

Övningen **Maple Flag** i Kanada

# Överleva i verklig strid

**Den internationella flygövningen Maple Flag genomförs årligen vid den kanadensiska basen Cold Lake.**

**Övningen genomförs med simulerade hotmiljöer som anses ligga nära verkliga stridsförhållanden. Besättningarna får därigenom**

**erfarenheter och kunskaper om egna och andras flygsystem som är livsviktiga inför insatser i skarpa operationer.**

**Sverige deltog i år med TP 84 Hercules och besättningar ur snabbinsatsförbandet Swafrap C-130.**

AV CLAES SVAHNQVIST FOTO: F 7 TRANSPORTFLYGENHET

Tidigare i år har delar av det internationella snabbinsatsförbandet Swafrap C-130 deltagit i övningen Maple Flag 35 i Cold Lake, Kanada. Förbandet är till större delen rekryterat från F 7:s Transportflygenhet i Sätenäs, men det ingår även personal från andra förband och enheter. De svenska deltagarna i Maple Flag 35 kom i huvudsak från F 7, Flygtaktiska kommandot i Uppsala och F 21 i Luleå.

Övningen Maple Flag är upplagd för att den så verkligt som möjligt ska simulera den hotbildsmiljö som finns under verkliga stridsuppdrag. Denna filosofi kommer ursprungligen från United States Air Force övning Red Flag. Under Vietnamkriget framkom det att 90 procent av alla besättningsförluster skedde under de tio första uppdragen. Red Flag och Maple Flag är därför konstruerade för att simulera dessa tio första uppdrag, för att ge besättningarna erfarenhet innan de sätts in i strid.

Maple Flag genomfördes för första gången 1978 och har bara ställts in två gånger, under kriget vid Persiska Viken

1991 samt Kosovokrisen 1999. I år var det 35:e gången som övningen genomfördes.

Maple Flags övningsområde, Cold Lake Air Weapons Range, är imponerande. Det sträcker sig över 1,2 miljoner hektar (jämförbart med Skåne) och tillhandahåller ett luftrum utan restriktioner för full stridsflygmanövrering. Det finns mer än 350 mål i området samt radarsändare och transmittorer för att simulera luftförsvarssystem.

Maple Flag är uppdelad i tre till innehållet lika omgångar. I årets övning deltog är totalt elva nationer med cirka 330 flygplan. Sverige medverkade i de två första omgångarna. Varje omgång är på två veckor med totalt tio övningsdagar.

Under omgång två, där artikelförfattaren deltog, användes cirka 120 flygplan, en av största omgångarna någonsin.

Syftet med det svenska deltagandet i Maple Flag är att i första hand ge Swafrap C-130 en möjlighet att medverka i en stor multinationell övning. Dessutom att öka förmågan till interoperabilitet och träning i Nato:s procedurer. För flygbesättningar

är målsättningen att realistiskt öva taktiskt uppträdande, i såväl simulerad som spelade hotmiljöer, i samverkan med andra nationers flygsystem.

Övningen är Nato "Unclassified", vilket innebär att det är upp till respektive enhet vad som är hemligt.

## Flygplan och uppdragstyper

De flygsystem som ingick i Maple Flag 35 var F-4 Phantom, F-15 Eagle, F-16 Fighting Falcon, F-18 Hornet, Mirage F1 och 2000, Jaguar, EA-6 Prowler, E-3 Sentry, C-130 Hercules och KC-135.

De uppgifter som flygplanen i övningen hade var:

*BAI - Battlefield Air Interdiction*, genomfördes med F-16, F-18, Mirage F1 och 2000 och Jaguar.

*CAS - Close Air Support*, genomfördes med Jaguar och F-16.

*Recce - Reconnaissance*, genomfördes med Jaguar och Mirage F1.

*OCA - Offensive air support*, genomfördes med F-16, F-15 och F-4.

SEAD - *Suppression of enemy air defences*, genomfördes med F-16 och EA-6.

AWACS - *Airborne warning and control system*, genomfördes med E-3 Sentry.

AAR - *Air to air refuelling*, genomfördes med KC-135. (Boeing 707).

TRS - *Tactical resupply*, genomfördes med C-130 Hercules.

EW - *Electronic warfare*, genomfördes med EA-6 Prowler.

## Uppdragsplanering

Planeringen av uppdragen leds av en *Package Commander* (PC = insatsledare) som har samtliga resurser till sitt förfogande.

Varje övningsdag innehåller en huvudduppgift som insatsledaren ska lösa. Detta kan vara uppgifter som att bekämpa luftvärnsställningar, säkra luftherraväldet, skydda transportuppdrag eller att skära av den tänkta fiendens logistikkedja.

Varje förmåga har en egen *Commander* som lyder direkt under PC. I svenskt fall var detta *Transport Commander*, TC. Under denna övning fick Sverige bemanna rollen som TC vid vartannat företag.

