

Flygövningen **Nordic Air Meet**

Johan Blå övade i Norge

Andra divisionen från F 10 i Ängelholm har deltagit i flygövningen Nordic Air Meet -02 på Örland Huvudflygstation i Norge. Deltagandet ingår i utvecklingsarbetet av ett internationellt snabbinsatsförband med Gripen.

Av Adam Nelson



Förberedelser med Gripen på den norska flygbasen Örland under Nordic Air Meet.

Foto: F 10

För andra gången i år deltog F 10:s andra division i en internationell flygövning med JAS 39 Gripen. Syftet med Nordic Air Meet (NoAM) var att samöva fredsbevarande operationer (Peace Support Operations - PSO) med 338 skvadronen från det norska flygvapnet samt Fighter Squadron 11 från Finland.

Uppdraget att delta i övningen ställdes av Flygtaktiska kommandot i Uppsala och innebär ytterligare ett steg på vägen för att uppnå internationell förmåga inför upprättandet av det internationella snabbinsatsförbandet Swafrap JAS 39.

Örland Huvudflygstation

Det finns två huvudflygstationer i Norge. Den ena är placerad i Bodö och den andra är belägen på Örland, i närheten av byn Brekstad.

Stationens uppgifter är att upprätthålla beredskap, genomföra och understödja luftoperationer, ta emot förstärkningar i form av allierat flyg samt stödja egna och allierade styrkor.

Huvudrullbanan är på 2 700 x 45 meter i riktning 16-34. En parallell taxibana kan också brukas som alternativ rullbana, har måtten 2 500 x 23 meter.

Organisatoriskt finns det fyra operativa avdelningar fast stationerade på basen i fredstid: 338 skvadronen, 330 skvadronen,



Den sista Gripen-divisionen vid F 10 i Ängelholm medverkade i flygövningen Nordic Air Meet i Norge i månadsskiftet september/oktober. På bilden flyger man i formation med en F-16A Fighting Falcon från det norska flygvapnets 338:e skvadron. Foto: F 10

en framskjuten E-3A grupp med möjlighet att ta emot E-3A (AWACS) och en luftvärnsgrupp med NASAMS (Norwegian Advanced Surface-to-Air Missile System).

Förberedelser

Inför övningen genomfördes under våren, enligt Nato-rutin, en *Main Planning Conference* och *Final Planning Conference* på Örland Huvudflygstation. Under veckan utklarades diverse formaliteter, inte minst den nödvändiga Exercise Operations Order (EXOPORD).

I Norge har vissa system för ledning av flygplan till landning avvecklats, såsom SRE och PAR. Kvar finns ILS och TACAN, vilket dock inte finns i Gripens A-version. Ett faktum som hade kunnat förhindra ett svenskt deltagande, varför

Flygtaktiska kommandot beslöt att placera en transportabel TILS på Örland-basen.

Utöver flygtjänsten hemma på F 10 förövade Johan Blå-divisionen tre dagar på FLSC (Flygvapnets Luftstrids och Simuleringscenter) i Bromma med en inbjuden norsk pilot som instruktör. Dessa tre dagar var värdefulla eftersom flygövningarna kunde provas på ett tidigt stadium. Ytterligare en fördel med detta är att mycket av den språkliga träningen kan genomföras på ett effektivt sätt.

Förövning

Divisionen genomförde veckan före NoAM en tvådagars förövning tillsammans med norska 338 Sqn på Örland Huvudflygstation. Under dessa dagar flögs två pass med en rote JAS 39, vilket gav tillfälle att pröva övningskonceptet.

Det gav dessutom kunskap om luftrum, trafikledning m m runt basen.

För flygunderhållskompaniet innebar det möjlighet att göra en mer omfattande rekognosering av basen avseende logistik och tekniska frågor samt utbilda basens räddningstjänst på JAS 39.

Övningsupplägg

Johan Blå-divisionen ombaserade med sex JAS 39A och en TP 84 Hercules på måndagen och flög tillbaka till F 10 på fredagen. Totalt flögs sju pass i övningen, med fyra flygplan från varje nation.

Alla pass flögs enligt ATO (Air Tasking Order) och SPINS (Special Instructions) utgivna av CAOC (Combined Air Operations Centre) 3 i Reitan, i Norge.

Beroende på att övningen var en luftförsvarsövning med små förband, innehöll



Det norska flygvapnets F-16 Fighting Falcon har genomgått ett stort moderniseringsprogram benämnt Midlife update - MLU.

Foto: F 10

Norska F-16 MLU

Modernisering av F-16 - Midlife update (MLU) - berör fyra Nato-länders A- och B-versioner: Norge, Danmark, Nederländerna och Belgien. 1997 började man flyga de första F-16 MLU i Norge. De sista flygplanen blev färdigmodifierade till 2001.

Totalt kommer fyra olika mjukvaru-

uppdateringar att göras på flygplanen. Närmast kommer den s k Mod 3-uppgraderingen som planeras att installeras 2004. Denna kommer att innebära förberedelse för bland annat hjälm-sikte, Link 16, ny jaktbeväpning såsom AIM-9X och Iris-T samt nya amerikanska vapen som JDAM.

Flyger över Afghanistan

Norska 338 skvadronen flyger med F-16 sedan 1985. Tio år senare fick flygbasen Örland ansvaret för att sätta upp skvadronen till Nato:s IRF (Immediate Reaction Force).

