

# JAKTVIGGEN I SLOVAKIEN



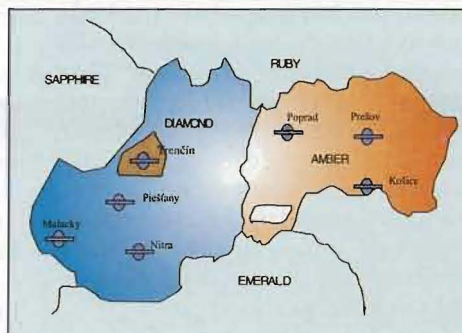
*Flygvapnet har i år deltagit i flera internationella övningar inom ramen för PFF, Partnerskap för fred. En av dem benämndes Cooperative Chance och genomfördes under en julvecka i Slovakien. Det svenska flygvapnet representerades här av personal ur F 21 i Luleå som deltog med tre JA 37 Viggen.*

*Detta var första gången som Viggen deltog i regelrätta flygövningar med basering utanför de nordiska länderna. Övningen bedrevs från basen Sliác, 15 km från staden Zvolen.*

Övningen Cooperative Chance - 98 omfattade en stabstjänstövning (CPX) med NATO-organisation för "out of area"-operationer, samt en övning med jaktflygförband och luftvärn (LIVEX).

I Coop Chance deltog totalt 20 nationer varav åtta ur NATO och tolv ur PFF-länder. I flygtjänst deltog 16 nationer varav sju ur NATO. Fem länder deltog med luftvärnssystem. Övningen planerades från NATO:s AIRCENT i Ramstein, Tyskland. I de båda övningarna utnyttjades samma scenario som gällde för båda övningarna, vilka i övrigt var helt åtskilda.

Scenariot baserades på ett fredsbevarande uppdrag efter att ett fredsavtal åstadkommits mellan flera rivaliserade stater. Det innehöll även en civil katastrof, vilket möjliggjorde att ett samar-



bete mellan civila och militära instanser kunde övas. I övningen LIVEX ingick därför även transportflyg och helikoptrar.

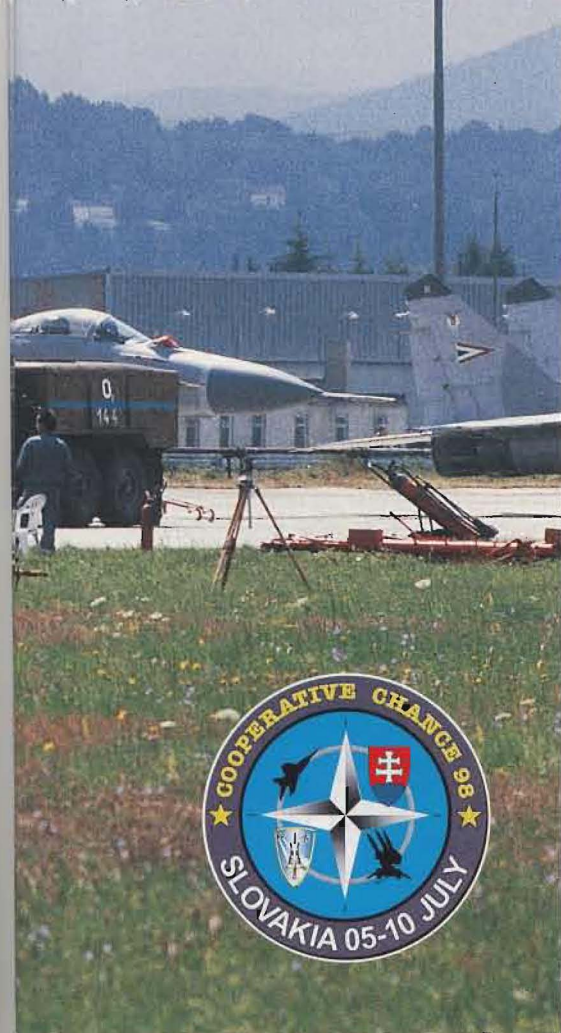
Sverige deltog i LIVEX med en rote Jaktviggen ur F 21. Personalen hämtades ur olika förband och staber. I stabsoövningen CPX besattes sex olika befattningar av svensk personal. För planeringen och genomförandet av den svenska insatsen ansvarade Flygkom-

mando Mitt. Totalt deltog 35 personer, varav fyra värnpliktiga.

### Till Sliác

Ombaseringen från F21 gjordes den 3 juli. Markpersonalen och klagöringsutrustning transporterades med TP 84 Hercules. Vid ankomsten till Sliác-basen fick varje nation ett rum som fungerade som uppehålls- och planeringsrum. Snabbt påbörjades jobbet inför den kommande veckans flygtjänst. Ute på ramporna ställdes materielen samt flygplan upp inför övningen, och man kontrollerade sambandet mellan de olika funktionerna. Nödvändigt eftersom det till en början uppstod en del språkproblem.

