



Självständigt arbete i krigsvetenskap OP 11-14 (15 HP)

Författare: Tim Redner	Program/Kurs: OP 11-14/SA VT2014
Handledare: Stefan Ring	Kurskod: 1OP147
Examinerande lärare: Svenbjörn Kilander	Antal ord: 14384
Examinator: Håkan Gunneriusson	

Luftöverlägsenhet under Falklandskriget

Vad är luftöverlägsenhet och vilken påverkan hade det på utfallet av Falklandskriget?

Sammanfattning

Denna uppsats ger en förklaring av begreppet luftöverlägsenhet utifrån ett teoretiskt perspektiv baserat på svensk doktrin för luftoperationer samt teoretikerna Douhet, Slessor och Warden. Frågor som vad luftöverlägsenhet innebär och hur viktigt det är för utfallet av ett krig tas upp. Dessa frågor kopplas sedan mot Falklandskriget i en fallstudie för att undersöka om luftöverlägsenhet var en faktor i konflikten.

Inledningsvis återfinns en innehållsanalys av litteratur om de olika teoretikernas luftmakts-teorier med fokus på begreppet luftöverlägsenhet. Denna analys utmynnar i några kriterier och strecksatser som blir relevanta för den fortsatta analysen. Sedan följer en innehållsanalys av relevant litteratur inom ramen för en fallstudie om Falklandskriget, uppdelat i fyra olika faser till vilka en komparativ analys görs. Slutligen anträffas en resultatdiskussion vilken knyter an till problemformulering och frågeställningar för att utröna resultatet av undersökningen samt huruvida uppsatsens syfte uppfyllts.

I de olika faserna av Falklandskriget står det klart att Storbritannien relativt obehindrat kunnat genomföra sina operationer samtidigt som de förhindrat Argentina från att åsamka tillräcklig skada för att hindra dessa operationer. En slutsats dras att Storbritannien lyckades mycket tack vare sin luftöverlägsenhet, vilken samtliga arenor bidrog till att skapa i enlighet med Wardens teori.

Nyckelord: *Falklandskriget, luftöverlägsenhet, luftherravälde, John A. Warden III, svensk doktrin för luftoperationer, Storbritannien, Argentina, luftmakt, gemensamma operationer*

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
1.1 Att vinna i luften är att vinna kriget	3
1.2 Tidigare forskning	3
1.3 Problemformulering.....	4
1.4 Syfte.....	4
1.5 Frågeställningar	4
1.6 Avgränsningar	4
1.7 Metod.....	4
1.8 Disposition.....	6
2. Teori – Luftöverlägsenhet	6
2.1 Svensk doktrin	7
2.2 Giulio Douhet	8
2.3 John Slessor	8
2.4 John III Warden	9
2.5 Sammanfattning luftöverlägsenhet.....	12
3. Empirisk bakgrund	14
3.1 Falklandsöarnas historia	14
3.2 Argentina avancerar.....	14
3.3 Kriget bryter ut	15
3.4 Styrkor mobiliseras.....	15
4. Komparativ analys.....	16
4.1 Upprättande av närvaro vid Falklands.....	16
4.1.1 Händelseförlopp.....	16
4.1.2 Analys	18
4.2 Utnötande kamp om övertaget.....	19
4.2.1 Händelseförlopp.....	19
4.2.2 Analys	22
4.3 Landstigningen vid San Carlos.....	24
4.3.1 Händelseförlopp.....	24
4.3.2 Analys	26
4.4 Krigets sista veckor	28
4.4.1 Händelseförlopp.....	28
4.4.2 Analys	30
5. Resultatdiskussion	31
6. Förslag till vidare forskning	35
7. Käll- och litteraturförteckning.....	36
7.1 Teori.....	36
7.2 Empiri	36
7.3 Övrigt.....	36

1. Inledning

1.1 Att vinna i luften är att vinna kriget

Att erövra luftherravälde är liktydigt med seger. Att bli besegrad i luften betyder att ens lott är att vara besegrad och acceptera vadhelst segraren vill genomföra.¹

Detta hävdade teoretikern Giulio Douhet i sin bok *Command of the air* utgiven första gången så tidigt som 1921. Vad är då luftherravälde eller luftöverlägsenhet och vilken påverkan hade detta på utfallet av Falklandskriget? Dessa är frågor som denna uppsats ämnar besvara.

