



Tyska MiG-29 och JAS 39 Gripen sida vid sida i svenskt luftrum under Baltic Link.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Framgångsrik samövning



AV PETER LIANDER

Under två augustiveckor genomfördes flygövningen Baltic Link 2000 med F 17 i Ronneby som bas. Det var första gången som Sverige arrangerade en stor internationell övning med stridsflygplan. Övningen genomfördes i "Partnerskap för freds anda" och cirka 600 personer från elva nationer deltog.

F17, Blekinge flygflottilj, i Ronneby var under tiden 14 – 25 augusti värd för den första stora internationella övningen med stridsflygplan som arrangerats i Sverige. Övningen kallades Baltic Link 2000 och genomfördes i "partnerskap för freds anda" med deltagare från

elva länder: England, Norge, Österrike samt alla Östersjö-stater, utom Litauen som lämnade återbud i sista stund. Under Baltic Link 2000 gavs tillfälle för de inblandade ländernas deltagare att prova sin interoperabla förmåga, d v s förmåga att agera i samverkan.

Sju länder deltog med egna flygplan baserade i Ronneby. Polen och Tyskland med MiG-29 Fulcrum, Norge med F-16 Fighting Falcon och Finland med sina nya F-18 Hornet. Estland och Lettland hade var sitt transportflygplan på plats, vilka användes som transport- och målflygplan.



En norsk F-16 taxande på F 17 i Ronneby. Totalt elva nationer deltog i Baltic Link.



Multinationellt samarbete – svenska, polska och finska officerare under en genomgång utanför en av nationsbarackerna i den stora hangaren.

Österrike deltog med piloter som flög i svenska JA 37 Viggen. För svensk del var det första gången som JAS 39 Gripen och FSR 890 användes i en internationell samövning. På plats fanns även ett svenskt luftvärnsförband från Lv 6 i Halmstad med RBS 77 Hawk.

Ett annat unikt inslag i övningen var också att man för första gången använde ett brittiskt radarspaningsflygplan – populärt kallat AWACS – för stridsledning. Vid två tillfällen landade flygplanet, en E-3D Sentry, på Sturups flygplats i Malmö för att låta svenska stridslednings- och luftbevakningsofficerare på plats ta del av hur stridsledning från luften enligt Nato-modell går till.

Övningens storlek med de 600 deltagarna satte en speciell prägel på flottljömrådet. På marken kretsade det mesta av verksamheten kring en av hangarerna som var en sorts centralpunkt för övningsdeltagarna. Här hölls så kallade ”mass briefings” d v s stora genomgångar två gånger per dag och här fanns en väl tilltagen matsal. Personal som arbetade med olika ledningsfunktioner för flygtjänsten hade sina arbetsplatser i samma hangar. I en annan del av byggnaden disponerade varje nation dessutom var sitt kontor, som utgjordes av byggbaracker. I närheten av hangaren fanns en radargruppcentral för stridsledningen av flygplanen.

Utrymmet var väl tilltaget och mellan barackerna fanns sittgrupper som utnyttjades till avkopplande samvaro likväl som genomgångar inför och efter flyguppdragen. Mitt bland allt detta fanns också ett ”Internet-torg” med datorer tillgängliga

för alla deltagare. Därigenom blev det möjligt att kommunicera med exempelvis anhöriga via e-post.

Flygförbudszon

Övningsscenariot förutsatte att det efter ett fredsavtal mellan två fiktiva stater upprättats en flygförbudszon i området, en så kallad ”No Fly Zone”. Uppgiften som övades var att med radar och flygplan övervaka flygförbuds-zonen.

Flygförbuds-zonen patrullerades i luften genom att fyra flygplan, uppdelade på två rotar, flög i en patrullbana – Combat Air Patrol. På marken arbetade flygstridsledare från olika nationer för att med hjälp av radar upptäcka kränknings-av det förbjudna luftrummet.

När luftrummet kränktes var piloternas uppgift att identifiera det okända flygplanet och rapportera uppgifterna till marken. När detta skett skulle en avvisning ske.

Det kränkande flyget utgjordes av



Flygstridsledaren löjtnant Stefan Siggelin arbetade med att leda angriparsidans flygplan från radargruppcentralen Myran.



En svensk flygtekniker vinkar in en tysk MiG-29.



Den norske teknikern Vidar Pedersen skriver i loggboken till en F-16.



