

# Ubåtarnas skräck



1955 kunde NATO-högkvarteret med bestörtning konstatera att man höll på att bli akterseglade av ryssarna i kampen om undervattensherraväldet.

Inte så att östs ubåtsvapen bedömdes överlägset västs. Men Warszawapakten hade varit snabbare att bygga upp sitt antiubåtsvapen, ASW, baserat på marin patrullflygning.

Om WP blev bättre än NATO på att upptäcka motståndarens ubåtar rubbades kalla krigets heliga terrorbalans och det fick inte ske.

**Text och foto Francois och Philippe Notre**

Tre år senare hade tio av fjorton NATO-länder snackat ihop sig om ett skraddarsytt långdistans ubåtsspanings- och -jaktflygplan som skulle återställa balansen. Valet hade fallit på Breguet 1150 Atlantic. Den franska konstruktionen skulle inte byggas i hemlandet utan monteras hos Grumman i USA av halvfabrikat och system som levererades av deltagande länders flyg-, elektronik- och vapenindustrier. Det var ett av villkoren för amerikansk medverkan.

## Konkurrens från utranget trafikflyg

Men mitt i förberedelserna för produktionen hoppade två av de tyngsta länderna av.

USA valde bort Atlantic för en militariserad fyrmotorig trafikär från Lockheed, alias P-3 Orion. Och Storbritannien kunde inte motstå frestelsen att för egen räkning ge en annan trafikär, med sämre rykte, revansch i samma bransch, nämligen Comet, alias Nimrod.

När rök och damm lagt sig efter den bomben visade det sig att endast Frankrike och Västtyskland stod vid ord, att beställa 40 respektive 20 Atlantic. Först efter att produktionen i kamp mot svåra odds kommit igång vågade sedan de försiktiga holländarna reservera några exemplar åt sig själva. Även Italien skulle ångra

sitt avhopp och kom ombord som fjärde och sista nation på Atlantic.

## God affär för Rolls-Royce

Samtidigt vidhöll de sex desertörerna att få leverera till programmet som

om ingenting hänt. Vilket för britterna, som försåg Atlantic med de mäktiga Rolls-Royce Tyne turbopropmotorerna, lär ha varit en lysande affär. Sammanfattningsvis blev Atlantic ett skolexempel på att enighet i NATO-högkvarteret väger lätt mot nationell och industriell rivalitet när det kommer till produktion av den materiel som man säger sig vilja dela i vått och torrt.

Hur som helst blev Atlantic ett utmärkt vapen. Byggt i 87 exemplar fram till år 1973. Likt kollegerna Orion och Nimrod lever det vidare i nya versioner. MACH fick tillfälle att titta närmare på Atlantic 2, 1989 års helfranska utgåva, under en träningsrunda i farvattnen väster om Korsika.

## I kanten av träsket

Det är *Aeronavale* inom *Marine Nationale* som har hand om havsspaning och ubåtsjakt med flyg i Frankrike. Efter diverse nedskärningar och sammanslagningar är styrkan samlad till två platser: *Lann Bihoué* i Bretagne, där förbanden 23F och 24F (det senare med Falcon 10, som är på väg att bytas mot begagnade Falcon 50) täcker Atlanten; *Nimes-Garon* i Sydfrankrike, där 21F ansvarar för uppsikt över och renhållning i Medelhavet.

Vi checkade in i Nimes. Det är en militärbas som delar flygfält med en civil lufthamn. Tyskarna byggde den första hårda rullbanan, 1.800 meter lång, under andra världskriget. 1959 flyttade *Aeronavale* in. Idag är cirka 35 militärflygplan stationerade här. Förutom Atlantic 2:orna ett antal Alizé, som flygs av 6F, samt Nord 262E, som sorterar under skolflygdivisionen 56S.

## Spanar på Ariane

Vi informerades om att 21F dessutom har Atlantic utlokaliserade i Afrika (Senegal, Djibouti och Gabon), samt håller ett detachement som



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

sänds till Guayana vid varje rymdskott från den sydamerikanska Ariane-basen.

Vår kärra, *Uniform Bravo 6*, har 13 mans besättning. Föraren sätter 8 grader klaff och drar på. Vi stiger i 140 knop till 5.000 fot för att ta oss till insatsområdet. I bakre kabinen påbörjas laddningen av ejektorn med bojar som ska analysera vattnet i sökområdet. Att veta temperaturskiktning och salthalt är avgörande för att kunna tolka informationen från sonarerna rätt.

Vårt uppdrag är att spåra ubåten *Junon*, som sägs patrullera farvattnen väster om Korsika. Väl där går vi ner till mellan 300 och 800 fot för att systematiskt spana av vattenytan efter periskop. Man spanar med radar, infrarödsökare (FLIR) och visuellt. Observatören i glasnosen kan styra FLIR:en, men för det mesta är den slavad till radarn.

### Autopilot ned till 34 m

Efter ett par timmars händelseöst harvande beordras plötsligt full stridsberedskap. Ett mistänkt eko har fångats upp på radarn och bekräftats av magnetdetektorn på spjutet i flygplanets stjärt. Vi har hela tiden flugit på autopilot. Den används ned till 110 fot, får vi veta. Därunder gäller manuell flygning.