Falklandskriget 1982 var en relativt småskalig konflikt mellan i huvudsak två nationer: Argentina och Storbritannien. Konflikten ägde rum på Falklandsöarna vilka utgör en ö-grupp belägen endast drygt 100 mil norr om Antarktis och ungefär 50 mil öster om Argentinas sydligaste udde. En avlägsen och svårtillgänglig plats med andra ord. Tilläggas bör även att sträckan mellan Storbritannien och Falklandsöarna uppgår till mer än 12 000 kilometer, eller 1 200 mil.

1.2 Tidigare forskning

Uppsatser som avhandlar Falklandskriget går att finna såväl om sjöarenan som markarenan, ex. ”Klassiska sjökrigsteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982”² skriven av Clas Olofsson respektive ”Kombinerad bekämpning som metod för verkan: Lätt infanteritaktik under brittiska markoperationerna i Falklandskriget”³ av Gustav Blysa.

De teoretiker och respektive teorier som tas upp i denna uppsats går det också att finna tidigare forskning om, däribland John Warden. Warden är väl omskriven och används ofta i diverse arbeten, ex. ”Luftmakt – en komparativ studie mellan centrala luftmaktsteorier och svensk doktrin för luftoperationer” av Jonas Höglund som tar upp både olika teoretiker samt avhandlar begreppet luftherravälde i ett avsnitt.

Dock saknas det uppsatser och arbeten med fokus på just luftarenan under Falklandskriget. Ytterligare går det heller inte att finna tidigare uppsatser som handlar specifikt om luftöverlägsenhet eller luftherravälde. Således har inte heller tidigare undersökningar som kopplar begreppet luftöverlägsenhet till Falklandskriget i sig påträffats. Dessa fakta är således motivering till varför denna uppsats bör skrivas. En lucka i forskningen kan komma att fyllas, i och med denna uppsats om användandet av luftstridskrafter under Falklandskriget kopplat till begreppet luftöverlägsenhet.

¹ Widén, J & Ångström, J. *Militärteorins Grunder*. Stockholm: Försvarsmakten, 2005, s. 250.

² Olofsson, Clas. ”Klassiska sjökrigsteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982”. Försvarshögskolan: Stockholm, 2009.

³ Blysa, Gustav. ”Kombinerad bekämpning som metod för verkan: Lätt infanteritaktik under brittiska markoperationerna i Falklandskriget”. Försvarshögskolan: Stockholm, 2013.

1.3 Problemformulering

Falklandskriget var ett relativt kort och småskaligt krig som till slut vanns av britterna. För att gå vinnande ur en konflikt anser många teoretiker att luftöverlägsenhet idag är ett måste. Då blir det intressant att försöka skapa sig en enad bild om luftöverlägsenhet som begrepp utifrån olika teorier och vår svenska doktrin. Hitta de gemensamma kriterier som genom en personlig tolkning kan agera grundpelare i analyserandet av begreppet luftöverlägsenhet i en teoriprovande fallstudie om Falklandskriget. Vad innebär egentligen begreppet luftöverlägsenhet och vilken av sidorna, om någon, var luftöverlägsen den andra?

1.4 Syfte

Syftet med uppsatsen är att besvara forskningsfrågan *”Vad hade luftöverlägsenhet för betydelse på utfallet av Falklandskriget?”*. Uppsatsen syftar även till att undersöka vad begreppet luftöverlägsenhet innebär i hopp om att hitta en enad syn utifrån flera oberoende teoretiker/källor, samt undersöka om britterna eller argentinarna någon gång under konflikten verkar ha haft tillräckligt stor kontroll över luftrummet för att benämnas luftöverlägsna.

1.5 Frågeställningar

- Vad innebär luftöverlägsenhet?
- Uppnådde någon av sidorna luftöverlägsenhet under konfliktens gång?
- Vilka faktorer påverkade möjligheterna att få luftöverlägsenhet?