En estnisk underrättelseofficer registrerar Thor Erikssons iakttagelser.

Viggen, SK 60, TP 84 Hercules, en estnisk An-2 och en lettisk L-410, som var baseerade på Gotland. Därifrån hade de ett bra utgångsläge till övningsområdet som var beläget över Östersjön.

Flygmässigt var uppgiften relativt enkel, men i en fredsbevarande operation är det viktigt att piloterna vet exakt hur man ska agera i olika situationer. Det är inte självklart att man får ta till vapen för att freda flygförbudszonen, utan tvingas agera på annat sätt.

Strikta regler

De grundläggande bestämmelserna för piloternas agerande är ett regelverk kallat

Rules Of Engagement, förkortat ROE. Det som är mest signifikant för ROE är att de skapas speciellt för varje aktuell uppgift. Reglerna ska inte kunna misstolkas och inte heller ge utrymme för egna initiativ från enskilda piloter. De är således extremt hårt styrda av hur ROE är utformade. Piloterna får aldrig improvisera, vilket i värsta fall skulle kunna leda till en upptrappad konflikt.

Översatt till svenska förhållanden kan ROE jämföras med IKFN, d v s det regelverk som styr enskilda piloters agerande om ett främmande flygplan skulle kränka svenskt luftrum. En stor skillnad jämfört med IKFN är att ROE "skräddarsys" för varje operation och att de kan förändras i

takt med utvecklingen i det aktuella konfliktområdet.

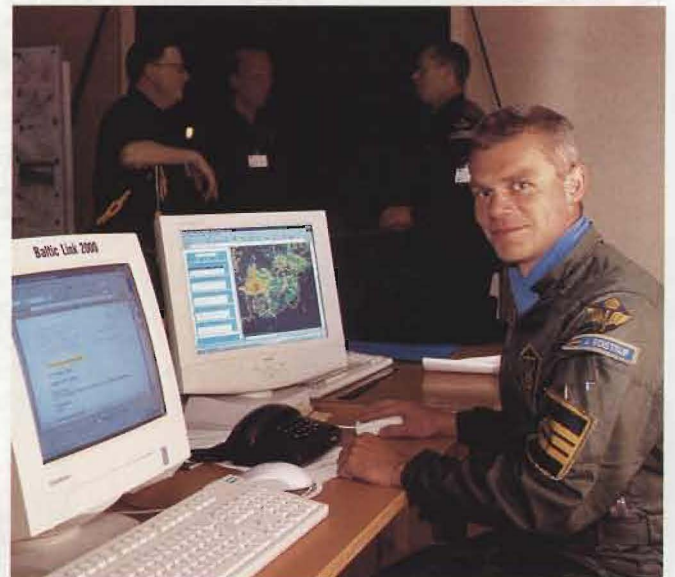
Internationell kommandostruktur

Baltic Link genomfördes med en kommandostruktur som överensstämmer med vad som tillämpas inom Nato. Däremot övades inte hela orderkedjan, utan insatserna koncentrerades till själva genomförandedelen.

– Vi övade inte med en Joint Forces Operation Commander, JFAC, och heller inte Central Air Operations Center, CAOC, berättar överstelöjtnant **Johan Svetoft** som var ställföreträdande flygchef under övningen.



Överstelöjtnanterna Thomas Niclason (t h) och Johan Svetoft på plats i Wing Operation Center. Niclason var dessutom övningens flygchef och bland annat ansvarig för flygsäkerheten.



Kapten Jim Boistrup arbetade med Air Tasking Order, d v s den speciella order som styrde varje enskilt flyguppdrag.



Finska och svenska piloter under debriefing tillsammans med flygstridsledaren (i mitten) efter ett flygpas.



Löjtnant Fredrik Larsson, svensk underrättelseofficer, samråder med den norske överstelöjtnanten Morten Klever.

I den förstnämnda nivån sker planeringen för de närmast kommande dyggen. Utifrån detta lägger sedan CAOC upp en Air Tasking Order, ATO. Denna order lämnas ut minst ett dygn innan den ska genomföras. Den är giltig under en viss tidsperiod, vanligen ett dygn.

– I ATO:n regleras vad som ska ske under ett specifikt flyguppsdrag. Principen är att den ska vara mycket tydlig, snudd på ner i minsta sväng. Där anges exempelvis exakt vilken beväpning som ska bäras och hur den ska fördelas mellan flygplanen, starttid, vilka punkter som ska passeras på väg till och från patrullbanan, förklarar Johan Svetoft.

