

Flygövningen **Frisian Flag**

Med Viggen över Nordsjön

F 4 på Frösön deltog i höstas med JA 37 Viggen i den nederländska internationella flygövningen Frisian Flag. Sverige var ett av totalt fem länder som medverkade i övningen.

Av Peter Liander

Under två oktoberveckor fanns fem JA 37 Jaktviggen från F 4 på Frösön baserade på den nederländska flygbasen Twente, belägen norr om staden Enschede i den östra delen av landet.

På plats fanns personal ur flottiljens två flygdivisioner jämte markpersonal, totalt 34 personer med major Gabor Nagy i spetsen, för att medverka i den internationella flygövningen Frisian Flag.

Tidigare år har svenska flygförband deltagit i internationella övningar av Partnerskap för freds-karaktär. Men i år har flygvapnet vid fyra tillfällen även deltagit i flygövningar utan PFF-status, av vilka Frisian Flag är den senaste.

Frisian Flag genomförs årligen i det nederländska flygvapnets regi och brukar samla flygförband från flera nationer. Övningsområdet är förlagt till luftrummet över Nordsjön, norr om de Frisiska öarna i norra delen av Nederländerna.

Flygbasen Leuwarden är belägen närmast övningsområdet och är huvudbas för Frisian Flag. Anledningen till att det svenska förbandet befann sig på en annan bas var att man deltog på den så kallade B-sidan, dvs man agerade i rollen som fiende.

På A-sidan flögs amerikanska F-15 Eagle, F-16 Fighting Falcon och A-10

Thunderbolt II, franska Mirage 2000, finska F-18 Hornet samt nederländska F-16.

På Twente-basen flygs F-16AM vid två divisioner, 313 och 315 Squadron. Under Frisian Flag var den sistnämnda tillfälligt baserad i New Mexico i USA för en övning. Det är för övrigt samma division som besökte F 21 i Luleå förra året.

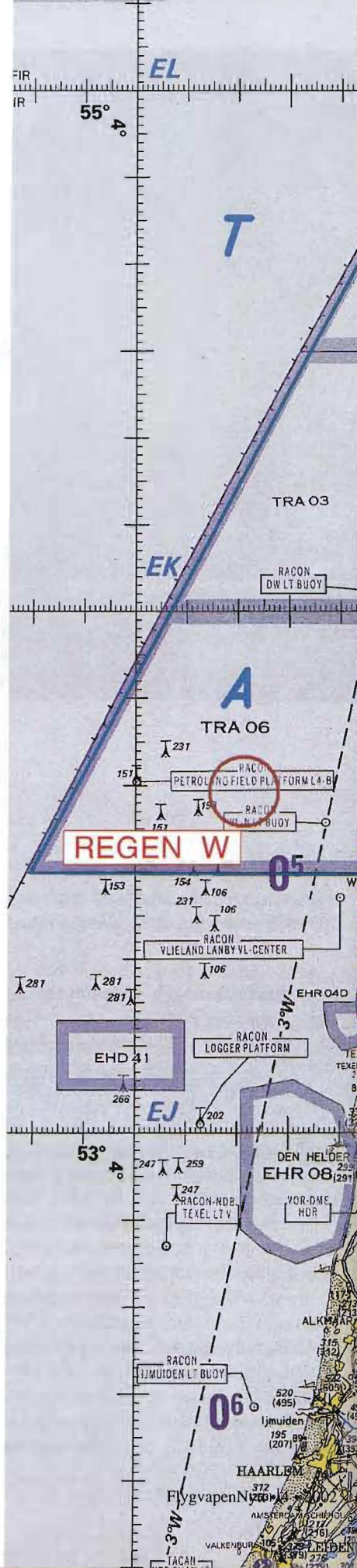
De svenska piloterna samverkade i stället med 313:e och man flög med grupper om fyra flygplan vardera. Varje dag flögs två pass, vilka föregicks av omfattande planering. Efter varje övningspass samlades alla deltagare på båda baserna för en noggrann debriefing som skedde i form av en videokonferens.