1.6 Avgränsningar

Eftersom Falklandskriget var en relativt kortlivad konflikt så behövs ingen avgränsning i tid göras. För att sätta händelserna i en för läsaren greppvänlig kontext har ingen avgränsning gjorts till att bara handla om luftarenan utan både mark- och sjöarenan kommer även tas upp till viss del, dock ligger fokus på att behandla hur stridskrafterna i de olika arenorna påverkade britternas respektive Argentinas möjligheter att uppnå luftöverlägsenhet. Vad gäller källor angående de olika teorierna om luftöverlägsenhet har en avgränsning dragits till att avhandla den svenska doktrinen för luftoperationer samt teoretikerna Slessor, Douhet och Warden.

1.7 Metod

Undersökningen i skapandet av denna uppsats har huvudsakligen varit kvalitativ. Detta för att ett kvalitativt förhållningssätt var nödvändigt för att på ett djupare plan försöka förstå begreppet luftöverlägsenhet. Den svenska doktrinen för luftoperationer samt de tre teoretikerna Douhet, Slessor och Warden har kvalitativt granskats för att sammanställa en gemensam syn på luftöverlägsenhet som begrepp; vad är det, hur uppnås det och hur viktigt är egentligen luftöverlägsenhet är de frågor som besvarats i sammanställandet av begreppet. Teoridelen är således deskriptiv och utmynnar i några kriterier och strecksatser som återfinns under rubriken *”Sammanfattning luftöverlägsenhet”*. Dessa kriterier och strecksatser från den teoretiska grundstommen har sedan använts i analyserandet för att besvara frågeställningarna. Analyserandet har genomförts genom att skedesindela konflikten i fyra delar följt av en analys av respektive skede kopplat till dessa kriterier och strecksatser. Exempel: kunde britterna

hindra Argentina från att orsaka allvarlig skada under upprättandet av närvaron vid Falklandsöarna?

En kvalitativ innehållsanalys har genomförts både på teoridelen och empirin. Efter teorin ges en bakgrund till konflikten innan en komparativ analys i form av fallstudieundersökning om Falklandskriget tar vid. Denna komparativa analys är skedesindelad och sammanfattas slutligen i en resultatdiskussion. Den komparativa analysen jämför steg för steg varje skede med de av författaren myntade kriterier och strecksatser baserade på den teoretiska grundstommen för att uppnå en god validitet.

Reliabilitet däremot, uppnås genom att exempelvis använda tre olika källor som beskriver samma händelser under krigets gång. Detta för att undvika att analysera händelserna utifrån ett av någon av sidorna vinklat perspektiv. *Air war South Atlantic*,⁴ *The Falklands War 1982*⁵ samt den från argentinsk synvinkel skrivna *The Argentine Fight for The Falklands*⁶ är de böcker som använts för att skapa denna reliabilitet.

I teoridelarna har förutom den svenska luftmaktsdoktrinen⁷ även Wardens egen bok *The Air Campaign*⁸ samt hans artikel *The Enemy as a System*⁹ använts kompletterade av *Militärteorins Grunder*,¹⁰ *The Air Campaign – John Warden and the Classical Airpower Theorists* (Mets, D)¹¹ och *Airwar: Theory and Practice* (Meilinger, P)¹². Förstahandskällorna om Warden användes för att få en djupare förståelse om Wardens syn på begreppet eftersom hans teori förklaras i störst utsträckning både i litteratur och sedermera även i denna uppsats. Andrahandskällorna beskrivande Douhet och Slessor användes eftersom dessa gav en tillräcklig insyn i deras sätt att se på luftöverlägsenhet. Häri ligger också en svaghet med materialet. Eftersom materialet om Douhet och Slessor endast är andrahandskällor så kan författaren luras av en annan författares tolkning. Dock är detta en acceptabel svaghet dels eftersom båda andrahandskällorna refererar till respektive förstahandskälla och dels eftersom Douhet och Slessor är de minsta av fyra delar varpå den teoretiska grundstommen byggs i denna uppsats.

Det mest centrala begreppet i denna uppsats är luftöverlägsenhet. Detta begrepp undersöks och förklaras efterhand i uppsatsen. Vidare förutsätter författaren till denna uppsats att läsaren har tillräcklig förståelse inom ämnet för att ytterligare begreppsförklaringar inte är nödvändiga.

⁴ Ethell, J. *Air War South Atlantic*. London: Sidgwick and Jackson Limited, 1983.

⁵ Anderson, D. *The Falklands War 1982*. Oxford: Osprey, 2002.

