

Flygvapnet och SAAB

Flygvapnet uppstod som självständig försvarsgren 1926 som ett resultat av det stora nedrustningsförsvarsbeslutet 1925, men förde en ganska tynande och kritiserad tillvaro fram till försvarsbeslutet 1936. Orosmolnen hade då börjat hopa sig över Europa och försvarsbeslutet innebar bl a en kraftig upprustning av flygvapnet, som nu leddes av Torsten Friis. Samma försvarsbeslut lade också grunden till skapandet av SAAB ett år senare, med det uttalade syftet att förse flygvapnet med stridsflygplan.

Den italienske flygstrategen Douhets teorier om bombflygets överlägsenhet—bättre att förstöra fiendens flygplan på sina baser än att bekämpa dem i luften—samt det faktum att fart- och stigprestanda för bombflygplan vid denna tidpunkt översteg prestanda för jaktflyg gjorde att försvarsbeslutet kom att betona bombflyget. Flygvapnet skulle bestå av fyra bombflottiljer, en jaktflottilj med dubbeldäckaren J 8 och två spaningsflottiljer.

Den nya flygindustrin satte genast igång med uppgiften; i Linköping påbörjades utvecklingen av B 17, men man licenstillverkade också på andra orter B 3 (Junkers), B 4 (Hawker), B 5 (Northrop) samt även Sk 14 (North American).

I och med krigsutbrottet blev materielsituationen genast kärvare. Slaget om Storbritannien och även FV egna erfarenheterna från Vinterkriget 1939 gjorde att den något ensidiga satsningen på bombflyg ifrågasattes. Bristen på jaktflyg upplevdes besvärande, och möjligheterna att köpa utifrån små. Av 120 beställda J 9 (Seversky Republic) levererades hälften via Petsamo vid den dåvarande finska ishavskusten, medan den andra hälften beslagtogs av den amerikanska regeringen och i stället hamnade på Filippinerna, fortfarande med svenska nationalitetsbeteckningar. Flygplanen blev dock inte särskilt populära—fartmätare med km/t och höjdmätare i meter uppskattades inte.

SAAB, som ju var fullt upptagna med B 17, B 18 och nu också med J 21, som flög redan 1943, kunde inte forcera tillverkningen mera. De enda jaktplan som kunde anskaffas var 60 Reggiane Falco (J 20) och 60 Fiat CR42 (J 11). Dessutom anskaffades ett antal Caproni 313 som spaningsflygplan. En ljuspunkt var dock leveranserna från Flygförvaltningens nyuppsatta produktionslina av den hastigt framtagna J 22, som dock fick byggas mest av trä—aluminium var en bristvara och förbehölls Saabkonstruktionerna. Ett par hundra flygplan levererades.

Det stod tämligen snart klart att krigsslutet inte skulle komma att medföra vare sig avspänning eller avrustning. Som surplus anskaffades ca 50 Spitfire för att kunna ersätta bl a de undermåliga Caproniplanen som spaningsflygplan och efter hand inte mindre än 130 Mustangar för att ersätta de hopplöst föråldrade jaktbiplanen. Den dynamiske flygvapenchefen Nordenskjöld lyckades också få gehör för ett tidigt inträde i ”rea”-åldern genom att redan 1946 få anskaffa en division J 28 Vampire, och så småningom kom antalet Vampire i olika versioner att uppgå till nästan 400 flygplan.

Vad gäller jetdrift så kan man också minnas att Saab med J 21 inte bara har ett rekord i att utrusta ett flygplan med katapultstol, utan J 21 R är mig veterligt det enda någorlunda lyckade konverteringen från kolvmotordrift till jetdrift..

