



Snabbinsatsförbandet SWAFRAP C-130

Kommer de iväg



Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

först?

Militär flygtransportkapacitet är en eftertraktad resurs internationellt. En faktor som talar för att flygvapnets snabbinsatsförband med Hercules kan bli först att aktiveras.

Utvecklingen av förbandet sker på flera fronter. Högt prioriterat är varnings- och motmedelssystemen.

AV PETER LIANDER

Initierade bedömare hävdar att det i ett internationellt perspektiv råder brist på tung militär transportflygkapacitet. Det svenska Hercules-förbandet SWAFRAP C-130 kan därför komma att bli först av flygvapnets två snabbinsatsförband att aktiveras. Andra uppfattningar gör gällande att det dröjer innan förbandet aktiveras som just SWAFRAP C-130. Detta eftersom det ordinarie Hercules-förbandet redan är så pass aktivt i internationella sammanhang att just snabbinsatsorganisationen inte är aktuell.

Men vad är egentligen skillnaden?

Major **Tore Ottosson**, chef för Hercules-divisionen vid F 7 i Såtenäs:

– SWAFRAP C-130 ska användas till en insats som påkallas av erkända internationella organ som FN, EU och OSSE, där Nato:s organisationsstruktur används. Det regleras i Partnerskapsmål 2000 inom den så kallade PARP-processen. (Planning And Review Process): Förbandet ska ingå i en Airlift Theatre Pool, en transportlogistikpool, som ska stödja en större insats.

Snabbinsatsorganisationen kommer inte enbart att inte användas som ett stöd för endast de övriga svenska snabbinsatsförbanden. Transportuppdrag för deras räkning flygs i den ordinarie verksamheten. F 7:s Transportflygenhet stöder ►►►

►►► Försvarsmaktens internationella kommando Swedint så gott som varje vecka, året om, med transporter av både personal och materiel, företrädesvis till Balkanområdet.

– För att göra en humanitär transportflyginsats i Afrika behövs heller inte snabbinsatsförbandets organisation, det klarar vi med det vanliga fredsförbandet.

Personal roteras

Personellt är Hercules-förbandet mindre än Viggan-förbandet SWAFRAP AJS37. Det sistnämnda är organiserat för att kunna operera autonomt från en civil flygplats utan militär infrastruktur.

Transportflyget är tänkt att operera i samverkan med andra flygande enheter på en bas lämpad för transportflygets behov, med en infrastruktur som medger lasthantering på marken. Det förutsätts också att basen har stödfunktioner som vädertjänst, brand- och räddningsresurser, ledningsfunktioner, inflygningshjälpmedel etc.

Organisationen för SWAFRAP C-130 består av 67 personer. Det totala antalet människor är dock 117, eftersom personalen på vissa befattningar ska roteras.

Till största delen bemannas förbandet



Major Tore Ottosson är divisionschef vid F 7 transportflygenhet i Sätenäs.

av fredsorganisationens ordinarie personal, som uppgår till cirka 150 personer.

– Personalen har en positiv attityd och rekryteringen av förbandet har gått bra. Men det finns luckor, främst när det gäller stabspersonal och lastmästare, säger Tore Ottosson.

Försvarsmaktens ekonomiska problem drabbar även ett prioriterat förband som SWAFRAP C-130. Utöver minskad flygtidstilldelning kan det också få negativa konsekvenser på personalsidan.

– Olyckligt. Det kan leda till minskad tilltro för systemet, säger Tore Ottosson. De hårda besparingarna kan snabbt få konsekvenser som i värsta fall resulterar i att personalen väljer en civil karriär. Det är

inte bra, snabbinsatsförbanden tillhör Försvarsmaktens viktigaste uppgifter och all personal behövs.

Överlevnadsträning

Arbetet med att utveckla förbandets förmåga pågår på många fronter. Ett exempel är CSAR-utbildning, Combat Search And Rescue, dvs konsten att överleva i fientligt territorium efter ett haveri.

Utbildningen påbörjades förra året och det tar ett år innan alla hunnits med. Det är många som ska utbildas, åtta besättningar med sex personer i varje. Att jämföra med Viggan-divisionens 16 piloter.

Hercules-besättningarna har sedan tidigare s k combat jackets, en väst som innehåller personlig nödutrustning. Under kurserna får besättningarna tillfälle att pröva delvis ny överlevnadsutrustning.

– De amerikanska instruktörerna som utbildar oss anser att vi har bra räddningsutrustning i jämförelse med som finns att tillgå för amerikanska Hercules-besättningar, säger Tore Ottosson.

TP 84 behöver nytt varningssystem

På flygmaterielsidan har ansträngningarna koncentrerats till att förbättra det relativt gamla varnings- och motmedelssystemet (VMS) i Hercules.

