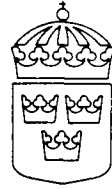


Regeringens skrivelse 1993/94:179



Skr.
1993/94:179

JAS-projektet

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 24 mars 1994

Carl Bildt

Anders Björck
(Försvarsdepartementet)

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen lämnar regeringen en redovisning rörande JAS-projektet grundad på JAS-kommissionens arbete.

- 1 Förord
- 2 Vissa frågor rörande JAS-projektet
 - 2.1 Allmänt
 - 2.2 Människan i flygsystemet
 - 2.3 Luftvärdighet
 - 2.4 Ekonomisk ram
 - 2.5 Flygplanets uppgifter och tekniska egenskaper

Bilaga: JAS-Kommissionens sammanfattande bedömningar

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 mars 1994

I enlighet med riksdagens beslut (prop. 1981/82:102, bil. 2, bet. 1981/82:FÖU18, rskr. 1981/82:374) i juni 1982 om riktlinjer för utveckling och anskaffning av JAS-systemet skall regeringen årligen orientera riksdagen om läget inom JAS 39-projektet. Sådana redovisningar har i regel lämnats i budgetpropositionerna.

Det första serietillverkade flygplanet, JAS 39-102, havererade den 8 augusti 1993 i samband med en flyguppvisning över Stockholm. Till följd av denna händelse tillkallade chefen för Försvarsdepartementet den 16 september 1993, med stöd av regeringens bemyndigande, en kommission med uppdrag att granska JAS-projektet.

Vid den senaste lägesredovisningen till riksdagen om JAS 39-projektet, som lämnades i 1994 års budgetproposition (prop. 1993/94:100, bil. 5, s. 73 ff.), anmälde regeringen sin avsikt att återkomma till riksdagen med redovisning av projektet i särskild ordning när JAS-kommissionens uppdrag redovisats.

Kommissionen redovisade sitt uppdrag till regeringen den 11 januari 1994 med betänkandet (SOU 1993:119) JAS 39 Gripen - en granskning av JAS-projektet. Kommissionens egna sammanfattande bedömningar finns i bilaga.

Betänkandet har remissbehandlats och yttranden har avgetts av Försvarsmaktens organisationsmyndighet, Försvarets materielverk, Försvarets forskningsanstalt, Flygtekniska försöksanstalten och Industrigruppen JAS.

Alla remissinstanser ansluter sig i allt väsentligt till kommissionens bedömningar och slutsatser. Remissyttrandena återfinns i Försvarsdepartementets akt i ärendet (dnr Fo94/44/MIL).

I det följande lämnar regeringen den redovisning av JAS-projektet som förutskickats i årets budgetproposition.

2 Vissa frågor rörande JAS-projektet

2.1 Allmänt

JAS-projektet är den hittills största statliga satsningen på ett enskilt projekt. Riksdagen och regeringen beslutar om projektets olika steg. Statsmakternas ställningstaganden grundas främst på försvarspolitiska, statsfinansiella och industripolitiska förutsättningar. Bedömningar som rör bl.a. mer tekniska aspekter måste i första hand överlätas åt dem som är experter på dessa områden. Utgångspunkten måste vara att regeringen kan förlita sig på den expertis som anförtratts uppgifter inom JAS-projektet.

Det sagda hindrar självfallet inte att det från tid till annan kan finnas anledning att särskilt granska skilda aspekter av JAS-projektet.

I synnerhet haveriet med det första serietillverkade JAS-planet i augusti 1993 har bl.a. i den allmänna debatten väckt en rad frågor kring

JAS-projektets framtid. Inte minst mot den bakgrunden anser regeringen det värdefullt med den allsidiga genomlysning av projektet som JAS-kommissionen har gjort.

Även om det inte helt saknas kritiska synpunkter från kommissionen i några enskildheter är dess samlade bedömning att JAS-programmet i allt väsentligt kan förväntas nå de mål som fastställts av statsmakterna.

Regeringen har för sin del inte anledning att göra andra bedömningar eller dra andra slutsatser än dem som kommissionen redovisat. Enligt regeringens uppfattning har JAS-projektet efter kommissionens arbete en fastare grund än tidigare.

I det följande tar regeringen upp ett antal viktiga frågor som kommissionen behandlat i sitt betänkande.

2.2 Människan i flygsystemet

JAS-flygplanets egenskaper och prestanda ställer i vissa avseenden flygföraren nära människans yttersta prestationsgränser.