En annan uppfinning som fått stor betydelse under kriget var radarn. Jag tänkte inte här fördjupa mig i stridslednings- och luftbevakningssystemet som byggdes upp efter engelsk förebild utan begränsa mig till de luftburna systemen. 1948 beställdes ett 60-tal J 30 Mosquito

utrustade med en amerikansk jaktradar. Med Mosquito fick flygvapnet kapacitet att bekämpa luftmål under den mörka delen av dygnet, dock endast under goda väderförhållanden. Själva bekämpningen måste fortfarande ske med kanoner och med optisk kontakt. Mosquito blev väl kanske inte ett helt lyckat köp—de var ju gjorda av trä, lim och bomullsduk, och åldern började ta ut sin rätt—och ersattes så småningom av ett antal radarutrustade J 33 Venom som nattjakt på F 1 Hässlö i avvaktan på J 32B.

I slutet av 40-talet hade flygvapnet alla förband på plats, om än ej fullt utrustade, från F 5 i söder till F 21 i norr. Nu började också Saab inta sin plats bland världens främsta flygplanstillverkare, och J 29 Tunnan flög första gången den 1 september 1948.

Vår omvärld var allt annan än lugn. Endast tre år efter krigsslutet inleddes ett nytt, kallt krig mellan västmakterna och det tidigare allierade Sovjetunionen genom att en kommunistisk kupp 1948 gjorde den enda demokratiska staten i Östeuropa—Tjeckoslovakien—till en sovjetisk satellitstat, och järnridån sänkte sig över Europa. Precis som Churchill i motsats till Roosevelt hade befarat, var Stalin inte att lita på, och det visade sig vara ett misstag att låta de allierade stanna vid Elbe och låta Sovjet ockupera i princip hela Centraleuropa. Sovjet sprängde sin första atombomb, NATO bildades och dess motallians Warszawapakten. Snart skulle Koreakriget starta.

Tunnan innebar att flygvapnet nu fick ett modernt stridsflygplan, fullt i klass med amerikanska Sabre och sovjetiska MiG-15. Totalt levererades 661 flygplan i olika versioner under åren fram till 1956. Leveranstakten var i jämförelse med idag närmast hysterisk, som högst ett flygplan per dag. I stort sett hela flygvapnet flög Tunnor—jakten J 29A och B, attacken A 29B och spaningen S 29C. Så småningom försågs alla flygplan utom S 29 med efterbrännkammare och den sista versionen, J 29F, beväpnades också med jaktrobot Rb 24 Sidewinder.

Med Tunnan inleddes såväl Saabs som flygvapnets så kallade storhetstid. Låt oss dock för en kort stund reflektera över detta ord. Det är ju en sentida benämning och en jämförelse med dagens numerär vad gäller flygplan, flottiljer och personalstyrka. Inte talade CFV i mitten på 50-talet om någon storhetstid! Man upplevde snarare brister och otillräcklighet i förhållande till hotet från Sovjetunionen. Nordenskjöld, som avgick 1954 och ersattes av Axel Ljungdahl, menade att det behövdes 100 divisioner för att försvara vårt land—han hade 50.

Tunnan blev också Saabs första och hittills enda stridsflygplan som varit insatt i strid. Jag tänker då naturligtvis på F 22 FN-insats i Kongo i början av 60-talet. Totalt elva J 29B och S 29C slog ut Moise Tschombes katangesiska flygvapen på marken. Efter att förbandet avvecklats flögs fyra flygplan hem igen, medan resten förstördes.

Tunnan var också Saabs första exportframgång vad gäller stridsflygplan. Nja, det är kanske inte riktigt sant, för ett antal B 17 levererades ju från svenska staten till Etiopien i slutet på 40-talet. Trettio J 29F såldes till Österrike för totalt 15 Mkr och flög där fram till 1972.

Haveristatistiken för Tunnan var kanske inte den bästa. Inte mindre än 99 flygvapenpiloter omkom i haverier. Pilvingen ställde inledningsvis till en del problem som gjorde att Saab införde en skågtand på vingen, och flygvapnet beställde heller aldrig den tvåsitsiga version som Saab offererade. Jag minns ju själv hur vi kom som kadetter till F 20 i Uppsala med mindre än 300 timmars total flygtid och flög in oss på Tunnan. Låt oss heller inte glömma att

flygsäkerhetstänkandet i flygvapnet på den tiden kanske inte var så välutvecklat, för att uttrycka det försiktigt, och det var huvudorsaken till de många haverierna.