Planeringen av uppdragen pågick i stort sett kontinuerligt under veckan. Det flögs två företag per dag, med cirka 90-100 flygplan per företag.

Planeringscykeln såg ut som följande:

- 1300L (lokal tid) sänds en ATO (*Air Tasking Order*) ut för nästa dag samt en ACO (*Air Co-ordination Order*).

- 1300L sänds även ett utkast ut på näst nästa dags ATO.

- 1430L kallar *Package Commander* till "Initial Assignment Meeting" och "Intelligent Briefing". Närvarande är befälhavare för respektive förmåga med stödpersonal. Syftet med mötet är att ge en tidsplan för planeringen samt en möjlighet till "brainstorming".

Eftermiddagen består sedan av planering och möten för att kunna lägga planen för morgondagens förmiddagsflygning.

Samtidigt genomför eftermiddagens *Package Commander* sitt uppdrag. Omedelbart efter uppdraget tar han emot en ATO för nästa dag. Uppdraget planeras på morgonen samma dag som det ska genomföras. Detta innebär att det kontinuerligt pågår planering av uppdrag.



*Två Hercules i samverkan under övningen Maple Flag i Kanada.*

*Flygteknikern löjtnant Henrik Bergman redo för start.*



*Underättelseofficeren löjtnant Camilla Piirimeets ger information om det kommande övningspasset över CLAWR, Cold Lake Air Weapons Range.*







Anflygningen mot banan på Cold Lake sedd från en annorlunda vinkel, utkiksplatsen i förarkabinens tak.



En svensk TP 84 Hercules parkerar efter ett av övningspassen.



En av de svenska besättningarna som deltog i Maple Flag.



Artikelförfattaren kapten Clas Svanqvist planerar nästa pass.

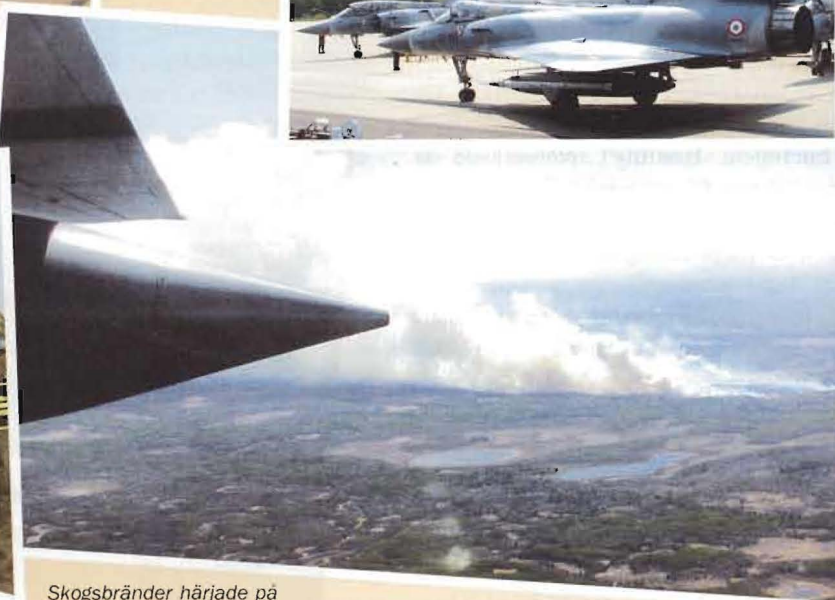


En av de amerikanska F-16 Fighting Falcon som tillhörde Maple Flag-övningens motståndarsida.

Lastmästarna löjtnant Pär Svensson och kapten Jesper Schleimann-Jenssen poserar framför TP 84 Hercules.



Mirage 2000 från Frankrike på Cold Lake.



Skogsbränder härjade på många platser i övningsområdet.



## Genomförandet av uppdraget

Dagens uppdrag (package) börjar klockan 06.30 eller 12.30 med en gemensam samling för de deltagare som ska övas.

Agendan presenteras och börjar med närvarokontroll. De namn som används på respektive enhet får en osökt att tänka på filmen Top Gun. Här finns namn som Weasel, Thunder, Samurai, Pastis, Ghost, Cowboy, Razor m fl. Detta är ett väl tillämpat system inom Nato och de deltagande enheterna vet t ex vad Samurai har för flygplan och uppgifter.

Vi svenskar har inte samma typ av "callsigns". Övningsledningen skapade en åt oss, "Santa". Ett namn som gav upphov till en slogan, "Santa always deliver".

När alla deltagare är inräknade, går meteorologen igenom dagens flygväder och direkt efteråt tittar man på övningsområdet och dess restriktioner.

Eftersom det har varit väldigt tørt under hela våren, var det stora restriktioner i övningsområdet på grund av bränder. Vid övningens slut var halva övningsområdet avstängt av denna orsak. Detta berodde dock inte på Maple Flag, det hade brunnit i området hela våren. Kanadensarna är vana att hantera problemet, men det tar tid och är resurskrävande.

