

Frågan för Dagen:

FLYGVAPNETS VÄDERBEROENDE.

På senaste tiden har frågan om vädrets inverkan på flygstridskrafterns operationsmöjligheter väckt en viss uppmärksamhet i försvarsdebatten. Vid en diskussion om denna fråga måste man till en början hålla isär freds- och krigsförhållanden. Väsentliga skillnader föreligger i detta hänseende, vilket här nedan skall exemplifieras. Vidare måste man komma ihåg, hur väderleken inverkar på ett flygföretags samtliga faser: start, anflygning, strid (anfall), återflygning och landning. Låt oss då studera frågan **s a k l i g t** och först därefter dra slutsatserna.

Ifråga om **s t a r t e n** kan vädret inverka dels på markbeskaffenheten, dels på flygsäkerheten i själva starten. Under korta perioder höst och vår är ett gräsfälts yta p g a tjällossning eller ihållande regn blöt och lös, och skadas lätt av startande och landande flygplan. För att inte ådraga sig onödiga kostnader för fältets reparation inställer man därför i fred ibland flygövningarna, eller inför restriktioner för fältets användning.

I krig behöver man inte taga hänsyn till ökade fältunderhållskostnader. På flygfält med utbyggt system av permanenta rullbanor och förbindelsebanor behöver någon hänsyn inte tagas till väderleken, och vintertid kan med modern snöröjningsmateriel flygfälten lätt hållas öppna för flygtrafik. I flygvapnets gällande flygfältsprogram ingår rullbanor på de erforderliga flygfälten.

Nedsatt sikt och/eller låg molnhöjd påverkar också starten. Moderna flygplan startar vid betydligt sämre sikt och vid lägre molnhöjd än som fordras för landning.

Väderlekens inflytande på **a n f l y g n i n g e n** mot målet minskar mer och mer, allteftersom flyginstrumenten och navigeringsutrustningarna i flygplanen förbättras. Vid anflygning mot punktmål - såväl till lands som till sjöss - krävs dock alltså vissa minimivärden på sikt och molnhöjd i målets närhet, för att detta skall kunna exakt lokaliseras. Dessa krav är i praktiken lika i fred och krig.

När det gäller själva **a n f a l l e t** - mot mark- eller sjömål eller luftstrid under molnen - fordras viss minimihöjd och minimisikt. Detta beror på de rent tekniska förutsättningarna för att hinna uppfatta målet, rikta **o s v**, lika i fred och krig. Vid anfall mot mark- och sjömål får dessutom vissa säkerhetshöjder inte underskridas, för att inte det anfallande flygplanet skall riskera att träffas av splitter från egna bomber eller rikoschetter. I fred är dessa säkerhetshöjder tilltagna med mycket god marginal. Till

detta kommer att den utsedda målplatsen i fred av säkerhetsskäl ofta icke medger fritt val av vapen. Taktiskt sett skulle kanske den rådande väderleken tala för användning av raketer, men av säkerhetsskäl kanske raketer icke får användas på målplatsen i fråga.

Enligt krigserfarenheterna kan man i k r i g taga helt andra risker än i fred, och man räknar därför med avsevärt lägre krigsmässiga säkerhets- höjder. Dessutom har man i krig full frihet att bland användbara vapen välja det, som mest lämpar sig för den rådande väderlekssituationen. Dessa stränga- re säkerhetskrav i fred är för övrigt inte något speciellt för flyget - vid t ex en fältskjutning med en infanteripluton i fred tar man ju ingalunda de risker, som måste tagas i verkligheten.

Med moderna r a d a r s i k t e n kan bombflyg utan att ha marksikt anfälla många mål i vårt land. Även sådant flyg, som har möjlighet att anfalla på detta sätt från ett läge över molnen, får dock räkna med att bli utsatt för motverkan av jakt. Är väderleken sådan, att minimivillkoren för start och landning är uppfyllda, kan försvarsjakten efter molngenomgång både anfälla och därefter landa.

Beträffande å t e r f l y g n i n g e n gäller generellt, att man i fred eftersträvar landning på egen bas, bl a av rent fredsunderhållsmässiga och ekonomiska skäl. I krig återvänder man till en m h t väderleksförhållan- dena lämplig bas, d v s man utnyttjar, liksom ifråga om valet av startplats, anflygning och anfallstid, växlingar i vädersituationen inte bara vid den egna basen utan inom flygoperationsområdet i sin helhet.

I fråga om l a n d n i n g kan man såväl beträffande det militära som det civila flyget konstatera ett överallt fortgående, intensivt arbete på att möjliggöra landning även vid sämsta tänkbara väderlek. System finns redan, som tillåter landning vid mycket låga värden på sikt och molnhöjd.

