

Krigsflygskola för fredsduvor?

Kan tillkomsten av ännu en krigsmakt på Balkan göra området fredligare? Invånarna i Kroatien vill gärna tro det. Men det finns också en historisk insikt om risken att provocera i detta aggressiva grannskap.

MACH gör en flygande besiktning av krigsflygskolan som försöker kombinera hög ambition med låg svansföring.

Text & foto: Heinz Berger och Erich Strobl

Kroatiens flygvapen uppstod ur Jugoslaviens sönderfall 1991. Det började med en deserterad pilot och MiG-21:an som han fick med sig i flykten. Fler förare och flygplan anslöts på liknande sätt. Och trots omvärldens öppna ogillande lyckades man göra insatser av militär betydelse i befrielsekriget.

Redan från början stod det klart att man inte skulle kunna hålla på särskilt länge utan att det ordnades egen ut- och fortbildning av flygförare.

Det fanns traditioner att bygga på. 1950 hade det jugoslaviska flygvapnet flyttat in sin sin krigsflygskola till Zadar, idealiskt beläget mitt på den kroatiska kusten. Här fanns en flygplats som anlagts för Hitlers Luftwaffe på 30-talet och som Mussolinis glada gossar förvaltade under andra världskriget. 1949 rustades Zadar-basen upp med betongbanor, så att Tito's krigsflygskola kunde flytta till en tiptop anläggning.

Utbildningen hade först varit tvåårig. Officerslinjen kunde påbörjas av aspiranter med tioårig skolunderbyggnad, motsvarande svensk realexamen. Även fältflygare fick sina vingar här.

All grundläggande teoretisk skolning gavs på plats och aspiranterna stannade i Zadar tills de behärskade avancerad flygning och navigationsflygning. Vidareutbildning i instrumentflygning fick de i Pula, en annan kroatisk kuststad längre norrut. Grundläggande taktisk utbildning gavs i Titograd (numera Podgorica) i Montenegro. Helikopterpiloter fick motsvarande utbildning i Mostar i Bosnien.

Med åren fördjupades och förlängdes framförallt teoriavsnitten i förarutbildningen.

Under andra halvan av 1980-talet flög fem skoldivisioner i Zadar. Fyra hade jetkärnor av lokalt märke, totalt cirka sextio SOKO G-2 Galeb tvåsitsare och tjugo SOKO J-1 Jastreb en-



sitsare. Den femte utgjorde "förskola" och hade propellerplan, sammanlagt ett femtontal tjeckiska Zlin och inhemska UTVA-75.

*

Så länge Kroatien låg i krig med rest-Jugoslavien var det inte läge att flytta in på Zadar.

1992 kändes det emellertid så angeläget att komma igång med skolningen, att en första kull aspiranter fick börja teoriomgången utan att ens ha genomfört några intagningsprov. Gallringen fick istället göras under resans gång. Civila kolvmotorplan rekviderades från kroatiska flygklubbar. Flygträningen genomfördes på fälten i Rijeka och Pula, som låg i trakter man hade bättre kontroll över.



Att bara flyga sportplan var visserligen otillfredsställande, men bättre än inget. Det dröjde till sommaren 1995 innan skolan fick sitt första riktiga militära skolflygplan, en J-1 Jastreb som blivit kvarlämnad av fienden när flottiljen i Udbina återtog.

Senare samma år blåstes eld upphör i det som kroaterna nu kallar *Hemlandskriget*. Kroatiens krigsflygskola kunde flytta in på Zadar utan att omvärlden behövde betrakta det som en provokation. Ett lagom tjvnypp åt förlorarna fick bli att döpa skolan efter den unga nationens förste flyghjälte, Rudolf Peresin (se separat artikel).

Av större praktisk betydelse var att det angelägna köpet av nya skolflygplan äntligen kunde förhandlas direkt med tänkbara leverantörer.

Via bulvaner hade militären redan under tiden för vapenembargot utvärderat marknaden och reducerat valet till att stå mellan två turboprop skolplan, Embraer/Shorts Tucano och Pilatus PC-9. Att det till slut blev schweiziska Pilatus förklaras i efterhand med att den "kroatiska regeringen önskade en europeisk lösning".

Efter försäkringar att flygplanen inte skulle beväpnas, och inte skickas i strid mot oliktänkande inom eller nära den nya nationens gränser, kom leveranserna av 20 beställda PC-9:or snabbt igång.