Parallellt med produktionen av J 29 pågick utvecklingsarbetet på olika stadier av såväl Lansen som Draken. Lansen flög för första gången 1952 och Draken 1955—dessförinnan hade dock ”Lill-Draken” flugit redan samma år som Lansen.

A 32A Lansen var i jämförelse med både tidigare och senare flygplanstyper en konventionell flygplanstyp men gav en oerhörd kapacitetsökning för flygvapnet. Vårt offensiva flyg bestod dessförinnan av B 18 samt A 28 och A 29B med mycket begränsad vapenlast och attackförmåga. Nu fick vi inte mindre än 12 divisioner moderna, tvåsitsiga attackflygplan med viss allvädersförmåga, navigeringsradar (nåja, åtminstone i vartannat flygplan!), radarhöjdmätare och beväpning i form av automatkanoner, min- och sprängbomber, attackraketer av olika slag, lysbomber, napalmbomber och efter hand också sjömålsrobot 04 samt motmedel. Navigationssystemet utgjordes av en flygnavigatör i baksits (återigen åtminstone i vartannat flygplan!). Uppgiften var inte lätt—han kunde bara se ut åt sidorna.

Det dimensionerande krigsscenarioet var en invasion över havet—många transport- och landstigningsfartyg skyddade av sjöstridskrafter och flyg—mot landstigningsstränder och hamnar från Ålandsförträngningen ner till Skåne. Operationsområdet i detta fall var således hela Östersjön samt en bit in över land på andra sidan. En sådan överskeppning bedömdes inte kunna ske utan en omfattande förbekämpning med flyg mot våra stridskrafter. Det gällde alltså för attackeskadern, ÖB:s klubba, att överleva denna bekämpning. Det skulle ske genom en spridd och tillbakadragen basering i Västgötaområdet, medan luftförsvaret i form av jaktflyg och luftvärn gjorde sitt bästa för att bekämpa de fientliga flygföretagen.

Hade detta scenario blivit verklighet är det min uppfattning att vi hade haft goda chanser att lösa uppgiften och bekämpa ett stort antal fartyg. Huvudmålet var naturligtvis trupptransportfartygen, men för att komma åt dem kunde det bli nödvändigt att först bekämpa skyddsfartygen. Vi skulle börja långt ute till havs med robotanfall och hinna med flera insatser under överskeppningen. Vi hade också förberett anfall mot ilastningshamnar längs Östersjöns östra och södra kust, och vi var väl förtrogna med hur det såg ut där. Närmare den svenska kusten ökade våra insatsmöjligheter ytterligare när invasionsflottan kom inom räckhåll för flottan och kustartilleriet. Vi räknade kallt med stora förluster under detta helt avgörande krigsskede.

I samband med de stora, veckolånga försvarsmaktsövningarna som hölls vartannat år kunde dock övningsupplägget ha andra syften än att sänka invasionsflottan. Alla försvarsgrenar måste ju få övningsutbyte, och därför spelade det inte så stor roll vad flygvapnet och marinen åstadkom i detta avseende. Slutstriden stod alltid mellan våra pansarbrigader och landstigna Warszawapaktsdivisioner.

Lansen i spaningsversion innebar också ett kraftigt kapacitetslyft för vår havsövervakningsförmåga. Med S 32C radar kunde stora ytor övervakas under alla väderleksförhållanden. Att ha kontroll över vad som hände på Östersjöns yta var ju en förutsättning för att kunna sätta in t ex attackeskadern på rätt plats och i rätt tid i det tidigare nämnda överskeppningsscenarioet. Vi måste ju ständigt veta var transporttonnaget fanns redan i fredstid, vi måste veta var örlogsfartygen fanns, när invasionsflottan löpte ut, och var den befann sig.