Många flygplan

Innehållet i varje övningspass reglerades genom en Air Tasking Order (ATO). Utifrån den planerades en s k Mission Commander från 313 Sqn hur de två fyrgrupperna tillsammans skulle genomföra uppdraget.

Efter samråd med den svenska gruppchefen presenterades passets upplägg för de åtta berörda piloterna vid en särskild genomgång.

En av de svenska gruppcheferna var kaptän **Johan Lindqvist**:



▶▶▶ fienden. Men därefter styrde han inte direkt över min grupp, då agerade vi i vårt område efter eget huvud, säger Johan Lindqvist.

Många flygplan

Genom att Viggen och F-16 inte har samma typ av jaktlänk fanns en svårighet i hur man skulle kunna separera de två grupperna från varandra i övningsområdet. Detta löstes genom att de delades upp på olika sätt. Det kunde ske genom tilldelning av olika geografiska områden, olika höjdskick eller tidsmässigt.

– Vi hade nog tänkt oss att inom gruppen uppträda mera autonomt och i stor utsträckning använda oss av jaktlänken. Men en ny erfarenhet för oss var att Nato-flygförband aldrig uppträder enskilt, utan alltid strävar efter att hålla ihop roten, säger Johan Lindqvist.

Förklaringen till det var att det vid den här övningen alltid fanns många flygplan i övningsområdet.

– Normalt flyger de i minst rote för att kunna varna varandra vid hot från luft-

värnseld, ett hot som vi är ovana att öva mot hemma, säger Johan Lindqvist.

Under Frisisan Flag fanns som mest 32 flygplan i ett cirka 200 kvadratkilometer stort område.

– Det motsvarar cirka en och en halv normal svensk övningssektor. Då förstår man att de vill hålla ihop rotarna och därmed hålla nere antalet enheter.

Styrkemässigt fördelades flygplanen till 24 för A-sidan och åtta för B-sidan. Numerären kan synas ofördelaktig för B-sidan, men A-sidans flygplan uppträdde alltid i fyrgrupper eller rotar, så antalet enheter blev oftast mellan sex till tio.

Eftersom många flygplan uppträdde i ett relativt litet område fanns en flygsäkerhetsmässigt betingad begränsning om att som mest åtta flygplan fick manövrera mot varandra.

Av B-sidans flygplan representerade Viggen i sitt uppträdande MiG-29 Fulcrum och F-16 agerade i rollen som MiG-29 och Su-27 Flanker.

Agerandet som MiG-29 karaktäriserades genom vilken typ av vapen som

användes fingerat och därigenom vilka skjutavstånd som kunde användas.

– Vi har väl varit lite av ett "plåtmål" eftersom den blå sidan använde den senaste versionen av Amraam. Men i ATO:n angavs att vi verkligen skulle vara defensiva i vårt uppträdande. Det är seriöst, för det var A-sidan som skulle övas, kommenterar Johan Lindqvist.

Nytt liv

Förloppet i övningsrådet karaktäriserades av högt tempo. Johan Lindqvist:

– Plötsligt kunde man få ett "kill call" från stridsledningen, vilket innebär att man blivit bekämpad och måste flyga bort från stridsområdet till en särskild zon för att sedan återkomma. Det var som i ett dataspel, en zon där man får ett "nytt liv". Förfarandet skulle motsvara att det skickades upp nya flygplan från ett flygfält.

Vem som ansågs vara bekämpad bestämde av en stridsdomare placerad i en stridsledningscentral, med överblick över flygplanens flygbanor och tillgång till

En F-16AM Fighting Falcon från 313 Squadron landar på Twente.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



information från de två sidornas respektive stridsledning. Det handlade således om bedömningar och inte registrerade data som analyserades.