1997-98 deltog man med sex F-16A i Allied Force i Kosovo. Man deltar fn i operationen Enduring Freedom på Manas-basen i Kirgjsistan tillsammans med skvadronerna 331 och 332 från Bodö. Detta sker i en blandad division som även består av danska och holländska piloter, där Nederländerna är *leading nation*.

Förbandet har ersatt 18 franska Mirage 2000 samt amerikanska F-18 i luften över Afghanistan. Totalt åkte

man iväg med sex F-16 från Norge. Sedan den 1 oktober 2002 finns norska F-16A på plats och planeras delta i operationen till den 1 april 2003.

Norge kommer att avdela åtta till tio piloter som är på plats i Kirgjsistan i sex veckor och därefter är tre månader och flygtränar på hemmabasen. Övrig personal är på plats i tremånadersomgångar.

Det norska flygvapnet har sedan tidigt 90-tal samövat med de nederländska och danska flygvapnen, vilket kombinerat med samma typ av flyg-system möjliggör denna gemensamma operation.



ATO endast ramarna för passet och det var lätt att vid behov få till ändringar och modifieringar i dessa. Tillsammans med ett bra scenario gav det goda möjligheter att lägga upp varje pass så att det gav samtliga inblandade ett meningsfullt övningsutbyte. Detta är den stora fördelen med denna typ av en flyginriktad, mindre övning.

Johan Blå genomförde tre olika typer flygövningar. Första passet genomfördes två mot en samt *Familiarisation Flight* med en norsk F-16 som *flight lead*.

Andra passet genomfördes två mot två där passet delades mellan rotarna med målpuppträdande enligt önskemål från vardera sida.

Tredje passet var MFFO (Mixed Fighter Force Operations) med två JAS 39 och två F-16 Fighting Falcon mot två F-18 Hornet eller de andra möjliga rotevisa kombinationerna.

Denna övning var ett mycket bra sätt att öva kommunikation och samverkan. Samtidigt gavs väldigt bra inblick i de andra systemens prestanda och taktik genom deras nära samverkan som var nödvändig.

Gripen hävdar sig väl

Som svensk pilot blir man stolt över JAS 39, som hävdar sig mycket väl både mot F-16 och F-18. Detta gäller inte bara bättre taktisk presentation för piloten, utan också radarprestanda med längre upptäcktsavstånd och uthållighet i luften.

Avsaknad av internationellt kompatibla system i JAS 39A är däremot begränsande. Framst saknas IFF (Identification Friend or Foe), landningshjälpmedlet ILS och en andra radio.

En stor del av pilotens agerande under



En unik tregrupp fotograferad under flygövningen Nordic Air Meet i Norge: JAS 39 Gripen i spetsen för en norsk F-16A och en finsk F-18 Hornet.

Foto: F 10

flygning i internationell miljö måste dessutom läggas på tolkning och omräkning av olika typer av information som presenteras i JAS 39.

Detta beror på att data om fart och höjd inte anges i Imperial Units eller presentation av Bullseye (gemensam referenspunkt) i flygmaskinen.

Problemet kommer dock att vara åtgärdat i den nya JAS 39C, som är särskild anpassad för internationella operationer. (Se FV-Nytt 3/02).

Begränsande är också att planerings- och utrustning som PLA och UTA, enligt Försvarsmaktens bestämmelser, ännu inte är tillåten att användas utomlands.

Efter varje flygpass genomfördes en gemensam avbriefing, vilken föregicks av att norrmän och finnar utvärderat i sina respektive utvärderingsutrustningar. Den svenska avbriefing tillsammans med norrmännen och finländarna försämrades

tyvärr märkbart genom bristen på utvärderingsutrustning.

Jämförelser

Vid deltagande i internationella sammanhang är det lätt att göra vissa jämförelser mellan olika länders förhållanden. Exempelvis kan nämnas att norska piloter i snabbinsatsstyrkan (IRF) vardera flyger 180 timmar om året för att nå upp till Nato-kraven. Det märks också i deras sätt att hantera sina, jämfört med JAS 39, äldre och systemmässigt enklare flygplan väldigt bra. Vid flygning används regelmässigt både remsor och facklor liksom överljud med norska F-16.

Finland står ungefär där Sverige gör vad gäller internationellt deltagande i övningar, men har inga åtaganden att sätta upp insatsförband för PSO i närtid.

Varje rote eller grupp hade en egen

flygstridsledare tilldelad. Flygstridsledaren deltog både i prebriefingen före passet samt avbriefingen efter passet.

Nato:s flygstridsledare överläter mycket mer åt de enskilda piloterna än vi normalt gör i Sverige, vilket bygger på att passen är mer detaljplanerade. Detta och flygstridsledarens delaktighet i planering och utvärdering upplevdes som mycket positivt av de svenska piloterna.

De två svenska flygstridsledare från F 10H, som var med och stridsledde under övningen, hade veckan innan genomfört en förberedande utbildning i Bardufoss i norra Norge. Erfarenheterna är mycket goda och det är viktigt att fler flygstridsledare får motsvarande utbildning för att vi framöver ska kunna öva för insatser i internationell miljö.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR KAPTEN VID F 10 I ÄNGELHOLM.