



# Historiska vingslag över "Fredens hav"

Tidigt i somras skrevs ett nytt kapitel i flygvapnets historia. Genom Försvarmaktens deltagande i den årliga BaltOps-övningen (Baltic Operations) kom det i år att bli den första gången sedan J 29 Tunnan tjänstgjorde i Kongo under 60-talets början som svenskt stridsflyg deltagit i internationell verksamhet. Övningen genomfördes i farvatten och luftrummet kring Bornholm och engagerade sammanlagt 13 nationer.

Flygvapnets medverkan utgjordes av en rote AJS 37 Viggen ur F 10:s första division samt HKP 10 ur F 17:s tredje division.

Försvarmakten representerades också av enheter ur marinen – en ubåt, två kustkorvetter, ett minjaktfartyg samt helikoptrar.

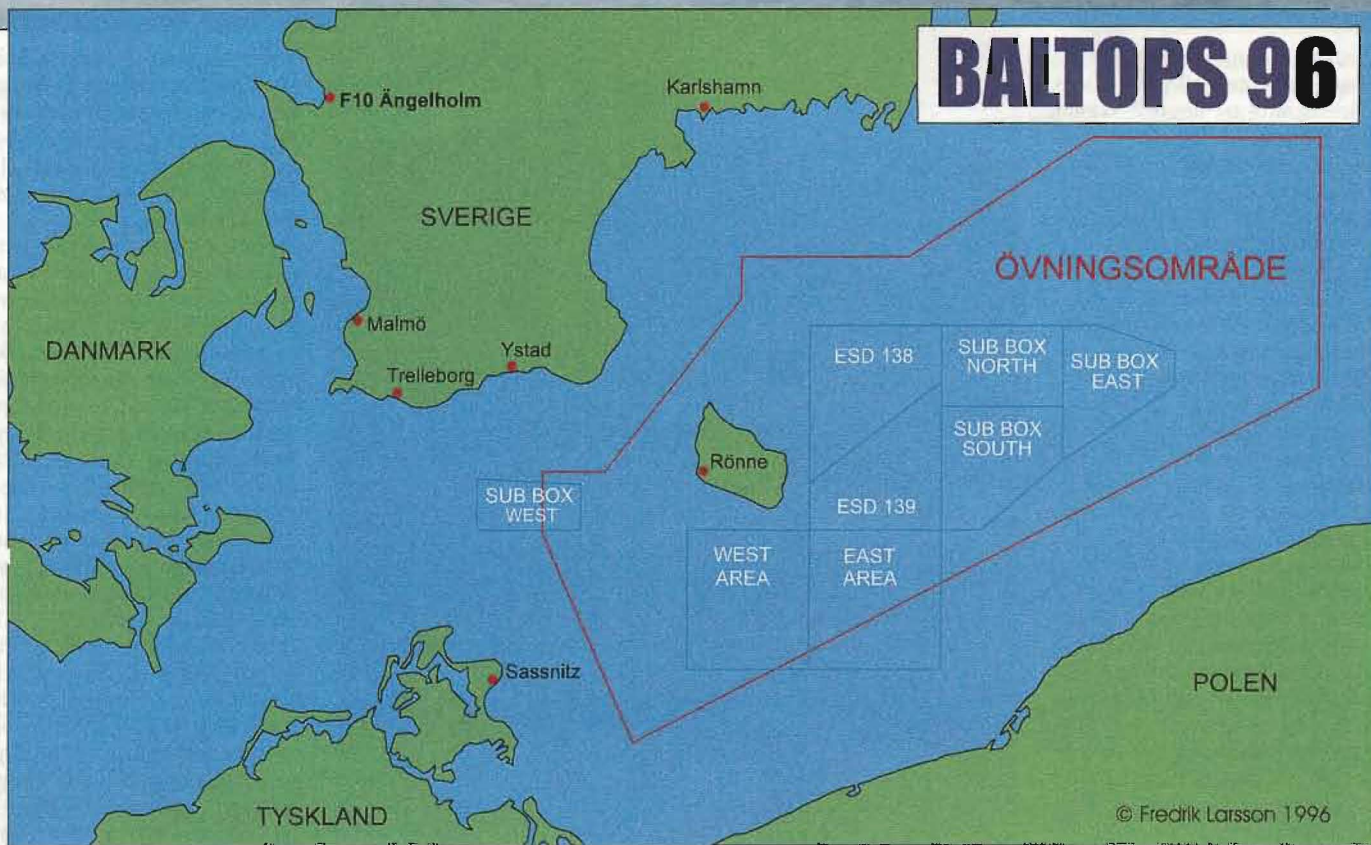
*Av kapten Henrik Svensson, F 10*

Övningen, som numera är uppdelad i två huvudfaser, genomfördes för 24:e gången! Ursprungligen övade endast NATO-anslutna länder. Men sedan tre år tillbaka är även till PFF (Partnerskap För Fred) anslutna länder välkomna att delta. PFF-delen av övningen, där

Försvarmakten deltog, genomfördes den 10-14 juni. Efter ett regeringsbeslut i februari fick Försvarmakten uppdraget att delta i BaltOps -96 "Partnership phase" samt att stå som värd för slutgenomgång och örlogsbesök i Karlskrona efter avslutad övning.

I första fasen deltog, förutom





Övningsområdets utsträckning.

Sverige och NATO-nationer, även de baltiska staterna, Finland, Polen och Ryssland. – Utöver tidigare nämnda enheter ur flygvapnet representerades Försvarmakten av kustkorvetterna "Stockholm" och "Malmö", minjaktfartyget "Kullen", ubåten "Neptun" samt Marinens HKP 4 ur 13. helikopterdivisionen.

Fas 2 är en övning exklusivt för NATO-länder.

## Rigorösa förberedelser

Under BaltOps -96 Partnerskapsfas ingick 48 marina enheter samt ett tjugotal flygplan och helikoptrar. För att deltagarna skulle beredas möjlighet till ett gott övningsutbyte, genomfört med största möjliga säkerhet, påbörjades planeringsarbetet för övningen redan under hösten 1995. Ytterst ansvarig chef för övningen var CCG 2 (Commander Carrier Group n:o 2), Rear admiral **Robert C Williamson**.