Det finns även en punkt för ATC (flygledaren) på agendan, de tar upp hur verksamheten ska gå till på flygplatsen samt vilka radiokanaler och frekvenser som ska användas.

ATC har en stor uppgift att lösa när det tillämpas "Silent Launch", vilket innebär att samtliga flygplan startar radiotyst.

"Silent Launch" är en taktik som kan ge ett överraskningsmoment gentemot motståndarna, då man alltid måste förvänta sig att det pågår någon typ av spaning/signalspaning mot en krigsflygbas. Det är imponerande när cirka 100 flygplan startar inom 30 minuter – helt radiotyst.

När väder, övningsområdet och ATC är avklarat, tar PC över samtidigt som B-sidans deltagare lämnar briefing. Nu den färdiga lösningen på uppdraget presenteras i en svindlande fart, så det gäller att hänga med. PC tar hjälp av sina underställda befälhavare för att presentera hur t ex SEAD eller transportflyget ska lösa sin uppgift.

När detta är klart avslutas briefing oftast med en liten filmsnutt eller ett skämt.

Karaktäristiskt för dessa genomgångar är att de genomsyras av effektivitet och flygsäkerhetstänkande.

## Realistiskt scenario

Flygningen i övningsområdet sker enligt taktikens grunder. För att överleva krävs uppmärksamhet och en lämplig taktik. Om man gör för många misstag så kan man räkna med att bli simulerat bekämpad.

De som simulerar B-sidan är till stor del från USA och kallar sig US Aggressors. De åker runt på de olika Flag-övningarna och använder mestadels F-16 Fighting Falcon, målade som Su-27 och MiG-29.

B-sidan består även av övade luftvärnsenheter från olika Nato-länder.

Transportflyget är väldigt beroende av att det banas väg för sitt uppdrag. Jaktflyg skyddar, attackflyg slår ut markhot samt telekrig stör ut radar och sensorer för motståndaren.

I ett scenario som använts i Maple Flag 35, är transportflyguppdraget oftast sk "HVAA - High Value Air Assets", vilket innebär att de ska skyddas till varje pris.

## Debriefing

När uppdraget är genomfört sker en utvärdering inom respektive förmåga. Därefter samlas alla i storforum där PC går igenom uppdraget och utvärderar. Även B-sidan är med och ger både ros och ris.

Erfarenheter från gårdagens flygningar finns ute inför nästa dags flygningar och tillämpas direkt. Snabb feedback och taktikanpassning.

Under övningen pågår ständigt planering och genomförande parallellt, vilket gör att övningsutbytet blir optimerat. Tempot är mycket högt och sätter de svenska besättningarna på prov i bl a engelska, flygterminologi och taktik.

Planeringen och flygverksamheten som genomförs under övningen speglar vad som har använts under större operationer, såsom i Kuwait, Kosovo och Afghanistan.

Eftersom övningen pågår under tio

dagar ges möjlighet att taktikanpassa samt att dra lärdom från misstag, vilket är mycket givande. Det simulerade hotet i övningsområdet är extremt högt och en C-130 Hercules i ett sådant område är mycket sårbar.

Transportflygresurserna måste samarbeta med de olika "commanders" för att säkerställa att man blir skyddad under uppdraget. Detta kan innebära att det måste bekämpas mål längs flygvägen samt stöd med störning och jaktskydd etc.

Bekämpningar är inte ovanliga, men det tillhör övningen. Det skapar en lärdom av vad systemen klarar och för vilket stöd som erfordras vid olika uppdrag.

## Kunskap och materiel

Sverige ställer transportflygresurser i form av Swafrap C-130 till det internationella samfundets förfogande, efter ett beslut av Sveriges riksdag. I verkligheten kan detta innebära att Swafrap C-130 sätts in med mycket kort varsel.

Dagens flygsystem är avancerade, men planeringen görs ändå på tavla och karta. Det är denna metodik och kunnande som är livsviktig att ha om man ska delta i skarpa operationer. Övningar typ Red Flag och Maple Flag ger besättningarna erfarenheter som inte kan erhållas vid övningar i Sverige. Därför är svenskt deltagande i dessa internationella storövningar nödvändigt för att det svenska förbandet ska vara trovärdigt.

Det är inte den som har den bästa materielen som vinner – det är den som bäst vet hur man utnyttjar sin materiel samt vad man behöver för stöd under olika uppdrag.

När det väl kommer till genomförandet skiljer det sig mycket mellan olika länders materiel. Vissa har hjälmsikte, datalänk och BVR-kapacitet m m. Det som är viktigt för Swafrap C-130 är att kunna kommunicera med andra länders enheter och ledningssystem. Härför krävs en Nato-kompatibel radio med hoppfrekvenser samt Nato-kompatibelt igenkännings- och identifieringssystem (IK/IFF). Men dessa funktioner saknas i våra svenska TP 84 Hercules.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN VID FTK I UPPSALA.