Metoden är faktiskt jämförbar med hur det svenska systemet med företagsorder för attack- och spaningsflyget tidigare var upplagt.

– Ja, det stämmer. De svenskar med ett

förflutet inom attackflyget som är med i övningen har sagt att gamla Första flygskadern kanske borde återuppstå, säger Johan Svetoft med ett leende.

Under Baltic Link svarade övningsledningen för utformningen av ATO:erna, med **Mats Brindsjö** och **Richard Lindborg** från F 17 som arkitekterna bakom jobbet.

När ATO:n kommer ner i orderkedjan till genomförandenivån hamnar den hos en funktion benämnd Wing Operation Center (WOC). Här fördelades flyguppsdragen mellan de olika nationerna, som under övningen opererade tillsammans två och två. Ett mål under övningen var att alla länder skulle få flyga tillsammans minst en gång i en "mixed fighter force operation" d v s i ett sammansatt förband med två olika flygplanstyper. Exempelvis kunde svenska Gripen och polska MiG-29

tillsammans övervaka flygförbuds zonen under ett flygpas, för att senare avlösas av ett förband med norska F-16 och finska F-18. I möjligaste mån strävade man också efter att låta så många piloter som möjligt agera som gruppchefer.

Inför ett flygpas åligger det "missionleadern", d v s chefen för en fyrgrupp, att tillsammans med en flygstridsledare planera genomförandet med ATO som grund, liksom att hämta in aktuell väderinformation samt att hos underrättelseavdelningen hämta in uppgifter om exempelvis luftvärnshot.

I WOC-funktionen fanns också en befattning kallad Supervisor Flying, SOF. Den motsvaras i Sverige av flygövningsledaren på division. SOF-officern har till uppgift att kontrollera att "missionleadern" har tagit hänsyn till en mängd olika aspekter vid planeringen för genomförandet av ett uppdrag. Exempelvis kontrolleras att ATO:n har tolkats riktigt och att genomförandet av uppdraget inte bryter mot flygsäkerhetsbestämmelserna.

– Flygsäkerhetsmålen gäller minst lika mycket under en fredsbevarande operation som i fred. Det är lika illa att förlora ett flygplan i ett haveri som att få det nedskjutet, säger Johan Svetoft.

För många svenska piloter var det ett nytt sätt att arbeta och naturligtvis gjordes



Två polska MiG-29 startar på väg mot övningsområdet öster om den svenska kusten.



Lettland deltog med en L-410 som målflygplan.



Estland utförde transport- och målflygningar med denna An-2 Colt. Den estniska delegationen bestod av sex personer.



Försvarsminister Björn von Sydow och ÖB Johan Hederstedt gästade Baltic Link.



Överste Christer Salsing ledde övningen Baltic Link.

det många värdefulla erfarenheter under övnings gång. Johan Svetoft ger ett exempel:

– Vi belastade SOF för mycket, han fick för många briefingar på en dag, så vi tvingades ändra en del rutiner inom vad vi kallar "WOC-loopen". En underrättelsefunktion kallad militärintegrationsavdelningen (milinfo) fick ta över avrapporteringen, debriefingen, efter varje pass, och då flöt det mycket bättre.

Om andra nyvunna erfarenheter säger han:

– Det är inte lätt med de nya stabsrutinerna och inte heller att lägga upp övningarna utan kunnigt stöd. Stridstekniskt är vi ganska långt framme, men vi behöver träna mera och ges möjlighet att få vara mera i en internationell miljö. Det är viktigt att öva procedurer och att få tala språket. Detta är angeläget, för vi måste snabbt komma in i de nya rutinerna inför framtida internationella uppdrag, säger Johan Svetoft.

Utländsk stöd

Som stöd för ledningsfunktionerna fanns erfarna utländska officerare i olika stabsfunktioner. Det fanns exempelvis en dansk flygstridsledare och inom underrättelsefunktionen fanns officerare från Stor-

britannien, Finland och Lettland på plats. På flygsidan deltog den norske överstelöjtnanten Morten Klever.

– Han har varit helt enastående och till stor hjälp för oss som jobbade i WOC. Med sin erfarenhet från bland annat Kosovo-kriget kunde han ge goda råd om verksamheten på WOC-nivå, men också på de högre JFAC- och CAOC-nivåerna.

