

Med Viggen i Norge

Erfarenheter från Cooperative Banners



AV SVEN AXELSSON

Deltagande i internationell verksamhet i samverkan med andra nationer kommer att bli vanligare för flygvapnets personal. Kapten Sven Axelsson från F 4 på Frösön deltog i Coop Banners och berättar här om sina upplevelser från övningen.

Övningen Cooperative Banners 2000 har just börjat. Vid samma tid tre år tidigare satt jag i samma sits. Då var det första gången som en svensk Jaktviggen deltog i en PFF-övning. Jag kommer här att försöka återge hur en PFF-övning kan upplevas från en vanlig pilots perspektiv.

Det är intressant att försöka minnas hur det var den gången, då det kändes som att vi var med och bröt ny mark. När vi åkte iväg den gången ska man komma ihåg att vi svenska piloter endast pratade engelska någon vecka per år och enbart på flygledarfrekvenser. Nu skulle vi även utföra enklare uppdrag med stridsledare som dessutom använde sig av fot och knop.

Visst var det med spänd förväntan och lite nervositet som jag fällde in landstället på Frösön och satte kurs söderut i maj 1997. De två veckor som följde i Norge med en fantastisk natur, en ständigt klarblå himmel och en tonvikt på det sociala engagemanget länderna emellan, gjorde dock att det blev två av mina bästa veckor som flygvapenpilot. Målet att bli en sammansatt division bestående av piloter från ett tiotal länder föll mycket väl ut. Alla var en i gänget.

Sedan dess har mycket hänt. I Sverige har vi tagit fram ett underlag för engelsk terminologi på såväl flygledar- som stridsledningsfrekvenser. Det går att presentera fot, knop och nautiska mil i flygplanet.



Dessutom kan presentationen göras mera Nato-lik, dock inom svenska ramar. Vi har övergått till engelska på kontrollen och kan när vi vill även öva detta på stridsledningskanalerna, vilket görs med jämna mellanrum. Våra flygstridsledare är utbildade inför Baltic Link för att motsvara de krav ett Nato-land ställer på stridsledning. Flygvapnet har kort sagt ominriktat till ett internationellt uppträdande. Därför slog hjärtat lugnare då vi passerade norska gränsen denna gång.

Första dagen

Gårdsplanen framför "Vita Huset" består av taxibana "Foxtrot" till bana 18 och såle-

des ligger rullbanan bara 100 meter rakt framför. På andra våningen i huset finns en större samlingslokal och ett antal mindre rum. Nedervåningen är i stort sett likadan och där har varje land tilldelats varsitt rum på fyra gånger tre meter. Det finns ett skrivbord, en bokhylla, en liten whiteboard några stolar och en soffa.

Om två timmar ska den första Viggen vara i luften och det är bara 20 minuter till den första omfattande genomgången inför passet.

Jag hämtar mina knäblock och går en trappa upp till "briefing room no 5". Min rotechef, en norsk F-16-pilot kallad "Card", är redan på plats och skriver de sista punkterna på tavlan inför genomgången. Flygningen är mycket enkel, en navigering på 600 meters höjd som avslutas med några varv runt fältet.

Under genomgången förstår jag snart att rotechefen är mer orolig än jag. Han kan ju omöjligt veta min utbildningsstatus, varför allt från avstånd mellan flygplan på taxibanan till hur vi ska agera vid ett eventuellt nödutsprång penetreras. Jag lyssnar artigt och kontrollfrågar pliktskyldigt, vilket jag tror lugnar honom en aning. Han inser att vi svenskar faktiskt också kan en del fastän vi "bara" är ett PFF-land.

Förtroende

Eftersom första dagen flyter mycket bra och kontakten med norrmännen nu även övergått till att sitta tillsammans över en kopp kaffe eller vid samma bord till lunch, har det förtroende som måste finnas piloter emellan skapats. Därför förstår vi att redan nästa dag kommer att ta vid där vi slutade för tre år sedan och bygga vidare därifrån. Jag känner att alla svenskar är väl med i övningen och att allt är sig likt. Efter en dag med otaliga briefingar, korta och långa, samlas vi på hotellet för att summera dagen. Vi har gjort ett bra arbete och varit de ambassadörer för det svenska flygvapnet som vi önskat – bara genom att agera som vanligt.

Sista dagen

"Vandal" knackar på till ett av de små briefingrum jag satt mig i för att kunna arbeta ostört vid datorn. Jag sitter och

begrundar skärmen, lätt bakåtlutad med fötterna upplagda på en stol. Genom fönstret ser jag flygplan taxa in och ut från platta 2. Väggarna förmår inte ljudet att stanna ute, men det stör mig inte. Två F-16 lyfter och rutorna skallrar.

