

# 3 Flygstridsledaren har nyckelroll :an i jaktroten



Flygstridsledarna har en viktig roll under ett luftförsvarsuppdrag. Från sina positioner på marken leder de jaktflyget med hjälp av information från radar.





Flygstridsledaren löjtnant Daniel Josefsson leder en jaktrote JA 37 Jaktviggen från en transportabel radargruppcentral.  
Bilder: Peter Liander/Försvarets bildbyrå



Under ett luftförsvarsuppdrag med Viggen eller Gripen är utgången beroende av en mängd samverkande faktorer. Självklart ska all materiel och teknisk utrustning fungera, de två piloterna i jaktroten ska kunna sitt jobb liksom – flygstridsledaren.

Den 30-årige löjtnanten **Daniel Josefsson** är just flygstridsledare vid F 21 i Luleå. Hans uppgift är att från marken leda jaktflygplanens insats mot angripande flyg. Flygstridsledaren kan därmed betraktas som jaktrotens tredje medlem.

Jobbet har stora likheter med en civil flygtrafikledares. Enkelt uttryckt kan man säga att medan den civile flygledaren gör allt för att hålla flygplan ifrån varandra, så ska flygstridsledaren göra tvärtom.

– Flygledarna har 359 grader till förfogande för att hålla isär flygplanen. Vi har bara en grad för att få ihop dem, säger Daniel Josefsson lite skämtsamt.

Traditionellt har stridsledningspersonalen haft sina arbetsplatser djupt inne i skyddade berggrum, långt från flottiljflygplatserna. Men FlygvapenNytt träffar Daniel Josefsson i ett stort kontorsrum inne på flottiljområdet. F 21 har i likhet med de flesta andra flottiljerna flyttat sina stridsledningsresurser in till flottiljerna.

– Ett enormt lyft, tycker Daniel Josefsson. Man kan se dagsljuset, man träffar folk på flottiljen och kan t ex utnyttja idrottshallen.

Han framhåller starkt fördelen med närheten till de flygande divisionerna och möjligheterna att på plats tala med piloterna om flygpassen. Tidigare sköttes alla kontakter per telefon, vilket inte alltid var så lyckat. När det gäller utvärderingen efter flygpassen blev det ofta att de talades vid bara när något speciellt behövde klaras ut.

– Nu kan man gå till divisionen direkt efter passet och snabbt få veta om man har gjort ett bra eller dåligt jobb.

I JAS 39-systemet är det tänkt att samarbetet mellan piloter och flygstridsledare med att förbereda, genomförande och utvärdering kommer att ske i mera utvecklade form.





Löjtnant Daniel Josefsson är flygstridsledare vid F 21 i Luleå.

### Fyra pass om dagen

En vanlig arbetsdag för Daniel Josefsson och hans kolleger börjar med en morgonbriefing. Den sker via intern-TV och består av en vädergenomgång och flygtrafikinformation från flygledaren. Divisionerna meddelar den planerade flygverksamheten och stridsledningen hur många flygstridsledare som finns tillgängliga. Briefingen är slut runt klockan åtta och den första starten sker strax efter nio.

Däremellan har stridsledningspersonalen förberett sin del av flygövningarna, ibland tillsammans med piloterna. Vidare har de informerat den civila flygtrafikledningen i Sundsvall om vilka områden man tänker använda och hur många flygplan som kommer att vara i luften.

Därpå genomförs det första flygpasset, med efterföljande debriefing. Nästa flygpass börjar klockan 10.30. Ibland flygs det även ett pass under lunchtid och oftast följer eftermiddagens verksamhet samma mönster som förmiddagens. De sista flygplanen brukar landa runt 15.30.

Eftersom det råder svår brist på flygstridsledare är arbetsbelastningen hög. Det

innebär att varje flygstridsledare ofta leder fyra flygpass om dagen. Daniel Josefsson tycker att det är för mycket:

– Det ideala vore att leda två pass per dag, då kan man planera sina insatser bättre. Dessutom skulle man oftare kunna flyga med i en SK 60 som agerar målflygplan och få en bättre uppfattning om piloternas situation.

### Lagarbete

På F 21 arbetar flygstridsledarna i en transportabel radargruppcentral som är uppställd i en byggnad på flottiljområdet. En ny modern StriC-anläggning är under uppbyggnad.

