ordinarie sätt. Försvarsmakten tar fram underlag, försvarsdepartementet skriver en proposition och riksdagen beslutar, menade Allan Widman att frågan är alltför komplicerad för att hanteras på detta sätt. Istället förespråkade han en bred "luftförsvarsstudie" som skulle ta fram en bild av hur svenskt luftförsvar, i ett brett perspektiv, ska utformas 2025-2030. För detta förslag fick han dock inget stöd från Håkan Jevrell.

Däremot höll Jevrell med om att beslutet om att uppgradera JAS är en viktig fråga och att det måste tas fram ett väl genomarbetat underlag. Det är sedan givetvis bra med ett så brett politiskt stöd som möjligt. Han pekade också på att det sker dramatiska förändringar i Europa, där många stater drar ner på sina försvarsutgifter. Bland annat nämnde han Storbritanniens reduceringar av sitt flygvapen. En tolkning av denna analys skulle kunna vara att behovet av ett starkt svenskt flygvapen ökar i takt med att omvärlden sker ner.

Försvarsmakten står inför stora utmaningar. Under perioden 2020-2030 behöver mycket av den materiel som anskaffades under 1990-talet förnyas. Samtidigt ska även JAS moderniseras. En annan utmaning är att utforma det luftförsvarssystem där detta flygplan ska ingå. Flygvapnet är en organisation som fungerar genom att olika system stödjer varandra. Flygsystemet måste kunna få information från ett stridslednings- och luftbevakningsenheter samt kunna använda fungerande flygbaser för att få full effekt. Ett viktigt komplement till dessa system är samverkan med luftvärnet. Till detta kommer sedan anskaffningen av vapen och motmedel. Förutsättningarna för utformningen dessa system är dock inte en fråga som enbart kan hanteras av den militära organisationen. De grundläggande ingångsvärdena bestäms av den säkerhetspolitik som beslutas av regering och riksdag. Dagens uppgifter framgår av den senaste försvarspropositionen som inriktar Försvarsmakten mot den insatsorganisation som ska gälla från 2014. Utvecklingen av JAS Gripen har dock ett betydligt längre tidsperspektiv än det som beskrivs i denna proposition. Det är därför oklart om det finns tillräckliga politiska ingångsvärden för att Försvarsmakten i detta långa

tidsperspektiv ska förstå vilka operativa krav som gäller för framtidens flygstridskrafter, inte minst utifrån perspektivet att Flygvapnet är ett system av system. Det räcker med andra ord inte med att anskaffa ett mycket modernt flygplan om övriga system inte utvecklas i takt med flygplanskaffningen. Inom ramen för det nu gällande försvarsanslaget finns det en stor risk det kommer uppstå en stor konkurrens om materielbudgeten. Frågan är då om det kommande beslutet om flygplansanskaffning enbart kommer att räcka till moderna flygplan, medan andra system och vapen hamnar inte ryms inom de ekonomiska ramarna. För att minska denna risk behövs en bred studie för att skapa en ökad insikt om de beslut som behöver tas för att kunna möta framtiden på ett så bra sätt som möjligt.