

2010-09-26

Lars Möller och Håkan Ljungstedt

Till: Flygvapenmuseum.

Kopia: F11 Museum

Laservarnare för S37

Inblandade personer:

Flottiljläkaren på F17.

Från FMV:

Sven-Olof Hökborg, Genmj. Chef Flygmateriel. (orienterad)

Håkan Ljungstedt, Avddir FlygSP. Projektledare. Helt insatt.

Lars Möller, Bdir FlygSP, Installation och utvärdering. Kände inte till specifikationen.

Sven Persson, Öing FlygSP, Chef för Ljungstedt och Möller. Delvis informerad.

En inköpare som ej fick ta del av vad som köptes.

Mats Karlsson, Fbing ProvMA, Provledare. Kände till specifikationen inför utprovning.

En provflygare vid FMV:Prov. Visste att han provade en varnare.

Någon på SAAB som skötte deras TV-styrda laser. Kände inte till specifikationen

Från FFV:

Stefan Forslund FFV. Industrisammanordnare. Kände till tekniken.

Elis Norberg FFV. Installation i kapsel.

Från SATT-Teleprodukter:

En projektledare och en programmerare. Nedtankning av registreringen och bearbetning i

Undplut S37 dator. Kände inte till hela specifikationen

Från F17 efter 1991:

Förmodligen flygchefen. Kände inte till specifikationen

Divisionschef spaningsdivisionen. Kände inte till specifikationen

Flygförarna. Kände inte till specifikationen

Kompanichef spaning. Kände inte till specifikationen

Någon mekaniker. Kände inte till specifikationen men visste hur han skulle se om något hänt.

C Undplut S37. Kände inte till specifikationen men kunde ställa klockan i kapseln och tömma data ur varnaren och utvärdera.

I slutet av 1980-talet fick en läkare på F17 in piloter med lätta skador (katarakter) på näthinnan, som skulle kunna vara en laserskada. Dessa skador hemlighölls med tanke på eventuella reaktioner från förarna på flygplan 37. Läkaren rapporterade inte normala tjänstevägen utan till FMV p g a info på MHS vid föreläsning (Håkan Ljungstedt) beträffande laserskyddsarbete under rubriken "IR-laser motmedel".

Det var till en början bara högst 10 personer inom Försvarsmakten och FMV som kände till detta.

Ärendet ansågs av Gunnar Lindkvist (Tekn dir och projektledare för JAS) så känsligt att det inte skulle hemligstämplas därför att det troligen fanns läckor på FMV.

Provrapporten är hemlig.

Försvarsmakten uppdrog åt FMV att skaffa 2 st laservarnare som skulle användas av S37. På FMV gick Håkan Ljungstedt till Lars Möller och frågade efter tips på var man skulle kunna installera en registrerutrustning i S37 och hur resultatet skulle kunna utvärderas.

Sekundnoggrannhet behövdes inte.

S37 kunde bära Mörkerspaningskapslar som bestod av 3 st kameror för nära infrarött ljus och med elektronblix. Kapslarna var till ytterdimensioner, lika. I nosen på den vänstra kapseln, satt kamerorna som täckte ca 120 grader i sida. Kamerorna satt så långt fram att höger sidkameran satt framför flygplanets extratank medan blixarna som satt längre bak, inte kunde lysa ut åt höger. Därför satt en liknande kapsel med blixar på höger sida om extratanken, och där var det tomt i nosen. Det beslutades att varnarna skulle installeras i nosen på 2 st M1896-209210 (serienummer 2 och 2102) Mörkerspaningskapsel Höger och projektet fick namnet MSK Höger.

Synkroniseringen mellan MSK Höger och flygplanet gjordes genom att fröken-ur-tid knappades in i både registrerutrustningen och CK37 vid start. Registrering tankades sedan över i en bärbar PC som togs in i Undplut S37 och synkroniserades med motsvarande DKA301-film med hjälp av klockan. DKA-filmen och laservarnaren lästes in i Dator 118. Därefter kunde färdväg, radarinmätta mål och varnarinformation plottas ut på en karta med hjälp av en skrivare.

Marconi i England gjorde varnaren utan att informeras om hur och när den skulle användas. Aerotech i Linköping installerade i kapseln och SATT-Teleprodukter gjorde utvärderingen med PC och Dator 118 (se Undplut S37 nedan). Marconi hade stora problem med varnaren men till slut fungerades den. Varnaren utprovades av Försökscentralen och godkändes.