Efter ett antal "Planning-/ Pre sail conferences" under våren 1996 lades det komplicerade pusslet successivt till rätta. Övningen gavs struktur. Att få en övning av denna komplexitet att fungera kräver minutiös planering. Vid dessa planeringsmöten underströk amiral Williamson och övningsledningen vikten av att alla delta-



Den svenska kustkorvetten "Stockholm" övervakar ryska marinens "Nastoychivy" (Sovremenny nr 610) i Karlshamn.

gande parter skulle göra sitt yttersta för att säkerheten inte skulle åsidosättas. Detta tänkande genomsyrade hela övningen och gjorde den till en stor framgång vad beträffar flyg-/sjösäkerhet. Mötena avhölls i bland annat London och Flensburg och samtliga deltagande nationer fanns representerade. Dessutom fanns det företrädare från majoriteten av de medverkande funktionerna/enheterna.

Chefen för F 10:s första division, major **Christian Christensen** gavs därvid tillfälle att lämna synpunkter på övnings-

upplägget, flygområdet (se med överlämning av data på bild), samt önskemål om typ av intressanta objekt till fartyg) verksamhet som F 10:s första division ("Johan Röd") önskade bedriva.

## Övningsinriktningar

Övningsledningen agerade lyhörd och sade sig uppskatta svensk representation, eftersom ett ömsesidigt utbildningsbehov föreligger! Två huvudtyper av inriktning fastställdes: Surface surveillance (fredsmässig havsövervakning F 17:s helikopteruppgifter ►



bestod av förutom transport av journalister och riksdagsmän i eftersökning av fingerat saknat flygplan, räddnings-/vinschöningar i samverkan med andra helikoptrar/fartyg, samt givetvis även här en "fly-by" – avslutningsflygning med nio helikopertyper från sex nationer.

Vårt att nämna var F 17:s helikopterdivisions framskjutna basering. Under mer än två dygn nyttjades Rönne på Bornholm som bas för att snabbt kunna verka i aktuellt område.

Sammanfattningsvis var övningarna av tämligen elementär karaktär för såväl våra Vigtar som helikoptrar. Den stora utmaningen (och övningsutbytet) låg därför i att kunna tolka och använda sig av korrekt engelsk terminologi och få till stånd en fungerande kommunikation. Värde i att få samöva och utbyta erfarenheter med kolleger, om än under väldigt strikta och övningsmässigt enkla former, är givetvis svårt att mäta.

