

# Säkrast med sällskap!



**Redan på 60-talet med McDonnell F-4 Phantom i Vietnam råkade det amerikanska flygvapnet in i diskussion om en eller två piloter i cockpit.**

**Text Lars Erling "Big Mach" Olsson**

Skulle killen där bak vara pilot och skulle man ha dubbelkommando? Eller skulle han enbart vara systemoperatör utan pilotutbildning? Debatten rasade länge. De första versionerna av F-4 Phantom II var allt annat än lättflugna och den nya elektroniken var ibland svårtolkad så argument fanns både för dubbelkommando och specialtränade systemoperatörer. Inom US Navy uppstod aldrig den diskussionen, valet av en professionell systemoperatör och navigatör verkar där ha varit självklart. Ett hangarfartyg kan te sig försvinnande litet på stora havet när man är nästan soppatorsk.

De första F-4 B och C anlände till Vietnam våren 1965 vilket i sin tur gjorde att nordvietnameserna satte in MiG-21 i luftstriderna. Med den ökande intensiteten i striderna frammanades allt mer avancerad elektronik vilket gjorde att diskussionen ebbade ut. Att rätt tolka instrument och radar under hård fysisk och psykisk press krävde sin man och piloterna blev mer och mer beroende av all hjälp de kunde få av kompisen i baksits. En feltolkning eller miss av det senaste radarsvepet kunde vara skillnaden mellan liv och död. Dessutom behövdes två par ögon vid närstrid. Frånvaron av kanon gjorde att man inte kunde försvara sig efter avfyrade robotar.

US Navy hade från början förstått detta och såg de två besättningsmedlemmarna som ett team som skulle vara inkörda tillsammans. US Air Force började inte tillämpa detta system konsekvent förrän 1969.

Det var då det! Eller? Gäller erfarenheterna från Vietnam fortfarande?

## **Bosnien en tankeställare...**

Gulf-kriget får väl med facit i handen ses mest som en logistisk och teknisk uppvisning av västerländsk överlägsenhet. Irak hade ju inte så mycket att sätta emot, visade det sig. Men elektroniken avslöjade sig också ha vissa brister. Svårigheten att skilja vän från fiende med alla flygplan av olika konstruktion och utrustning från

olika länder gjorde att de allierade piloterna tvingades använda medeldistansrobotarna Sparrow och AMRAM som närstridsrobotar, dvs piloten måste själv se och identifiera målet innan han sköt. Flottans superrobot Phoenix var bara inte att tänka på. Tekniken var heller inte att lita på alltid så man sköt nästan alltid två eller flera robotar på en gång för att vara säker på att träffa. Klimatet och slarvfel i hanteringen bidrog även till osäkerheten.

Bosnien var en annan femma, de stridande hade många olika typer av utrustning och framför allt serberna hade kvalificerad materiel och duktiga tekniker. Till och med Stealthplanet F 117 fick bita i gräset trots att det leddes in av radar- och eldledningsplan.

Man pratar med rätt små bokstäver (ingen vill ju erkänna att de tänkte fel) om detta, men tittar man på fakta så verkar det som om erfarenheterna från Vietnam har bekräftats av striderna på Balkan. Man ska vara två i planet. Det blir för mycket för en enda person att korrekt och snabbt analysera olika hotbilder från omgivningen i pressat läge, hur skicklig han än är och hur bra elektroniken än är.

Fakta är att det mest stridserfarna flygvapnet i världen, Israels Heyl Ha'Avir nyligen beställde över hundra tvåsitsiga F 16D, (block 52 plus) av Lockheed Martin. Samma, men i mindre omfattning gjorde Singapore (block 52) och Förenade Arabemiraten (block 60). Franska flygvapnet och flottan har nyligen ändrat sina beställningar på Rafale och fördelar dem nu på 2/3 tvåsitsiga och 1/3 ensitsiga plan. Exportdriven för Mirage omfattar också mest den mycket avancerade tvåsitsiga versionen 2000-5, Mk 2.

Tittar man på ryssarna så ser man även där en smygande övergång från ensitsiga Sukhoi 27 till tvåsitsiga versioner, främst beroende på att kunderna, Indien, Kina med flera, efter närmare eftertanke vill ha två personer i cockpit. Ryssarna själva verkar tänka i liknande banor när det gäller Su-27 och alla dess varianter.

## **... men JAS är för liten?**

Men bilden är inte entydig. Jänkarna framhärdar med ensam pilot och samma verkar britterna och vi svenskar göra. Amerikanerna borde ju veta vad de gör efter Phantom II och F-14 Tomcat och såväl F-15 som F-18 domineras av de

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

ensitsiga versionerna, samma gäller Eurofighter och JAS. Ännu så länge!

Militärer kan ofta vara påfallande konservativa och de får vad de beställer och betalar för, varken mer eller mindre. När de i ett senare skede förstår att de kanske borde utveckla planet till ett allroundstridsplan, typ JAS, så får de betala lite mer. Det bästa exemplet på detta är kanske F-15 E. De amerikanska generalerna retade sig på att ensitsiga F-15 stod och skräpade på marken efter det man säkrat luft-herravälde. De var ju inte avsedda för att klara attackuppgifter. Ett annat exempel är det svenska flygvapnet som mer och mer pratar om den tvåsitsiga skolverversion av JAS 39 Gripen som ett stridsledningsplan.



Även jänkarna börjar nosa på problemet med F-22 Raptor, där man precis som med F-15 börjar inse svårigheterna med att använda F-22 som attackplan mot markmål, vilket ställer större krav på motmedel och elektronisk koll på omvärlden. Kanske behövs det då en systemoperatör i baksits. Inte ens det rika USA har kanske råd med ett luftherraväldejaktplan som inte kan något annat.

Eurofighter gör stort nummer av sin röststyrning som tillsammans med andra tekniska hjälpmedel ska avlasta piloten så att han inte behöver någon hjälp i baksits.

Vi svenskar har nog inte så mycket att välja på. 39 Gripen är så liten att ytterligare vikt bör undvikas. Samtidigt finns lång erfarenhet av datakommunikation mellan olika vapenbärares sensorer, vilket har skapat ett visst självförtroende inom det svenska flygvapnet. Vi kan därför ligga ca 10 år före NATO på detta område, vilket engelsmännen har förstått och därför engagerar sig i ett allt intimare samarbete mellan SAAB och British Aerospace.

De nya hjälmsiktorna tror man ytterligare ska hjälpa piloten tillsammans med nya avancerade robotar. Eller kanske tvärtom, stoppar man in för mycket svåriläst information i hjälmsiktet, så kanske piloten bara blir virrig och behöver hjälp i baksits. Eventuellt kan bägge behöva hjälmsikten men med olika information.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!