– Vi brukade hinna med två omgångar. Först in och ställa till lite oreda för A-sidan, bli bekämpad, dra sig ur och komma tillbaka för ytterligare en strid. Normalt brukade vi kunna delta under cirka två tredjedelar av respektive övningspass, innan vi måste avbryta av bränsleskäl.

Johan Lindqvist har flugit cirka 1000 timmar Viggen under åtta år. Vad var mest givande för dig under Frisian Flag?

– Helhetsförståelsen för samspelet mellan olika enheter. Hur F-16 och F-15 separerade från, respektive samverkade sinsemellan och med både den mark- och flygburna stridsledningen. Och hur det fungerar med deras typ av stridsledning och med ett referenspunktsbegrepp kallat *Bullseye*, säger Johan Lindqvist.

– Vi har läst mycket om detta i teorin hemma, och till viss del gissat oss till en hel del. En erfarenhet är att de slutsatser vi har dragit visat sig vara riktiga.



Ovan: Kapten Johan Lindqvist och major Robin Nordlander diskuterar det senaste passet.



Till vänster: Under Frisian Flag användes Viggens motmedelskapsel typ U95, placerad under högervingen.

Nedan: Kapten Johan Lindqvist, majorerna Peter Viklund och Robin Nordlander samt löjtnant Anders Björk förbereder sig inför nästa flygpass över Nordsjön.



►►► – Därför kände jag mig trygg redan från första dagen. Framför allt när det gäller terminologin. Inför Frisian Flag övade vi på det specifikt under cirka två månader. Genom att vara engelsktinstruktör på min division har jag kunnat hålla kunskaperna levande under en längre tid. Men det hade känts ännu bättre om vi övade oftare hemma med full Nato-standard, d v s på engelska, med Bullseye, och användninga av fot och knop samt tillämpning av QNH i stället för QFE.

Samverkansofficer

Medan piloterna huserade hos sina nederländska kolleger i divisionsbyggnaden fanns flygteknikerna och flygplanen på andra sidan flygfältet, någon kilometer därifrån.

Kontaktlänken dem emellan var kapten **Peter Johansson**, som tjänstgjorde i rollen som klargöringsledare i Maintenance Operations Center, MOC, med placering i den s k flight operations-avdelningen hos 313 Sqn. En sorts ledningscentral belägen i divisionsbyggnaden för samordning av den dagliga flygverksamhetens genomförande.

På en stor väggtavla i "flight ops"-rummet samlades uppgifter om vilket typ av övning divisionerna avsåg genomföra, hur

många flygplan som behövdes och när, vilka piloter som skulle flyga m m. Teknikernas linjechef rapporterade in de olika flygplanens status, när de blev tillgängliga osv. Alla förändringar fördes upp på tavlan som därmed ständigt visade ett aktuellt läge.

Peter Johansson tyckte att tavelssystemet var lite ovant att arbeta med, men att det fungerade bra. Han är dock osäker på om det är något att ta efter här hemma.

– Så länge divisionen och kompaniet finns i samma byggnad duger vårt svenska arbetssätt bra. Då blir det bra kontakt mellan de två grupperna.

Landsvägstransport

På flygsidan var samarbetet mellan svenska och nederländska piloter tätt. För den svenska markpersonalen var situationen annorlunda, kontakterna med de nederländska teknikerna var sparsam.

– Men det märks att de är vana vid att ta emot utländska förband. Under rekognoseringsresan som föregick övningen blev svaret "det ordnar sig" på de flesta av våra frågor, säger major **Göran Malmberg**, chef för F 4:s andra flygunderhållskompani.

– Det kan kännas som att vi är väldigt strukturerade och ska ha allt på papper,



Kapten Jan-Erik Jönsson och major Göran Malmberg



Tre av de totalt fem JA 37 Jaktviggen som används



Kapten Peter Johansson på plats i MOC, Maintenance Operations center.



Tommy Karlsson servade piloternas personliga flygutrustning i 313 Squadrons lokaler.