JAS-kommissionen framhåller som sin uppfattning bl.a. att det finns anledning att öka forsknings- och utvecklingsarbetet för att nå större kunskap om människans förmåga och hur denna påverkar hennes prestationer i JAS-systemet. Kommissionen föreslår ett samlat program för detta arbete.

Kommissionen anser vidare att det är av mycket stor betydelse att svensk expertis på i vart fall några s.k. människa-maskinområden kan ha en så hög kompetens att den kan vidareutveckla samarbetet och utbytet med utländska forskare m.fl., som möter likartade problem och frågeställningar. Utvecklingen av flygstridsdräkten är ett område där detta varit möjligt i JAS-projektet.

Försvarets forskningsanstalt delar i sitt yttrande kommissionens uppfattning att en ökad satsning på forskning och utveckling inom människa-maskinområdet är önskvärd och framhåller att sådan forskning bedrivs vid olika institutioner vid Forskningsanstalten. Forskningsanstalten framför vidare att man eftersträvar att etablera ett samverkansnät för att få till stånd en svensk akademisk forskning och utbildning på området.

Regeringen konstaterar att betydande belopp har använts för att utveckla JAS-flygplanet och den teknik detta innehåller. Det finns enligt regeringens uppfattning anledning att öka forsknings- och utvecklingsarbetet för att nå vidgad kunskap om människans förmåga och hur denna påverkar hennes prestationer i bl.a. JAS-systemet.

Regeringens avsikt är att låta myndigheten Försvarsmakten svara för samordning av den svenska forskningen på människa-maskinområdet genom uppdrag till universitet, högskolor, industrin och Försvarets forskningsanstalt.

2.3 Luftvärdighet

JAS-kommissionen har närmare övervägt frågan hur man lämpligen bör lösa det formella behörighetsproblem som finns när det gäller rätten att på myndighetsnivå meddela föreskifter om luftvärdighet för militära

luftfartyg. Kommissionen anför härvid att övervägande skäl talar för att myndigheten Försvarsmakten skall ha ett odelat ansvar för flygsäkerheten i fråga om militär luftfart, oavsett om det gäller planering, genomförande, utbildning, organisation, personal, flygplan eller markutrustning. Därav följer att kommissionen anser att Försvarsmakten bör ansvara även för militära luftfartygs luftvärdighet. Ansvaret bör organisatoriskt förankras i myndighetens flygvapenledning.

Försvarsmaktens organisationsmyndighet och Försvarets materielverk delar JAS-kommissionens uppfattning.

Regeringen anser att det av flera skäl inte är ändamålsenligt att ansvaret för flygsäkerhet och luftvärdighet i fråga om militära luftfartyg ligger på skilda myndigheter. Den ordning, som motsvaras av vad som formellt gäller idag, bör gälla även framdeles. Det innebär att ett odelat ansvar bör ligga på Försvarsmakten. Försvarsmakten bör därför bemyndigas att meddela föreskrifter på detta område såvitt avser alla militärt registrerade luftfartyg.

2.4 Ekonomisk ram

JAS-kommissionen påpekar att i den redovisade JAS-ramen ingår under tio år gjorda betalningar angivna i löpande priser. Kommissionen konstaterar att, om gjorda utbetalningar överslagsvis räknades om till prisläge februari 1992, ramen skulle öka med 4 à 5 miljarder kronor.

Skälet till att regeringen redovisar gjorda utbetalningar i löpande priser är att det inte finns någon rättvisande teknik för omräkning av dessa. Härtill kommer att det ju är den faktiska belastningen på statsbudgeten som skall redovisas. Då kan självfallet inte någon indexuppräkningsmetod göras.

I årets budgetproposition har angetts att regeringen avser att pröva formerna för uppräkningsmetoden av JAS-ramen mot bakgrund av de förändringar som skett i budgetsyste- met. Försvarsdepartementet studerar tillsammans med Försvarsmaktens organisationsmyndighet och Försvarets materielverk hur JAS-ramens tekniska konstruktion skall kunna vidareutvecklas. En inriktning av det fortsatta arbetet är att redovisningen av ramen framledes bör göras i två delar. Den utbetalda delen av ramen redovisas i löpande priser. Den ej utbetalda delen av ramen - som utgörs av såväl kontrakterade som ännu inte kontrakterade medel - bör uttryckas i aktuellt budgetårs prisläge. I sammanhanget bör man också överväga att i framtiden räkna upp JAS-ramen med utgångspunkt i samma uppräkningsmetodik och indexering som används i budgeten, men med hänsyn också till ingångna kontraktets klausuler av olika slag. En sådan metodik kan innebära att den ej utbetalda delen av ramen för JAS-projektet kan komma att öka eller minska i förhållande till omräkningen med index. Målsättningen är att ramen på ett så rättvisande sätt som möjligt skall redovisa de framtida kostnaderna för JAS-projektet.