# JAKTIEN



Helgen ägnades också åt genomgångar för all personal. Ett viktigt inslag eftersom människor från 21 länder med ett 40-tal flygplan skulle bedriva verksamheten från samma bas.

## Ledning från AWACS

På måndagen var det dags för den första flygningen från Sliác-basen. Målsättningen var att alla piloter skulle få möjlighet att bekanta sig med området och de närliggande flygplatserna. Under tio minuters flygning skulle de även ledas med hjälp av instruktioner som gavs från AWACS-flygplanet "Magic" eller stridsledningscentralen "Polana" för att kunna genomföra en enkel identifieringsövning.

Löjtnant Stefan Kaarle beskriver några av sina intryck från det första passet:

"Motorstart och förberedelser i flygplanet genomfördes i god tid och utan problem. Det färdtillstånd som gavs vid starten var dock inte riktigt enligt vårt inövade terminologiexempel. Vi fick "klart starta" utan vad vi tyckte var något riktigt färdtillstånd. Väl i luften och i kommunikationen med flygledaren på frekvensen "Bratislava terrain" fick vi mer eller mindre ta befälet och tala om vilken kurs och höjd vi intog.

En minut innan vår övningstid med AWACS kontaktade vi "Magic" på stridsledningsfrekvensen. Nu stämde terminologin väl med vad vi tidigare övat på. Själva övningen genomfördes på enklast möjliga sätt. Vår rote delades upp i jakt- och målflygplan, där jakten fick till uppgift att genomföra en identifiering av målet. Övningen fungerade bra och vi kunde därefter fortsätta vår navigering tillbaka mot Sliác-basen för landning.

Vi valde att prova en GCA-inflygning (Ground Control Approach) för att få koll på hur personalens förmåga att leda flygplan under en instrumentinflygning. Inledningsvis var ledningen ungefär som förväntat. När vi senare svängde upp mot en lång final från avstånd 20 km sjönk däremot kvaliteten drastiskt. Informationen som gavs var jämförbar med en mycket knapphändig SRE-inflygning. Detta ledde till att vår inflygning och plané huvudsakligen genomfördes med information från våra egna system.

Vi beslöt därefter att inte lita på denna procedur förrän vi påtalat bristerna och gjort ytterligare provinflygningar i bra väder."

## Övningen börjar

På tisdagen började den skarpa övningen. Förutsättningen var att länderna "Diamond" och "Amber" var i konflikt med varandra och vår uppgift bestod i att bevaka och förhindra otillåtna flygningar i en "non-flying-zone" mellan dessa två länder.

Den första svenska Jaktviggen-roten i en övning utanför Norden startade klockan 09.55 med major Anders Jansson som rotechef och löjtnant Stefan Kaarle som rotetvåa.

Anders Jansson berättar om detta historiska pass:

"Färdtillståndet vid start var även denna gång lite tveksamt. Vi fick bara "klart starta och kontakta Magic". I övrigt gick starten och utflygningen bra. Anflög mot cap-north där vår rote över-

## Flygplanen i Cooperative Chance 1998

Land	Antal	Typ
Bulgarien	2	MiG-21
	1	An-24
England	3	Tornado F.3
Frankrike	3	Mirage 2000
Polen	2	MiG-29
Rumänien	2	MiG-21
Slovakien	4	MiG-29
Sverige	3	JA 37
Tjeckien	4	MiG-21
Tyskland	2	MiG-29
Ukraina	1	An-30
Ungern	2	MiG-29
USA	3	F-16
Österrike	1	PC-6
	1	Bell

Det rumänska flygvapnet deltog i Cooperative Chance. Här en tvåsitsig MiG-21UB.





Amerikansk och svensk markpersonal i samspråk på Sliác-basen.

tog bevakningen efter en slovakisk rote MiG-29. Upprättandet av "cap:en" och det taktiska uppträdandet var precis som vi övat hemma i Sverige.

Vårt första uppdrag var att identifiera ett okänt flygplan. Detta visade sig vara en lågflygande L-39 Albatross. Efter genomförd identifiering fick vi order att skugga



En brittisk Tornado F.3 lågsniffar under Cooperative Chance i Slovakien.



En holländsk F-16A Fighting Falcon på väg inför landning, med avställda MiG-21 i förgrunden.



Rumänska officerare framför JA 37.

planet österut. Det lämnade området och vi blev beordrade att överta en skuggning av en Su-22 västerut. Efter att även denna lämnat området dök ett oidentifierat och långsamtgående företag upp i bevakningsområdet. Vi fick genast order om att genomföra en identifiering av det. Jag identifierade objektet som en Mi-24 attackhelikopter och vi blev därefter beordrade att skugga helikoptern ut ur området.

