

## Storövningen Maple Flag

# Hercules-besättningar samövade i Kanada



Vy över den kanadensiska flygbasen Cold Lake. Antalet flygplan ger en viss uppfattning om övningen Maple Flags storlek. Foto: Roger Möller

AV THORBJÖRN ENGBACK

**Personal ur Transportflygenheten vid F 7 i Såtenäs deltog under två försommarveckor i den stora övningen Maple Flag i Kanada. Här erbjöds möjlighet att med en TP 84 Hercules samverka tillsammans med både attack- och transportflyg från andra länder under realistiska övningsförhållanden.**

Övningen Red Flag startades 1975 som en följd av erfarenheter från Vietnamkriget. 1978 utökades Red Flag med en övning, "Northern Red Flag", i Cold Lake, Alberta, Canada.

Denna fick namnet Maple Flag och pågick under fyra veckor, två gånger om året. Sedan 1988 hålls övningen under sex veckor uppdelad på tre perioder. Varje år inbjuds ett eller flera icke-Nato-länder att delta i övningen Maple Flag som genomförs i Kanada. I övningen Maple Flag deltar varje år cirka 90 flygplan och omkring 1200 personer under varje period om två veckor.

Sverige har tidigare inte aktivt deltagit i Maple Flag, men 1997 deltog Sverige med observatörer både på marken och i luften. En inbjudan kom även året därpå, men den ledde inte till något svenskt deltagande. 1999 var det dags igen, men övningen ställdes in p g a Kosovo-konflikten.

I år var det därför tredje gången gillt. Planeringskonferensen hölls i januari 2000. Där går man igenom alla regler och bestämmelser och all den service som del-

tagarna önskar under övningen beställs. Efter denna inledning påbörjades ett intensivt arbete med att planera till- och fråntransporter, sökande av diplomatiska tillstånd, uttagning av personal m m. Sverige skulle deltaga med en TP 84 Hercules, två flygande besättningar, en teknisk markstyrka och underrättelsepersonal. För att kunna vara helt självförsörjande med reservdelar, fick dessa flygas med över till Cold Lake. Reservdelarna utgjordes bland annat av motor, propeller, markservicevagn och mycket annat.

De länder som deltog i årets Maple Flag var USA, Canada, Storbritannien, Tyskland, Nederländerna, Singapore, Nya Zeeland och Sverige. Dessa kom med en bred flora av olika flygplanstyper, såsom F-14 Tomcat, F-15 Eagle, F-16 Fighting Falcon, F-18 Hornet, Tornado F.3, F-4 Phantom, MiG-29 Fulcrum, Jaguar, C-130 Hercules, C-160 Transall, E-3 Sentry,



VC-10, B-52 Stratofortress och A-10 Thunderbolt II. Observatörsländer var Slovakien, Tjeckien, Sverige (representerade av FBS, Flygvapnets flygbefälskola), Danmark och Sydafrika.



### Stort övningsområde

Tre dagar före övningens början, den 26 maj, startade Hercules-planet "Swedeforce 844" mot Keflavik på Island, för tankning och lunch. Därefter gick färden vidare mot Söndre Strömfjord på Grönland för övernattnig. Dagen därpå inleddes sedan den långa flygningen till Cold Lake. Basen ligger i provinsen Alberta på 54 24 nord, 110 17 väst och har ett typiskt kontinentalt klimat med varma somrar och kalla vintrar. Vi upplevde under vistelsen både minusgrader, snöbyar och 25 graders värme. Dock var det ovanligt sen vår, så vi slapp myggplågan.

Övningsområdet vi flög i, CLAWR, (Cold Lake Air Weapons Range) är 7200 kvadratkilometer stort och bestod mest av lövskog, sjöar, myrar och vattendrag, men inga berg att kunna gömma sig bakom. I området fanns hotssystem i form av robot- och eldrörsluftvärn. Flygbaser fingerades med uthuggningar i skogen och träattrapper i form av MiG-25 och liknande flygplan.

Djurlivet i CLAWR var omfattande och vi fick exempelvis se älg, bisonoxe, panter och mängder av fåglar. Fåglarna utgjorde dock ett problem och en del av området hade flygförbud där populationen av pelikaner var extremt stor.



Några av de svenska besättningsmän som deltog i Maple Flag. Fr v: Löjtnant Thomas Pekár, löjtnant Tony Liff, major Roger Möller, kapten Tony Larsson, löjtnant Anders Leopoldsson, kapten Thorbjörn Engback och kapten Kenneth Torstensson.

Övningsupplägget påminde mycket om det vi tidigare varit med om, framförallt under hjälpsändningar till Sarajevo. Konfliktsområdet kallades "Albertland" och hade en slående likhet med Balkan.

