

☆☆ Jaktflyget är huvudkomponenten i det svenska luftförsvaret. Jaktförsvaret skall förhindra att en angräpare får luftherravälde över svenskt territorium. Genom att effektivt använda vårt jaktflyg mot inledande, flentlig flygbekämpning och luftinvasion, kan vi förhindra eller försvåra en invasions fortsättning. ☆ ☆ Genom att vi med jaktförsvaret bekämpar angräparen utanför vår kust, får resterande enheter i det svenska totalförsvaret en rimlig möjlighet att mobilisera utan allt för stora störningar från luften. ☆☆☆

JAKTFLYGET

av i dag

Det första hindret en angräpare måste ta hänsyn till är därför hotet från vårt jaktflyg. Detta gör i sin tur att han hela tiden måste inrikta sig på att möta vår jakt. Bara vetskapen om jaktflygets existens gör att hans handlingsfrihet i luften begränsas. Dessutom skall vår jakt genom nedskjutningar reducera angräparens resurser så att hans an-

fallskraft till slut bryts. Eftersom vi inte räknar med att ensamma vara föremål för en angräpares samlade resurser, kan även en förhållandevis ringa förlustsiffra hos fienden vara ekonomiskt oacceptabel. Så länge vi har ett effektivt jaktflyg har vi också en rimlig möjlighet att skydda vårt luftrum och därmed också befolkning, försörjning och

administrativa organ.

För att kunna utöva effektivt luftförsvaret även vid ett mot Sverige riktat kuppföretag, skall jakten ständigt ha *hög stridsberedskap*. Den höga beredskapen är också ett krav för att under fredstid hävda vår säkerhet och neutralitet genom att avisa främmande flyg som kränker vårt territorium. ▶



Foto: Rune Flygh.

Flygplanet: **J 35 'Draken'**. — Redan 1949 påbörjades projektarbetet med en ersättare till flygplan 29 "Den flygande Tunnan". Projektet var revolutionerande på många sätt. Det fanns på den tiden inget överljudsplan på förband någonstans i världen. Omvärlden imponerades när SAAB:s dubbeldelta 1955 gjorde den första flygningen. Cirka fem år senare började J 29:an bytas ut mot överljudsplanet J 35.

I dag, efter drygt 20 år, utgör denna konstruktion fortfarande ryggraden i svenskt jaktförsvär. Frånsett smärre ändringar ser 'Draken' i dag likadan ut som den gjorde då den lämnade linjen på SAAB en gång i tiden. Flygplanets inre har dock

modifierats ett flertal gånger, bl a i samband med ombyggnad för att bära moderna vapen. Själva skal-konstruktionen är mycket stark. Om-dömet "som skuren ur ett stycke metall" är talande.

J 35 konstruerades en gång för att göra direktanfall/"intercept" mot anflygande kärnvapenbärare på hög höjd. Efter hand har hotet ändrats och i dag användes J 35 i stor utsträckning på låg höjd, speciellt i södra Sverige. Trots att konstruktörerna siktade på helt andra användningsområden, äger flygplanet goda egenskaper även på låg höjd.

Under ett jaktuppdrag kan beväpningen bestå av fyra (4) radar- eller IR-styrda robotar samt en 30 mm automatkanon. Även jakt-

raketer kan utnyttjas. I attack-funktionen bär flygplanet tolv (12) 13,5 cm attackraketer.

Under 80-talet kommer "Draken" successivt att bytas ut och ersättas med flygvapnets senaste tillskott, JA 37 Viggen (se separat artikel). Den alltmer krympande försvarsbudgeten har emellertid väckt tankar på att förlänga gångtiden för 'Draken'. Beslut därom (m m) kan komma medio detta år eller först 1982.

Exempel på tänkbara förändringar kan vara: ny motor, ny vingkonfiguration, förbättrat radar- och siktes-system, nya typer av robotar. Att detta kan ses som ett realistiskt förslag har sin grund i Drakens kraftiga grundkonstruktion.



