



Med Gripen

En operativ Gripen-division har för första gången samövat utomlands. Det skedde när andra divisionen – Johan Blå – från F 10 i Ängelholm besökte en tysk MiG-29-division. Samövningen är ett led i upprättandet av ett internationellt snabbinsatsförband med Gripen, Swafrap JAS 39.

AV PER ALRIKSSON
FOTO: ANDRA FLYGUNDERHÅLLSKOMPANIET F 10

För första gången har en operativ Gripen-division samövat utomlands. Det skedde i slutet av mars när andra divisionen ur F 10 i Ängelholm med sex JAS 39 under en vecka samövade med Luftwaffes MiG-29-division.

Med på resan fanns ett 50-tal officerare, och förutom divisionens och flygunderhållskompaniets personal deltog även



Första samövningen utomlands

över Tyskland

Foto: Stefan Petersen

representanter från stridslednings-, under-
rättelse- och väderfunktionerna.

Den tyska divisionen, som har blivit
lite av en europeisk Red Flag-division, går
under namnet 731 Squadron och tillhör
flottiljen JG 73 "Steinhoff". Den är base-
rad på Fliegerhorst Laage, belägen cirka
30 km söder om Rostock.

Tills nyligen fanns där två divisioner,

med MiG-29 respektive F-4 Phantom.
Den sistnämnda divisionen upplöstes i
vintras och i april började flygplatsens
bana byggas om. Detta för att förbereda
flottiljen inför ombeväpningen till
Eurofighter, som beräknas komma våren
2003.

Syftet med divisionsutbytet ska ses
som ett första steg i förberedelserna inför

bildandet av Swafrap JAS 39, som ska
vara redo att användas i luftförsvarsrollen
för internationella insatser med början
2004.

Utbytet ligger också till grund för kom-
mande mer omfattande och avancerade
övningar. Ett exempel är en övning i
Norge senare i år, där F 10 ska delta med
sin första division.





Majorerna Markus Treinies och Per Aliksson var projektansvariga för divisionsutbytet.



Den svenska markpersonalen klar gjorde Gripen i basens ordinarie hangarområde. På plats fanns också ett antal svenska fordon.



Övningarna

Övningens målsättning, som fastställts i dialog med FTK, innebar att flygövningarna som genomfördes var av systemkaraktär, d v s BVR-strid (Beyond Visual Range) övades.

Totalt genomfördes 43 flygplanspass, inklusive mörkerflygning, med gott övningsutbyte.

Tre övningsprofiler med stegrande svårighetsgrad hade tagits fram. Den första övningen (en mot en), kombinerade systemträning med inflygning i den nya miljön.

Övning två (två mot två) innebar att vi nyttjade flygplanslänken för att indirekt bekämpa en "fientlig" jakt som skyddade ett attackförband.

Profil tre (tre mot fyra) spelade upp ett scenario i vilket tre JAS 39 skulle bekämpa ett attackförband som eskorterades av två jaktflyplan.

Erfarenheterna från övningarna var att Gripens system som medger flermålsföljning och flyplanslänk firade stora triumfer.

Det märktes tydligt att tyskarna var vana att agera i rollen som fientliga mål. De har stor erfarenhet av att uppträda mot

flygplanstyper som, i likhet med Gripen, är beväpnade med den radarstyrda jaktroboten AMRAAM. De utnyttjade verkligen hela enloopen både i fart och höjd för att störa såväl radarer som simulerade robotar.

Vi märkte tidigt att tyskarna var lite skeptiska när vi beskrev Gripen-systemets förmåga. De tyckte nog först att vi hade lite för bra koll och hävdade bekämpningar på lite konstiga avstånd. Men när de väl fick systemet presenterat och själva kunde se finessen med hur vi taktiskt nyttjar länken, blev de uppriktigt imponerade.

I Sverige används vid systemövningar fasta jakt- och målhöjder. Inom Nato används normalt höjdblock istället. Inom höjdblocket kan jakt- och målflygplan manövrera fritt i höjddled.

Höjdblocken i sig är åtskiljda så att erforderlig separation mellan mål- och jaktflygplan uppnås. Erfarenheten från att nyttja detta system är enbart positiva. Det är önskvärt, med tanke på framtiden, att vi i Sverige börjar öva på detta sätt.

Meteorologi på annat sätt

När svenska flygförband är baserade

utomlands måste en svensk meteorolog finnas på plats för att uppfylla svenska regelkrav. I vårt fall kändes det ovärderligt, eftersom det tyska sättet att presentera detalj- och översiktsväder inte gav tillräckligt med information.

