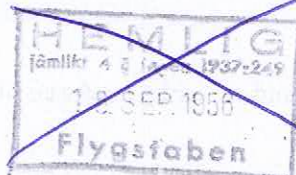


OTEL



ORIENTERING I TELETJÄNSTEN

Off, flygande personal, stridsledningspersonal. I övrigt enligt flygh
Delgivning: bestämmande.

Särskild utsändningslista: Nr 60 utdelas ej. Nr 66-68 tilldelas resp Flybo S,W,N.

RADIOTRAFIK UK. NAVIGATIONSTJÄNST.

Erfarenheter från FVÖ 1956.

A. Radiotrafik UK.

Med undantag för några av de tillfällen när störning insattes har UK-trafiken i huvudsak skötts bra. I vissa fall har stridsledare eller ff visat en berömvärd påpasslighet.

Följande generella anmärkningar kunna dock riktas mot radiotrafik på UK:

1. Mellan VO (i kpl) och fpl i beredskap användes i flera fall UK-förbindelsen synnerligen ohämmat. Detta äventyrar sekretessen (basens be-läggning, beredskapsgrader m m) och belastar kanalen. Normal trafikdisciplin skall alltid iakttagas. VO bör icke använda UK-förbindelsen till fpl om annan förbindelse (t e fältslinga) fungerar.

Exempel:

a) Kpl: "Vi kommer att höja beredskapen, en rote bana 23, sex plan på plattan framför hangaren - - -".

b) Kpl: "- - - Johan röd 1 till 6 startar och går ut för egen maskin, 7 och 8 bogseras ut till platserna vid berghangaren. Det saknas två start-aggregat."

2. Vid trafik till (från) och mellan fpl i luften omnämndes i flera fall förhållanden som onödigtvis eller genom olämplig formulering till fi signalspaning utlämnade förhållanden som bort hemlighållas. I flera fall ha uppgifter beträffande basering m m utlämnats. Av övningssskäl (främst med

hänsyn till spelade förhållanden under krig) måste även sådana uppgifter hemlighållas under fred.

Främmande signalspaning måste förutsättas vara riktad mot vårt land även under fred (och då speciellt i samband med krigsmässiga övningar). Våra möjligheter till framgångsrika operationer under krig beskäras onödigtvis om hemliga uppgifter utlämnas under övningar i fred genom brott mot trafikdisciplinen. Orsaker till sådana brott under FVÖ har syntts vara hård psykisk press, hets ("panik"), brister i utbildningen eller av misstag intryckta "telefonknappar" (motsv). Antalet fall då hemliga uppgifter onödigtvis "rårar" utlämnas måste begränsas till ett minimum.

Exempel:

a) Lfc: "Samtliga förbindelser brutna. Ingen radar. Gumsen utslagen".

b) Strl i lfc hade mikrofontangenten intryckt av misstag, varigenom samtal i lokalen gick ut på radio. Exempel på samtal:

- Kan Du få kontakt?

- Någon sa höger nu.

- Det är villervalla alltihop!

c) Lfc: "Ugglan anfalles nu av J 28-or".

Anm Borde vara: "Södra Vi anfalles- - -"

d) Under FVÖ pratades för mycket om de avsiktliga störningarna.

Det är icke säkert att främmande radiospaning uppfattade brusstörningen (som var avpassad bl a med hänsyn till denna faktor). Genom allt pratet blev dock övningen häruti fullt klarlagd för den som ville lyssna. T e:

Lfc: "Var beredd på radiostörning. Radiostörande fpl i luften."

e) De begränsade proven med strl på långvåg skulle enl givna direktiv utföras försiktigt med tanke på främmande signalspaning. Så skedde icke alltid, t e:

Jrr: "Gumsen 1 och Humlan provar stridsledning på långvåg kl 0930".

3. Klartext användes ofta för att ange platser, som tilldelats stationsbenämning. I många fall användes klartext och stnbenämning omväxlande för en och samma plats. - I stridsledningstrafiken bör i regel fi läge anges i klartext för att inte onödigtvis röja belägenheten av FV olika anläggningar.

Exempel:

a) Jrr: "Ditt läge strax Nyköping, exakt kurs till Humlan 250"

b) Jrr: "- - Fienden går mot Humlan"

4. I undantagsfall har odisciplinerad trafik förekommit. Under fred tyder sådant på nonchalans (bl a mot utfärdade trafikföreskrifter) eller dålig anda inom förbandet. I krig eller under fältmässiga övningar av längre varaktighet kan sådan trafik tyda på begynnande uppluckring av stridsmoralen. - Kom i håg: Disciplinerad, smart trafik hedrar Din flj och Din div!

Exempel:

- a) Fpl i beredskap: "Har Du inget roligt att berätta för mig?"
- b) Fpl: "Flugan från NN, kom"
 Jrr: "Vem anropade?"
 Fpl: "NN"
 Jrr: "Vad gör Du för någonting?"
 Fpl: "Ja det vet jag inte"
- c) Fpl till lfc (under radiostörning): "Så här gick det till under stenåldern".
- d) Fpl: "Ja, det var ju f-n också!"

B. Navigationstjänst.

Under FVÖ fungerade pejltjänst, talfyrar och långvågsfyrar m m i stort sett fredsmässigt. I krig kommer sådana navigeringshjälpmedel som t e fyrar endast att sända sporadiskt (efter beställning) under korta moment när flygförbanden ha speciella behov av pejlingar. - Närmare uppgifter betr sändningstider och beställningsförfarande m m avses anges i MFS. Sålunda föreligger t e i koncept en MFS ang "LV-fyrändning i krig".

De goda möjligheter att navigera som fanns under FVÖ, kommer icke att förefinnas under krig. Det är icke möjligt att förutse vilka navigeringsmedel som därvid bli tillgängliga efter (under) skador, telestörning m m. Det är sålunda icke säkert att för ett visst företag planerade och beställda navigeringshjälpmedel kunna påräknas, utan att de ersätts under flygningens förlopp. Bl a ur beredskapssynpunkt bör därför flygande personalen öva navigering med hjälp av samtliga för FV tillgängliga navigeringssystem.