F 4 på Frösön ingick i markstyrkan under Frisian Flag.



er övningen.



men det bottnar antagligen i ovanan att operera i andra länder. Det mesta är nytt för oss, men de förstod vår situation och menade att det läge vi befinner oss i nu, var de i för cirka tio år sedan.

– Det är ändå lite annorlunda för oss, jämfört med ett annat Nato-land, säger kapten **Jan-Erik Jönsson**. De känner ju till standardutrustningen. Men vi måste faktiskt ta reda på om t ex syrgas verkligen finns tillgänglig i gasform och inte enbart flytande.

Inför ombaseringen hade mycket av markutrustningen transporterats från Frösön till Twente per landsväg med två 24-meters långträdare. Fordon som ingår i det nya Basbataljon 04-konceptet och som kördes av behöriga flygtekniker ur kompaniet.

Jan-Erik Jönsson konstaterar att erfarenheter från tidigare utlandsbaseringar kommit väl till nytta inför Frisian Flag:

– Till en övning i Norge år 2000 krävdes tre transporter med TP 84 Hercules. Nu kunde vi nöja oss med en, i kombination med långträdarna.

– Fördelen med landsvägstransporten var att all utrustning fanns på plats när Viggarna kom hit. Och eftersom bilarna är försedda med lastväxlare var vi heller inte beroende av någon infrastruktur här på basen. Det imponerade på våra värdar.

Den tekniska utrustningen som togs med var vad som krävdes för att klargöra flygplanen på plattan liksom för att kunna underhålla vissa komponenter. För att kunna använda Viggens tekniska utvärderingssystem medfördes den speciella datautrustningen i en signalskyddad container.

För teknikernas del finns svårigheterna inför en utlandsbaserings i att bedöma hur

mycket personal som behövs, vilken typ av utrustning och vilka reservdelar som bör tas med. Erfarenheter från tidigare utlandsbaseringar, men framför allt från all verksamhet på krigsbaser i Sverige, låg till grund för planeringen.

Personalen uppgick till 21 flygtekniker, samtliga officerare, samt en civil tekniker för piloternas personliga flygutrustning.

– När det gäller reservdelar har vi så stor erfarenhet av 37-systemet att vi känner de svaga punkterna och har förberett oss därefter, säger Göran Malmberg.

– Det som brukar behövas är bromsar, däck och oljor. Men generellt kan man säga att det mest är utbytesenheter till den elektroniska utrustningen som behövs.

– Vi fixar nog det mesta men inte ett motorbyte, där satte vi gränsen, säger Jan-Erik Jönsson.

– Jag har dock förtroende för att piloterna inte hanterar flygplanen omotiverat bryskt och därmed riskerar att dra på sig tekniska problem, säger Göran Malmberg, som inte var speciellt orolig för att ett motorbyte skulle behövas.

Några hangarer av den typ vi är vana att se i Sverige finns inte på Twente-basen. Därför stod de fem Viggens hela tiden utomhus. Nattetid bevakades flygplan och all materiel av egen vaktpersonal, men också med stöd från det nederländska flygvapnet.

Med facit tillgängligt efter övningen kunde Göran Malmberg nöjt konstatera att det mesta fungerat väl.

– Alla planerade flygpass genomfördes. Reservdelsförrådet räckte och inte en grej behövde skickas efter hemifrån. Planeringen höll och det behövdes ingen övertid för att hålla flygplanen tillgängliga. ●

En av de nederländska F-16AM Fighting Falcon från 313 Squadron framför en s k Hardened Aircraft Shelter. Till skillnad från i Sverige finns inga stora hangarer på Twente-basen. I stället används ett shelter till varje flygplan. Där sker all klargöring inför flygning, piloterna t o m startar motorerna inne bunkern. Efter



landningen bogseras flygplanen in med hjälp av ett vajer-system.

Infällt ses 313 sqn:s divisionsemble. Som synes är den en av Nato:s "Tiger-divisioner", vilket tydligt avspeglades inne i divisionsbyggnaden, men även i form av märkning på flygplanens fenor.