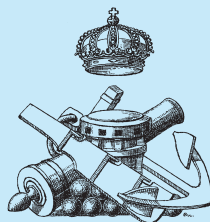


Ytstridsfartygens flexibilitet – Inte antingen eller, utan både och!

Av Per Edling



KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET
SVERIGES MARINA AKADEMI

Särtryck ur *Tidskrift i Sjöväsendet* N:r 2 2019
Sidorna 173-177



Ledamoten
PER EDLING

Kommandör Per Edling är chef för Tredje sjöstridsflottiljen sedan 2018-10-01.

Ytstridsfartygens flexibilitet – Inte antingen eller, utan både och!

Abstract: *The on-going discussion about Swedish naval vessels is slightly polarised. Some scholars depict the Visby corvettes as sitting ducks since they are not equipped with surface-to-air missiles, but others claim that they are invisible thanks to the stealth technology. It is difficult to treat a matter from several perspectives if only the far corners of the sample space are used. Only using contradictinctions is not the way to create a common understanding. In this article I try to give a more nuanced picture arguing that it is the corvettes' flexibility that counts, since there are no invisible ships and war is dangerous.*

Under senare tid har en intensiv debatt förekommit avseende svenska ytstridsfartygs möjligheter och begränsningar. Från vissa håll har det spekulerats i att det är omöjligt att uppträda fritt till sjöss då det skulle vara för farligt utan luftvärnsrobot, och ibland antyds den raka motsatsen. Varifrån sådan argumentation egentligen härstammar är svårt att veta, men sannolikt handlar det om en och annan förutfattad mening. Att enbart utgå från ytterligheter leder diskussionen fel eftersom den riskerar att skärpa motsättningarna mellan debattörerna istället för att skapa en gemensam förståelse. Det

finns därför all anledning att försöka beskriva ytstridsfartygens korrekta möjligheter och begränsningar, vilket kräver att debatten lyfts in i en relevant kontext.

Till att börja med: krig är farligt och det finns inga osynliga fartyg. Med detta utgångsvärde måste planeringen av marina operationer beakta risker som är väl balanserade mot den aktuella situationen i syfte att erhålla önskad operativ effekt. Att förstå varje systems förmåga, i detta fall våra ytstridsfartygs, är ett viktigt ingångsvärde för att kunna hantera denna diskussion. Således blir det direkt felaktigt att i termer av möjlighet och

omöjlighet påstå vad ytstridsfartygen kan göra. Debatten om våra ytstridsfartyg förefaller tyvärr präglas av påståenden som är ryckta ur sitt sammanhang. Dessa fartyg kan med ypperligt god förmåga uppträda i många olika förhållanden, såväl offensivt och framskjutet som defensivt tillbakadragna. Styrkan ligger inte i aningen eller, utan i förmågan till både och.

Förhoppningsvis kan denna text nyansera bilden och bidra till en mindre polariserad debatt runt frågan om det kan anses vara för riskfullt att vara till sjöss med svenska ytstridsfartyg i en hög konfliktnivå.

Smyganpassning av fartyg

För att förklara varför exempelvis korvett typ *Visby* har möjligheten att nyttja ett mer offensivt uppträdande trots avsaknad av luftvärnsrobot, behöver ett mer praktiskt perspektiv anläggas om diskussionen ska bli verkligt relevant. Därför finns det anledning att förklara vad den så kallade smygtekniken egentligen innebär och vilka fördelar den medför.

Med smygteknik menas att fartyget är konstruerat på ett sådant sätt att avståndet som olika sensorer kan upptäcka fartyget på reduceras. För att uppnå en taktiskt meningsfull smyganpassning krävs att fartygets signaturer betraktas som en helhet där signaturer gentemot alla relevanta sensorsystem beaktas. Smyganpassningen behöver därför omfatta mer än bara radar, utan också andra signaturer så som t.ex. akustik, magnetik och IR.

För att vara effektiv krävs även att smyganpassningen är långt driven. Som exempel krävs en fyrfaldig reduktion av radarmålearea för att reducera upptäcktsavståndet till hälften. Det är såle-

des inte meningsfullt att göra en begränsad smyganpassning, utan denna behöver genomföras fullt ut. Vid konstruktion av korvett typ *Visby* har samtliga dessa krav beaktats. Fartyget har sedan genomgått ett omfattande provprogram mot ett stort antal olika typer av sensorer. Smygteknikens effektivitet är av förklarliga skäl omgärdad av hög sekretess, men det är ingen hemlighet att fartygen i fredstid har radarreflektorer monterade för att de ska synas för den civila sjöfarten.

Genom att reducera upptäcktsavståndet för motståndarens sensorer ökar vår handlingsfrihet och det blir möjligt för oss att få ett övertag i sensorräckvidd i duellen mot andra fartyg. Vidare innebär den reducerade fartygssignaturen att effekten av våra egna telekrigsåtgärder såsom motmedel blir större. Den långt drivna smyganpassningen av korvett typ *Visby* är gjord med hänsyn tagen till de unika förutsättningar som råder i vårt närområde, men den fungerar väl även i andra farvatten.