⁶ Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*. Barnsley: Pen & Sword Books, 2003.

⁷ Försvarsmakten. *Doktrin för Luftoperationer*. Stockholm: Försvarsmakten, 2005.

⁸ Warden, J. *The air campaign: planning for combat*. Washington [D.C.]: Published with the Aerospace Education Foundation Air Force Association [by] Pergamon-Brassey's International Defense, 1989.

⁹ Warden, John. A. III, "The enemy as a system", *Airpower Journal*, 1995.

¹⁰ Widén, J & Ångström, J. *Militärteorins Grunder*. Stockholm: Försvarsmakten, 2005.

¹¹ Mets, David R., *The Air Campaign John Warden and the Classical Airpower Theorists*, 1999.

¹² Meilinger, Phillip. *Airwar: Theory and practice*. Portland, OR: Frank Cass, 2003.

1.8 Disposition

Det **första kapitlet** innehåller en inledning, redogör för tidigare forskning inom samma och närliggande område, syfte med uppsatsen, presenterar problemformulering och frågeställningar samt vilka avgränsningar som gjorts och slutligen en beskrivning av vald metod för undersökningen. Det **andra kapitlet** utgör teoridelen där begreppet luftöverlägsenhet är det centrala. Här redogörs den svenska luftmaktsdoktrинens syn på begreppet samt teoretikerna Douhet, Slessor och Wardens syn på motsvarande engelska begrepp. En kort presentation av teoretikerna går också att finna här. **Kapitel tre** beskriver den empiriska bakgrunden vilket i detta fall är Falklandskriget. Falklandsöarnas historia, vad som ledde till att konflikten bröt ut och hur de första styrkorna börjar mobiliseras mot ögruppen redovisas här. **Fjärde kapitlet** utgör den komparativa analysen där olika skeden i Falklandskriget analyseras var för sig gentemot teorierna om luftöverlägsenhet för att slutligen komma fram till betydelsen av luftöverlägsenhet under kriget. **Kapitel fem** utgörs av en resultatdiskussion där resultaten från de olika analyserna diskuteras för att slutligen besvara frågeställningarna. I **kapitel sex** ges förslag till vidare forskning och **kapitel sju** avslutar uppsatsen med en käll- och litteraturförteckning. Denna disposition har valts för att göra uppsatsen lättöverskådlig och följsam för läsaren. Initialt presenteras hur undersökningen gått till, sedan sammanställs teorin som skapar den teoretiska grundstommen på vilken analysen baseras. En empirisk bakgrund till konflikten följs av den komparativa analysen vilken slutligen summeras och diskuteras i en resultatdiskussion. Således besvaras den första frågeställningen efter teoridelen och de andra två i resultatdiskussionen.

2. Teori – Luftöverlägsenhet

För det första är en förklaring av begreppen samt kungörande av deras engelska motsvarighet nödvändig för att undvika förvirring och eventuella oklarheter. *Kontroll av luftrummet, fördelaktigt luftläge, luftöverlägsenhet* samt *luftherravälde* är de svenska begrepp som tas upp i denna uppsats. De engelska motsvarigheterna är *air command/command of the air* (kontroll av luftrummet) *air superiority* (luftöverlägsenhet) samt *air supremacy* (luftherravälde). Översättningen av dessa begrepp från engelska till svenska är dock inte solklar. *Air superiority* kan innebära både luftöverlägsenhet och luftherravälde. Den enda teoretiker som författaren till denna uppsats kommit över och som faktiskt dragit en någorlunda tydlig skiljelinje mellan de två engelska begreppen är Warden. Övriga aktuella teoretiker använder sig till synes endast av begreppet *air superiority*. Detta begrepp har i sin tur tolkats olika av diverse olika författare. Vissa språkförbistringar har uppstått som försvårar liktydigheten och kontinuiteten i denna uppsats. Exempelvis när Widén & Ångström tolkar Douhets *air superiority* och översätter detta till svenskans luftherravälde.¹³ Författaren till denna uppsats har dock tolkat Douhet som att han syftar på överlägsenhet, inte herravälde.

¹³ Widén, J & Ångström, J. *Militärteorins Grunder*, s. 249.