Slutligen ombeväpnades nattjakten på F 1 från J 33 Venom till J 32B—Lansen Sport med samma motor som satt i J 35A samt minsann en styrautomat—och blev därigenom allvädersjakt med viss kapacitet att bekämpa luftmål även i moln med jaktraketer, som sköts i en svärm på ganska korta avstånd. J 32B tillfördes också samtidigt till F 12 i Kalmar och F 21 i Luleå och utrustades också tidigt med Sidewinderrobotar. De sista Lansen i operativt bruk i flygvapnet tjänstgjorde i en målbogserings- och en störversion vid målflygdivisionen här på Malmen. Man genomförde också vid tidpunkten för Tjernobyl s k radiakflygningar, dvs man samlade in partiklar på hög höjd som senare analyserades. Det finns ju fortfarande åtminstone en Lansen som flyger och den blev faktiskt ”inkallad” för att samla in partiklar i samband med förra årets askmoln från Island. Totalt levererade Saab 450 Lansar till flygvapnet.

I början av 60-talet var det dimensionerande lufthotet mot oss sovjetiskt bombflyg med kärnvapenlast på medelhög till hög höjd, tämligen oberoende av vädret i Sverige. Ni minns civilförsvaret, skyddsrummen, gasmaskerna och avsnittet ”Om kriget kommer” i telefonkatalogen? Hur många kärnladdningar på svensk mark behövdes det för att få oss på knä?

Luftförsvaret behövde vara en barriär—endast ett fåtal missade bombflygplan kunde accepteras. Det nya jaktflygplanet måste kunna baseras utspritt, men ändå kustnära på hemliga baser. Det måste snabbt kunna vara i luften, accelerera snabbt till överljudsfart, stiga snabbt och bekämpa fienden från vilket håll som helst innan han nådde in över vårt land, dag och natt och under alla väderförhållanden. Detta ställde naturligtvis stora krav på strilsystemet och bassystemet. För att kunna verka i en telestörd miljö skulle också en datalänkförbindelse behöva integreras.

Draken! Adam kort, Adam lång, Bertil prim, Bertil, Cesar, David, Filip 1, Filip 2, Johan! Saab levererade nästan lika många Draken som Tunnor och den flögs i Finland, Österrike och som F-35 i Danmark.

Visserligen nådde vi inte avsedda vapensystemprestanda förrän med versionen Filip, och visserligen köpte flygvapnet in en batch J 34 Hawker Hunter som gap-filler under 60-talet, men Draken flög i olika versioner i 50 år! Under den tiden förändrades också hotbilden totalt! Såväl i öst som i väst hade räckvidderna för taktiskt flyg såsom attackflyg avsevärt förbättrats samtidigt som det blev allt farligare för en angripare att uppträda på högre höjder p g a teknikutvecklingen för markbundna spaningsradar. I stället för bombflygplan på höjd blev nu Drakens uppgift att möta offensivt taktiskt flyg på låg och lägsta höjd, eventuellt med jakteskort. Detta innebar att vi hade att vänta oss många fler fientliga flygplan. Å andra sidan ansåg vi att kärnvapenhotet hade minskat.

Draken var konstruerad som en interceptor, inte för manövrerande luftstrid på låg höjd. Varken radar eller beväpningssystem fungerade bra på lägsta höjd. Lyckligtvis visade det sig att själva flygplanet klarade de nya kraven bra tack vare viss överdimensionering vid konstruktionen. Taktiskt tvingades vi i många avseenden tillbaka till Tunnans tid, där pilotens ögon var det spaningsmedel som stod till buds. Begrepp som patrullbanor och spärrbanor infördes. Vissa förbättringar kunde dock göras på radarsidan och huvudjaktbeväpningen blev Rb 24J i stället för Rb 27/28.

En konsekvens av att en flygplantyps livslängd ökat dramatiskt var naturligtvis att man måste blicka långt fram och försöka se till att inte den taktiskt/operativa livslängden blev avsevärt kortare än den tekniska. Detta hade tidigare knappast varit något problem, men blev tydligt

när det gäller Draken. Jag vill gärna påpeka att detta var en sak som påverkade alla stora flygnationer och dit hörde vi. Såvitt jag vet löste ingen nation det bättre.