Under ett flygpass etablerar piloterna och flygstridsledaren radiokontakt så fort flygplanen lämnat basens kontrollzon. Kommunikationen med piloterna sker genom tal och datalänk.

– Jag leder dem mot området där det fiendliga flyget finns, avståndet kan vara kanske 200 km. När avståndet krympt till cirka 40 km eller mindre, släpper jag dem. Flygplanens egna system gör att piloterna

## Utbildning av flygstridsledare

**F**ör att kunna se hur utbildningen för en flygstridsledare kommer se ut i framtiden, måste man titta några år bakåt i tiden. För 30 år sedan var det kurvledning (KL) och direktledning

AV MANFRED JONSSON

### Utbildningens skeden

- 17 veckor i simulator.
- 5 veckor praktik med verkligt flyg.
- 8 veckor striddata i simulator.
- 14 veckor praktik striddata med verkligt flyg.
- 4 veckor taktikskede i simulator.
- 6 månader behörighetsskede.

(DL) med 60 graders kursskillnad för J 35 Draken som gällde. Cirka tio år senare tillkom DL 120-150 för JA 37 Jaktviggen. I början på 1990-talet började flygvapnet träna på indirekt samverkan i rote och grupp med JA 37 för att i slutet av 1990-talet genomföra de första större förbandsövningarna med inriktning mot den taktik som kan tillämpas med JAS 39 Gripen.

Flygstridsledarutbildningen och arbetsmetodik följer taktiken för de flygsystem som är aktuella. Vi vet att den framtida luftstriden kommer att ske på större avstånd (BVR – Beyond Visual Range) och att detaljstridsledningen inte kommer vara av samma betydelse. Flygstridsledarens uppgift blir mer att

beskriva målområdet och vad det finns för aktuellt hot i en viss situation, sortera och vidarebefordra information till och från piloten.

Vad som alltid har varit viktigt och kommer att vara än viktigare är flygstridsledarens förståelse för hur flygsystemet fungerar och prestanda för både flygplan och vapen. Ett bra sätt att träna taktik och öka förståelsen i vapenteknik är att delta i den verksamhet som genomförs vid Flygvapnets luftstridssimulatorcenter FLSC i Bromma. Simulatorövningar, TAST, StriC/StriCS (STRILS) och FLSC är bra komplement till verkligt flygstridsledning, men ingen ersättning. Genom simulatorövningar medger att olika utbildningsskeden kan göras kor-





Jaktroten startar, flygstridsledaren styr dem mot stridsområdet.

i det läget har en bra uppfattning om stridssituationen. Då tar de över medan jag övervakar helheten och är beredd att gripa in om de kanske tappar sin radarlåsning på

målet. Om angriparen stör jaktflygplanens radar måste jag leda dem ända in till skottläge.

– Finns det fientligt jaktflyg i området

tare, men eleven måste alltid få möjlighet att prova på de olika momenten i verklig miljö.

Möjligheten att bli en bra flygstridsledare ökar genom att samverka med divisionerna både i den grundläggande utbildningen och som färdig flygstridsledare. I utbildningen ingår flygning med SK 60. Detta för att ge ökad förståelse för pilotens miljö och hur han uppfattar stridsledningen, men också för att kunna prata med flygelever och öka deras kunskaper och förståelse för stridsledning.

Simulatorskedena genomförs vid F 20/STRILS, praktiken samt behörighetsskedet på förband. Hela utbildningen tar cirka 18 månader. Tyngden ligger på förståelse för dynamiken i ett stridsledningsförlopp, ledningsuppdrag och kunskap om luftrummet. Det mer och mer komplexa luftrummet med civil flygtra-

fik, kommer även i framtiden att ställa höga krav på flygstridsledarna vad gäller flygkontrolltjänst.

Utbildningen kommer fortfarande att innehålla krav på kunskaper i detaljstridsledning för att säkerställa olika reservförfaranden.

Den flygstridsledarkurs som nu pågår vid F 20 i Uppsala planeras och genomförs enligt HBL (Helhets Baserat Lärande). Härigenom tränas förmågorna att få med sig folk, identifiera problem, skapa överblick och se helhet, göra etiskt riktiga val, motstå stress, m a o en förmågeinriktad utbildning till den redan väl beprövade ämnesinriktade utbildningen. Förhoppningsvis ger detta flygstridsledare som är väl förbereda på framtidens krav, vilka de än blir, genom att de själva får se helheten och uppleva sina lärbehov.

hjälp jag till att övervaka dem och meddelar om läget blir farligt.

