



Monstermöte vid Storsjön

Under en dryg vecka besöktes F 4 på Frösön av en Tornado-division från Tysklands flygvapen. På programmet stod samövning med flottiljens två Jaktviggen-divisioner.

Flygövningarna genomfördes även i samverkan med luftvärnsenheter från arméns tekniska skola i Östersund.



Av Peter Liander

Det tyska flygvapnets 322 Squadron besökte F 4 på Frösön i slutet av september. Personalstyrkan uppgick till cirka 70 personer, som medförde sex flygplan av typ Tornado EDS.

Divisionen är hemmahörande i Lechfeld, cirka sju mil väster om München. Dess huvuduppgift är att bekämpa luftvärn och radarstationer, i militära termer uttryckt som Suppression of Enemy Air Defence, förkortat SEAD.

På F 4 var det flottiljens första division "David Röd" som stod för värdskapet, men även piloter från den andra Viggendivisionen deltog i övningarna. Under en vecka genomfördes flygövningar i direkt samverkan mellan svenska och tyska flygbesättningar.

Samövningen, som benämndes "Monstermeet", tillkom på initiativ från den tyska divisionen.

– De kontaktade oss sommaren 2001 och hörde sig för om de kunde komma hit,

säger major Gabor Nagy, chef för David Röd.

Att besöket kallades för "Monstermeet" förklarar han med att båda divisionerna har odjur i sina respektive divisions- emblem. Tyskarnas flygoveraller pryddes av specialbroderade tygmärken föreställande de två emblemen.

Dagligen genomfördes två flygpass från Frösön, med fyra flygplan av vardera typ. Det som övades var huvudsakligen något som enligt Nato-terminologin benämns Combined Air Operations, förkortat COMAO, vilket innebär att olika flygslag agerar i direkt samverkan.

I det här fallet innebar det att svenskarna skulle utgöra jakteskort åt det tyska Tornado-förbandet. Dessa skulle i sin tur finna luftvärnsgrupperingar som fanns utplacerade i den jämtländska terrängen. Vid upptäckt bekämpades dessa med fingerade signalsökande robotar av typ HARM (High speed Anti-Radiation Miss-

JA 37 Jaktviggen och tyska Tornado i formation under samövningen i september.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



►►► ile). Jakteskorten utgjordes av en rote JA 37 Viggen. På motståndarsidan användes ytterligare en 37-rote, även den från F 4.

– Taktiken som har övats gick ut på att den eskorterande Viggen-roten flög in mot målområdet några minuter före Tornado-gruppen, med målsättningen att bekämpa den fiendliga jakten. Målet var att Tornado-besättningarna skulle kunna upptäcka och anfälla luftvärnsställningarna utan att riskera att anfallas av fiendligt jaktflyg, säger Gabor Nagy.

I ett verkligt stridsscenario skulle denna procedur kunna vara inledningen på ett

attackanfall. De två inledande insatserna med jakt och SEAD-flyg har då använts till att undanröja så mycket som möjligt av hoten mot attackflyget.

– Varje flygpass har varat i en dryg timme. Mestadels har SEAD-förbandet opererat på relativt låg höjd, medan jaktflygplanen opererat i mer varierande höjdsikt, säger Gabor Nagy.

– Den fiendliga jakten har flugit i en så kallad CAP, Combat Air Patrol, innan de har satts in för anfall.

Samövning med utländska flygförband och tillämpning av utländska sätt att flyga

ger nya erfarenheter. Gabor Nagy tar särskilt upp ett begrepp kallat Bullseye Control som tillämpas vid tillfällen som dessa:

– Detta är nytt för oss, man refererar luftbilden i förhållande till en viss referenspunkt, som är förutbestämd till ett viss geografiskt läge som anges i longitud och latitud. Utifrån den punkten anges bäring och avstånd till olika objekt, som till exempel en luftvärnsställning.

– Det svåra är att föreställa sig en lägesbild utifrån Bullseye-läget. Vi har diskuterat det en del med tyskarna, som säger att det tar flera års träning att bli bra på att



Två divisionschefer i samspråk över en flygkarta, majorerna Gabor Nagy från F 4 på Frösön (t v) och Siggé Beck från tyska 322 Squadron. Till höger ses fyra Tornado taxande på Frösön.



Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Till höger:

Major Ralph Engelbrecht från tyska 322 Sqn tillsammans med major Gobor Nagy från F 4 efter ett pass i Tornado EDS.

Den tyska divisionen har bred erfarenhet av internationella operationer. Major Engelbrecht berättade att man började öva i internationella sammanhang 1995, fyra år senare deltog förbandet i Kosovo-kriget, då baserade i norra Italien.

Stridsuppdragen kunde bli upp till sju timmar långa tack vare flera lufttankningar över Adriatiska havet eller Makedonien.

Till vänster:

JA 37 och tyska Tornado bryter ut ur en tätt flankformering och påbörjar ett övningsuppdrag över Jämtland.



snabbt bilda sig en uppfattning om luftläget i relation till Bullseye.