För övrigt kan nämnas att ett färgsystem tillämpas i Tyskland när man anger väder. Det liknar vårt gamla basvädersystem, men har andra gränser. För en pilots vidkommande fungerar detta utmärkt eftersom man kan koppla sitt personliga höjdtillägg mot en färg. På så sätt



Fliegerhorst Laage tillhörde tidigare Östtyskland.

"Som J 35 Draken med två motorer"

Undertecknad hade tur i "baksitslotteriet" och fick som en av fem svenskar flyga med i tvåsitsversionen av MiG-29. Generella intryck efter denna flygning var att dragkraften var "tillräcklig" – kändes som en J 35 Draken med dubbla motorer! Fördelen av den goda dragkraften elimineras däremot till viss del av att MiG-29 har ett stort inbyggt luftmotstånd och efterbrännkammare används i stor utsträckning vid manövrering i luftstrider.

Systemmässigt är MiG-29 något av en pilots värsta mardröm. Vred och regelade upplevdes som fullständigt ologiskt placerade i kabinen. Presentationen kräver "ingenjörsexamen" för att kunna tolkas och sättas i sitt sammanhang.



Foto: Stefan Petersen

Prestanda i radarn (Slotback) ger långa upptäcktsavstånd p g a stor antenn, men så fort målet gör en undanmanöver har radarn stora problem att följa. Vidare medger systemet enbart enmålsföljning.

På den visuella sidan visas styrka, här används ett hjälmsikte kopplat till närstridsroboten AA-11 Atoll. Enligt tyska uppgifter går inget "västflygplan" segrande ur en visuell strid.

PER ALRIKSSON

blir det lätt att hantera väderförsämringar som kan uppstå under flygning.

Snarlik stridsledningstjänst

Den tyska stridsledningsorganisationen med målföljning, identifiering och insats via flygstridsledare är mycket lik den svenska organisationen. Skillnaden är storleken på luftförsvarssektorerna. Dessa påminner om sektorstrukturen som fanns i det nu nedlagda Stril 60-systemet.

Terminologimässigt fungerade vår

flyngengelska bra, men som vanligt dyker det alltid upp nationella egenheter. Det är något vi svenskar måste vänja oss vid flygning i internationell miljö.

Omfattande planering

Ett omfattande planeringsarbete från såväl kompani som division föregick samövningen. Att något så synbart enkelt som att flyga tio minuter söder om Sveriges gränser ska vara så komplicerat kan kännas lite underligt, men så är det. Kompaniet

hade exempelvis ett digert arbete med att upprätta listor på all materiell som skulle föras utomlands. Som kuriosa kan nämnas att materiel till ett värde av cirka en miljard kronor togs med till Laage.

För divisionens vidkommande låg planeringsarbetet i att skapa flygövningar med målsättningar som överensstämde med kraven som Flygtaktiska kommandot ställt.

En grundläggande förutsättning vid samövningar är att samma regler används av de övande. Nationellt är det inga pro-



Lastning av kringutrustning till Gripen.



En av F 10:s Gripen taxar ut till start på basen i Laage.

Gripen tankas på den tyska basen Laage, söder om Rostock.



►►► blem, eftersom alla divisioner använder regelverket OSF (Ordnings- och säkerhetsföreskrifter).

Internationellt däremot är kunskapen om Sveriges OSF "något begränsad". Inom Nato används en motsvarighet benämnd *Fighting Edge*. I många stycken liknar bestämmelserna varandra, men det är ändå viktigt att inför samövningar penetrera *Fighting Edge*.

Vidare måste inför varje samövning med utländska förband, ett MoU (Memorandum of Understanding) skrivas. Det är ett avtal mellan berörda länder och innefattar bland annat juridiska frågor.

Med tanke på den framtida inriktningen med ökat internationellt samarbete känns

det viktigt att stående MoU skapas. Då kan samövningar mellan länder bli normal rutin, men utan att kantas av ett omfattande planeringsarbete inom detta område.

Svarsbesök?

Samövningen med 731 Sqn gav alla deltagare värdefulla kunskaper inför framtiden. Vi blev mycket väl mottagna av våra

tyska värdar. Stor öppenhet genomsyrade besöket och förhoppningen är att kunna erbjuda ett svarsbesök till F 10-divisionens nya hemvist på F 17 i Ronneby under våren 2003.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR MAJOR OCH HAR NYLIGEN LÄMNAT F 10:S ANDRA DIVISION FÖR TJÄNSTGÖRING I FTK.



MiG-29 Fulcrum och Gripen i brant sväng över norra Tyskland.

Foto: Stefan Petersen