Johan Svetoft är nöjd med Baltic Link 2000 och anser att övningens svårighetsgrad var bra anpassad.

– I flygvapnet bör dessa övningar kunna göras på bredden, så vi direkt kan gå in i kommande PFF-övningar på en högre nivå.

Kompetenshöjning

En som också ser tillbaka på Baltic Link med belåtenhet är övningsledaren överste Christer Salsing från Flygtaktiska kommandot:

– Från att inledningsvis mest ha varit politiska manifestationer, kan vi nu genomföra effektiva PFF-övningar med tydlig kompetenshöjande effekt.

– Övningen blev en stor framgång. För flygvapnets del har vi tagit ett rejält steg mot ökad interoperabilitet, eftersom representanter från alla flottiljer och yrkesfack deltog.

– Vi är också på god väg att behärska tillämpningen av det engelska språket, både i luften och på marken.

Att övningen blev lyckad beror enligt Salsing bland annat på en noggrann planläggning där många parter varit delaktiga. Han framhåller också det fina stödet från värdflottiljen F 17 och fördelarna med att ha alla deltagarna samlade kring det gemensamma område som hangaren utgjorde.

– För att kunna gå vidare på ett bra sätt måste vi samordna utbildnings- och övningsverksamheten så att det blir en tydlig kompetenshöjande effekt i varje steg. Därför är det viktigt att fortsätta öva på den inslagna vägen, både nationellt och bilateralt liksom i PFF-övningar.

Finnsk sisu på Baltic Link 2000

AV BO CARLSSON

Bland de första utländska deltagarna som anlände till Baltic Link var tre finska F-18 Hornet. Det var första gången som Finland deltog i en multinationell PFF-övning med stridsflygplan.

Baltic Links övningsledare, överste **Christer Salsing**, fanns på plattan när den finska kontingenten anlände. De var entusiastiska inför mötet med den nya miljön och piloten **Olli Siivola** klev ur sin Hornet med höga förväntningar. På överste Salsings fråga om flygningen gått bra svarade kapten Siivola:

– Piece of cake!

Finland beslöt att köpa F-18 för åtta år sedan och de första tvåsitsiga flygplanen levererades 1995. Året därpå var de ensitsiga flygplanen på plats och efter ytterligare ett år var systemet operativt. Det sista av totalt 65 flygplan levererades tidigare i år.

Beslutet att delta i Baltic Link 2000



Finnsk F-18 Hornet landar på F 17.



De finska piloterna Ossi Sivén och Petri Tolla (t v) i samspråk med tyska kolleger mellan två flygpass.

togs sommaren 1999 och nu har Finlands regering beslutat att öka sitt deltagande i framtida PFF-övningar enligt "the Planning And Review Process" (PARP 3).

– Vi deltar i Baltic Link 2000 med tre flygplan men fram till 2006 ska antalet flygplan öka till åtta, säger kontingentchefen överstelöjtnant **Ossi Sivén**.

Uppgifterna bekräftas av Generallöjtnant **Matti Ahola**, chef för den finska insatsledningen när han besökte Baltic Link-övningen.

– Anledningen till att vi inte kunnat delta förrän nu är ombeväpnningen från MiG-21 och Draken till F-18 Hornet. Nu är den klar och vi kommer att öka vårt

engagemang i PFF-övningar med flygstridskrafter, säger general Ahola.

Snabb anpassning

Den finländska gruppen fann sig snabbt tillrätta på F 17. Redan andra dagens morgon var det febril verksamhet på Ramp 3 där de ljusgrå F-18-maskinerna stod uppställda. Flottiljens räddningsledare och deras personal var uppmärksamma åhörare till de finska flygtekniker som minutöst gick igenom flygplanets olika säkerhetsfunktioner och de olika risker som finns för räddningspersonalen om en insats måste ske.

Omfattande planering

AV BO CARLSSON



Finske löjtnanten Jari Huuskonen (t h) demonstrerar cockpiten i F-18 Hornet för löjtnant Lars Dahlstedt, räddningsledare vid F 17.

Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Löjtnant **Jari Huuskonen** från Kuopio och fänrik **Mika Vaarranmaa** från Rovaniemi lämnar inget åt slumpen och snart klättrade räddningspersonalen överallt på de finländska maskinerna och undersökte alla detaljer som visades.