Passiva avlyssningbojar går i sjön. Det finns 72 ombord, plus diverse andra sonarer, tillsammans 100 stycken. De läggs ut antingen på linje eller i cirkel.

Sensoroperatörerna får kontakt och börjar spåra. Insamlade ljud processas i spaningsdatorn tillsammans med aktuella vattendata. De indikerar att ubåten dyker. En aktiv boj fälls för att möjliggöra exakt lägesbestämning och nu är det bråttom.

### Bubblor mot "ping"

Med "ping"-bojen i vattnet, om inte förr, vet ubåten att den är måltavla och kommer att sätta in motmedel. Bland de enklare är att grumla vattnet med luftbubblor och att skicka tillbaka förvrängda ekon.

Taktiska operatören osäkrar två torpeder och inväntar tills flygplanet manövrerats i läge för avfyrning, som därefter simuleras. Sambandet mellan cockpit och kabin sköts från högerstolen, så att förstepiloten kan koncentrera sig

på flygningen. Av samma orsak är andrepiloten planets formelle befälhavare.

Uppdraget är slutfört, men på hemväg demonstreras Atlantic-flygplanens andra roll: Som ytspanare. Vi gör en låg-sniff över en tanker och får några kul bilder genom glasnosen. Hade vi velat vara stygga mot den, finns sjömålsroboten Exocet i vapenarsenalen.



### Blockadvakt

Det var i denna roll som flygplan från 21F flög över Adriatiska havet under blockaden av sjötrafiken till Serbien, vilket ingick i både *Sharp Guard* och *Deny Flight* operationerna. För ändamålet upprättades ett detachement i Signonella i Italien.

Övningsvärdet av vår flygning fylls på genom att piloten vid återkomsten till Nimes inte landar direkt utan gör ett par touch-and-go, med omväxlande höger och vänster motor flöjlad. Innan det är vänster-höger-om för besättningen samlas man för avrapportering i *Centre Tactic*, där data från ombordsystemen tankas över i större anläggningar för analys.

Atlantic 2 utrustades från början med datoriserade system för såväl stridsuppgift som navigation och underhåll. Vilket gör den enkel att uppgradera i takt med elektronikens snabba landvinningar. Detta kommer att hålla flygplanstypen i tjänst hos Franska marinflyget under överskådlig tid.

### Atlantic 3 kommer 2005?

Tyskland och Italien stod över detta steg i utvecklingen och har snart nått vägs ände med sina 30+ år gamla Atlantic 1. För dem, och andra länder med omodern utrustning för havsövervakning och ubåtsjakt, skissar Dassault på Atlantic 3. Det är samma flygplan, än en gång moderniserat med de senaste tillbehören.

Likadant jobbar konkurrenten Lockheed med den i grunden ännu äldre Orion. Det sker i förvissningen att tiden inte är mogen att börja med ett vitt papper, som Breguet gjorde 1955. Produktionsserierna lovar att bli ännu kortare

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

nu. Tyskland behöver högst 12 flygplan och Italien 16. Atlantic 3 bör ligga bra till i kraft av lång och positiv drifterfarenhet med 1:an och 2:an. Att bygga vidare på gjorda erfarenheter innebär bland annat lägre kostnader för ombeväpningen än om man väljer ett annat system, som alla måste lära från början. Beslut väntas i år, för första leverans senast 2005.



Taktikkabinen i ATL 2

### Dassault Atlantique 2 (ATL 2)

Antal beställda 42. Första leverans 26 oktober 1989.

**Mått:** Spännvidd 37,4 m, längd 31,6 m, höjd 10,9 m.

**Motorer:** Två R-R Tyne RTy 20 Mk 21 på vardera 6.100 hk.

**Vikter:** Tom 25,5 ton. Normal taktisk startvikt 44 ton. Max startvikt 50 ton.

**Prestanda:** Max marschfart 320 knop. Max flygtid 18 timmar. Max räckvidd 4.200 nm. Uthållighet 8 timmar i område beläget 600 nm från basen.

**System:** Radar; Thomson-CSF *Iguane* FLIR; TRT/SAT *Tango*

Akustik/ESM; DSAX 1 Sadang/ARAR-13

Magnetsensor; Crouzet DHAX3 MAD

Passiva ljudbojar; DSTV7B, DIFAR SSQ53D

**Beväpning:** 8 MK-46 eller MU-90 *Murène* torpeder, 2 AM-39 *Exocet* robotar, 12 sjunkbomber

**Besättning:** Observatör i glasnos. Förstepilot, andrepilot/befälhavare och färdmekaniker i cockpit. Radiooperatör och navigatör i utrymmet närmast bakom. Tre undervattenssensoroperatörer, taktisk samordnare/insatschef, radaroperatör samt operatör för telekrig/ytspaningsakustik/magnetsensorsystem, placerade i mörklagd taktisk kabin. Lastmästare/andreobservatör i bakre kabinen.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!