Varnarsystemet indikerar att flygplanet är belyst av radar eller under beskjutning. De aktiva motmedlen – remsor och IR-



Foto: Ulf Fabiansson/Försvarets bildbyrå

Upp till fyra TP 84 Hercules ingår i snabbinsatsförbandet SWAFRAP C-130.

facklor – används till att försöka vilseleda radar och robotar.

– Systemet har inte kunnat vidmakthållas i takt med förändringarna i omvärlden. Egentligen behöver VMS-systemet ersättas av ett nytt. Det står högt på önskelistan, säger Tore Ottosson.

– Nu när det spetsiga förbanden är aktuella för internationella uppdrag känner vi ett stöd för att utveckla VMS. Men det återstår mycket arbete innan systemet blir helt funktionellt. Underrättelseflödena måste fungera, det krävs att hotbiblioteken är anpassade och uppdaterade för den miljö man ska flyga i. Det är ett tidskrävande arbete som nu görs.

Han betonar dock att Hercules inte ska gå i duell mot ett hot, som exempelvis luftvärn. Men man kan ändå hamna i ett område där man blir hotad eller beskjuten.

Leds från containrar

Någon större förbandsövning i stil med vad kollegerna i Viggen-förbandet har genomfört vid två tillfällen har inte gjorts med SWAFRAP C-130. Den mest bidragande orsaken till det är att den beställda sambandsutrustningen till transportflygets mobila ledningsenheter inte levererats.

De mobila ledningsenheterna utgörs av ett antal specialinredda containrar. Dessa ska inrymma vitala funktioner, vilka bland annat ska svara för samverkan med andra förband, reservdelsförsörjning orderflöden m m. Den aktuella sambandsutrustningen krävs även för att upprätthålla sambandet inom den bas man ska vara på.

Tore Ottosson är inte säker på att en stor veckolång förbandsövning ska prioriteras högst. Han skulle föredra att all materiel användes i den dagliga verksamheten över en lång period. Det skulle ge bättre erfarenhet av hur utrustningen fungerar över tiden och öka möjligheterna att rätta till felaktigheter vartefter de uppstår.

Flygmässigt klaras mycket av övningsbehovet i den ordinarie verksamheten.



En lastmästare förbereder fällning av materiel från lastrampen i TP 84 Hercules.

Tekniker med nyckelroll

Hälften av Hercules sexmannabesättning består av teknisk personal, en flygmaskinist och två lastmästare. Men det är ont om flygtekniker till TP 84, i synnerhet lastmästare som har en nyckelroll i transportflygssystemet. Förutom att de måste kunna lasta och packa laster enligt den modell som tillämpas inom Nato, är de också en teknisk underhållsresurs i fält. De ser också till att flygplanet lastas på ett flygsäkerhetsmässigt korrekt sätt, samt assisterar vid fällning av fallskärmsjägare och annan last.

Lastmästarna rekryteras ur den egna markorganisationen, varvid den tekniska kompetensen säkerställs i den flygande divisionen. Det möjliggör också för teknikerna att få flygtjänst.

Försvarsmaktens svåra ekonomiska läge har medfört minskningar i flygtidsuttaget för Hercules, vilket kräver en noggrannare prioritering av hur flygtimmar ska fördelas. En uppgift som ibland skapar motsatsförhållanden.

– SWAFRAP-förbandets flygtidsbehov prioriteras högst, men på bekostnad av utbildningsmöjligheter av lastmästare, säger divisionschefen Tore Ottosson.

Antalet TP 84-piloter är tillfredsställande. Navigatörer finns i tillräckligt antal, men på kort sikt måste nya utbildas.

– Den rutinmässiga verksamheten är orienterad mot insatsförbandets behov, vilket är motiverande för personalen, säger Tore Ottosson.

Ett exempel är den årliga övningen Focus, där den viktigaste fasen gäller till- och fråntransporterna av alla luftvärnsenheter. Svårigheten ligger i att få all logistik och samordning att fungera optimalt.

Den viktigaste stridsmässiga flygövningen för de svenska Hercules-besätt-

ningarna är Maple Flag i Kanada, där det deltar många flygplan av olika typer från ett stort antal nationer. Liksom förra året (se FV-Nytt 3/2000) deltog en svensk besättning nu på försommaren. Men övningsbehovet är stort. I fredsförbandet ingår tolv besättningar, hittills har endast fyra fått chansen att delta i Maple Flag.

– Maple Flag ger stort utbyte. Övnings-scenariot motsvarar det som vi sannolikt ska uppträda, säger Tore Ottosson. ●