Kapslarna kunde bäras av **alla** S37 utan att flygplanet behövdes modifieras. Kapslarna levererades till F17. En kapsel flögs en gång på F17 920604 klockan 13:26:41 - 14:15:50. Det var en SH37 som flög. Piloten gjorde en radarstöt och hittade 3 st fartyg. Därefter flög föraren fram och identifierade fartygen som ryska handelsfartyg. En stund senare belystes flygplanet med 2 laserbelysningar klockan 13:55:39.

Bild 1 visar information av företaget. Siffran 440 lär betyda att det var en laseravståndsmätare. Det ca 10 mm långa strecket från färdvägen vid översidan på karttexten SUECIA UTA pekar åt det håll som belysningen kom i från.

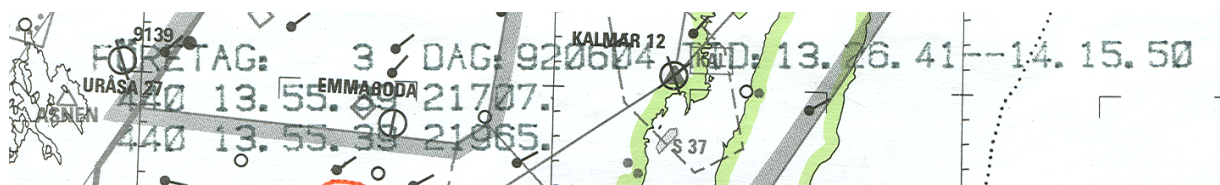
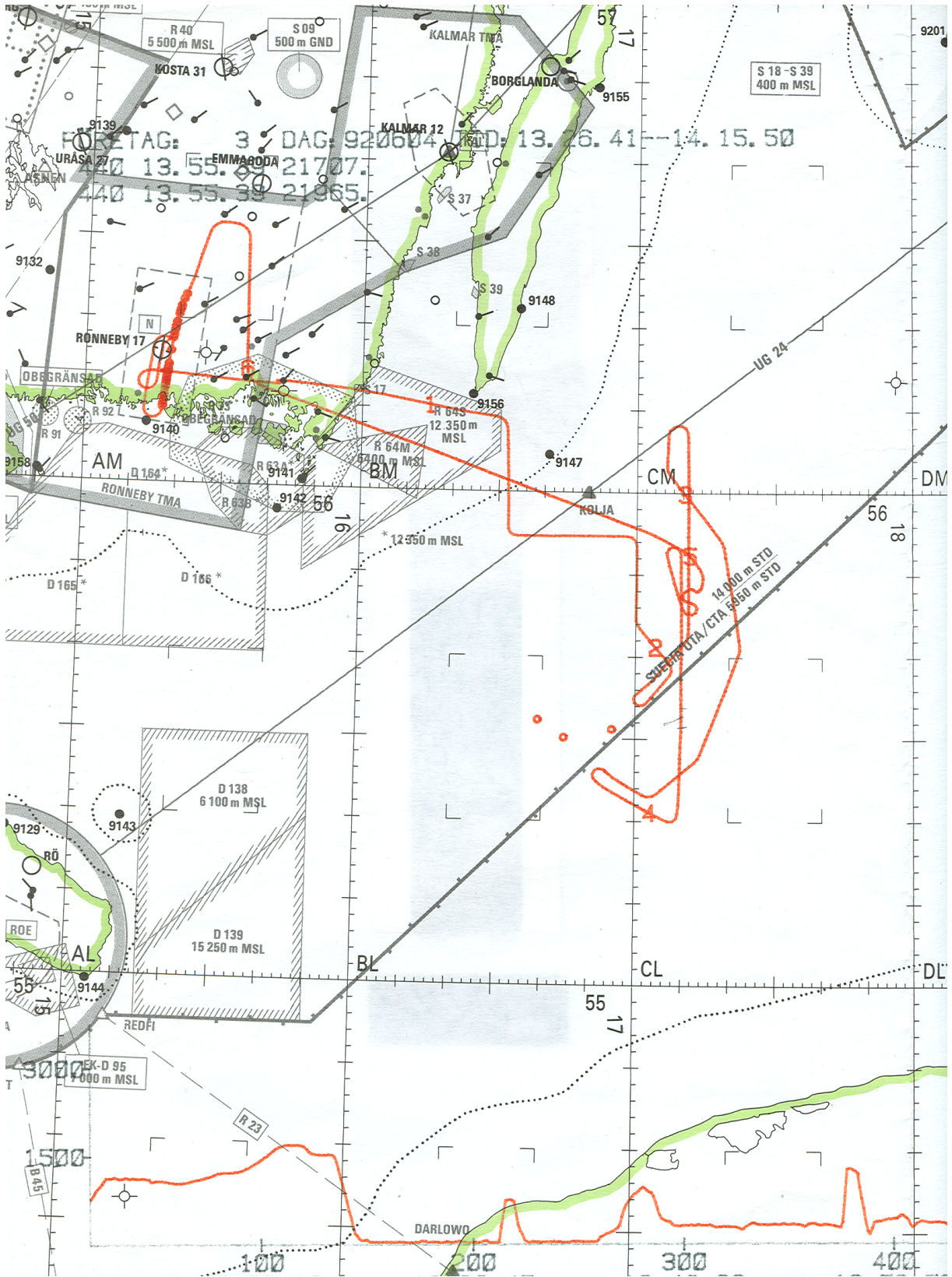