Viggen, som flög 1967, var en typisk innovativ Saabkonstruktion—ett mäktigt flygplan! Jag hade förmånen att få flyga Viggen kontinuerligt under i stort sett hela dess livstid, från 37-1 till den sista versionen JA 37D, från 1971 till 1999, då jag—inte Viggen!—föll för åldersstrecket. AJ 37 ersatte A 32A med början 1971 och strax därefter, i samband med avvecklingen av F 11 i Nyköping, ersatte SF 37 och SH 37 de kvarvarande S 32C och S 35E. Hotbilden var i stort sett densamma som tidigare, men nu hade attack- och spaningseskadern E 1 ett datoriserat flygplan med navigeringssystem, navigerings- och attackradar, styrautomat, farthållare, utomordentliga hjälpmedel för att flyga på låg höjd, nya vapen i form av bomber, Rb 15 med lång räckvidd mot sjömål, den kommandostyrda attackroboten Rb 05, den elektrooptiska Rb 75 Maverick samt störcapslar. Dessutom självförsvarsvapen i form av jaktrobotar, vilket medförde att även attack- och spaningsdivisionerna så småningom kom att delta i incidentberedskapen. Flygegenskaperna i samband med landning var mycket goda, vilket medförde att det nya bassystemet med kortbanor kunde utnyttjas fullt ut och med lätthet. Havsövervakningen med SH 37 effektiviserades mycket på så sätt att de inmätta målen automatiskt lagrades.

Så småningom sammanfördes AJ och SH 37 till en version, AJS 37. Skälet till att den inte benämndes JAS 37 är mycket enkelt. Diskussionerna om JAS 39 pågick för fullt, och vi ville undvika att någon fick för sig att vi redan hade en JAS.

Den första JA 37-divisionen organiserades som taktisk utprovningseenhet vid F 13 Bråvalla 1981, och jag var då flygchef vid flottiljen. En oerhört spännande tid! Ett jaktflygplan med en kraftfull puls-dopplerradar innebar att man kunde upptäcka mål på lägsta höjd utan att störas av markekon, och de kunde också bekämpas med Rb 71 Skyflash. Dubbelriktad digital jaktlänk fullbordade konceptet. Europas modernaste jaktflygplan! Med JA 37 inleddes också förfarandet med kontinuerliga mjukvaruuppdateringar. Detta innebar också att kontakterna mellan användarna och Saab ökade.

En JA 37 vid millenieskiftet var inte särskilt lik en JA 37 från 1980 annat än till utseendet. Hela Viggensystemet var ju tänkt att flyga vidare till ca 2010, men förbandsnedläggningarna gjorde att flygplanstypen fick fasas ut i förtid. För mig var Viggen och särskilt JA 37 ett kraftfullt och tryggt flygplan. Bränslet räckte alltid jämfört med tidigare flygplan, man hade god kontroll på sin omgivning och det var möjligt att landa säkert i extremt dåligt väder om så erfordrades.

Runt 1980 blev ledstjärnan konceptet JAS. Det hade föregåtts av en tid av politiskt käbbel där väl lågvattenmärket nåddes med Sk 2, gemenligen kallad Uslingen. Det var det sista varianten i en lång serie av varianter på temat ”ersättare till Sk 60 i attackrollen”, som började med B3LA. Med tanke på det lilla flygvapen vi har i dag skulle en fortsatt satsning på B3LA-temat varit katastrofal, inte bara för flygvapnet utan också—och kanske i synnerhet—för Saab.

Nu var det dock inte längre självklart att det skulle vara en inhemsk affär mellan staten och Saab. Efter att en kravspecifikation fastställts begärdes offerter in från tillverkarna McDonnell-Douglas (F-18L), General Dynamics (F-16), Northrop (F-20) och Saab (JAS 39). Offerterna utvärderades inte bara mot den bedömda framtida operativa hotbilden (och den innefattade minsann ingen upplösning av Sovjetunionen!) utan också mot en ekonomisk

kravbild. Själv var jag major på försvarsstaben och ansvarig för att värdera strukturerna i olika krigsförlopp. Utan datorstöd!

