



radarns bärflygplan finns Saab 340 fortfarande kvar i bilden. Dy- rare i inköp men med större interi- ör, vilket ev kan innebära vissa utvecklingsmöjligheter.

Totalt kan det på 90-talet hand- la om ett tiotal radarflygplan. Ty Sverige är, nota bene, ett med europeiska mått mätt anse- ligt, långsträckt land och därmed svåröverskådligt för konventio- nell radartäckning. Och dagens allt snabbare krigföring kräver bl a snabbare förvarning.

Den flygburna radarstationen PS-890 är således ett nödvändigt komplement till våra redan be- fintliga, markstationära radarsys- tem – PS-860 (höghöjdsradar) och PS-870 (låg höjdsradar). PS-890-informationen kommer allt- så att komplettera andra spän- ningsdata till våra under jord pla- cerade stridsledningscentraler. PS-890-systemet kommer således att utnyttjas utan operativ/taktisk

Medlo november landade ett från USA av Försvarets Materielverk inköpt flygplan på Bromma – en flygan- de provbänk som skall utgöra embryot för FV:s kom- mande luftburna spaningsradarsystem, PS-890. Av bilderna framgår att det rör sig om ett ombyggt affärs- flygplan typ Fairchild Metro 3, sedan några år i FV be- nämnt TP 88. Den nya individen bär fennumret 883 och är redan kamouflagemålad.

PS-890

I och med denna milstolpe kan ar- betet med att ta fram vår flygbur- na radarstation fortskrida – ja, to m intensifieras. Nu finns den plattform på vilken FMV kan bör- ja provköra och utvärdera Eric- son Radio Systems långsmala tak- radarantenn.

Efter två à tre års prov skall un- derlag finnas framtaget för beslut

om anskaffning av ett flygburet spaningsradarsystem. Det är dock i dagsläget inte avgjort om själva bärkroppen/flygplanet blir av utländsk eller inhemsk kon- struktion. Som vanligt är slika val en pekuniär historia.

Flygplan 883 är bara ett prov- flygplan; billigaste flygande prov- bänk. – Som alternativ till PS-890-



Saab 340

Embryot har landat



"Provbänken" 883 utan radarmockup

personal i luften. Radarinformationen länkas in i Stril 90-systemet.

Vårt nya, flygburna radarsystem har alltså inte, som i ex NATO:s AWACS-flygplan (E-3 Sentry), någon inbyggd stridsledningscentral. Vårt system har därför i folkmun kallats "fattigmans AWACS".

Men Ericssons flygburna radarsystem är en nykonstruktion som är mycket avancerad – ett koncept som redan väckt intresse på flera håll uti i världen. Radarantennen – som placeras i ett drypt 9 m långsmalt komposithölje på flygplanets ryggås – innehåller en Doppler-/S-bandsradar. Den är moduluppbyggd av ca 200 sändar-/mottagarenheter och avses täcka/svepa en 120°-sektor i horisontalplanet – alltså ut från antennens båda långsidor. Denna radar skall klara av att upptäcka olika flygföretag på ca 300 km av-

stånd. Därmed är vårt system i klass med stormakternas, vilket är behövt då Sverige ligger inklämd just mellan två rivaliserande stormakter.

Den nu erhållna Metro 3:an ser annorlunda ut än vår tidigare i drift tagna TP 88 (fpl 882). Sju fönster har satts igen, ett APU (hjälpkraftsaggregat) har placerats undertill och de två stabilisatorerna har försetts med sk taillets. Flygplanet har i USA också interiört genomgått ett antal modifieringar/förstärkningar för att underlätta provningsarbetet här hemma. Tillkommit har även en kylningsutrustning till radarantennen.

Ett embryo har landat – en ny radarepok kan ta sin början. FMV och Ericsson skall nu se till att falkögat kommer "rätt på vingarna".

Red.



Flygburen

radarstation tar form



**Ny
epok
på väg**