– Vi har gått igenom de här flygplanen in i minsta detalj med hjälp av CD-skivor innan övningen började, säger löjtnant **Lars Dahlstedt**, en av F 17 räddningsledare.

– Det vi gör nu är mer en bekräftelse på att teori och verklighet stämmer överens.

Både den finländska och den svenska personalen var överens om att en övning som denna är både stimulerande och lärorik. Det gör att vardagsrutinerna ses ur ett nytt perspektiv och man skärper sig lite extra – bra för säkerheten. ●

En övning som Baltic Link 2000 är mycket mer än två veckors övning, 600 deltagare och 25 flygplan.

Övningen föregicks av minutiöst planerande, delövningar, förhandlingar, applex, mer planerande och en del omplanering.

Ansvariga för detta arbete var Hans Jansson och Gunilla Runberg.

Överstelöjtnant **Hans Jansson** har varit projektledare för Baltic Link 2000 och arbetat med förberedelserna sedan januari 1999. Till sin hjälp har han haft projektsekreterare major **Gunilla Runberg**.

Förberedelserna inför övningen har bland annat inneburit flera konferenser och övningar. Efter att de första målsättningarna för övningen skissats följde förhandlingar med de deltagande länderna, där man så småningom kom överens om övningsupplägget.

Beslutet att genomföra Baltic Link 2000 togs i juli 1999 av regeringen. Efter två planeringskonferenser under våren blev så äntligen dags för Baltic Link 2000 den 14 augusti i år.

Under övningen kunde man se Hans Jansson fungerande som biträdande övningsledare och Gunilla Runberg lite varstans på "the exercise area". Bägge såg märkbart nöjda och lugna ut all uppståndelse till trots.

– Vi har hela tiden strävat efter att alla inblandade ska vara delaktiga från början. Alla länder har deltagit aktivt i planeringen och alla funktioner har varit representerade, säger Hans Jansson.

– Jag tror att det gjort att alla känner delaktighet – det är "deras" övning kan man säga, instämmer Gunilla Runberg.

Det är en gigantisk apparat att få allt att fungera så friktionsfritt som möjligt.

– F 17 har verkligen gjort allt och lite till för att tillmötesgå alla tänkbara krav vi haft från övningsledningen, konstaterar Hans Jansson. ●

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN I FLYGVAPNET OCH INFORMATIONSCHEF VID SÖDRA UNDERHÅLLSREGEMENTET.



Överstelöjtnant Hans Jansson och major Gunilla Runberg var ansvariga för planeringen av Baltic Link. Foto: Christer Bergqvist

En dirigent bland molnen

AV BJARNE DARWALL

Ett unikt inslag under övningen Baltic Link 2000 var närvaron av en flygande stridsledningscentral av typ E-3D Sentry från det brittiska flygvapnet. Planet deltog vid två tillfällen, då även svensk stridsledningpersonal gavs tillfälle att på plats studera hur AWACS-systemet fungerar i praktiken.



En finsk F-18 Hornet flyger i formation med den flygande stridsledningscentralen E-3D Sentry under övningen Baltic Link.
Foto: Antti Rautio/Ilmavoimat

Picture Bogey, Bullseye one three zero, fifteen, heading two two zero, altitude twothousand fivehundred.

Ombord på den flygande stridsledningscentralen E-3D Sentry AWACS orienterar den brittiske flygstridsledaren sina flygplan om var målet befinner sig i luften. Uppdraget är relativt enkelt, han har genomfört många liknande uppdrag på flera ställen, senast i Kosovo.

Men på vissa punkter skiljer sig uppdraget väsentligt från tidigare. E-3D-planet har nyss startat från svensk mark, cirklar över svenskt territorium och har svenska stridsledningsofficerare ombord. Dessutom leds såväl svenska, finska som polska jaktflygplan – även dessa i svensk luft.

Händelsen utspelade sig den 17 augusti

*Kapten Per-Erik Freijd var en av de svenska flygstridsledare som fick chansen att på plats studera arbetsmetoderna i E-3D Sentry.
Foto: Bjarne Darwall*

i samband med övningen Baltic Link 2000. Bakgrunden är bland annat att Sverige från den 1 januari nästa år med 30 dagars varsel ska kunna ställa upp med Spaningsviggen och Hercules i en internationell krishärd.