Regeringen avser att återkomma med en redovisning till riksdagen i dessa frågor i samband med nästa års budgetproposition.

JAS-kommissionen anser att regeringens redovisning av projektets tekniska utveckling inte varit helt tillfredsställande under åren 1986-88. Det kan därför finnas anledning att här lämna en fördjupad redogörelse för riksdagen för främst de tekniska faktorer som påverkar styrsystemet.

Under förstudierna till JAS 39-projektet övervägdes flera skilda konfigurationer. Studierna ledde slutligen fram till två huvudalternativ, nämligen ett deltaflygplan med nosvinge och ett mer konventionellt stjärtflygplan. För båda alternativen förutsattes ett elektriskt styrsystem och viss instabilitet i underljudsfart.

Med hänsyn till den samlade kravbildens visade slutresultaten att nosvingeflygplanet var att föredra av såväl tekniska som ekonomiska skäl. Det bör dock noteras att ingen speciell egenskap var avgörande för det slutliga valet. Det var en sammanvägning av för- och nackdelarna som fällde utslaget.

Det är inte möjligt för en flygförare att själv kontrollera ett instabilt flygplan. För kontrollen krävs ett datoriserat styrsystem där bl.a. ett antal givare, sensorer och servoventiler ingår. För att samtidigt stabilisera flygplanet i luften och ändra flygbanan enligt förarens styrimpulser, krävs det att styrdatorm har tillräckligt hög räkne- och minneskapacitet som möjliggör de snabba beräkningar som är nödvändiga för flygning inom hela höjd- och fartområdet. I de beräkningar som genomförs måste hänsyn tas till t.ex. de rent fysiska begränsningar som finns i roderservona och som sätter gräns för vinkelhastigheten i dessa.

I syfte att nå tillräckligt hög säkerhet i styrsystemet valdes för JAS 39 ett digitalt elektriskt styrsystem med tre signalvägar med ett likaså trekanaligt analogt system som reserv. Det senare valdes för att det vid fel i programvaran skall vara möjligt för flygföraren att klara hemflygning även vid fel i samtliga digitala kanaler. För flygning med det förhållandevis enkla analoga systemet krävs dock att flygplanet är stabilt. Detta åstadkoms genom att nosvingen då frikopplas och således inte påverkar lyftkraften.

Ett elektriskt styrsystem har stora fördelar jämfört med ett konventionellt hydraul-mekaniskt styrsystem. Fördelarna är: lägre vikt, enklare fysisk uppbyggnad, större tillförlitlighet och bättre utvecklingspotential. Systemet kräver dock fler reservmöjligheter för bl.a. elförsörjning än ett konventionellt styrsystem.

Fördelarna med ett elektriskt styrsystem är så stora att ett sådant sannolikt skulle ha valts, även om man stannat för en konventionell konfiguration med ett stabilt pilvingat flygplan med stjärtstyverk i stället för den valda konfigurationen för JAS 39.

När det gäller elektroniksystemet har detta utformats för att kunna användas vid jakt-, attack- och spaningsuppdrag utan någon hårdvaruändring i flygplanet vid växling mellan de skilda uppdragstyperna. Presentation och manövrering har även utformats för att möjliggöra för en flygförare att genomföra jakt-, attack- och spaningsuppdrag. Därigenom blir JAS 39 ett enhetsflygplan.

Bl.a. för att vikten skall begränsas, styrs många system med datorteknik. Detta ger även lägre underhållskostnader jämfört med tidigare analoga och mekaniska reglersystem. Genom standardisering av signalöverföring, apparatuppbyggnad och datorsystemen kan totalkostnaderna för utveckling nedbringas. Systemuppbyggnaden medger även goda förutsättningar för att i framtiden införa nya funktioner och integrera nya vapen.

