

”Delta one zero, cleared for take off”

Engelska – en nödvändighet för flygvapnet



Foto: Ulf Nylö/Försvarets bildbyrå

I framtiden kommer all ledning av svenskt stridsflyg att ske på engelska. Utbildning av personal är redan påbörjad.

Det engelska språket introduceras nu på allvar inom svenskt militärflyg. Övergången till att använda engelska i kommunikation mellan piloter, strids- och trafikledning har påbörjats.

Av Magnus Brundin

På flera håll i Försvarsmakten pågår verksamheter som syftar till att öka förmågan att kunna verka i internationella sammanhang. De som redan har provat på tjänstgöring utomlands instämmer säkert i att språket är en viktig faktor för ett lyckat samarbete med utländsk personal.

För flygvapnets del innebär detta ett ökat behov att kunna kommunicera med korrekt fraseologi vid flyginsatser. Både med enheter i luften och ledningsfunktioner på marken.

I maj inleddes användningen av engelska i kommunikationen mellan piloter och flygtrafikledning. I juni utöka-

des användningen till att också gälla för stridsledning.

Handbok i flygengelska

I november 1998 bildades en arbetsgrupp på initiativ från Flygvapencentrum. Uppgiften var att ta fram en fastställd, enhetlig och korrekt engelsk fraseologi för internationell flygverksamhet. I arbetsgruppen ingick piloter, flygstridsledare, flygledare och personal med god allmän kunskap i engelska språket.

I första hand skall fraseologin kunna användas under Flygvapenövning 99, men även vid deltagande i övningar inom ramen för Partnerskap För Fred

(PFF). Detta innebär att planlagda och noga avgränsade moment skulle kunna övas. Utbildningsnivån kan nås efter relativt lite träning. Flera divisioner har redan genomfört liknande verksamhet vid deltagande i övningar utomlands.

Som exempel på övningsmoment kan nämnas identifiering och avvísning av icke tillåten flygverksamhet i en avlyst flygzon.

Standard saknades

Vid PFF-övningar och FN-insatser används engelsk fraseologi. Undersökningar gjordes för att se vad NATO kunde erbjuda. Men det visade sig att de saknade ett fastställt och fullständigt dokument för flygtrafik- och stridsledningsfraseologi. Det skiljer sig dessutom till vissa delar i fraseologin mellan olika NATO-länder.

Avsaknaden av dokument samt det faktum att svensk taktik och stridsledningsmetoder skiljer sig från hur NATO gör, medförde att arbetet för den svenska modellen fick starta från grunden. Ett under stor tidspress framtaget arbetsmaterial togs med till England och Royal Air Force (RAF) i december förra året. Där utvärderades det genomförda arbetet. Det visade sig vara bra.

Under arbetets gång har, förutom RAF, även det norska flygvapnet konsulterats för hjälp i språkfrågor. Det norska flygfolket har ju en 50-årig erfarenhet av "NATO-språk".

Handbok Flygengelska gavs ut den 1 april som en provisorisk utgåva att gälla under 1999. Arbetsgruppen kommer under året att arbeta med en slutlig utgåva, vilken även kommer att innehålla terminologi som rör bastjänst.

Instruktörsutbildning

Den första instruktörsutbildningen i engelska genomfördes i februari 1999. Kursen genomfördes i den nya stridsledningssimulatorn, TAST-98, vid F 20 StriS i Uppsala. Elever var piloter och flygstridsledare ur F 21 i Luleå. Dessa var utsedda till instruktörer för personal ur det österrikiska flygvapnet som nu genomgår utbildning på Jaktviggen i flottiljens regi.

Språkutbildningen syftade till att ge instruktörerna sådana kunskaper, att de skulle kunna vidareutbilda sina kolle-

ger vid F 21 och påbörja utbildningen av österrikarna. För att öva upp sina färdigheter, har F 21 sedan dess bedrivit mycket av sin flygtjänst på engelska.

Handledarutbildning

För att få även de övriga förbanden med på förberedelserna för engelskan, genomfördes i april en handledarutbildning i F 20 StriS och Flygbefälsskolans (FBS) regi. Kursen bedrevs under en vecka och innehöll både teori, applex och framförallt praktik i simulatorn.

Piloterna "flög" vid simulatorns pilotpositioner och blev ledda av flygstridsledarna från en radargruppcentral (Rrgc/T), vilken är samlokaliserad på StriS. Under kursen behandlades bl a flygsäkerhetsmeddelanden, samordning av civil trafik inom övningsområdet och luftstridsmoment med stridsledning av våra enheter mot ett eller flera mål.

Ledningen skedde som talstridsledning. Men i slutet av kursen prövades även att leda med hjälp av styrdata. Eleverna hade en intensiv och givande vecka, där bonuseffekterna av att utbilda båda kategorierna tillsammans var uppenbara - man lärde mycket av varandra.

Handledarna är piloter ur främst de tunga divisionerna och flygstridsledare ur förbandens alla strilänläggningar. De driver nu respektive enhet vidare i förberedelserna för att möjliggöra en övergång till engelska. Utbildningstakten styr respektive förband enligt sina egna önskemål och förutsättningar.

TAST-98

Simulatoranläggningen TAST-98 är framtagen för utbildning av flygstridsledare. Den har nu använts för språkträning och visade sig fungera mycket väl även för detta ändamål. Simulatorn kan användas separat eller, som i detta fall, tillsammans med yttre anläggning, Rrgc/T. Avsikten är att även i framtiden använda simulatorn för andra ändamål än stridsledningsutbildning, t ex träning inför deltagande i internationell övning.

Framtiden

Nästa stora mål är att genomföra flygvapenövningen "Air Force Exercise-99" i september. Övningen genomförs med



Användningen av det engelska språket börjar nu införas på allvar för flygvapnets personal.

Foto: ULF NYLÖF/Försvarets bildbyrå

svenska deltagare, men bedrivs på engelska och som om det vore en övning "in the spirit of Pff". Scenariot kommer att vara "air policing in a no fly zone", d v s bevakning av ett avstängt luftrum.

Med erfarenheter från denna övning i botten planeras en liknande övning att genomföras under år 2000. Till denna inbjuds ett tiotal länder att delta, främst staterna runt Östersjön.

Utvärdering av verksamheten kommer att ske fortlöpande. I augusti kommer representanter från RAF på besök för en utvärdering om vi använder språket rätt, m m.

Användandet av engelska på stridsledningsfrekvens har hittills givit goda erfarenheter. Med en noga avvägd ambitionsnivå, goda förberedelser och lagarbete mellan piloter och stridsledningsspersonalen, går det att höja nivån utan att öka flygsäkerhetsriskerna.

Ytterligare en förhoppning är att kunna skicka flygvapenpersonal på utbildning utomlands. På så sätt kan vi ytterligare öka flygvapnets förmåga till deltagande i internationell verksamhet. ■

Artikelförfattaren är major och chef för Stridsledningsavdelningen vid F 20 StriS i Uppsala.