Än i denna dag har inget av dessa flygplanen försetts med vapenfästen, eller ens utrustats med siktlinjesindikator (HUD). Det senare var emellertid en orimlig

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

eftergift, tycker man idag. Några av maskinerna kommer därför att uppgraderas med HUD, eftersom attackflygövningar utan varken vapen eller HUD ger alltför vaga kunskaper i hur det verkligen går till.

1.400 unga män och kvinnor söker sig varje år till den kroatiska krigsflygskolan, "Flygvapenakademin Rudolf Peresin". Av dessa kommer mellan tjugo och trettio att bli antagna till flygförarutbildningen. För att bland så många förhoppningsfulla hitta de bästa pilotämnena gallrar man i flera steg. Mellan fyrtio och femtio aspiranter brukar hänga med till sista testavsnittet, som utgörs av upp till tio flyglektioner i lätta propellerskolplan. Den som fortfarande har lärarens förtroende efter lektion tio kan räkna med en framtid i flygvapnet.

Flygvapenakademin drivs i samarbete med universitetet i Kroatiens huvudstad Zagreb. På institutionen för transportvetenskap var det från början tänkt att endast undervisning i icke-militära teoriavsnitt skulle meddelas. Sedan dess har gränsen mellan civilt och militärt blivit mindre viktig att bevaka och nu går krigsflygskolans elever fyra hela terminer i Zagreb.

Under det andra sommaruppehållet i teoristudierna ges den första militära drillen, inklusive övningar i fallskärmschopp och överlevnad. Efter en femte termin på universitetet flyttar kadetterna ut till Zadar och börjar flyga, varvat med ytterligare tre terminer klassrumsundervisning på flottiljen.

Flygschemat omfattar fyrtio timmars "förskola" på kolvmotor/propeller. Flygplanstypen är fortfarande tvåsitsiga UTVA-75. Maskinerna har tjugo år på nacken och ska bytas mot modernare så fort man får råd. Aermacchi, Grob och Zlin diskuteras.

Första soloflygningen görs efter cirka tio lektioner i dubbelkommando. En hel del formationsflygning ingår i detta stadium.

I nästa skede placeras kadetterna på division, för att flyga in sig på PC-9. 1 div *Eskadrila za Temeljnu Obuku* (EzTO) är nybörjardivisionen, där man stannar under sina 14 första timmar turboprop. Den äkta flygningen varvas med ett femtiotal timmar syntetisk, som nöter in procedurer, framförallt i instrument- och mörkerflygning, med hjälp av simulator.

För fortbildning i taktisk avancerad flygning och skarpa instrument- och mörkerövningar flyttar kadetterna över till 2 div *Eskadrila za Visu*



Namjensku Obuku (EzViNO). De båda divisionerna delar broderligt på flottan av PC-9, ingen av de tjugo maskinerna hör speciellt till den ena eller andra.

Vid examen har kadetterna 200-210 flygtimmar.

Helikopterpiloter utbildas på 3 div. *Eskadrila za Obuku Pilota Helikoptera* (EzOPH). Deras flygträning var till en början förlagd till Lucko-flottiljen, i närheten av Zagreb, och man använde

ryska Mi-8 maskiner.

1996 beställdes tio nya Bell 206B-3 Long Ranger direkt från tillverkaren. Det är dessa maskiner som sedan 1997 står för grundutbildningen, nu centraliserad till Zadar.

En helikopterpilot går solo efter cirka 16 timmar i dubbelkommando och får totalt 100 timmar på skolmaskinen. Detta följs av cirka 50 timmar på den helikoptertyp som ska flygas i tjänsten. Kroatiska flygvapnet disponerar idag Mi-8,

Mi-17 och Mi-24.

Det tar fyra och ett halvt år att gå igenom den kroatiska flygvapenakademin. Avklarad examen ger jobb som militär flygförare med motsvarande fänriks grad, plus akademiska betyg i flygteknik, samt allt som behövs för att lösa ut ett kommersiellt certifikat. Tioårskontrakt och bra betalt gör att flykten till en civil karriär för närvarande är obefintlig.

Mellan 15 och 18 kadetter fullföljer skolan varje år, varav en eller två kvinnliga. Fördelningen flygplan/helikopterförare är ungefär 2:1. Avhopp under utbildningens gång är cirka 30 procent. I årets kull finns en kvinnlig helikopterpilot. På 1 div. undervisar en kvinnlig flyglärare.

Man kallar elevkullarna för generationer och numrerar dem med start från den allra första som började skolan 1992. Således är det generation 10 som just påbörjat universitetets krigsflyglinje, och generation 8 som börjar flyga i vår. I Zadar har under kroatisk ledning hittills 110 stridsflygare tagit examen. De första gick ut 1997 och tillhör den största generationen, 34 piloter.