JAS-kommissionen skaffade sig under arbetet ett brett underlag rörande flygplanets tekniska egenskaper. Bl.a. inhämtades synpunkter rörande instabila flygplan från svensk och utländsk expertis.

Kommissionen inbjöd även två svenska sakkunniga som har annan uppfattning om valet av konfiguration för JAS 39.

Av vad dessa anfört framgår att ett flygplan med annan konfiguration än den som valts för JAS 39 i viktiga avseenden kan få lika goda prestanda som ett instabilt nosvingeflygplan samt att instabila nosvingeflygplan erbjuder en hel del aerodynamiska och andra flygtekniska utmaningar. De prestandamässiga fördelarna med ett nosvingeflygplan är inte lika tydligt skönjbara. Till detta kommer de i praktiken väl dokumenterade problemen med utvecklingen av ett från flygsäkerhets-synpunkt acceptabelt styrsystem som också är användarvänligt.

De av kommissionen hörda amerikanska experterna anser att JAS 39 kan bli ett effektivt stridsflygplan. De anser att JAS 39 numera har utmärkta landnings-egenskaper. Några grundläggande tekniska problem finns inte i JAS 39. Styrsystemet behöver dock förbättras. Någon genomgripande ändring är det inte frågan om. Det räcker med ganska enkla ändringar i styrlagarna. De amerikanska experterna betonar att Saab Military Aircraft (Saab MA) bör anlita utländsk hjälp för att komma till rätta med återstående problem. Även förbättringar av styrsystemet bör övervägas.

Det amerikanska flygvapnet och amerikanska flygplanstillverkare har numera avsevärd erfarenhet av instabila flygplan. Exempel på sådana flygplan är F-16, F-15 STOL, YF-22, F-117, B-2, X-29 och X-31. Det är en svår uppgift att utveckla ett instabilt stridsflygplan. Ändå har flera amerikanska flygplanstillverkare framgångsrikt kunnat bygga sådana plan. Det verkliga problemet med sådana flygplan är att på rätt sätt påverka roderytorna och att balansera funktionen hos alla delar i styrsystemet. Utvecklingen av styrsystemet är en pågående process och vanligen behöver många ändringar göras i styrsystemet under utvecklingen och den första tiden i förbandstjänst. De fördelar som vinnas med instabila flygplan anges vara minskat luftmotstånd, lägre vikt, längre räckvidd och bättre manöverförmåga. Dessutom kan ett flygplan med okonventionell aerodynamisk form (stealth) ges konventionella flygegenskaper. De vinster som görs med en instabil konfiguration anses uppväga de risker som finns.

De förseningar som uppkom i projektet före det första haveriet i februari 1989 hängde i särskilt stor utsträckning samman med svårigheter att utveckla styrsystemet. I de båda haverier som inträffat med JAS 39 har också skilda brister i styrsystemet bidragit.

Efter det första haveriet har samarbetsformerna mellan Försvarets materielverk (FMV) och industrigruppen JAS (IG JAS) fördjupats. FMV har deltagit i arbetsgrupper inom definierade problemområden. FMV har vidare ställt resurser till förfogande inom typarbetet. Till FMV som beställare av JAS 39 kommer att knytas amerikansk expertis på flygegenskaper, utprovning av styrlagar och validering av sådana. FMV avser vidare att för en längre tid anlita en amerikansk expert som aktivt skall arbeta inom den del av JAS-projektet som utvecklar styrsystemet.

FMV:Prov har för närvarande en grupp med experter från amerikanska myndigheter. Denna grupp, som är inriktad på flygegenskaper, provmetodik och analys, kommer att aktivt delta i den fortsatta verksamheten. Utbildningen av svenska provflygare vid utländska skolor fortsätter.

Samtliga provflygare och provingenjörer har nyligen också genomgått en utbildning i principerna för styrlagarna i JAS 39. Detta har ökat förståelsen för styrsystemets funktioner.

Vid Saab MA har bildats en referensgrupp för att vara ett stöd vid den fortsatta utvecklingen styrsystemet för JAS. I gruppen ingår bl.a. experter från amerikanska företag och myndigheter samt från ett brittiskt företag. Dessutom kommer Saab MA att på konsultbasis anlita utländska experter inom styrsystemområdet i den fortsatta utvecklingen av styrsystemet.