Trots den omfattande signaturanpassningen är inte *Visby*korvetten osynlig. Det finns inga osynliga fartyg. Den faktor som är svårast att reducera för alla plattformar är givetvis den rent visuella. Om man har suttit i ett flygplan på hög höjd och tittat ut över Östersjön under goda siktförhållanden vet man att det går att se fartyg på mycket stora avstånd, även mindre fartyg. När man diskuterar signaturer så måste man även beakta att teknologin avseende sensorer för detektion ständigt förbättras i den eviga militära tvekampen mellan medel och motmedel. Optroniska sensorer ser bättre och längre, IR-teknologin förfinas och inom radarteknologin utvecklas nya system avsedda för att på ett bättre sätt kunna detektera plattformar med smygteknik.



Korvetten HMS Nyköping, en av fem Visbykorvetter i den svenska marinen. Foto: författaren.

Avsaknaden av luftvärnsrobot

En stor del av de påståenden som figuren huruvida det skulle vara för riskfullt att uppträda fritt till sjöss med svenska ytstridsfartyg grundar sig i det faktum att våra ytstridsfartyg i dag saknar luftvärnsrobot. Det finns de som felaktigt tar

just denna parameter som en in-teckning för att det inte skulle vara möjligt att uppträda fritt till sjöss överhuvudtaget. Visbykorvetten har som beskrivits tidigare en unik signaturanpassning. Den har även ett mycket bra motmedelssystem och en mycket kvalificerad artillerieldledning med tillhörande 57 mm allmålskanon

med avsevärt bättre prestanda än tidigare generationer. Detta innebär sammantaget att möjligheten till egenskydd mot en rad olika hot är bra, men ger givetvis inte ett fullständigt skydd mot alla typer av hot, och det innebär framför allt sämre möjligheter att skydda andra fartyg mot hot från luften. Det är av den anledningen som marinen verkar för att ett sådant system ska införas på Visbykorvetterna såväl som på framtida ytstridsfartyg.

Om en Visbykorvet trots god smyg-anpassning i nuvarande konfiguration, utan luftvärnsrobot, ändå detekteras och utsätts för en vapeninsats med exempelvis sjömålsrobot så är förmågan till självförsvar trots allt god. Fartygets smyg-anpassade konstruktion i kombination med hög fart, mycket goda manöveregenskaper samt en förmåga att påverka sin motståndares vapensystem med både aktiva och passiva motåtgärder, skapar sammantaget ett bra egenskydd för fartyget även vid uppträdande fritt till sjöss. En lång rad utvärderingar från en omfattande serie av olika prover gör det möjligt att dra denna slutsats.

Om korvett typ *Visby* dessutom skulle tillföras luftvärnsrobot utökas det egna skyddet ytterligare och ger även en förmåga att skydda ett större område till sjöss i samband med skydd av andra fartyg, men även objekt i land så som exempelvis hamnar och andra viktiga kustnära installationer.

Avvägningar avseende vårt uppträdande i sjöstriden

Vid sjökrigföring finns ett antal grundprinciper som skapar förutsättningar för ett lyckat utfall vid olika typer av operationer. Exempel på dessa grundprinciper

är förmågan att ta initiativ, överraska, kraftsamla och vilseleda en motståndare. Planeringen av en marin operation kommer att utmynnas i en stridsplan. I vissa fall kommer planen innebära att fartygen kommer att uppträda fritt till sjöss, och i andra fall kommer planen att mynna ut i ett helt annat taktiskt mer tillbakadraget uppträdande där våra unika svenska geografiska förutsättningar kan komma att användas till vår fördel. Oförutsägbarhet och överraskning är hörnstenarna i vår taktik varför ingenting kan uteslutas avseende svenska fartygs uppträdande.

En annan faktor som måste beaktas i denna diskussion är behovet av en lägesbild som är så pass noggrann att den kan utgöra underlag för vapeninsatser. Moderna vapensystem har generellt allt längre räckvidd vilket gör det möjligt att bekämpa mål på större avstånd. För att kunna träffa ett mål på havet krävs det dock att motståndarens fartyg kan lokaliseras och identifieras. Dessutom måste ett mål följas, eftersom mål på havet i de flesta fall rör på sig. För att säkerställa att vapeninsatserna träffar avsett mål är det också nödvändigt att urskilja det unika målet bland närliggande fartyg samtidigt som risken för tredje part beaktas.