Bild 1.

Bild 2 visar den utritade flygvägen. Där är tidskalan borttagen. Höjdskalan finns i underkanten till vänster.

Bild 3 är en förstoring av färdvägen.



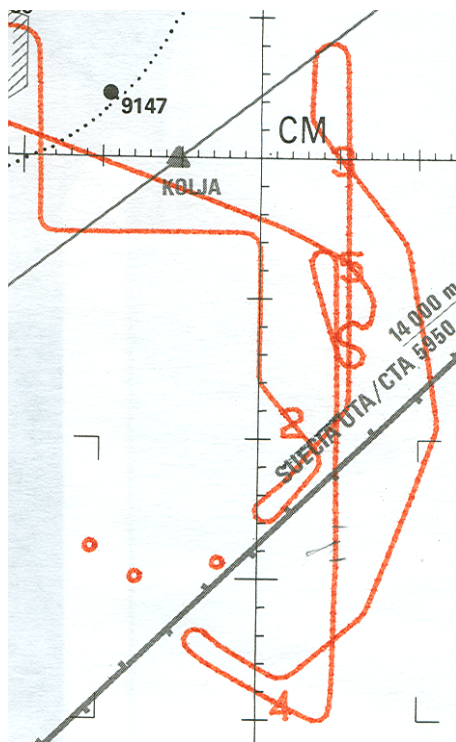


Bild 3

Efter ovanstående flygning krävde piloterna att denna varnare skulle stå i SFI. Det 1 år innan så skedde.

Sovjetunionen hade nu upplösts och den ryska marinen hade inte längre råd med drivmedel till båtarna. När F17 ombeväpnades till enbart JA37, var varnarkapslarna bland det första som sändes till F10 och hamnade längst in och längst ner i en hangar som fylldes till taket med S37-materiel. 1993 började planeringen för att införa datastav i S37 och Försvarsmakten beslöt att programmet i Undplut S37 skulle konverteras från Fortran i Dator 118 till Windows i en PC. Dock skulle inte programvaran för laservarnarna konverteras. Från Försvarsmakten var det nu inget intresse för denna varnare och de flög aldrig mera.

1995 infördes datastaven och DKA301 och Apparat 48 utgick eftersom deras registreringar nu fanns på datastaven.

För varje gång som Högkvarteret böt handläggare för flygspaning så föredrogs ärendet i hopp om att få kassera kapslarna. Varje gång satte handläggaren upp en förvånad min men ville inte kassera kapslarna. Kunde vara bra att ha.

Från F10 flyttades kapslarna till Arboga där de försvann och var borta 2006. 2007 visade det sig att handläggare Per Noreus på Högkvarteret skänkt kapslarna till något museum i Göteborg utan att ändra i flygdatsystemet DIDAS och kände inte till vad som fanns i kapslarna. Han visste, tyckte han, han hade ju varit kompanichef på spaningen vid F21. Det är inte känt var kapslarna är nu.

Stockholm 2010-

Håkan Ljungstedt

Lars Möller