Söndagen den 28 maj började övningen med omfattande genomgångar av bestämmelser och underrättelseverksamhet, som underlag för nästa dags flygpass. Besättning nummer 1 började kartstudier och möten med övriga deltagare under ledning av dagens övningsledare (Package Commander). Vår svenska Hercules samordnades i flödet av transportflygplan (C-130 och C-160) och attackflygplan (Jaguar och A-10) på låg höjd via väntlägen, inpasseringspunkter och fällningsområden. Allt detta tillsammans med eskort och försvarsjakt, resulterade i en plan, kallad "coordination card". Där framgick vilken start-, inpasserings- och fällningstid man fått.

Klockan 16.00 var vi klara med all planering och fick välbehövlig middag och vila på "All Ranks Mess". Vi bodde på basen i "Maple Flag Inn".

### Samordning

Måndag den 29 maj började övningen Maple Flag 33, period 2. "Mass briefing" klockan 06.30 med underrättelseorientering,

ring, väderprognos och utdelande av "coordination card". Klockan 07.45 åkte vi till flygplanet för att knappa in alla uppgifter i navigationssystemen INS och GPS. Taxningen till startbanan påbörjades klockan 08.49, en minut efter de kanadensiska kollegerna i en Hercules från 8 Wing Trenton.

Starten skedde klockan 08.59 och vi var äntligen i luften för det första flygpasset. Vårt radioanrop under övningen var "Swedeforce 15" och vi flög tillsammans med "Ghost 14" (8 Wing, Trenton) och "Cargo 11-12" (en tysk Transall). Vår gemensamma uppgift under övningen var "TRSP" vilket ska utläsas som "tactical resupply". Det innebar fällning av trupp, materiel och förnödenheter.

Vi uppträdde taktiskt på låg höjd för att i möjligaste mån undvika fientlig jakt och luftvärn. Radarvarnarutrustningen i TP 84 är föråldrad. En klar nackdel eftersom vi därmed inte kunde detektera alla de hot som förekom. Här var de kanadensiska och tyska flygplanen bättre utrustade för att agera i en fientlig miljö.

Flyghöjden fram till inpasseringspunkten ("pushpoint") var 4500 fot eller lägre, men lägsta höjd fick inte intagas förrän vid inpassering i CLAWR.

När vi kom ut i övningsområdet passerade A-10:or som följande dagar gav oss eskort. Första dagen var det inte så mycket hot från luftvärn och jakt, men det trappades upp dag för dag. Flygtiden blev första passet en och en halv timme och det varierade upp till cirka två timmar de andra passen.

Efter varje dags första flygpass genomfördes rutinmässigt en "mass debriefing" klockan 12.15, där alla förbandschefer fick presentera vad som hade skett under passet. Därefter erhöles en ny ATO (Air Tasking Order) och att klockan 14.00 sammaträffa med en ny "Package Commander" och planera likt föregående dag.

Besättning nummer 2 planerade sitt företag på förmiddagen för att starta vid





Kartstudier i det fria före ett uppdrag.

Foto: Roger Möller



Flygmaskinisten löjtnant Tony Liffh vid sin arbetsposition i cockpit på TP 84 Hercules.

Foto: Roger Möller



En motor ingick bland de reservdelar som togs med till Kanada.

Foto: Thorbjörn Engback

halv två-tiden, med sedvanlig "mass debriefing" klockan 16.45. Detta förfaringsätt upprepades varje dag, måndag till fredag under två veckor.

Ett spektakulärt inslag i övningen var den så kallade silent launch, vilket innebar att alla taxade ut till gällande bana och startade på utsatt tid – utan att säga någonting på radion. Det första passet startade 85 flygplan enligt denna metod ...

### Svårt luftvärnshot

Övningen trappades upp dag för dag och luftvärnshoten blev ibland svåra. Även den fientliga jakten (F-16, F-4, MiG-29) anföll. De fientliga styrkorna hade dock svårt att få fatt på oss, eftersom vi uppträdde på låg höjd enligt svensk transportflygtaktik.

Tyvärr fick några pass avbrytas på grund av snöbyar eller låga stratusmoln. Vissa pass ställde övningsledningen in all flygverksamhet p g a väderskäl. Flygsäkerheten hölls mycket hög, vid minst tvekan om dåligt väder ställdes övningen in. Vår egen flygsäkerhet hölls också hög. Trots låg flyghöjd, mycket fåglar och andra flygplan hade vi inga nämnvärda incidenter. Flygplanets tekniska status hölls också hög tack vare duktiga tekniker.

### Erfarenheter

Svensk personal har med TP 84 Hercules under flera år deltagit i internationella insatser, exempelvis under Desert Storm, Bosnien och Kosovo. Om detta ska kunna ske även framöver är det nödvändigt att få öva under mycket realistiska former, som erbjuds under Maple Flag. Den svenska personalen som nu deltog fick många värdefulla erfarenheter. Vi lärde oss att agera korrekt tillsammans med Nato-länder och andra allierade både i luften och på marken. Vi har börjat förstå hur radiokommunikationen fungerar. Många kontakter både på Maple Flag AFTTC och bland övriga besättningar etablerades och det svenska flygvapnet hälsades välkomna tillbaka. Förmodligen blir det av redan nästa år. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN VID F 7 I SÄTENÅS.