Flygstridsledarens roll har i viss mån förändrats i takt med att flygplanens radar-system blivit allt bättre. Hjälpmedlen i Viggen och Gripen ger piloterna avsevärt bättre uppfattning om stridsläget än vad Draken-piloterna fick.

– De har väldigt bra kontroll på läget. För tio år sedan krävdes det mycket precisionsledning, flygstridsledaren var tvungen att leda in flygplanen i exakt skottläge. Nu behövs det inte lika mycket. I stället gäller det mera att ha känsla för när man ska ingripa och ge stöd, att ge rätt information i rätt ögonblick.

Samarbetet med piloterna upplever han som positivt och det finns fördelar med att känna varandra.

– Man vet ju bättre vilka egenskaper de olika individerna har. Till exempel vilka som har mera erfarenhet än andra och att någon kanske kan bli lite irriterad i vissa lägen.

– Ibland kan man förstå att någon är lite tveksam över ett uppkommet läge, jag kan märka det på tystnaden. Då kan jag påpassligt ge information och märka hur







Flygstridsledaren major Martin Vobora i position vid en modern StriC-anläggning, ett system som är under införande i flygvapnet.

han plötsligt får läget klart för sig. Då har man vunnit värdefull tid.

### Stresstålig och flexibel

En flygstridsledare måste vara mycket stresstålig och flexibel till sin läggning. Under ett flygpass finns det ingen i förväg känd situation, i princip kan vad som helst hända. Även det lugnaste pass kan plötsligt förändras, det kan t ex bli snabba väderförändringar eller att ett tekniskt problem uppstår. Man måste vara beredd på snabba skiften och kunna jobba direkt från en okänd situation och inte minst ta riktiga beslut.

– Det gäller att kunna sortera information och sätta stopp i tid. Förr eller senare uppstår en situation då man inte hinner med allt. Då måste man kunna sortera bort allt annat och sätta flygsäkerheten främst. Den är alltid viktigast.

Daniel Josefsson trivs med sitt jobb och de utmaningar som bjuds. Han ger ett exempel på när flygstridsledaren har en tuff uppgift:

– Att leda en grupp på fyra, kanske t o m sex, flygplan som i indirekt samverkan agerar över ett område på 100 gånger 100

km mot en fiendlig kolonn med jaktskydd. Då krävs det ett mycket bra lagarbete med piloterna.

– Det är väsentligt att de själva har kontroll över läget för att striden ska bli framgångsrik. Har dom det går det bra. Men om de tappar kontakten med fienden och håller på att "åka dit", då är det läge för mig att gå in och stötta. När detta fungerar och piloten efteråt säger att de lyckades tack vare min insats, då är det kul!

– Får man bara lite pauser ibland är flygstridsledare det roligaste jobbet man kan ha i flygvapnet. Man ställs hela tiden inför nya utmaningar, ingenting är likt det andra. Stridsledningen sker på engelska, ibland på svenska. Ibland leder man målflyget, ibland löser man samma uppgifter som den civila flygledningen.

Allt med jobbet är dock inte tillfredsställande.

– Nej, bristen på flygstridsledare är verkligen akut. Vi måste helt enkelt bli flera, annars kommer vi som är kvar inte att orka.

### AWACS lockar

Inför framtiden ser Daniel Josefsson an den internationella verksamheten med

nyfikenhet. Han deltog i den multinationella övningen Baltic Link i somras och tycker att det blev en nytändning. Bidragande orsak var säkert att han var bland dem som fick chansen att flyga med i den flygande stridsledningscentralen E-3D Sentry (AWACS).

– Det man har sett av internationell verksamhet lockar. Det skulle vara kul att prova på. Inte en sexmånadersperiod utomlands, men en period med några veckor borta och några veckor hemma skulle vara klart intressant.

När det gäller yrkesskicklighet anser han att svenska flygstridsledare har goda förutsättningar för att kunna arbeta i ett AWACS-flygplan.

Den största skillnaden är att de inte leder i något område där det förekommer civil flygtrafik. Annars är jobbet väldigt likartat.

Än är det dock inte aktuellt med svenska flygstridsledare i AWACS. För Daniel Josefssons del kommer stridsledningen av Viggen att kombineras med tjänst vid F 20 i Uppsala som lärare för blivande kolleger.