"Vandal" är amerikansk F-16-pilot. Till utseendet påminner han lite om "Iceman" i filmen Topgun, aningen längre och tuggar ständigt tuggummi. Liksom alla amerikanska piloter jag mött är han mycket trevlig och artig. Han frågar om han får slå sig ned en stund. Det känns som jag blivit ertappad med handen i kakburken och försöker snabbt ställa om för att inte hamna i underläge. Varför vet jag inte, kanske är det språket, men jag är alltid mer på min vakt då andra än norrmän uppenbarar sig i rummet.

– Sure, svarar jag, och rättar till min sittställning samtidigt som jag försöker gesken av att vara naturligt oberörd.

– I just spoke to your squadron commander and he told me that you gonna be the flight-leader for the Viggen four ship tomorrow, did you know that?

– No, but is the schedule for tomorrows flights already set? svarar jag undrande.

Min amerikanske kollega förstår att jag blir lite överraskad och förklarar lugnt att han är ansvarig för det pass vi ska delta i på torsdag eftermiddag. Jag har flugit med honom tidigare i veckan och har stort förtroende för hans kunnande. Tuggummit skymtar till ibland samtidigt som han avslutar sin redogörelse kring passet. Jag förstår snart att detta kommer att bli finalen på Coop Banners 2000. Vi enas om vilka vapen vi ska simulera och ett grovt taktiskt scenario.

Vi skiljs åt med att avtala en tid för nästa samtal och han lämnar rummet. Jag lutar mig återigen bakåt och försöker sammanfatta vad som nyss sagts. Två amerikanska F-16, två belgiska F-16, fyra Viggen, två polska Su-22, två litauiska Albatross mot sex norska F-16 och två Viggen.

Luftherravälde

Torsdag morgon och inte ett moln på himlen. Liksom alla dagar tidigare sitter vi strax efter sju i vårt svenskrum. Mötets form har under övningens gång övergått



Foto ovan: PIC/Coop Banners
Foto nedan: Jörgen Nyqvist



Om Coop Banners 2000

PFF-övningen Co-operative Banners 2000 kulminerade med genomförandet av LIVEX-fasen i, över och i havet utanför södra Norge under två veckor i maj-juni. Övningen omfattade dessutom både planläggning av den operation som skulle övas och av övningens praktiska genomförande samt utbildning. Allt detta pågick under en 18-månadersperiod.

Från Försvarsmakten bidrog flygvapnet med en grupp JA 37 med piloter och teknisk personal ur F 16 Uppsala och F 4 Frösön, en Forward Air Controller och stabsförstärkningspersonal till JFACC HQ¹. Försvarsmakten i övrigt deltog huvudsakligen med ett skyttekompani ur armén (som ingick i en italienskt ledd bataljon), ett amfibieförband, helikoptrar (HKP 4, 6 och II), stabsfartyg (HMS Visborg), en kustkorvett, och minjaktfartyg.

Totalt deltog 16 nationer varav åtta plus Nato AEW Force² medverkade med flygande enheter. Några som planerat deltagande föll ifrån i ett sent skede, bl a brittiska Harriers som i stället med kort

varsel sändes till Sierra Leone på skarpt uppdrag. En nog så god och tydlig påminnelse om syftet och allvaret med dessa övningar.

Som brukligt utspelades den övade operationen i ett fiktivt scenario där fiktiva länder hade ritats in på den skandinaviska halvön. I scenariot var den multinationella styrkans främsta uppgift att upprätthålla ett av FN beslutat embargo. Nog så intressanta utmaningar för sjö- och markstridskrafter men för flygförband innebär ett sådant scenario främst patrullering och vissa insatser med låg svårighetsgrad. Därför omfattade operationsplanen också övningsverksamhet inom den multinationella styrkans flygförband för att öva upp och vidmakthålla deras förmåga att hantera en eventuell skärpning av konflikten. Denna senare del gavs mest utrymme i flygprogrammet och gav för svensk del ett mycket värdefullt utbyte.

CLAES M JOHANSSON, ÖVERSTELÖJTNANT
OCH KONTINGENTCHEF FÖR FLYGVAPNETS
DELTAGANDE FÖRBAND.

- 1) JFACC – Joint Forces Air Component Commander är den chef som har ansvaret för ledning av alla flygande förband i en Nato ledd operation. Under övningen ansvarade CC AIR NORTH (Ramstein) för denna roll genom att i Stavanger, med stöd av personal från JHQ North i Stavanger och deltagande nationer upprätta ett embryo till JFACC-böggvarter under befäl av danske brigadgeneralen Hans-Jörgen Pedersen.
- 2) NATO AEW Force är unikt genom att vara ett av Nato gemensamt ägt förband som opererar AWACS (E-3A Sentry) med hemmabas i Geilenkirchen, Tyskland.

från polsk riksdag till att alltmer likna en strukturerad svensk ordergivning. Denna dag går alla svenskar upp till en gemensam briefing som leds av "Vandal", där samtliga deltagande piloter i övningen samlas för en mycket snabb och professionell genomgång av det scenario som planlagts.