Beväpning vid jaktuppdrag:
 4 jaktrobotar (radar el. IR-styrda)
 2x19 jaktraketer (2 kapslar)
 1 automatkanon (30 mm)

Beväpning vid attackuppdrag:
 12 attackraketer (13,5 cm)
 1 automatkanon

Föraren. — Utbildningen till jaktförare är uppdelad i flera steg. Första steget är den grundläggande flygutbildningen (GFU) vid F5/Krigsflygskolan i Ljungbyhed. Där får eleven under ett års tid lära sig flygningens elementära grunder. Han får ca 150 tim sammanlagd propeller- (SK 61) och jet- (SK 60) flygtid.

Därefter vidtar andra steget för den blivande jaktföraren. Det är typinflygning (TIS) på J 35 'Draken' i Uppsala/F16. Under sex månader får han lära sig start och landning samt 35:ans speciella flygegenskaper. Detta sker dels med den tvåsitsiga SK 35 dels med J 35F. Flygtiden i Uppsala blir ca 60 tim.

Efter godkänd TIS fortsätter eleven sin utbildning vid någon av våra jaktflottiljer. Där börjar den egentliga jaktförarutbildningen, kallad grundläggande flygslagsutbildning (GFSU). Nu får eleven lära sig flyga taktiskt intill flygplanets gränsvärden samt använda det omfattande vapensystemet. Denna utbildning tar 13–17 mån och ca 170 tim flygning. Efter genomgången GFSU



Grundläggande flygutbildning sker under ett år vid Krigsflygskolan.

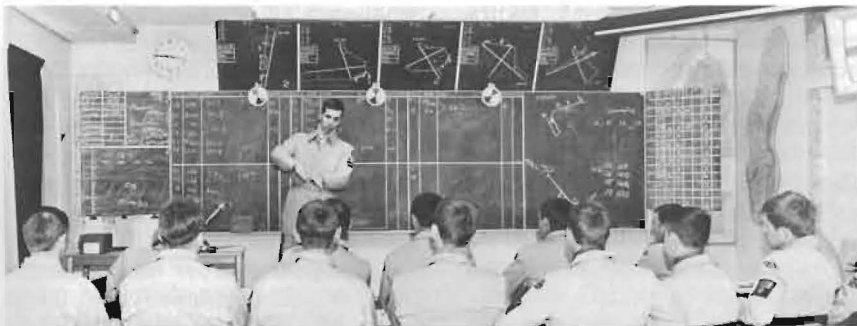
klarar föraren de av chefen för flygvapnet ställda kraven på en jaktförare. För att bli riktigt rutinerad krävs dock ytterligare cirka ett års träning.

Total utbildningstid blir således nästan fyra år. Till detta kommer utbildning i ett och ett halvt år på kadettskolan (Flygvapnets krigs-

skola) i Uppsala/F20 för kategorin regementsofficerare.

Våra jaktförare i FFSU-divisionerna är efter sin utbildning i dag — med gällande flygtidsnormer — en professionell pilot, med sådan kunskap och rutin att han optimalt kan utnyttja flygplanets alla tekniska och taktiska möjligheter.

Foto: Nils Andersson



Typinflygning på J 35 'Draken' sker vid F16/Uppsala, som följs...

Jaktflygförarens motto kan sägas vara: *Dag som natt, jakt på vakt!*

Foto: Boris Erikson



... av GFSU vid förband.

Taktik. — Jakttaktiken bygger på att ständigt vara flexibel och anpassningsbar m h t andra länders taktikutveckling samt egen flygplan/bas/stril-utveckling. Vidare taktikutvecklas ständigt samverkan mellan stridsledning och flygplan samt samverkan inom flygförbanden.

Jaktflygets taktiska enhet består av rote och/eller grupp (2 resp 4 flygplan) under dagtid samt enskilda flygplan under mörker eller dåligt väder (mycket moln). Orsaken till förbandsuppträdande är att förarna under dagtid/bra väder genom ögonspaning kan bevaka varandras baksektorer och varna varandra för fientliga flygplan och robotar, som närmar sig bakifrån. — Vid dåligt sikt samt i moln omöjliggörs denna defensiva ögonspaningsuppgift. Därför utnyttjas enskilt uppträ-



dande under dylika förhållanden. Uppträdande med enskilda flygplan under dagtid undviks, ty om bakomskyddet eftersatts innebär detta en väsentligt ökad risk för förlust av flygplan.