Flygstridsledare och en luftbevakare från olika flottiljer fick därför möjlighet att för en dag följa med på ett uppdrag för

att utbyta erfarenheter och studera Nato:s arbetsmetodik.

Många versioner

Den första versionen av E-3 Sentry togs i bruk 1977 av US Air Force. Systemet har modifierats under åren och finns idag flera olika versioner. Förutom Nato:s egna finns E-3 i USA, Storbritannien, Frankrike och





SaudiArabien. E-3 brukar kallas "luftens hangarfartyg" eller AWACS, Airborne Warning And Control System.

Flygplanet är i grunden en Boeing 707 modifierad med en radar på ryggåsen. Möjligheten att lufttanka medger väldigt långa aktionstider – ungefär elva timmars flygning på en tank. Ombord finns kommunikationsutrustning och mellan 9 - 14 operatörsplatser beroende på version.

Att en E-3 landar på svensk mark tillhör inte vanligheterna och hade för antal år sedan varit en politisk omöjlighet. Medieuppbådet var därför stort när det brittiska flygplanet mellanlandade på Sturup.

Efter en inledande briefing gick besättningen ombord tillsammans med besökarna. Efter en stund befann sig flygplanet i sin orbit, patrullbana, strax norr om Gotland.

God överblick

Ju högre upp en radar är placerad desto längre räckvidd har den – det är en av radarlärans grundteser. En E-3D som flyger på 9 000 meters höjd täcker därför en yta på över 310 000 kvadratkilometer, både i luften och på havsytan. Målföljningsledaren, surveillance controller, i en E-3D tillsammans med en eller två "surveillance operators" upptäcker och följer flygplan på medelhög höjd på över 50 miles avstånd.

På flygplanets vingspetsar finns ett hemligt signalspaningssystem kallat Yellowgate. Med denna kan besättningen upptäcka och identifiera både flygplan och fartyg inom ett stort område. Luftläget



Löjtnant Lotta Nilsson, fänrik Bjarne Darwall och kapten Roger Norman följer flygstridsledningen under Baltic Link.

sammanställs och skickas vidare till de som behöver den, till exempel Nato-an slutna flygplan genom systemet JTIDS – Joint Tactical Information Distribution System. Dock kan även en E-3 ta emot kompletterande information från markbaserad eller luftburen radar.

Mycket flyg i luften

"Bogey, Tactical zero niner zero, two five miles, heading one eight zero."

De två ombordvarande brittiska flygstridsledarna är fullt upptagna med sitt uppdrag att upprätthålla en flygförbudszon över Östersjön. Avståndet till det okända flygplanet har krympt till åtta kilometer och kontakten mellan de två polska MiG-29:orna och det kränkande flygplanet, en svensk JA 37, är snart ett faktum.

"Tally one" hörs plötsligt över radion när den polske piloten ytterligare närmar sig målet. På skärmarna flyter de två symbolerna ihop för ett ögonblick när flygplanen ligger nära varandra strax öster om Öland. Snart svänger MiG:arna ifrån och roteettan påbörjar sin "in-flight report", berättande bland annat var och när kontakten ägt rum, vilken nationalitet och flygplanstyp det var samt flygplanets identifikationsnummer.

"Papa one, turning cold." Kontakten är

klar och roten återvänder till patrullbanan, medan målet svänger tillbaka för att göra sig redo för en ny kränkning av flygförbudszonen. Det är nu en rote JAS 39 Gripen som ska få göra ingripandet

Nyttigt utbyte

De närvarande svenska officerarna kunde under uppdraget hela tiden på nära håll följa besättningens arbete. Det visade sig att arbetssättet inte skiljde sig så mycket som man trott från början.

Största skillnaden torde vara passtiden. Upp till tio timmar framför skärmarna är inte ovanligt. Rekordet sägs innehas av en amerikansk flygstridsledare som under Panama-krisen tillbringade 22 timmar framför skärmen! Måltiderna intas oftast på position och besättningen är sparsamma med dryck innan uppdraget för att inte behöva gå på toaletten.

Likheterna var däremot flera och dagen innebar många erfarenheter. Öppenheten och gästvänligheten hos den brittiska besättningen var god och kunskapsutbytet var stort. Efter avslutat uppdrag kunde samtliga konstatera att det inte innebär några större problem att arbeta tillsammans i en internationell miljö

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR FÄNRIK OCH BLIVANDE FLYGSTRIDSLEDARE VID F 16 I UPPSALA.