

Kanadas comeback



1992 var inget muntert år för folk som jobbade i det kanadensiska flygvapnet. Man avrustade i Tyskland, eftersom Europa inte längre var i samma behov av beskydd som före järnridåns fall. Och hemma ropade civilisterna efter *peace dividends* och hetsade politikerna att skära djupt med sparkniven.

Antalet stridsberedda Hornetplan mer än halverades inom loppet av några år. Så det rädde ingen brist på förrådsställd materiel, när Kosovo kallade och Kanada lystrade. De första NATO-märkta flygbomberna föll från CF-18-maskiner.

Text och foto Francois och Philippe Notre

3:e flottiljen i Kanadas flygvapen har sin hemort i Bagotville, 20 mil norr om staden Quebec. Här finns 425:e divisionen, som ställde upp med ett detachement i Kosovokriget 1999. Basen var Aviano i Italien.

Divisionschef överstelöjtnant Alain "Bones" Boyer var där i flera omgångar, både som flygförare och som insatsledare. För första gången sedan andra världskriget flög kanadensiska flygvapnet skarpt över Europa och det var CF-18 från 425:e som fällde de första NATO-bomberna över Kosovo.



"Bones" blev flygchef

Tillbaka i Bagotville är "Bones" Boyer nu befordrad till flygchef. MACH får äran att ha honom till värd under ett besök. Vi är där för att få känna på Hornet och ta litet air-to-air bilder. Han berättar om de drastiska nedskärningarna av Kanadas flygvapen sedan 1992. Då hade man 130 stridsberedda CF-18 Hornet i första ledet. Idag ska omkring sextio Hornet försvara luftherraväldet över världens till ytan näst största land.

Insatserna i Kosovo fick kanadensiska regeringen att lägga band på ytterligare ambitioner att spara på flygvapnet. Istället finns nu pengar anslagna till operation IMP. IMP står för *improvement*. Under denna operationen ska i stort sett hela Hornefflottan moderniseras. Vilket faktiskt börjar bli på tiden. De flesta har varit i tjänst i femton år vid det här laget.

"Gold 2" är en ung Tornadopilot

Att det fortfarande är ett mycket imponerande flygplan, ville vår värd gärna visa personligen. Han mötte oss flygklädd och tog framsätet i vår CF-18B tvåsitsare under tvåtimmarspasset i rote.

Passet var utformat för att ge en utbytespilot inblick i samtliga roller som 425:es Hornet har i luftförsvaret. Rotetvåan (callsign Gold 2) spakades sålunda av löjtnant "Shaky" Shakespeare, en ung engelsman som flugit en hel del Tornado, men väldigt litet Hornet, eftersom han bara var i början av sin 3-åriga kommendering till franskspråkiga Kanada.



Knepig radar?

Briefingen handlade mycket om hur man optimerar radarn i sökmod. Men kanske inte tillräckligt



mycket. MACH's utsände hade dessförinnan fått grundlig utbildning i räddningsprocedurer i en "katapultstolsimulator".

Nu kliver jag ned i en skarp SJU-5/6M-stol. Justerar sitshöjd och pedalavstånd, spänner fast och kopplar upp mig med mekanikerns hjälp. Får syrgas och g-dräkt testade.

16 knappar på två handtag

Överstelöjtnant Boyers har 1.500 timmar på CF-18. Han börjar dra checklistan och de tre tv-skärmarna på instrumentbrädan lyser upp med allehanda hieroglyfer. För att ha varit i tjänst i femton år ger cockpit fortfarande ett modernt intryck. Men presentationen är monokrom.

HOTAS (hands on throttle and stick) är helt genomförd. Det innebär 16 olika knappar och avtryckare på styrspak och gashandtag att hålla reda på. Vi stänger huven, startar motorena, nollställer AN/ASN-130 tröghetsnavigatören, kollar att rodren är fria. Jag hoppar till när en kvinnlig röst i mina hörlurar börjar rabbla status för system som kollats automatiskt.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

I luften tre noll

Klartecken från tekniker och torn. Vi kan börja rulla mot startbanan. Första övning (Profil 1) är incidentstart. Upp så snabbt det går för att identifiera/avvisa främmande flygplan. "Shaky" har inte provat detta med Hornet tidigare. Ställer upp och slår till bromsarna, varvar upp och läser av motorinstrumenten. Klart starta IFR. Broms loss. Full gas och ebk. I luften tre noll (klockan 14.30).

Vi stiger inledningsvis med 140 knop på hastighetsmätaren. Rensar upp ställ och klaff vid 150. Sätter kurs mot övningssektorn, Sarguenay Sydost, med inpassage N4910 W6940. Stabiliserar farten vid mach 0,85. Kontrollerna känns lätta och exakta. Fartändringar pockar inte på att man trimmar om.

Strålkastare påslagen

"Shaky" kommer uppglidande på vår styrbordsida, med strålkastaren, påslagen för visuell identifiering. Inga problem så här långt.

Vi bryter ifrån, för att låta "Shaky" flyga Profil 2. Den här gången manövrerar "Bones" vårt flygplan för att göra det svårare att följa oss. För svårt för "Shaky" visar det sig. Han förlorar oss ur radarsiktet, och måste be radarjaktledaren (callsign Sidecar) att sätta honom på rätt spår igen.

"Var i helvete håller han hus?" undrar "Bones" medan minuterna tickar iväg. Det börjar likna verklig jakt, och inte heller "Bones" har någon lycka i sitt bläddrande genom radarns olika områdestäckning.

Jag tittar bakåt, och bingo, där är han!

Översköld av information

"Bra gjort av vår unge student", berömmar min pilot. Vi byter roller för att flyga Profil 3, och jag får nu en lektion i hur mycket målinformation man kan få presenterat på tv-skärmar och siktlinjesindikator. Som piloter säger: den stora utmaningen när man flyger Hornet är inte att spaka kärran, utan att kunna utnyttja all information som datorn sköljer över dig.

På hemväg flyger vi lågt över en sjö där lövskogen på stränderna står i färgsprakande höstskrud. "Bones" demonstrerar finesser i APG-65-radarn som underlättar att definiera och söka markmål. Som alltid, det gäller även flygmål, ska målet verifieras visuellt innan några vapen får avlossas, upplyser han. Vi simulerar en at-



tack och lämnar målområdet i en 5,5 g upp-tagning med full ebk. Tumlar därefter runt i några tunnelrollar så att jag blir ordentligt andfådd av allt kramande från g-dräkten.

Datalänk efterlängtd

"Observera att vi övar helt autonomt uppträdande på attackuppdrag", säger min pilot. CF-18 saknar HQR-radio och kan därför inte etablera avlyssnings- och störningssäker radio-kontakt med varken mark- eller flygburen stridsledning. Detta, datalänk och IFF är bland de saker som känns angelägnast i det beslutade IMP-projektet.

Vi återformerar, nu med "Shaky" som etta, och styr mot basen. "Bones" bryter ifrån med 4 g för enskild landning. Medvind i 210 knop. Ställ och flaps ut. In på ILS-glidbana. Final i 145 knop. Sättning utan upptagning, men därefter aerodynamisk bromsning med spaken i magen. En häftig flygupplevelse kan läggas till handlingarna.

Tack, överste J de Rocher, kapten Luc Gaudet och överstelöjtnant Faucher, som gjorde den möjlig. Hoppas ni gillar bilderna.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!