Vid stridsledning av jaktflyget väljer stridsledningen mellan två metoder — *kurvledning* och *direktledning*.

Kurvledning fordrar bra radarunderlag, dvs ostörda förhållanden. Man leder härvid jakten i en kurva in bakom det fiendliga förbandet.

Direktledning innebär att man leder jakten på rakkurs mot en beräknad kollisionspunkt med det fiendliga förbandet. Härmed möjliggörs kontakt med fienden även om stridsledningen blir så utstörd att fortsatt ledning är omöjlig. I och med att jaktens och fiendens kurser skär varandra upptäcker man varandra förr eller senare.

Vid radar- och/eller ögonkontakt är det förarens uppgift att välja anfallsmetod och vapen. Med radarrobot kan anslaget ske från alla riktningar. Med IR- (infra-röd) robot måste anslaget ske i målets baksektor och det är alltså förarens uppgift att manövrera fram till denna position.

För att uppnå tidigare bekämpning av inflygande företag används ofta beredskapsläge i luften. Man skiljer då på beredskapslägen med fungerande stridsledning och utan stridsledning.

Med stridsledning flyger jakten i patrullbana, där radarjaktledaren har insatsbeslut och leder jakten mot anflygande mål. Utan stridsledning på låg höjd flyger jakten fram och tillbaka i kolonn med fyra flyg-



Kurvledning av jakten fordrar ostörda förhållanden. Jaktroten leds då i en kurva in bakom målet för vapeninsats. (Här har

plan och bildar sålunda en spärr (ca 30 km lång) utanför kustlinjen. Dessa spärrbanor läggs i områden där fienden väntas göra inflygningar. Det åligger den enskilde jaktföraren att identifiera och anfälla upptäckta mål.

M iljö.

— Jaktförarens uppgift skiljer sig från attack- och spaningsförarens. Jaktföraren känner sällan eller aldrig till vad typ av mål han kommer att möta efter det att han fått startorder från sin krigsbas. Före start sitter han insatsberedd i sitt flygplan i ett främre klargöringsområde ("framom"). Under tiden föraren sitter "i högsta", får han information om väder, egen stridsledningskapacitet, luftläget m m.

Föraren har av sin chef fått en order som i stort sett innebär att han skall genomföra jaktförsvaret inom en

avgränsad del av vårt luftrum. Inom denna beordrade ram krävs av föraren att han både i "framom" och framförallt efter start har förmåga att bearbeta information och snabbt fatta beslut om åtgärd. Ofta kan föraren falla tillbaka på rutin och handla så som han lärt sig under sin utbildning. Oförutsedda händelser och lägen är dock mycket vanliga. Föraren måste då snabbt analysera situationen, välja mellan ett antal handlingsalternativ och förhoppningsvis välja den för den akuta situationen bästa åtgärden. För jaktföraren gäller det att ta initiativet i striden och tvinga motståndaren till defensivt uppträdande. Om detta inte är möjligt, skall jaktföraren snabbt dra sig ur stridszonen.

Efter en startorder från stridsledningen skall flygplanet vara i luften inom 60 sek. Föraren har i startordern fått en geografisk inriktning t ex "starta sydost". Efter lättning

Högsta beredskap — 35-rote startklar från 'Framom'. Klargöring sker på 5–15 min. Efter varje insatspass byter man förare.

Foto: Claes Jörnshjöld



Foto: Nils Andersson



Utan stridsledning på låg höjd flyger jakten fram och tillbaka i kolonn med fyra flygplan och bildar en spår utanför kustlinjen. (Här: 4-grupp "Draken" på väg ut mot sådana spårbanor.)



Foto: Åke Andersson

kontaktas ett stridsledningsorgan på en förutbestämd radiofrekvens och radarjaktledaren leder jakten mot det fientliga flygplanet. Så långt har kanske allt gått utan störningar.

● ● Man räknar dock med att en "normal" stridsmiljö av i dag innebär *mycket svåra störförhållanden*. Såväl radiokommunikationen som radarstationer på marken och i flygplanet förväntas bli mycket störda. Detta faktum ställer mycket stora krav på våra förare. De måste kunna analysera störformerna så att dessas verkan reduceras under anfall. För att minska effekten av talradiostörning har stridsledningen möjlighet att genom kodade signaler påverka vissa av flygplanets instrument. Denna typ av kommunikation är svårare att störa än talledning på radio. Med hjälp av dessa "styrdata" fortsätter jakten mot sitt mål.