Efter det anförda bör framhållas att kommissionen som sin bedömning har redovisat att det - mot bakgrund av de åtgärder som FMV och IG JAS vidtagit och avser att vidta - bör vara möjligt att utforma ett tillfredsställande styrsystem för JAS 39.

Regeringen har inte skäl att ifrågasätta kommissionens bedömning på denna punkt.

JAS-kommissionens uppdrag var att pröva om JAS-programmet kan förväntas nå de mål som fastställts av statsmakterna inom den beslutade ekonomiska ramen. Vidare skulle kommissionen granska huruvida till statsmakterna inlämnat beslutsunderlag varit till fyllest. Kommissionen skulle också granska den ansvarsfördelning som tillämpats mellan myndigheterna för att säkerställa JAS-flygplanets luftvärdighet.

I det följande redovisas kommissionens sammanfattande bedömningar från den genomförda granskningen.

Rapportering om teknik

När det gäller rapporteringen av JAS-projektets tekniska utveckling, noterar kommissionen att FMV före det första haveriet, med successivt allt skarpare formuleringar, uttryckte oro för de allvarliga bristerna i utvecklingen av flygplanets styrsystem.

Samtidigt kan dock konstateras att FMV:s samlade bedömning under samma tid - med mindre nyanser i formuleringarna - har varit att projektspecifikationens krav avseende egenskaper och prestanda i stort skulle kunna uppfyllas. Detta får uppfattas så att FMV bedömde att problemen med styrsystemet skulle komma att lösas på ett tillfredsställande sätt.

Kommissionen anser sammanfattningsvis att FMV:s rapportering av projektets tekniska utveckling under dessa år varit tillfredsställande.

I regeringens redovisning till riksdagen av den tekniska utvecklingen uttalades varje år att flygplanets specificerade tekniska prestanda i allt väsentligt bedömdes kunna uppnås. Problemen med styrsystemet omnämndes som orsak till förseningar i projektet.

Enligt kommissionens uppfattning borde regeringen i sin redovisning under år 1986, 1987 och 1988 tydligare ha orienterat riksdagen om de allvarliga problem som enligt FMV:s uppfattning fanns när det gällde utvecklingen av styrsystemet. Samtidigt bör, menar kommissionen, framhållas att myndigheterna bedömde att specificerade prestanda skulle kunna nås, vilket kan ha medverkat till att regeringen inte uppfattat problemen med just styrsystemet som särskilt allvarliga och därför heller inte förmedlat dem till riksdagen.

Kommissionen anser emellertid sammanfattningsvis att regeringens redovisning av projektets tekniska utveckling inte varit helt tillfredsställande under dessa år.

Bortsett från vissa uppgifter som i efterhand närmast framstår som grundade på felbedömningar, anser kommissionen att FMV:s och regeringens rapportering av projektets tekniska utveckling efter det första haveriet har varit tillfredsställande.

I fråga om ekonomi och kostnader har FMV, Chefen för flygvapnet och Överbefälhavaren genomgående rapporterat utförligt. Redan från hösten 1985 bedömde FMV att utvecklingsarbetet för Industrigruppen JAS AB (IG JAS) blivit dyrare än förkalkylerat. Detta upprepades med större tydlighet åren därefter. Först i regeringens redovisning till riksdagen i januari 1988 anmälde dock försvarsministern att IG JAS underskattat kostnaden. För delserie två och vissa vapensystem anförde försvarsministern att priset ännu inte säkert kunde fastställas. Eventuella prisökningar i framtida beställningar skulle dock enligt försvarsministern täckas inom projektets ram.

Enligt kommissionens uppfattning har myndigheternas rapportering om ekonomi och kostnader varit tillfredsställande.

Möjligan kan tyckas anför kommissionen, att regeringen något sent förde myndigheternas bedömningar av kostnadsstegringarna för projektet vidare till riksdagen. IG JAS kontraktsmässiga åtagande gjorde det emellertid knappast lämpligt för regeringen att tidigare offentligt förutskicka sannolika kostnadsöverskridanden. I praktiken förelåg en förhandlings-situation mellan staten och IG JAS.

Mot denna bakgrund får, enligt kommissionens uppfattning, regeringens redovisning till riksdagen av projektets framtida kostnadsutveckling anses ha varit tillfredsställande.

