



Under hösten 1998 påbörjades flygprov med lufttankning av Gripen i England. Tankflygplanet på bilden är en engelsk VC 10.

Foto: Saab/BAe

I framtiden bedöms flyguppdrag med Gripen att kunna bli 4–5 timmar långa. En förutsättning för detta är förmåga att kunna tanka i luften. Om några år kommer därför en TP 84 Hercules att modifieras för att kunna fungera som "flygande benstation"

AV PER-OLOF ELDH & JAN BJÖRKENSTAM

De operativa studierna med olika strategiska typsituationer (STS) inför ominriktningen visade att det svenska flygvapnet bör ha egen lufttankningsförmåga. Avgörande för framgång på slagfältet är att kontinuerligt ha egna flygstridskrafter i luften. Uthålligheten i luften är således av stor betydelse.

Förmågan till egen lufttankning bidrar starkt till framgången i det operativa förloppet. Detta gäller vid såväl vid såväl hävdande av territoriell integritet, internationella insatser som väpnat angrepp.

Vid utgångsbasering i Sverige måste hänsyn tas till antalet disponibla flygbaser. Den pågående reduceringen av antalet flygbaser, särskilt i Norrland, gör att lufttankningsförmågan kommer att få mycket stor betydelse för att luftstridskrafterna ska kunna utnyttjas effektivt. Det innebär att lufttankning behövs för att säkerställa balanserade luftstridskrafter i målbild 2004. Under vinterhalvåret visas detta ännu tydligare med brist på tillgängliga flygbaser som alternativa landningsplatser.

I framtiden bedöms flyguppdragen bli avsevärt längre än vad som var aktuellt för uppdragstyperna i invasionsförsvaret. Flygpass på 4-5 timmar, under vilka lufttankning genomförs, kommer att bli vanliga. Det förhållande har även påverkat utformningen av den nya basorganisationen, där klargöringskapaciteten är dimensionerad efter detta.

Uppdrag utomlands

Vid internationella flygoperationer är det tiden i beredskapsläge som ger den efterfrågade förmågan, dvs "time on station"



I framtiden kommer Gripen att kunna lufttankas från TP 84 Hercules. Ett faktum som kommer att ställa nya krav på den flygande personalens kunskaper. På bilden major Olle Olsson från F 7 i Såtenäs.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

schas ut, ansluts till Hercules ordinarie bränslesystem. Drivmedel kan via slangen och en speciell koppling överföras till de flygplan som ansluter för tankning.

Kräver kvalificering

Lufttankning är helt nytt för det svenska flygvapnet, vilket ställer nya krav på den flygande personalens förmåga. Procedurer och metoder i samband med lufttankning måste prövas och fastställas. Därefter måste varje deltagande besättning kvalificeras för att få genomföra momentet, som kräver flygning med stor precision. Det kommer att krävas ett inledande utbildningsskede och därefter kontinuerlig övning för att interoperabilitetskravet ska kunna tillgodoses.

När flygplanet inte behöver utnyttjas för lufttankningsändamål kan det användas som vanligt för transportändamål.

Lufttankning med TP 84 Hercules

vid exempelvis stöd till markförband (Close Air Support) och beredskapslägen i luften (Combat Air Patrol). Baseringen av flygförbanden kan förväntas vara på mycket stora avstånd från operationsområdet och uppdragen tvingas därför genomföras med långa an- och återflygningar. Kosovo-konflikten kan tas som exempel, då huvuddelen av flygförbanden (JAS 39-liknande förband) var baserade i Italien, Tyskland och Frankrike. Lufttankning genomfördes flera gånger per uppdrag.

Flygprov rörande lufttankning av Gripen pågår sedan 1998. Flygplan med delserie 3-status, ibland också kallat "208-status", kommer att ha utrustning för att kunna tankas i luften.

Operativt behov

Det operativa behovet, för insatser såväl

nationellt som internationellt, är att cirka hälften av Gripen-flottan ska ha lufttankning samt tillgång till egna lufttankningsflygplan. Det aktuella projektläget för JAS 39 är att drygt 80 flygplan får denna förmåga. Det är flygplan med delserie 3-status status.

Nu pågår ett studiearbete om hur TP 84 Hercules kan utnyttjas som tankflygplan. Operativa behov i målbild 2004 anger att det behövs tre TP 84 som är utrustade för lufttankning. Inledningsvis kommer ett flygplan att modifieras för prov- och utbildningsändamål. Utrustningen finns att köpa som "hyllvara" från olika leverantörer och modifieringen beräknas vara klar 2002.

Modifieringen innebär att två lufttankningspodar kommer att kunna medföras, monterade under vardera vinge. Podarna, som innehåller varsin slang som kan vin-

Den typ av lufttankningsflygplan som var aktuell under STS-studierna var den modernaste versionen av Hercules, betecknad C-130J. Av kostnadsskäl tvingades dock detta alternativ att utgå.

I praktiken blir det i stället en livstidsförlängning av flygvapnets befintliga TP 84 Hercules. För två år sedan genomfördes en studie som visade att det med då kända förutsättningar skulle vara lönsamt att genomföra en s k "midlife update" av TP 84, jämfört med att anskaffa nya transportflygplan. En uppgradering av TP 84-flottan planeras därför att ske mellan åren 2006 och 2010. När denna är genomförd kommer flygplanen att kunna utnyttjas i minst 15 år till.

ARTIKELFÖRFATTARNA ÄR ÖVERSTELÖJTNANTER OCH TJÄNSTGÖR VID HÖGKVARTERETS LUFTSTRIDSAVDELNING.