Om kommunikationen mellan förbandsmedlemmarna blir störd, är

det av stor vikt att man känner varandra och vet hur man skall agera. Därför övar man dagligen på våra fredsdivisioner under förhållanden som är så verklighetstroga som möjligt.

Om föraren efter sin första insats fortfarande har tillräckligt stridsvärde (kvarvarande bränsle och vapen) för ytterligare insats, styrs han antingen mot ett nytt mål eller till ett sk beredskapsläge, dvs högsta beredskap i luften. Landningsorder ges då stridsvärdet inte räcker för en ny insats. Ofta återvänder flygplanet till en annan bas än startbasen. Luftläget kan ha ändrats, jaktledaren (jal) vill ändra taktiken eller kanske har startbasen blivit utslagen.

● ● Efter landning klargörs flygplanet direkt i främre klargöringsområdet. Flygplanet tankas, laddas med nya robotar och kontrolleras i övrigt. Efter bara 5–15 minuter är flygplanet klart att åter starta för

nytt uppdrag — nu med ny förare. Tack vare vår **effektiva klargöringspersonal** och **flygplanets fältmäsighet** kan vår begränsade flygplantillgång i viss mån kompenseras med denna internationellt jämfört korta klargöringstid.

Efter en tid kan en division vara geografiskt mycket utspridd och det kan vara svårt att återsamla divisionen. Med den utbildning och rutin som föraren har, påverkar detta inte hans möjlighet att lösa sina uppgifter. Förarens initiativkraft och psykiska styrka sätts dock på prov under dessa förhållanden.

Jaktföraren skall kunna fungera utan begränsningar överallt i vårt avlånga land. Därför genomför våra jaktdivisioner regelbundet sk basväxlingar. Detta innebär vanligen att två jaktdivisioner byter arbetsplats under en arbetsvecka. En division från övre Norrland byter t ex med en division från Sydsverige. Förarna får på detta sätt tillfälle att från skiftande baser samöva med andra divisioner under annorlunda flygmiljöer.

Basväxlingssystemet är inte minst viktigt för dagens minskande antal jaktdivisioner. I samma takt som jaktdivisioner läggs ned ökar kravet på de kvarvarande divisionerna att med kort varsel kunna verka var som helst i landet.

● ● I dessa nedläggningstider torde det vara på sin plats att betona, att både historia och moderna analyser visar att luftförsvaret måste vara effektivt i *alla höjdsikt*. Det står fullständigt klart, att det är mycket svårt för vårt markförsvaret att genomföra effektiva försvarsoperationer på marken, om luftrummet be-

Skånsk 35:a ur F10 landar på mellansvensk krigsvägbas.

Jaktdivisionerna byter regelbundet arbetsplatser sinsemellan, så att färdighet i flygning vid olika baser och miljöer upprätthålls.

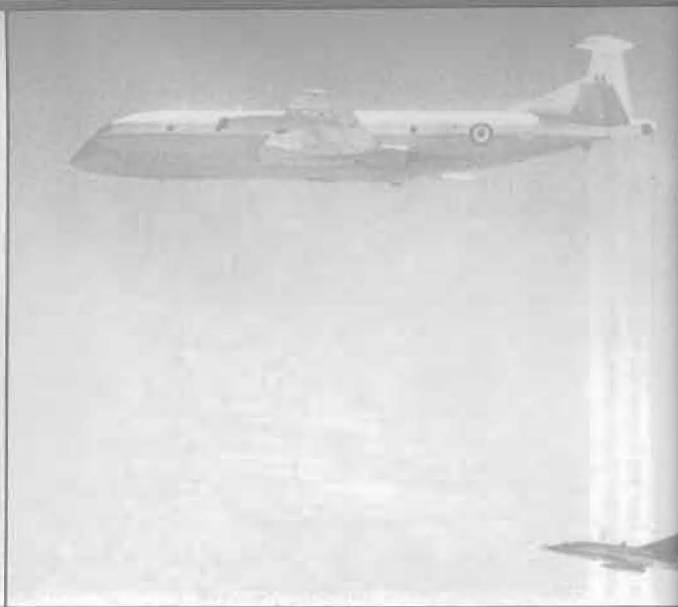


Foto: Rune Rydth





J 35 'Draken' identifierar två västtyska Phantom-flygplan; t v F-4F (jakt) och t h RF-4E (spänning).



