

# Häng med i Hercules

AV PETER LIANDER

Det stora fyrmotoriga Hercules-flygplanet sveper fram över det karga vinterlandskapet. Ombord finns grupp fallskärmsjägare på väg till ett stridsområde, som är starkt försvarat av luftvärn.

För att undvika luftvärnsbeskjutning är flyghöjden blott 50 meter ...

FlygvapenNytt fick tillfälle att följa med på ett uppdrag med TP 84 Hercules under övningen Focus. Uppgiften var att transportera en fingerad grupp fallskärmsjägare till ett område som kontrollerades av fientliga styrkor.

Området var kraftigt försvarat av luftvärn. Därför genomfördes uppdraget i samverkan med en SK 37E Viggen som med sin elektroniska motmedelsutrustning hade till uppgift att störa luftvärnet.

Uppdraget ska genomföras av två Hercules, med radioanropet "Gustav Svart". De två flygplanen ställer upp på startbanan och snart drar planet framför oss iväg. Efter cirka en minut börjar vårt plan rulla. Vi är snabbt i luften och land-

ningsstället dras in. Stigningen avbryts på endast 150 meters höjd och efter en vänstersväng följer vi efter "Gustav Svart Ett", som flyger en dryg halvmil framför oss.

Det är lugnt i luften och sikten är bra även om himlen är täckt av moln. Dånet från de fyra Allsion-motorerna är stabilt och lite monotont.

Befälhavare ombord är kapten **Lars Glad**. Till höger om honom sitter major **Tore Ottosson**, som under denna flygning är den som flyger planet. Bakom dem sitter flygmaskinisten kapten **Kenneth Lindskog** med vakande ögon över motorinstrumenten och bränslesystemet.

I förarkabinens bakre högra del sitter navigatören kapten **Ulf Sjöberg**. Före flygningen har han i detalj bestämt planets färdväg och följer hela tiden upp flygningen med hjälp av navigeringssystemet samt på en karta.

Efter drygt 20 minuters flygning på rak kurs beordrar navigatören en skarp vänstersväng till en kurs som ska föra oss mot målområdet. Samtidigt som piloten lägger planet i en brant sväng minskar flyghöjden och när planet är på rätt kurs är höjden endast 50 meter.

Lars Glad meddelar, på engelska, att nu flyger vi in i stridsområdet. Det är drygt tio



Foto: Peter Liander/Försvarets Bildbyrå

minuter kvar till det så kallade fällningsområdet.

Den låga flyghöjden väljs för att försvåra upptäckt av luftvärnets radar. För att dra nytta av det skydd som den kuperade terrängen ger, svänger man också runt höjder och mindre berg för inte röja planet mer än nödvändigt. Därför kan ses ibland bergstoppar ses skymta förbi på högre



TP 84 Hercules förarkabin. Närmast till vänster ses flygmaskinisten, till höger en av de två piloterna.

höjd än flygplanet när vi flyger längs bergssluttningarna.

### Luftväret hotar

Det blåser kraftigt och nu är det slut med den tidigare lugna flygningen. Flygplanet rister till i varje vindby och flygningen kan inte beskrivas som annat än stötig. För att

inte i onödan slita på flygplanets struktur har farten reducerats något och är cirka 400 km/h.

En av besättningens två lastmästare är löjtnant **Ulf Persson**, som nu har ställt sig på en bänk belägen längst bak i förarkabinen. Hans hjämbeklädda huvud sticker upp i en plexigalskupol ovanför kabintaket. Stående vänd mot färdriktningen håller han

utkik efter fientligt jaktflyg, luftvärnsställningar och eventuell beskjutning.

Allt eftersom vi närmar oss målområdet följer navigatören Ulf Sjöberg i detalj upp flygningen på sin karta. Plötsligt meddelar "Gustav Svart Ett" att man är belyst av luftvärnsradar. Snabbt anvisar Ulf vår pilot om en ny kurs något till vänster om den planerade färdvägen, i syfte att för-

söka undvika luftvärnet. Nu är det en minut kvar till målområdet och farten är nu cirka 200 km timmen med landningsklaffarna delvis ute.

– Rött ljus, säger navigatören, och en röd lampa bak i lastrummet indikerar för fallskärmsjägarna att göra sig beredda.

Flyghöjden är fortfarande 50 meter men på en given punkt beordras stigning till uthoppshöjden 150 meter.

– Grönt ljus, säger befälhavaren och det dags för jägarna att lämna planet.

På instrumentpanelen indikeras att vi är upptäckta av luftvärn, men någon undanmanöver görs inte.

– En, två, tre, fyra, sex. Alla är ute, hör lastmästaren löjtnant **Anders Torger** säga i intercomen.



