



AJSF 37 Viggen anländer till den engelska basen Coltishall inför en veckas samövning.

## Svensk-brittisk övning Lone Wolf

# Svenska vargar

**Spaningsflygdivisionen vid F 21 i Luleå har varit i Storbritannien och flugit tillsammans med Royal Air Force i övningen "Lone Wolf".**

**Det är första gången som en enskild svensk flygvapendivision samövat utomlands på divisionsnivå.**

**Övningen var en del av förståelseutvecklingen av insatsförbandet SWAFRAP AJS37.**

Inom ramen för Partnerskap för Fred (PPF) besöktes F 21 i Luleå i höstas av den engelska 41(F) Squadron från Coltishall – en spanings- och attackdivision beväpnad med Jaguar GR3A. Ett svenskt svarsbesök skedde under en vecka i maj. Det var divisionen Urban Röd från F 21, vilken utgör grunden till snabbinsatsförbandet SWAFRAP AJS37 som fick det unika tillfället att samöva med en erfaren RAF-division. Den skraddarsydd övningen "Lone Wolf II", leddes av personal från de båda divisionerna.

Övningens namn kan härledas till Urban Röds klassiska divisionsemblem "Akktu Stakki" – ensamma vargen – som i internationellt översätts till "Wolfeye".

Inledningsskedet Lone Wolf I bestod av två veckors simulerad flygning i Flygvapnets Luftstridssimuleringscenter, FLSC, i Bromma.

De simulerade och verkliga flygningarna genomfördes enligt PFP/Nato-rutiner styrda av Air Tasking Order (ATO), Air Control Order (ACO) och Special Instructions (SPINS).

Tillämpningsskedet Lone Wolf II började med att delar av ATO, ACO och SPINS anlände veckan före ombaser-

ingen. Med fyra AJSF 37 och två SK 37 ombaserade vi till Coltishall via Ängelholm. Som stöd hade vi med oss en meteorolog och en underrättelseofficer. De var till stor hjälp, meteorologen uppfattade ibland väderbättringar och framförallt väderförsämringar snabbare än vad den brittiska väderdelgivningskedjan gjorde.

På en brittisk flygbas märks direkt på atmosfären att de fortfarande är ute i hetluften med skarpa stridsuppdrag och att det inte är så länge sedan de även fick försvara sitt eget land. Om inte annat märks det på de flesta byggnaderna, som är från 1940-talet.

All verksamhet har flygningen i centrum och syftar till att avlasta divisionen, så att de kan koncentrera sig på flygverksamheten och få den så taktisk och säker som möjligt. Det avspeglas på hur de planerar och genomför sin flygning. Även om det är fredsövningar, planeras de alltid som det är "på riktigt".

### Strikepackage

Målsättningen för övningen "Lone Wolf II" var att träna på att flyga under PFP/Nato-liknande förhållanden med låg-





Engelska Hawk och Jaguar GR.3 samt svenska Viggen uppställda på plattan i Coltishall.

# siktade i Storbritannien

höjdsuppträdande. På A-sidan fanns Viggen för spaning, Jaguar som spaning och attack, Hawk som jakteskort. På B-sidan fanns Hawk och Tornado som jakt.

Planeringen var att flyga med fyra AJSF 37 två pass om dagen i övningen. Utöver det en SK 37 för förevisning.

De två första dagarna bjöd på flyginsat-

ser utan jakthot. Vädret var som vanligt, regn och rusk. Utförandet blev en mini Combined Air Operation (COMAO), även kallat "strikepackage". Avsikten var att två Jaguar utförde ett attackuppdrag och att en Viggen svarade för efterföljande resultatfoto. Allting skedde tidssamordnat.

Förberedelseiden från första briefing

till start var cirka tre timmar och upplevdes ofta som tidspressat. Ett problem med det svenska planeringssystemet är att det inte är gjort för att flyga i samordnade insatser utanför Sverige. För att flygplanets navigeringssystem inte skulle falla ur tvingades vi lura det 10° österut för att inte navigeringssystemet skulle tro att vi flög över 0-meridianen, vilket skedde nästan varje pass.

Till vår hjälp har vi även en liten civil GPS som används till att manuellt datera upp flygplanets navigeringssystem.

Flygplanets navigeringssystem preparerade vi i vår svenska PLA med manuell uträkning av punkterna (+10° öst). Här



Flygningarna planlades enligt Natos rutiner. Eftersom den svenska utrustningen inte är helt anpassad till internationella förhållanden krävdes ett omfattande förberedelsearbete inför varje flygpass.





Hawk-flygplan från RAF 100 Squadron agerade fiende mot Viggen under övningen Lone Wolf.

## Luftrummet

Det brittiska luftrummet är uppdelat i kontrollerad- och okontrollerad luft, restriktionsområden, tätbebyggda områden och flygplatser. De är dock mer komplex pga mer trafik och fler flygplatser på en mindre yta. En form av restriktionsområde benämns Royal Flight Corridors. Rådet som gavs om dessa var: Flyg inte in i sådan, aldrig.

▶▶▶ hjälpte vår underrättelseofficer snabbt till med en översättningstabell.

GPS prepareras i ett PC-baserat system som är helt avskilt från PLA. Inget är svårt, men väldigt tidskonsumerande. Som krydda på moset används knop, fot och nautiska mil istället för de km/h, meter och km som alla svenska instrument visar. En annan försvårande omständighet är vår en-

kanals flygradio utan förvalda frekvenser. Det tar tid att vrida in rätt frekvens och det är lätt att tappa bort sig bland frekvenserna.