Vid hemflygningen, efter det att vi blivit avlösta av en holländsk F-16-rote, var vi även denna gång tvungna att ta befälet över "Bratislava control" och tala om vad vi ville göra. Vid GCA-inflygningen gavs höjden omväxlande i meter och fot. Precisionen var begränsad men dock bättre än vid föregående inflygningar. När flygledaren endast hade ett flygplan på inflygning blev precisionen acceptabel. Vi avslutade passet med varsin kortlandning."



Flygplan på linjen i Sliác. Närmast Mirage 2000 från Frankrike samt en tjeckisk MiG-21.

## Två pass om dagen

Övningen fortsatte med liknande uppdrag fram till torsdag kväll. Divisionen flög varje dag ett pass på förmiddagen och ett pass på eftermiddagen. Alla pass genomfördes med gott resultat och utan några tekniska problem med flygplanen.

Efter genomförd övning fick divisionen god kritik för professionellt uppträdande i luften samt den höga tekniska standarden på flygplanen. Detta framfördes både från övningsledningen och deltagande NATO-nationer.

## På marken

Den svenska markpersonalen hade börjat förbereda sig redan i november förra året. Eftersom det var första gången F 21 skulle delta i en PFF-övning ville man komma väl förberedd för att allt skulle löpa smidigt i Slovakien. Det noggranna förarbetet på hemmaplan resulterade i ett lyckat genomförande av övningen i Sliác. Inga planerade flygpas fick ställas på g eller flygplansfel eller fel på övrig utrustning.

Totalt deltog 13 flygtekniker samt fyra värnpliktiga ur F 21:s 2:a och 3:e stationskompani. Dessa uppskattade att vädret var ganska likt klimatet i Sverige. De slapp den normalt ganska höga centraleuropeiska värmen som annars råder i Slovakien. Tursamt med tanke på att de svenska mek-overallerna inte är anpassade till hög värme.

Många deltagare från andra länder imponerades av det svenska konceptet

med värnpliktiga samt snabba klargöringar. Uppfattningen var att JA 37 var lättarbetad samt har bra tekniska lösningar.

Ett för markpersonalen givande inslag under övningen var något som benämndes "Aircraft Cross Servicing" (ACS). Det innebar att det gavs en begränsad utbildning i klargöring av andra nationers flygplan. Svenskarna hade i förväg gjort ett kort utbildningspaket på Viggen, som många nationer deltog i.

## CPX

Stabtjänstövningen genomfördes i Zvolen, cirka 15 km från flygbasen Sliác. En ändamålsenlig industribyggnad utnytt-

jades, vilken inrymde hela staben med cirka 450 personer. NATO/PFF:s nya ledningsstruktur för "out of area operations", Joint Force Allied Component Command (JFACC), övades under sex dagar med ett stort inslag av officerare ur PFF-länder på viktiga befattningar, men under handledning av NATO-personal. Övningens syfte var att utveckla interoperabilitet, träna stabsofficerare i internationell miljö och utveckla förståelse för de situationer som staber som dessa kan ställas inför.

Sverige bemannade fem befattningar på övad sida: Senior National Representative, Deputy Chief Current Ops, Staff Officer Plans, Chief Offensive Air Support, Deputy Chief Mil Info. På spel-sida (Respons Cell) bemannades en befattning Legal Advisor.

## Sjukvårdstjänst

Vid svenskt deltagande i PFF-övningar krävs numera att även svensk sjukvårdspersonal deltar, antingen läkare eller sjuksköterska beroende på hur sjukvården är organiserad under övningen. Även sjukvårdsutrustningen är noga reglerad.

Eftersom slovakerna hade åtagit sig att ombesörja akut sjukvård under Cooperative Chance besökte jag första dagen min slovakiske kollega på flygbasen. Läkarmottagningen var spartansk men tillräcklig. Problemet var istället att det inte fanns någon som kunde engelska. Språkproblem är därför en viktig anledning till att det är bra att medföra svensk sjukvårdspersonal.

Per Jacobsson, flottiljläkare, F 21

## Erfarenheter

Erfarenheter som gjordes från denna övning var:

- Svenska flygförband har inte några problem med att anpassa sin taktik och sitt uppträdande för att på ett effektivt sätt delta i internationella uppdrag.
- Flygplan och övrig materiel behöver dock modifieras för att uppnå en godtagbar interoperabel nivå.
- Byråkratin, hierarkin och stödfunktionerna runt övningen är större och trögare än vid svenska flygövningar av liknande storlek.
- Den deltagande personalen är enig om att Cooperative Chance -98 var en mycket givande övning. Erfarenheterna som erhöles är värdefulla i utvecklingen mot ett internationellt verksamt svenskt flygvapen. ■