Utveckling av styrsystemet

Med JAS 39 tas ett antal utvecklingssteg som vart och ett representerar avsevärd teknikhöjd. Viktiga steg utgörs av den instabila plattformen, den lilla styrspaken, det elektriska digitala styrsystemet, den rörliga nosvingen och de komplexa styrlagarna. Härtill kommer behovet att utforma en avancerad valideringsmetodik för styrsystemet. Det är därför inte överraskande att de två inträffade haverierna kan föras tillbaka på brister i styrsystemet.

Enligt kommissionens uppfattning har IG JAS, som tidigare saknade erfarenhet på området, underskattat de svårigheter som är förenade med att utveckla och validera ett välfungerande datoriserat styrsystem för ett instabilt stridsflygplan som JAS 39.

I andra länder har under senare år datoriserade styrsystem kunnat utvecklas för instabila stridsflygplan. Det ligger således inom teknikens nuvarande möjligheter att utforma välfungerande datoriserade styrsystem för sådana flygplan.

Kommissionen ifrågasätter därför inte de tekniska möjligheterna att utforma ett tillfredsställande styrsystem för ett flygplan med JAS 39:s konfiguration. Erfarenheterna i vårt land och i andra länder talar emellertid för att det är en mycket svår uppgift.

Enligt kommissionens uppfattning är det lämpligt att IG JAS i större utsträckning än för närvarande samarbetar med och anlitar expertis i andra länder i den fortsatta utvecklingen och valideringen av styr-

systemet. Det är även önskvärt att FMV som beställare och luftvärdighetsmyndighet stärker sin kompetens på detta område genom att anlita utländsk expertis.

På begäran av kommissionen har FMV och IG JAS redovisat de åtgärder som vidtagits och avses vidtas för att stärka kompetensen i fråga om utveckling av styrsystem m.m. Under slutfasen av kommissionens arbete har sålunda FMV i detalj informerat kommissionen om vilka internationella experter på styrsystem och flygegenskaper som på olika sätt i ökad utsträckning i fortsättningen skall biträda FMV dels som beställare av JAS 39, dels som luftvärdighetsmyndighet. IG JAS har på motsvarande sätt informerat kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att i projektet i ökad utsträckning anlita internationell expertis med erfarenhet i fråga om utveckling av styrsystem för avancerade stridsflygplan.

Mot bakgrund av de åtgärder som FMV och IG JAS vidtagit och avser vidta bedömer kommissionen att det bör vara möjligt att utforma ett tillfredsställande styrsystem för JAS 39.

Människan i flygsystemet

JAS-flygplanets egenskaper och prestanda ställer i vissa avseenden flygföraren inför människans yttersta prestationsgränser.

Enligt kommissionens uppfattning finns det anledning att målmedvetet och målinriktat öka forsknings- och utvecklingsarbetet för att nå ökad kunskap om människans förmåga och hur denna påverkar hennes prestationer i JAS-systemet. Ett samlat program för detta bör utformas.

Kommissionen anser att det är av mycket stor betydelse att svensk expertis på i vart fall några s.k. människa-maskinområden kan ha en så hög kompetens att den kan vidareutveckla samarbetet och utbytet med utländska forskare m.fl., som möter likartade problem och frågeställningar. Utvecklingen av flygstridsdräkten är ett område där detta varit möjligt i JAS-projektet.

Ansvarsfördelning i fråga om luftvärdighet

Kommissionen anser att övervägande skäl talar för att myndigheten Försvarsmakten från den 1 juli 1994 skall ha ett odelat ansvar för flygsäkerheten i fråga om militär luftfart, oavsett om det gäller planering, genomförande, utbildning, personal, flygplan eller markutrustning. Därav följer att kommissionen anser att Försvarsmakten bör ansvara även för militära luftfartygs luftvärdighet. Det tekniska kunnandet i fråga om flygplanens luftvärdighet bör emellertid även i fortsättningen finnas i FMV.

En ordning bör tillämpas där Försvarsmakten beslutar att användarföreskrifter för flygmateriel utgivna av FMV skall följas av personalen i Försvarsmakten. Det betyder att i detta avseende i princip samma metod skall användas som på det civila området.

För att markera att Försvarsmakten är ansvarig för alla aspekter av flygsäkerheten i den militära luftfarten, förordar kommissionen vidare att chefen för FMV:s luftvärdighetsinspektion förordnas att tillika vara före- dragande tjänsteman i Försvarsmakten och knuten till flygvapenled- ningen.

