

Den internationella övningen Nordic Peace 02, som i år genomfördes i Sverige, involverade även flygstridskrafter. Helikoptrar, strids- och transportflyg från flera länder övades att samverka i olika roller. Merparten var baserade i Sverige, men flyg baserat i Finland deltog också.

AV PETER LIANDER



Nordic Peace 02

Mångsidiga flygstridskrafter



Skademarkörer anländer med en norsk Bell 412 för vidaretransport med TP 84 Hercules under övningen Nordic Peace 02.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Lastfällning från 400 fots höjd från TP 84 Hercules mot en målmarkering på marken.

Under tiden 29 juli till 9 augusti genomfördes den internationella övningen Nordic Peace 02 i Sverige. Övningen, som genomfördes i "partnerskap för freds anda", fokuserade på civil-militär samverkan, Cimic, och samlade cirka 3800 militära och civila deltagare från de nordiska och baltiska länderna samt Storbritannien.

Övnings scenariot kan betecknas som av "Balkan-typ", där insatserna koncentrerades till stöd och skydd av civilbefolkning. Swedint i Södertälje var centrum för övningen, som bedrevs i Södermanland och på Östersjön.

Flygstyrkor i form av helikoptrar, transport- och stridsflygplan från flera länder deltog i övningen. I relation till övningens storlek var flygvapnets deltagande enheter både få och små. Men för den skull var övningen inte mindre viktig för den berörda personalen. Många av dem ingår i de två internationella snabbinsatsförbanden (Swafrap).

Kjula-basen utanför Eskilstuna bemannades bland annat med baspersonal ur

flygvapnet, även frivilliga tillhörande FVRF, Flygvapenföreningarnas Riks-förbund.

Basering i Uppsala

Flygvapnets flygande enheter hade F 16 i Uppsala som bas. På plats fanns två Hercules, en svensk TP 84 och en brittisk C-130 C3 från Lyneham Transport Wing.

Där fanns också AJSF 37 Viggen från första divisionen, "Urban Röd", ur F 21 i Luleå. Divisionen flög med en rote, två flygplan, upp till fem pass per dag. En uppgift som krävde en kampsats av den fåtaliga tekniska personalstyrkan.

Uppdragstyperna med Viggen varierade, exempelvis renodlade fotospaningsuppdrag mot markmål såväl som att agera i rollen som anfallande jakt i samövningar med den brittiska Hercules. På programmet stod också samövningar med finska flygplan av typerna Hawk och F-18 Hornet, som opererade från Finland.

Avståndet från Uppsala till övningens huvudområde i Södermanland är kort. För

att öka realismen i fotospaningsuppdragen lades därför anflygningarna som långa navigeringsflygningar innan målen fotograferades.

De svenska och brittiska transportflyget samverkade vid ett flertal tillfällen. Insatserna leddes centralt från staben i Södertälje, där dess Air Operation Center (AOC) enligt Natos rutiner beordrade uppdragen via ATO (Air Tasking Order) till transportflygets så kallade Flight Operations-kontor i Uppsala. Där följdes varje flygning upp och planeringsschemat kunde utläsas på en stor wyeboardtavla. Det gällde även flygpassen med Viggen.

Uppdragen som genomfördes med Hercules bestod bland annat av fällning av last från luften. Anflygningarna skedde som navigeringsövningar över Uppland och Västmanland innan man nådde trakten av Strängnäs och fälten där lasterna skulle fällas med hjälp av fallskärmar.

Under navigeringsflygningarna hölls relativt låga flyghöjder, cirka 300 meter, och med några kilometers lucka mellan flygplanen. Väl över målet gällde det att



Kjula-basen utanför Eskilstuna. En finsk helikopter typ Mi-8 Hip anländer med skademärkörer för vidarebefordran med svenska och brittiska Hercules. Nedan monterar sjukvårdspersonal bårar i lastrummet i TP 84 Hercules.



fälla den fingerade lasten, en vattendunk, så nära en given punkt som möjligt.

Höjdpunkten för denna typ av uppdrag kom i slutet av övningen, då de respektive ländernas besättningar skulle fälla olika typer av last över samma fält inom loppet av en minut.

De båda flygplanen flög in från olika håll. Den brittiska först, tätt följd av den svenska. Från det första flygplanet fälldes ett stort kולי, som hamnade nära målmarkeringen på marken.

Svenskarna flög in över grusväg som korsade fältet och fällde en stor mängd kollin längs vägen. Hur det såg ut kan ses på föregående uppslag, som synes med "träff i målet".

Många helikoptrar

Cirka 20 helikoptrar var baserade på Kjula-basen, av en varierande typflora. HKP 11/Bell 412 fanns i svensk och norsk uniform, från Finland kom ett antal Mi-8 Hip och Hughes 500.

Helikoptrarna kom till användning till en mängd skiftande uppdrag och i stor omfattning. En norsk besättning uppgav under mitten av den andra övningsveckan att de dittills hade flugit cirka 20 timmar.

Under en av övningsdagarna simulerades en omfattande tågolycka utanför Strängnäs, som genomfördes på ett realistiskt sätt med välsminkade skademarkörer. Somliga av dem evakuerades från olycksplatsen med helikoptrar och flögs till Kjula-basen utanför Eskilstuna. Här mötte sjukvårdspersonal som dessförinnan hjälpt till att iordningställa bårplatser i Hercules, i vilken de skadade därefter transporterades vidare.

Ett annat exempel där en helikopterinsats samordnades med tungt transportflyg var en förflyttning av ett kompani amfibiesoldater. De blev hämtade med helikoptrar från sin grupperingsplats i trakten av Nyköping, flögs till Kjula där de antrände en Hercules för vidaretransport till Visby.

En procedur som senare upprepades i omvänd ordning under återtransporten. Den gav således ytterligare ett övnings-tillfälle där det gällde att koordinera olika typer av insatser, sinsemellan beroende av varandra och med deltagare från olika länder.



Kapten Kent Werneholm, lastmästare i TP 84 Hercules, målspanar under ett uppdrag i den internationella samövningen Nordic Peace 02.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



En brittisk Hercules-navigatör förbereder ett flygpass över Mellansverige.



Kapten Carstein Martinsson tjänstgjorde i Flight Ops vid F 16 i Uppsala.



En flygtekniker från F 21 i Luleå i avvaktan på motorstart av en AJSF 37 Viggen.