Till fördel för uppdragets resultat är Viggens kamerasystem som, trots åldern, håller mycket hög kvalitet.

Under de tredje och fjärde övningsdagarna trappades svårighetsgraden upp i

form av möjligt jakthot under uppdraget. Dock medförde dåligt väder att vissa pass fick ställas in.

### I baksits på Jaguar och Hawk

För ökat utbyte bjöds även baksitsflygningar i Viggen, Jaguar och Hawk. I Jaguar och Hawk var vi med i uppdragen på både A- och B-sidan. Jaguarens system var en fröjd att se med GPS-stöttad "moving map", en tydlig siktlinjesindikator (SI) och möjlighet att mata in en tid i varje brytpunkt. Tack vare detta kunde de på ett enkelt sätt dela upp ett förband utan ögonkontakt, för att senare samla ihop det igen. Det var verkligen anpassat för uppgiften.

I Hawk, som flögs av 100 Sqn från basen Leeming, bjöds vi mest på luftstrid. Deras stora uppgift var att som "aggressor squadron" agera B-sida runt om i Storbritannien. Hawk svänger bra med sina max 8g (ibland mer) och har mycket distinkt roderkontroll.

### Ett uppdrag

Uppdraget är anfall och resultatfoto av en kommunikationscentral. Fördelningen är två Jaguarer som gör anfallet och en Viggen som tar resultatfoto.

Vi ställer upp på banan samtidigt. Först drar Jaguarerna i sammanhållen rote, när



## Kraftfulla räddningsresurser

Under det svenska besöket i Coltishall förevisades ett CSAR-moment där en tungt bestyckad räddningshelikopter av typ CH-53 gjorde entré. På marken fanns en nödställd. Från helikoptern repellerade två tungt bestyckade solda-

ter ned med "fast rope" ner för att identifiera den nödställda och säkra platsen. Den nödställda togs upp på bår. Soldaterna ämnade med hjälp av reps-tege. Snabbt och effektivt.



de lättat rullar jag och vi samlar ihop i öppen formering med cirka 20 meter mellan flygplanen och stiger upp genom några tunna molnlager till marschhöjden 6000 meter.

På väg mot insatsområdet intar vi en försvarsgruppering. Längst fram två Jaguarer i bredd med fem kilometers mellanrum, med visuell kontakt. Bakom dem min Viggen släpande 5-10 kilometer med visuell kontakt till de framför. Avsikten med försvarsgruppering är att man skall kunna spana bakom varandras ryggar samt vara mer svårupptäckt för jakthot.

När vi passerat ett par luftleder och en Royal Flight Corridor sjunker vi ner genom molnlaggarna till anflygningshöjden, 75 meter.

Färden går över ett grönt landskap i Wales. För att inte störa med buller undviks tätbebyggda samhällen, men ett antal mindre hussamlingar går inte att undvika. Överallt på ängarna betar det får i mängder, som inte heller de går att undvika.

Naturen i Wales hyser också berg, eller snarare kullar. Intrycket jämfört med att flyga över Sverige är annorlunda, bergen är klädda i vad som ser ut som nyklippt gräs. Höjden är svårare att bedöma för oss som är vana vid att se klippor och träd.

50 kilometer från målet delar vi upp



Under övningen Lone Wolf flög brittiska Jaguar och AJSF 37 Viggen uppdrag i samma förband.

tregruppen. Avsikten är att ettan ska anfalla på förutbestämd tid, tvåan 45 sekunder senare och jag ska ta resultatfoto ytterligare 45 sekunder senare.

Alla flyger an mot målet från olika håll. Ettan och tvåan försvinner norrut och jag fortsätter västerut. Nu gäller det att sitta med tummen på spåret efter den planerade färdvägen och samtidigt hålla tiden. För att hålla min tid över målet tar jag hjälp av flygplanets navigeringssystem, min GPS samt flygklockan som visar aktuell tid.

När jag kommer närmare inser jag att min passage kommer att ske 200 meter vid sidan av målet. Det är för sent att korrigera kursen men kamerorna kommer att ha täckning i målet.

Tidshållningen är viktig. 50 kilometer bortom målet ska vi återsamla till anfallsgruppering, med cirka 300 m mellan flygplanen, vilket sker på tid. Tio sekunder innan återsamlingspunkten känns det skönt att se ettan och tvåan dyka upp bakom en kulle fem kilometer öster om mig – planeringen stämmer.

Nu börjar en forcering ut från hotområdet genom en lång svängande dalgång. Min Viggen får bekänna färg under den kraftiga manövreringen för att följa dalen samtidigt som jag undviker de framförvarandes ändvirvlar.

Väl ute ur dalen följer 50 kilometer lågflygning i anfallsgruppering, över fler får och mer grästäckta landskap mot basen i Coltishall. Vi måste nu stiga upp igen för att komma över en Royal Flight Corridor och en luftled. Framme vid Coltishall är vädret ganska dåligt så vi delar upp tregruppen för att göra enskilda instrumentinflygningar till landning. Under intaxningen till plattan kommer jag ihåg att vinka till flygledartornet, det är tradition här.

Om bilderna blev bra? På grund av ekonomiska skäl hade vi inga fototolkare på plats. Men jag känner på mig att de blev bra.



En engelsk Jaguar GR.3 och två AJSF 37 Viggen taxar in efter landning.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR  
KAPTEN VID F 21 I LULEÅ.