Möjligheter att nå målen för JAS-programmet

Vad först gäller flygplanet tekniska egenskaper och prestanda visar utförda provflygningar att JAS 39 med god marginal når den fart och höjd och överträffar den räckvidd som jakt-, attack- och spaningsupp- gifterna förutsätter. Gjorda mätningar visar att motorn uppnår speci- ficerad dragkraft.

Provflygarna har uttalat att flygplanet är lättfluget och har goda flygegenskaper. Manöverförmågan är god. Flygplanet kan vidare enligt gjorda prov starta från och landa på så korta vägbaser som har förutsatts. Hanteringen på marken går också så snabbt som krävts.

Mot denna bakgrund anser kommissionen att JAS 39 har goda förut- sättningar att i allt väsentligt nå de krav på egenskaper och prestanda som statsmakterna fastställt.

Vad så gäller tidsförhållandena för projektet kan kommissionen konsta- tera att utvecklingen och leverans av flygplan är omkring två år för- senade i förhållande till den ursprungliga tidsplanen. Statsmakterna har emellertid i 1992 års försvarsbeslut accepterat en försening. Förseningen har i dagens säkerhetspolitiska läge, enligt kommissionens uppfattning, ingen stor betydelse.

Försvarsmakten har gjort en översyn av hotbilden år 2000. Denna visar inte en sådan förändring i stormakternas flygresurser m.m. att den ger anledning att ändra kraven på JAS 39:s prestanda och beväpning m.m. Enligt kommissionens bedömning är därför JAS-systemets opera- tiva värde tillräckligt omkring år 2000.

Kommissionen noterar att förutsättningar finns att vid behov på olika sätt vidareutveckla JAS 39, så att flygplanet och systemet kan behålla sitt operativa värde också i en eventuellt hårdare hotmiljö långt in på 2000- talet.

För JAS-projektet gäller att det skall nå målen inom den ekonomiska ram som statsmakterna beslutat. Enligt kommissionens bedömning får det tekniskt och ekonomiskt mest riskfyllda skedet av utvecklingen och tillverkningen av JAS 39 nu anses vara passerat. Detta talar, enligt kommissionens uppfattning, för att det bör vara ganska liten risk för att det i återstående utveckling och produktion, skall uppstå kostnads- överdrag som skall belasta staten.

Icke desto mindre finns det fortfarande ekonomiska risker i projektet. Dessa gäller t.ex. konsekvenser av eventuellt nödvändiga byten av underleverantörer, ännu inte gjorda beställningar av vapen- och mot- medelssystem samt eventuella följder av ytterligare haverier.

Kommissionen konstaterar att den ekonomiska ram för JAS-projektet som regeringen årligen redovisar för riksdagen inte är en kostnadsram

uttryckt i det vid varje tillfälle uppgivna prisläget. Kommissionen förutsätter att utformningen av den ram som redovisas för riksdagen genomgår en teknisk vidareutveckling.

Skr. 1993/94:179
Bilaga

När statsmakterna år 1982 beslöt att anskaffa en svensk JAS i stället för att förvärva ett utländskt flygplan genom direktköp eller slutmontering, ingick i övervägandena också olika industri- och sysselsättningspolitiska mål. Statsmakternas avsikt var att svensk flygindustri med JAS-projektet som grund skulle få möjlighet att utveckla sin civila produktion. Enligt kommissionens bedömning synes Saab Aircraft AB, Volvo Flygmotor AB och Ericsson Radar Electronics AB ha lyckats väl med detta.

Genom samverkan med utländska företag och genom spridningen av avancerad teknologi förefaller vidare åtskilliga svenska företag framgångsrikt kunna utveckla sin produktion och sysselsättning.

Enligt kommissionens bedömning synes de mål i fråga om industriutveckling och sysselsättning som knöts till JAS-projektet i väsentlig mån kunna infrias.

Kommissionens slutsats

Mot bakgrund av den granskning av JAS-projektet som kommissionen gjort är kommissionens samlade bedömning att JAS-programmet i allt väsentligt kan förväntas nå de mål som fastställts av statsmakterna.

Försvarsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 mars 1994

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden
B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson,
Svensson, Dinkelspiel, Hellsvik, Wibbe, Björck, Davidson, Könberg,
Lundgren, Unckel, P. Westerberg

Föredragande: statsrådet Björck

Regeringen beslutar skrivelse 1993/94:179 JAS-projektet.