### Fredsbevarande operationer

Den övergripande målsättningen för BaltOps är att samöva med marina enheter, marinflyg och flygvapen från olika PFF-länder tillsammans med NATO:s och USA:s styrkor i Östersjön. Deltagande enheter skall övas i havsövervakning, landning på- och bordning av andra fartyg, underhållshjälp vid blockad samt snabb hjälp vid inträffade katastrofer.

Problem uppkomna beroen-



Flygvapenchefen Kent Harrskog (nr 2 fr v) drar på sig en amerikansk isolerdräkt före flygtur med Sikorsky SH-60F.

Foto: Wyn Enqvist

de på olikheter i standardisering, doktriner, procedurer, taktik eller utrustning ägnas särskild uppmärksamhet. Genom samövning och erfarenhetsutbyte skall deltagande nationer förbättras i förmågan att i framtiden gemensamt kunna lösa FN-ledda fredsbevarande operationer!

● ● För att i detalj styra övningens moment gavs för medverkande flygenheter ett "An-

nex G-air operations" ut. I denna publikation reglerades verksamheten utifrån ICAO:s regler och lägsta värden för molnbas och sikt etc fastställdes. Skulle värdena skilja från de nationella reglerna (AIP, OSF etc), skulle den mest stringenta tolkningen tillämpas.

Ett flödesschema med blocktider möjliggjorde att vi med god förhållning kunde fördela uppdragen inom divisionen och ge kompaniet handlings-

beredskap. Målsättningen, som vi också uppnådde, var att ge all ordinarie personal på divisionen minst ett pass i övningen. Vi genomförde totalt 16 flygpäss. De flesta av dessa som roteföretag.

Övningarna, som var samordnade i lokal tid, innebar att vi hade blocktider på en timma åt gången i "övningsboxarna". På grund av F 10:s strategiska placering löstes uppgiften från hemmabasen; dvs Ängelholm. Vissa företag innebar två timmars uppdrag, varvid vi löste av varandra efter en timme i "boxen" med en ny rote.

Färdplaneringen för våra företag distribuerades till ett tillfälligt upprättat trafiksamordningsorgan benämnt "ICE-CAP", beläget på ARP Bornholm. Övergripande flygsäkerhetsansvar i övningsområdet innehades av den amerikanska robotkryssaren "USS Hue city" (se bild). Denna Ticonderoga kryssare benämndes ASC = (Air Safety Cell) med anropssignalen "Eagle".

Varje flygplansrörelse in i övningsområdet skulle anmälas till "Eagle", som gav flygtillstånd. "Eagle" hade också befogenhet att vid behov ändra inriktning på företaget för att optimera flygplansnyttjandet eller att i värsta fall avbryta det.

### Radiodisciplin

"Eagle" överlämnade efter anmälan i sin tur vidare företaget till en ACU (Aircraft Controlling Unit). ACU:s uppgift var att företagsleda övningarna. Ansvaret för denna instans som i princip agerade radarjaktledare skiftade från gång till gång mellan de deltagande marina enheterna. ACU:n var även ledningsfartyg för ett multinationellt sammansatt förband.

Totalt opererade sex sådana grupper av fartyg parallellt. Vi jobbade tillsammans med "vår egen" kustkorvett "Stockholm" samt fregatterna "Van Nes" respektive "Van Amstel"/Holland, "Rheinland-Pfalz"/Tyskland och "Hvidbjörnen"/Danmark under veckan.

Kvaliteten på ledning var av hög standard och det upplevdes generellt som aningen enklare att förstå de icke infödda engelskspråkiga nationerna, som i sin ambition att vara tydliga pratade långsamt och artikulerat. Något störande upplevdes ibland problemen som uppstod för några av de deltagande flygförbanden och vars radiotrafik



Fr v: Flygvapenchefen, två man ur F 15:s HKP 10-besättning samt två amerikanska officerare från "USS Hue city".

Foto: Wyn Enqvist



då fördes på modersmål och ibland överdrivet ordrigt.

Ett absolut krav på en övning av denna karaktär är att de deltagande behärskar engelsk terminologi fullt ut. En konflikt mellan å ena sidan en vilja att öva/förena nationer och å andra sidan ett högt säkerhetstänkande!