## Vi måste öva mera

Uppdraget som beskrivits i artikeln ovan var att transportera fallskärmsjägare till ett fientligt område. Major Tore Ottoson (bilden) är divisionschef vid Transportflygenheten vid F 7 i Sätenäs:

– Vid försvar mot ett väpnat angrepp är det viktigt att kunna flyga in en spa-



Till vänster:  
Navigatören Ulf Sjöberg gör noggranna navigeringsberäkningar före start. I bakgrunden ses de två piloterna Tore Ottosson och Lars Glad.

Till höger:  
En av flygvapnets totalt åtta TP 84 Hercules över norrländsk terräng under övningen Focus.

Bilder: Peter Liander/  
Försvarets Bildbyrå

Vingklaffarna fälls in samtidigt som Tore Ottosson snabbt svänger av åt höger och låter flygplanet dyka ner på låg höjd igen, följt av några kursförändringar för att försöka undkomma luftvärnet.

Navigatören varnar för en kraftledning

som ligger framför oss, samtidigt som han anger en ny kurs.

– Se upp för topplinan, tänk på att vingspetsen kommer lågt i den branta svängen, varnar han.

– Jag svänger rakt över kraftledningsstolpen för att undvika linan, svarar piloten med lugn röst.

Vi befinner oss fortfarande i stridsområdet och följer den uppgjorda färdvägen. Hela tiden har vi visuell kontaktakt med "Gustav Svart Ett", även om den momentant skymms av något berg.

– Det kommer en väg om 19 sekunder, säger Ulf Sjöberg som fortfarande följer färdvägen i detalj.

Hercules-besättningarna var att träna tillämpningen av varnings- och motmedelssystemen.

– Luftvärnshotet i Focus scenario är för kvalificerat för att transportflyget enskilt ska kunna göra en insats, säger Tore Ottoson.

Ett sätt att kringgå problemet är att samverka med andra typer av stridsflyg.

– Vi söker de möjligheter som ges när attack- eller spaningsflyg sätts in och som kan trycka ner luftvärnshotet. De luckor som då kan uppstå ger oss möjlighet nå fram till målet.

Om lågflygning med den stora, tunga Hercules kommenterar han:



Piloten Tore Ottosson antyder att navigatören är väl tvärsäker genom att säga:

- Jag tersar tiden!
- Gör det, säger Ulf och antar ”utmaningen”

13 sekunder, nio sekunder, tre, två - där är vägen. Den rutinerade piloten blev faktiskt imponerad över navigatörens exakthet.

– Ser ni malmtåget där nere till höger, säger piloten sekunden senare.

- Ja, men det är nog fem minuter sent, säger navigatören med ett kort skratt.

Efter en halvtimme i stridszonen ökas flyghöjden åter till 150 meter och befälhavaren meddelar att vi lämnar ”combat area”.

Bortsett från att vi såg fyra Gripen passera några kilometer ifrån oss blev resten av flygningen till Kallax händselös. Uppdraget var genomfört efter 77 minuters flygning. Efter landningen rapporterar besättningen om förloppet till divisionens underrättelseavdelning. Sedan väntar en stunds vila inför nästa pass ... ●

– Lägsta tillåtna flyghöjd är 50 meter. Krävs det lägre höjd för att komma undan, är vi i ett riskområde där vi inte ska vara.

### Internationellt scenario

Hercules-divisionen har stor erfarenhet av internationella insatser, det sker nästan varje vecka i den ordinarie verksamheten. Men vad som inte kan övas vid dessa tillfällen är hur man ska bete sig om något oväntat, exempelvis beskjutning, skulle inträffa. Focus gav transportflygbesättningarna tillfälle att öva sitt taktiska tänkande.

- Vi övar att flyga med förnödenheter

och regler beskriver hur vi måste uppträda. Men ett misstag kan göra att vi blir beskjutna. Situationen måste lösas utan att vi skapar nya ”misstag”, förklarar Tore.

Focus-scenariot är naturligtvis begränsat, för transportflygets del koncentrerades övningsmomenten till flygningen. Exempelvis transporterades inga riktiga laster. Men en mera transportflyganpassad övning i Sverige är angeläget, enligt divisionschefen.

– Tidigare års stora internationella uppdrag med TP 84 har gett många värdefulla erfarenheter. Men det är några år sedan sist och uteblivna uppdrag balanse-

ras inte genom likvärdiga övningar som fyller transportflygets behov.

- Kompetensnivån sjunker och måste snarast höjas genom övningar, alternativt riktiga missioner, som även inkluderar snabb lasthantering samt vårt lednings- och underhållssystem.

Nästa stora övning för transportflyget sker på försommaren genom deltagande i kanadensiska ”Maple Flag”.

- Erfarenheterna från Focus är värdefulla som referens i jämförelse med Maple Flag. Förhoppningsvis kan det i framtiden skapas ännu bättre övningar i Sverige.