Efter tio minuter delar vi upp och den "röda" sidan går ut för sina enskilda överläggningar och vi slutför vår planering. Övningen går ut på att vi ska försöka skapa luftherravälde i en övningssektor så att de polska Su-22:orna, attack, och de litauiska Albatrosserna, resultatfoto, kan passera utan att bli bekämpade av den "röda" sidan.

Vi delar upp sektorn i nord/syd och vi "blå" svenskar får ansvaret för syd. På det sättet minimeras samordningen med F-16-gruppen och vi kan använda vår egen taktik. Efter att nu brutit ned scenariot till denna lilla del och på så sätt lyckats få klarhet i vår roll känns det bra när vi går ut till flygplanen. Alla vet i detalj sin uppgift och förberedelserna har varit bästa tänkbara.

Efter drygt en timmes flygning kuperar jag motorn på plattan. "Sverige är underbart" tänker jag när jag kliver ned från steget. Taktiskt är vi helt "avklädda" i denna miljö. Vår styrka med datastridsledning fungerar ju inte här. Från att i Sverige vara

van med en oslagbar omvärldsuppfattning till att i huvudet försöka bilda sig en uppfattning om var alla befinner sig är steget stort. Förr gjordes detta även hemma, men nu har den förmågan liksom hamnat i sky-mundan. Mycket förstås beroende på att vi övar mycket mindre.

Det känns inte bra och lite ovanligt att inte veta exakt hur det gått eller hur det gick till. Som gruppchef väntar jag in mina kolleger och vi summerar snabbt på vägen in vad vi upplevt. Det känns skönt att det inte är jag som ska leda den gemensamma genomgången.

Väl inne i "Vita huset" försöker jag få tag i "Vandal" för att höra hans version av passet. Det visar sig att han samlat sin grupp och tittar på de band de spelat in. Förmodligen utvärderar de robotskott och flygbanor.

Jag hinner inte prata med honom innan vi åter sitter i den stora samlingssalen. Det är nu vi ska få svaren. "Vandal" börjar rita på whiteboarden sin version, men avbryts rätt snart. Vad vi nu får uppleva är egentligen naturligt eftersom ingen har ett facit att lägga fram, men mitt i uppståndelsen kan det kännas rätt frustrerande. Vissa



Under PFF-övningar ges också tillfällen till att umgås under gemytliga former.

Foto: Jörgen Nyqvist

detaljer gällande tider och lägen verkar ha lika många sidor som inblandade aktörer. Ibland kommer någon dessutom med klarlägganden om hur någon annan har flugit och när.

Svar utvärdering

Exakta tider för robotskott visar sig vara hårdvaluta och ibland kan man undra om det är vuxna människor som befinner sig i rummet. Till sist lyckas vi enas om en version som åtminstone skulle kunna stämma. Diskussionen har stundtals varit het men vi skiljs åt som vänner. Det känns lite som att ha deltagit i en förhandling och är nöjd med resultatet. Det är naturligtvis omöjligt att kunna få allt att stämma precis med så många olika system inblandade. Det viktiga är att allt skett med ett

högt säkerhetstänkande och utan incidenter.

Om jag lärde mig något? Absolut! Detta var kanske mitt livs flygpass och det som jag kommer att återkomma till många gånger i karriären. Ibland är inte det viktigaste att segra utan att delta väl, men att vi nu gjorde båda gör inte saken sämre.

Att enkelt summera erfarenheterna från två veckors deltagande i Coop Banners är svårt. Numera tycker jag dock att mina bästa fyra veckor som pilot har tillbringats i Norge. Det känns mycket tillfredsställande att återigen ha fått ett kvitto på att det svenska flygvapnet håller internationellt. Vi har mycket kvar att lära, men också en del att lära ut.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN
VID F 4 PÅ FRÖSÖN.

All radiokommunikation mellan piloter och flygstridsledare skedde på engelska. Följande redovisar kommunikationen mellan de båda vid bevakning av en flygförbudszon.

- Established CAP, turning cold.
- Authenticate alpha two.
- Authentication whisky.
- Bogey bulls, south thirty, cold.
- Your six is clear.
- Same.
- Bogey turning hot, bulls south thirty.
- Commit left, reference two zero zero.
- Bogey bulls one niner zero, twenty-eight, loose advisory, interrogation, armament safe.
- Interrogation, switches are safe.
- Bogey bulls one niner zero, heading north, angel one three zero.
- Copy.
- Contact bullseye, one niner zero, twenty.
- Your target, picture same.
- Tactical two zero zero, thirty-three.
- Scope clara.
- Bogey bullseye south fifteen.
- Nova two contact, picture same.
- Judy.
- Offsetting east.
- Roger.
- Left turn, zero niner zero.
- Bogey bullseye ten.
- Tally on my nose, low.
- Two tally.
- Standby for inflight report.
- Standing by.
- Inflight report, Nova one, bullseye South ten, altitude one three zero, heading three six zero, four twenty indicated, zero eight ten zulu, one single F-16, tailnumber six eight eight, no photos taken, famished.
- Copied, reset CAP.