Av övningstekniska/säkerhetsmässiga skäl framstod övningsrutorna som något underdimensionerade för AJS 37:s kapacitet till havsövervakning. Det skall dock poängteras att genom en effektiv och entusiastisk ledning från ACU:s sida, blev aldrig de övade Viggensflygplanen underutnyttjade. Snarare tvärtom!

### Fix på Bornholm

För att lösa separationen mellan helikopter/marinflyg och övrig flygverksamhet delades övningsområdet in i höjdblock. Höjdmässigt styrdes verksamheten upp enligt följande modell:

- Helikoptrar under 200 feet MSL
- MPA (Marine Patrol Aircraft) mellan 1-1800 feet MSL.
- Fixed wing tactical a/c
  - \* "low block" : 4-800 feet MSL
  - \* "high block" : över 2000 feet MSL.

Inget hoppande mellan blocken utan samråd med ACU fick förekomma!

SAR- (Search And Rescue) verksamheten förblev en nationell angelägenhet. Som tidigare framgått baserades F 17:s HKP 10 på Rönne. Utöver de fartygsbaserade helikoptrarna hade även Polen två i beredskap på det polska fastlandet.

Som kuriosa kan nämnas att Bornholm var möjligt att överflyga under övningen och många piloter tog därför chansen att för första gången optiskt fixa upp sitt navigeringssystem över plats Hammerodde eller Christiansö.

En kväll skulle en "Fly by-procedure" äga rum över de då koncentrerade marina enheterna. Efter en rendez-vous-punkt strax söder om Bornholm flögs förbandet bestående av två Tornado, två MiG-21, två AJS 37, två F-16 och två lufttankande (!) Tornado norrut.

Ett strålande väder kombinerat med lite språkförbistringar/missförstånd, gjorde det hela till en minnesvärd föreställning.

- ● Sammanfattningsvis genomfördes PFF-delen av US



**Försvarmaktens räddningshelikopter HKP 10 ur F 15 landar på "USS Hué city".**

Foto: 1 div/F 10.

vad gäller planering, genomförande och utvärdering av en övning av detta slag. BaltOps 96 är förhoppningsvis ett första steg för flygvapnet mot ett utökat deltagande i internationella sammanhang.

### Ombord på "Eagle"

BaltOps under utmärkta väderförhållanden och med högsta tänkbara flygsäkerhet. För vår del löpte allt enligt tidigare uppgjord tidsplan och vi kunde tack vare ett ambitiöst kompani även bedriva "normal" verksamhet i egen regi parallellt med BaltOps-engagemanget.

Massmedialt riktades det stort

intresse åt övningsdeltagandet. En SK 60 medförande ett svenskt filmteam fick med kort varsel utverka tillstånd från "Eagle" för att föreviga det första "historiska" företaget. F 10:s första division har under veckan skaffat sig värdefulla erfarenheter både

I enlighet med regeringens beslut stod Försvarmakten/Marinkommando Syd som värd för ett mycket omfattande örlogsbesök efter slutförd övning. Totalt skulle 33 fartyg beredas kajplats i Karlskrona och i Karlshamn. En grannliga uppgift med tanke på logistik/underhåll(ning)/säkerhet/förläggning/lots m m.

Övningsledningen och deltagande funktioner gavs tillfälle att delge under övningen vunna erfarenheter under "PXD" (Post Exercise Discussion). På fritid/kvällstid gavs möjlighet att under mera avslappnade former vidareutveckla dessa diskussioner och förbrödras.

Under Lördagen var det "Open ship" ombord på de flesta av fartygen och allmänheten var välkomna ombord. F 10:s "Johan Röd" fick därmed möjlighet att presentera sig för "Eagle". Ombord på "USS Hue city" visades divisionen runt på en omfattande och ogenerad visning och fick då tillfälle att samspråka med underofficeren som "stridslett" samtliga våra pass under veckan.

"F 10 wing should be justifiably proud of it's effectiveness during US BaltOps 96 You have been a superb representative of your country and Air Force. Congratulations!"

Dessa blygsamma rader anlände per fax till divisionen undertecknat av amiral Williamson och får ses som en intäkt för att flygvapnets medverkan uppskattades i övningen. ■



Delar ur 1. div/F 10 samlade på "USS Hué city:s" däck.

Foto: 1 div/F 10.