Flygvapenakademin svarar också för utbildning av radarjaktledare, radarobservatörer och radartekniker. Denna verksamhet går för närvarande på sparlåga, beroende på att nästan all



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

militär radarutrustning förstördes eller bortfördes när den forna jugoslaviska krigsmakten lämnade Kroatien, och ny utrustning har ännu inte hunnit skaffas.

Nyexaminerade med PC-9-behörighet fortsätter normalt att flyga denna maskin, i väntan på nya stridsflygplan till Kroatiens flygvapen. *Hrvatsko Ratno Zrakoplovstvo i Protu Zracna Obrana*, som är det fullständiga namnet för flygvapnet här, bygger hela kursplanen för sin krigsflygskola på att man en dag ska ha moderna västerländska stridsflygplan. Konvertering till gamla sovjetbyggda kärnor, som MiG-21, blir därmed "överkurs".

Sommaren 2001 kallades de första PC-9-förarna till en sådan. Kravet var 500 timmar turboprop. Övningarna började med att man flög landningsvarv med PC-9 på fullgas, för att vänja eleverna vid MiG:ens höga landningsfart. När det därefter var dags att kliva i framsätet på den enda MiG-21UM-maskinen, satt någon av de mest erfarna jetinstruktörerna bak. Betydligt fler pass i dubbelkommando på MiG-21 än vad som är brukligt för elever som kommer från en jetskolkärna hade anslagits.

De sålunda med största möjliga säkerhetsmarginaler konverterade förarna flyger nu MiG-21 under särskild uppsikt på 22 div *Eskadrila Lovackih Zrakoplova* i Pula, medan en noggrann utvärdering av utbildningsresultatet pågår. Utfaller den till belåtenhet, gör flygvapenchefen general Josip Stimac troligen allvar av sina planer att begära anslag för flera MiG-21UM. Ännu saknas nämligen såväl finansiering som beslut om de västerländska stridsflygplan man helst vill ha.

För att flygvapenofficerer av den gamla stammen ska komma upp till samma akademiska nivå som gäller sedan första nya generationen kom i tjänst har ett omfattande fortbildningsprogram dragits igång. Det ska vara genomfört 2005. Samma standard anammades också av övriga vapenslag, först flottan, och sedan år 2000 även av armén.

Arbetsveckan på Zadar har fyra flygdagar, tisdag-fredag. Måndag är teknisk dag, vilket för flygkadetterna oftast betyder klassrumsundervisning. Flygdagarna är indelade i förmiddags- och eftermiddagspass, som kan ge upp till 4,5 timmars flygning.

Omgivningarna kring Zadar ger stor frihet att förlägga övningar. Endast under sommarmånaderna behöver man ålägga sig restriktioner för



att inte störa, och då bara genom att flyga litet högre än man brukar över de populäraste badorterna.

Trafiken runt hemmafältet är livlig och grundregeln för separation är att när det kör ihop sig har kadetter alltid företräde framför mer erfarna flygare.

Akademien loggar ungefär 8.000 flygtimmar på ett år. Löpande underhåll på materielen sköts i de egna hangarerna. Större tillsyner och reparationer överläts åt flygverkstäderna i Velika Gorica nära Zagreb. Pilatus tekniker kommer på hembesök en gång om året.

Man är nöjda med sin säkerhetsstatistik. Skolan har inte haft en dödsolycka under sina hittills över 50.000

flygtimmar. Två Bell-helikoptrar har havererat. De vanligaste haveritillbudna är kollision med sjöfågel.

Zadars läge betraktas som ett av de bästa för en krigsflygskola, inte minst för vädrets skull: 300 VFR-dagar om året. Det har man knappast i närbelägna Österrike, som därför tränade med svenskbyggda jetskolplan över Kroatiens kust i somras.

Andra centraleuropeiska flygvapen av det mindre formatet är varmt välkomna att göra likadant. För det är till ömsesidig nytta, har högsta kroatiska militärledningen, under stabschefen generalmajor Culetic, tidigare flygvapenchef, slagit fast: "Vi kan erbjuda effektivt utnyttjad utbildningstid och unika möjligheter till skarpa skjutövningar. I utbyte lär vi oss själva, genom att passa upp på våra gäster."



uppgång och unika möjligheter till skarpa skjutövningar. I utbyte lär vi oss själva, genom att passa upp på våra gäster."

Det skolas fram 15 nya stridspiloter varje år. Att flyga maskiner man ännu inte haft råd att köpa.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!