För att kunna verka mot en motståndare krävs således en kontinuerligt uppdaterad lägesbild. Uppbyggnaden av bilden kan ske på olika sätt och med olika sensorer men det finns en gemensam nämnare som begränsar deras förmåga, nämligen det faktum att jorden är rund. Jordens krökning innebär begränsningar att upptäcka och identifiera fartyg och flyg som är bortom den horisont som olika system kommer att begränsas av. Vårt försvar bygger därför i stor utsträckning på system i samverkan. Integrerade system över försvarsgrensgränserna, där

marinen kan dra nytta av information från exempelvis olika flygande sensorer, men även av information från andra aktörer och från de länder vi samarbetar med. På så sätt skapas förutsättningar för att genomföra överraskande vapeninsatser på stora avstånd och dolt uppträdande.

I de fall detta upplägg inte skulle vara genomförbart kan det ibland vara nödvändigt att agera mer offensivt fritt till sjöss med en högre grad av risktagning. I ett läge där det saknas annan sensortäckning är det därför nödvändigt att kunna förflytta sig till det område där striden ska föras. Då är korvetter av Visbyklass, utrustade med ett flertal olika sensorsystem, bra plattformar att nyttja framskjutna, för att skapa en mållägesbild med hög kvalitet givet dess smygeteknik.

I korthet innebär denna diskussion att vi alltid måste anpassa vårt uppträdande med våra ytstridsfartyg, våra ubåtar och våra flygande sensorer på ett optimalt sätt för att uppnå en tillräcklig lägesuppfattning, och för att kunna agera enligt de grundprinciper som finns för sjökrigföringen. Styrkor och svagheter i respektive system kompletterar varandra i de olika situationer som kan förväntas till sjöss, från uthålliga övervakningsoperationer och skydd av sjöfart till rena anfallsföretag.

Våra gemensamma resurser i form av ytfartyg, flyg och ubåtar kommer växelvis eller kombinerade, behöva exponeras på olika sätt och i olika omfattning, beroende på operationstyp, i syfte att skapa den lägesuppfattning som krävs för att nå en gemensam framgång i striden.

Sammanfattande slutsatser

Som har beskrivits i denna artikel så måste varje enskild operation bedömas utifrån en rad faktorer. Chefer på alla nivåer i marinen är väl skickade för att göra dessa bedömningar då de är förtrogna med vår stridsmiljö, våra möjligheter och begränsningar. Vi har en utvecklad taktik som är anpassad utefter dessa förutsättningar.

I vissa lägen kan vi komma att behöva operera fritt till sjöss även under en förhöjd hotnivå för att skapa oss en uppfattning om läget på havet. Detta kräver hög taktisk flexibilitet vilket vi får genom Visbykorvetternas rörlighet och förmåga att förbli oupptäckta så långt som möjligt.

Risker är en naturlig del av militär verksamhet vid högt hot. Risker kommer behöva tas, och om så sker är våra Visbykorvetter synnerligen lämpliga plattformar.

En motståndare ska, och kommer också att, känna att det är farligt att vara till sjöss. Vi har med kvalificerade ytstridsfartyg möjlighet att skapa osäkerheter på bredden och på djupet som motståndaren måste förhålla sig till.

Avslutningsvis. Krig är farligt, och har så alltid varit. Svenska ytstridsfartyg kommer vid varje enskilt tillfälle alltid att användas på den plats de gör störst nytta givet de aktuella förutsättningarna. Att rycka saker ur sitt sammanhang när man diskuterar frågor som dessa gör att man går fel i analysen och man kommer då att dra fel slutsatser.

TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET
FÖRSTA UTGIVNINGÅR 1836
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET
SVERIGES MARINA AKADEMI

Ansvarig utgivare: Kommendör Per Edling, e-post: publisher@koms.se

Redaktör: Kommendör Lars Wedin, e-post: editor@koms.se

Redaktionens adress: c/o Wedin, 263 Chemin de Plan Perret, 74 920 Combloux, Frankrike. Telefon: +33618501438

Formgivare: Konteramiral Thomas Engevall, e-post: engevall@koms.se

Bankgiro: 454-8731, Organisationsnummer: 935000-4553

Ärenden om prenumeration och övriga administrativa ärenden rörande tidskriften hänvisas till redaktören.

Kungl. Örlogsmannasällskapets postadress:

Teatergatan 3, 1 tr, 111 48 STOCKHOLM

Telefon: 08-664 7018,

E-post: akademien@koms.se

Hemsida: www.koms.se

Bankgiro: 378-2786, Organisationsnummer: 835000-4282

Kungl. Örlogsmannasällskapets biblioteks adress: Amiralitetstorget 7, 371 30 KARLSKRONA Telefon/Telefax: 0455-259 93, E-post: librarian@koms.se

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer med minst fyra nummer årligen. 2019 utkommer fem nummer. En ettårig prenumeration kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till bankgiro nr 454-8731 (glöm ej ange namn och adress!).

Om Kungl. Örlogsmannasällskapet så beslutar kan författaren till införd artikel belönas med akademiens medalj, hedersomnämning och/eller penningpris.