Gripen delserie 1 och delserie 2—totalt 140 fpl—var ju i sig revolutionerande men ändå konventionella i så motto att de var avsedda för att försvara Sverige och inget annat. Först med delserie 3 om 64 fpl fick vi ett flygplan som är NATO-anpassat och som därmed kan verka i en koalition med andra flygstridskrafter i en internationell insats. Det var inte helt lätt att få till stånd delserie 3, dvs JAS 39C/D. Under en period i mitten på 90-talet ströks den ur de militära planerna men kom så småningom tillbaka, mycket tack vare en framsynt, icke blåuniformerad militärbefälhavare. Att delserie 3 skulle vara ”internationaliserad” eller NATO-anpassad var förvisso inte heller någon självklarhet—själva ordet var ju t o m förhatligt för den dåvarande försvarsministern Thage G. Peterson. Mina utredningsuppdrag om tekniska och taktiska förutsättningar för en sådan anpassning till bl a FMV och Saab stoppades, vilket resulterade i en KU-anmälan, men utan något påtagligt resultat. Så småningom insåg dock de flesta att en NATO-anpassning inte innebar ett NATO-medlemskap, att det fortfarande skulle gå utmärkt att försvara Sverige även om vi flög med knop i stället för km/t, men att det var en förutsättning för att kunna exportera Gripen samt att det skulle ge regering och riksdag ett nytt säkerhetspolitiskt instrument. Inom något år kommer flygvapnets stridsflygplan att bestå av enbart JAS 39C/D och till ett antal av 100.

Alla negativa skrivelser till trots under åren i svensk press är Gripen en produktmässig succé. Vi har ett sant multiroleflygplan som med råge uppfyller de krav som ställts, och vi har hållit oss inom föreskriven budget för att åstadkomma det. Vad gäller Life Cycle Cost LCC slår vi våra konkurrenter med hästlängder. Dessutom har satsningen på Gripen givit samhället tillbaka mer än 100 % genom spin-off-effekter.

Sverige är ett inte alltför stort land med begränsat antal invånare jämfört med andra stora flygnationer. Hur har vi lyckats med detta? Det är naturligtvis en serie av omständigheter och utomordentligt arbete av många personer, men det startade just i riksdagsbeslutet 1936. Under kriget var vi ju helt omringade av nazityska förband, och alla insåg att utan en egen flygindustri skulle vi stå oss slätt. En annan omständighet var neutralitetspolitiken och dess förpliktelser vad gäller försvarsförmåga. Vi hade ju också ett gott utgångsläge efter kriget i och med att vi undgått krigets härjningar. Slutligen har vi haft förmånen att ha framsynta personer på olika befattningar inom vårt samhälle, såväl inom flygvapnet som industrin och på den politiska sidan, och vi har haft förmånen att kunna samarbeta mot ett gemensamt mål.

Även om vi har haft en hög tilltro till vår egen förmåga så har vi egentligen aldrig prövats i en internationell miljö tillsammans med andra. Den internationella bekräftelsen har vi fått genom att vi har deltagit i t ex flera övningar av typen Red Flag i både Canada och USA, där flygvapnet har gjort mycket bra ifrån sig. Och nu deltar vi i Libyen på ett FN-mandat under NATO-befäl. Det har jag personligen väntat på alltför länge, men nu har vi kommit därtill.

Flygvapnet och Saab har vuxit upp tillsammans. I vissa avseenden är vi mera olika nu än tidigare. Utan tvekan har Försvarsmakten med stödmyndigheter släppt en stor del av det tekniska och blivit mera operatörer, och det står fullt klart för mig att den tekniska spetskompetensen står Saab för. Det är ju till och med så att Saab är inne och tangerar det operativa genom att svara för att flygskolan på Malmen minutoperativt har flygklara Sk 60 enligt önskemål. Detta tror jag är en typ av verksamhet som kommer att öka. Jag är liksom Ni stolt över att ha fått vara med om allt detta, och jag hoppas och tror att vi även fortsättningsvis kommer att vara en stor flygnation.