J 35 'Draken' identifierar brittiskt signalspanningsflygplan, typ 'Nimrod'.

härskas av en angripare. Jaktflyget är i dag vårt enda system i luftförsvaret med täckning i alla höjdsikt och som dessutom snabbt kan omgruppera med bibehållande av full slagkraft. – (Värt att hålla i minnet!)

Jakt som gränsvakt. – En del av fredstjänsten som tidigare var mindre känd utanför försvaret är *incident-beredskapen*. Till för några år sedan hade det inte talats mycket om denna för vår trovärdighet och fredsbevarande förmåga så viktiga verksamhet. Den omfattar alla luftförsvarets komponenter inom flygvapnet. Där ingår luftbevakning, jaktflyg, stridsledning och bastjänst och denna specialtjänst bedrivs dygnet runt, året om. I våra stridsledningscentraler sitter personal som ständigt bevakar luft-

rummet runt våra gränser. När främmande flygplan kommer för nära eller in över våra gränser eller bedriver "ovanliga" övningar i vår absoluta närhet, startas jaktflygplan från någon eller några av de baser som har beredskap.

Genom att på detta sätt alltid veta vad som finns och försiggår runt oss och samtidigt med ögonen kunna identifiera de flygföretag som olovligt flyger in över svenskt territorium, ökar vi andra länders respekt för våra gränser. Detta är inte minst viktigt efter det att vi 1979 utvidgat vårt territorialhav. – Utan att på detta sätt hävda vår suveränitet i fredstid, kan vi knappast hoppas på bli betrodda om att kunna hålla oss neutrala i ett krisläge.

Även för vår möjlighet att mobilisera i rätt stund har incidentberedskapen stor betydelse. Den ger en god normalbild av den mycket liv-

liga militära verksamhet som pågår i vår närhet. En plötslig förändring i aktiviteten kan upptäckas på ett tidigt stadium och ge ÖB möjlighet att i rätt ögonblick fatta riktiga och för Sveriges intressen avgörande beslut.

● ● En tredje mycket viktig funktion som incidentberedskapen fyller är *underrättelse-inhämtning*. Genom att studera de övningar främmande makter bedriver får vi en bild av den taktik en eventuell angripare kan tänkas använda. Dessutom är beredskapsflygplanen utrustade med en handkamera för fotografiering av flygplan och fartyg. Dessa bilder är av oersättligt värde för vår möjlighet att bedöma den materiel som finns i vårt närområde. I vissa fall är bilderna världsunika, då mycket av den nya materiel som tas fram både i öst och väst först används i vår del av världen. ■

OS/FO/SA/NI/MA-F10

Svensk flygincidentberedskap av i dag kan sägas ha fått sina rötter från händelserna över Östersjön för 28 år sedan, då (13–16 juni 1952) två flygplan ur FV (DC-3 och 'Catalina') sköts ned. – DN rapporterade:

DAGENS NYHETER.
SPÄNINGSAHMADA SÖKER VID GOTSKA SANDÖN
SVENSKT MILITÄRFLYGPLAN BORTA MED 8 MAN
Tvårt radiostopp
förhryllar experter

DAGENS NYHETER.
BLIXTEN ALLÄN BEGRÄNSA DRIFTEN FLYGDRAMAT
FLYGFÖRARE MED ARMEI GENOMSKJUTEN
RÄDDADE CATALINANS HELA BESÄTTNING
Ehrenskiöld-män
vid ly-kanonerna
såg Mig i radar

Svenska Catalinaplanen kan inte bevä

ÖSTERSJÖN



Ovan: Tu-26 'Backfire B' med attackroboten AS-4 'Kitchen'. Fpl är ur Sovjetunionens marin-flyg (AVMF).

**Svensk
jaktflygberedskap
identifierar:**

Nedan: RF-4E 'Phantom 2', spaningsflygplan ur västtyska Luftwaffe.