I krig måste v ä r d e t a v e t t f ö r e t a g bedömas med hän- syn till riskerna för förluster. Här är det de sammanslagna riskerna, som man har att räkna med, nämligen dels fiendens motverkan, dels "dåligt väder". Vid sämre väder nedgår fiendens möjligheter till motverkan. Det kan därför ofta bli så, att dåligt väder i krig kan anses gynnsamt - men att samma vä- der i fred måste räknas som "icke flygväder".

Alla dessa faktorer resulterar i, att man får fram vissa minimivärden på sikt och molnhöjd att gälla för striden (vid målet), och för start och landning, olika för olika flygslag och utbildningsståndpunkt. I krig är des- sa värden lägre än i fred. Att här omnämna, vilka värden som bör tillämpas hos oss, är inte lämpligt. Varje förband måste eftersträva att nedbringa dem.

Vid en bedömning av flygvapnets väderberoende är det emellertid inte tillfyllest att endast studera vädrets inverkan på de olika faserna i ett flygföretag var för sig. Det är nödvändigt att se dem sammankopplade och varje företag som ett av många, ingående i operationerna i s t o r t. Vid planläggning och utförande av flygföretag är man inte bunden av väder- situationen på en bestämd plats. Man har överblick över väderlekens utveck- ling inom hela det område, som omfattar tänkbara startplatser, platsen för målet och tänkbara landningsplatser. Genom att ombasera i tid kan man ofta starta företaget från de flygbaser, som har bästa vädret. Många mål i krig har sådan karaktär, att tiden för en operation kan avpassas efter den tid- punkt på dygnet, då väder- och belysningsförhållandena är som gynnsammast för själva anfallet. Landningen slutligen kan ske på de flygfält, som vid den beräknade tiden för landning har det bästa vädret.

I hur hög grad man sålunda genomsnittligt kan utnyttja lokala och temporära förbättringar i en i stort dålig vädersituation kan inte direkt anges med siffror och beräkningar. För detta skulle behövas ett betydligt mera genomarbetat statistikmaterial än det, som för närvarande finnes tillgängligt i landet. Redan det underlag, som nu finns, visar emellertid, att en del uppgifter, som på senaste tiden förekommit i pressen, är helt missvisande. Tar man fram det antal dagar, då det vid en viss observationsplats under någon del av dygnet förekommit oflygbart väder, kan antalet "oflygbara dagar", bli stort. Varje dag med tillfällig morgon- eller kvällsdimma blir exempelvis då inräknad. Tar man däremot det antal dagar, då det hela dygnet varit oflygbart väder, blir antalet "oflygbara dagar" ringa. Men även i detta fall är det oriktigt att binda statistiken till vissa platser var för sig. Varje aktuellt flygoperationsområde måste ses i sin helhet. Ser man på så sätt på statistiken i stort, finner man, att det är få dagar, som det inom ett visst operationsområde - för att nu inte taga landet i dess helhet - råder en sådan vädersituation, att flygoperationer helt är omöjliggjorda.

Om vi skulle dragas in i ett krig, är det sannolikt, att det blir mot en motståndare, som i styrkehänseende är oss överlägsen. Skulle väderleken då förhindra fiendens flyg att operera, vore detta enbart en fördel för oss. Men en fiende, som är oss styrkemässigt överlägsen i flygstridskrafter, kommer med all makt att söka undvika att för te en invasion välja "oflygbart väder". Han behöver sitt anfallsflyg som stöd. Skulle han mot förmodan bygga en operation på dåligt väder som skydd mot vårt flyg, tar han stora risker. Man kan i det fallet jämföra med den tyska offensiven i Ardennerna vid årsskiftet 1944-1945, då de tyska pansarförbanden under en period av dåligt väder stötte långt in i de västallierades linjer. De stoppades och stod snart nog inför ett katastrofartat återtag, så fort vädret medgav en kraftig insats av västallierat flyg.

Att spekulera i att "oflygbart väder" i kritiska ögonblick skall minska det fientliga flygtrycket mot våra stridskrafter, är farligt önsketänkande. Skulle våra försvarsförberedelser baseras på sådana spekulationer skulle följderna bli katastrofala.

I den pågående debatten talas sällan om att även arméns och marinens operationer påverkas av väderleken. Tjällossning, höstregn, stort snödjup, stark kyla, dimma är faktorer, som begränsar lantstridskrafterns operationsfrihet. Isläggning, dimma och stark sjöhävning begränsar flottans. Det är inte uteslutet, att ogynnsam väderlek ibland kan ha en mera hämmande inverkan på andra stridskrafterns verksamhet än på flygets.

"Flygets väderberoende" är därför en omständighet, som inte bör tagas som skäl mot starkare flyg.