– Vi har tränat på det under några veckor inför Monstermeet, men inte med så många flygplan som nu, säger Gabor Nagy.

Svenska piloter måste dock anses ha bra förutsättningar att bli vana med att använda Bullseye som referens, eftersom det i Viggens och Gripens system går att lägga in Bullseye-läget och få det presenterat på den taktiska indikatorn.

Inför Monstermeet och flygövningen Frisian Flag i Nederländerna, har tio av

flottiljens piloter förberett sig genom att flyga mellan tio och 15 pass med flygplanens system inställda i enheterna fot och knop.

– Synd att inte fler av oss som har kunnat få chansen, men det är vad vi har kunnat klara av med tillgängliga resurser, säger Gabor Nagy.

Gabor Nagy vill gärna framhålla vikten av att öva i internationella sammanhang och tycker att det bör ske oftare.

– Det är så mycket som är nytt. Det gäller till exempel förberedelsearbetet inför en övning, eller att man utomlands arbetar

på lite olika sätt. Jag upplever att hos tyskarna har enskilda förare större befogenheter än vi och får ett större ansvar än vi är vana vid. Det gäller även i den dagliga flygtjänsten, inte bara under övningar.

Att utbytet av övningarna är ömsesidigt är inget som Gabor Nagy tvekar om.

– Jag vet att de uppskattar att öva här, bland annat på grund av den stora tillgängligheten på övningsområden. Jämfört med i Tyskland kan vi erbjuda större luft- rum att öva i, dessutom i närheten av flyg- basen, vilket ger ett effektivare utnyttjande av flygtiden. ▶▶▶



Fänrik Matti Wiksten (t v) följde en tysk teknikerkollega och fick en god inblick i marktjänsten med Tornado.



Cross service

Monstermeet inriktades främst på flygövningarna. Den tekniska markpersonalen påverkades inte i så stor omfattning, med undantag av ett fåtal svenska flygtekniker som deltog i så kallad Cross service.

Det innebar i praktiken att ett antal svenska tekniker fick följa en tysk kollega för att studera hur de arbetar med Tornado. Tanken var att tyska tekniker på motsvarande sätt skulle följa en Viggentechniker. Så blev dock inte fallet, eftersom alla närvarande tyska tekniker behövdes i sina ordinarie befattningar.

Fänrik **Matti Wiksten** var en av de som på nära håll fick studera linjetjänsten med Tornado under en halv dag. Det var första gången han kom nära en utländsk flygplanstyp. Något som gav inblick i ett arbetssätt som på många sätt skiljer sig från det svenska.

– Det är intressant att få se en helt annan metodik, det är inte mycket som är likt vårt arbetssätt. Men det är kul att se att de är samma sorts folk vi och lätta att få kontakt med, säger Matti Wiksten och fortsätter:



– När flygplanet kommer in efter flygningen stannar det först till på plattan, teknikern kontrollerar däckerna innan det kör fram till uppställningsplatsen.

– De gör saker som inte alls förekommer i vår värld. De sätter säkringspinnar i huvudstället, nosstället, släpper ut övertryck ur motorernas växellåda efter varje pass.

– Man får en känsla av att de jobbar mycket mera med flygplanet jämfört med oss, och kontrollerar samma saker flera gånger. Det som de kallar snabb klargör-

ing tar 30 - 40 minuter för fyra personer. En normal fredsmässig klargöring av Viggens brukar vi klara av på en kvart med två personer.

– Inför flygning går de igenom massor med kontrollpunkter, safety checks, de gör kontroller bakom ett stort antal luckor och de står cirka en kvart på plattan med gående motorer medan detta utförs.

– Sedan rullar flygplanet fram en bit, teknikern tar sista säkerhetspinnen och bromstryck och däck kontrolleras igen.

Sett ur en teknikers perspektiv anser Matti Wiksten att Tornado ändå verkar användarvänlig:

– Alla luckor till apparatrummen stängs med snäplås, jag har inte sett en skruvmejsel på hela dagen.

– Dessutom kan det mesta göras i normal arbetshöjd, man kan stå upp. Det mesta är lätt gripbart. Hela motorinstallationen nås genom stora luckor, precis som på en Gripen.

En annan skillnad mellan svenskt och tyskt arbetssätt är att de har särskild personal som enbart arbetar med flygplanen på plattan, medan andra specialiserats på underhållsarbetet inomhus. Det finns även specialister på olika delsystem som motorer, elektronik etc.

Matti Wiksten berättar att han fick frågan om vilken del som var hans specialitet:

– Jag svarade *allt*. Då sa tysken *cool!*

Ett flygande monster



Ett av de tyska Tornado-flygplanen som besökte Frösön hade radioanropet "Monster". Flygplanet är ett av de ordinarie i divisionen, men har också en specialmålning för att symbolisera tyska flygvapnets "monster-division".

Under Sverige-besöket flögs "Monster" flitigt, oftast med svenska piloter i baksits. De fick prova på Tornados flygegenskaper samt orienterades om hur dess system för att lokalisera luftvärns- och radarstationer fungerar.