2.1 Svensk doktrin

I den svenska doktrinen för luftoperationer står det att kontroll av luftrummet är en av de viktigaste faktorerna i militära operationer oavsett arena (mark-, sjö- eller luftarenan).¹⁴ Doktrinen menar att denna kontroll av luftrummet är ett relativt tillstånd och delar därför in detta i tre olika nivåer, eller grader. Den första och lägsta nivån handlar om att begränsa motståndarens handlingsfrihet i luftarenan. De andra två handlar om vilken grad av handlingsfrihet de egna styrkorna har i luftarenan. Nedan följer de tre nivåerna som de är skrivna i den svenska doktrinen:

Fördelaktigt luftläge –

Fördelaktigt luftläge är den lägsta nivån av kontroll av luftrummet. Det är en situation då motståndarens luftstridskrafter inte har förmåga att menligt påverka våra operationer. Fördelaktigt luftläge syftar till att förvägra motståndaren handlingsfrihet i luftarenan. Det innebär att motståndaren antingen förvägras nyttjandet av luftarenan under en viss tid eller över ett visst område, att denne nekas möjlighet till målupptäckt och målidentifiering eller att motståndaren bestrids möjlighet att leverera vapen mot målet. Fördelaktigt luftläge är en tillräcklig nivå för att kunna genomföra operationer med begränsad risk för anfall från luften. Våra flygstridskrafter har inte full frihet att genomföra operationer eller att understödja insatser. För detta krävs luftöverlägsenhet. Offensiva flyginsatser kan genomföras men förutsätter ett väl anpassat taktiskt uppträdande, överraskning eller signaturanpassade plattformar.

Luftöverlägsenhet –

Luftöverlägsenhet råder då kontrollen av luftrummet under viss tid eller över ett visst område är så omfattande att motståndarens luftstridskrafter inte kan påverka våra luftoperationer på ett avgörande sätt. Luftöverlägsenheten ger de egna flygstridskrafterna handlingsfrihet i luftarenan men innebär inte att tillståndet är konstant. Handlingsfriheten kan vara momentan över hela operationsområdet eller konstant, alternativt tidsbegränsad över ett begränsat geografiskt område. Offensiva luftoperationer kan bedrivas utan luftöverlägsenhet men dessa förutsätter ett väl anpassat taktiskt uppträdande, överraskning eller smygteknik. Full handlingsfrihet i luftarenan uppnås emellertid inte förrän luftherravälde råder.

Samt luftherravälde –

Luftherravälde är, till skillnad från de övriga, ett absolut tillstånd. Luftherravälde råder när motståndaren antingen inte förfogar över luftstridskrafter eller då dessa inte på något sätt kan påverka händelseförloppet i eller från luftarenan. Det innebär att de egna

¹⁴ Försvarsmakten. *Doktrin för Luftoperationer*, s. 55.

flygstridskrafterna kontinuerligt har fullständig handlingsfrihet i luftarenan.¹⁵

Det absoluta tillstånd doktrinen beskriver i form av luftherravälde kanske fungerar i teorin men är i praktiken näst intill omöjligt att uppnå menar flera teoretiker. Detta eftersom luftarenan alltid kommer kunna påverkas av småsaker som finkalibrig eld, laserpekare, ja till och med stenkastning. Dessa är medel som för luftstridskrafterna är väldigt svåra att eliminera fullt ut.

2.2 Giulio Douhet

Douhets idag kontroversiella teori lägger fokus på att bomba civila mål för att vinna en ”human seger”. Detta genom att tidigt attackera motståndarens vitala centra eftersom dessa civila mål är de mest sårbara i krig. Han menade att detta skulle leda till ett snabbt avgörande och i längden faktiskt mindre blodspillan än vad tidigare krig orsakat (syftande då på Första Världskriget).¹⁶

Luftöverlägsenhet är enligt Douhet det första man måste etablera i krig. Att inneha detta innebär enligt honom att man befinner sig i en situation där man kan flyga obehindrat samtidigt som man förhindrar motståndaren från att flyga.¹⁷ Detta uppnår man enligt honom genom att attackera motståndarens luftstyrkor på marken. Alltså bomba flygplan, flygfält och fabriker. Denna del i Douhets teori är dock aningen förlegad eftersom den baseras på händelser från Första Världskriget och den teknologi som fanns till förfogande då. Han menade att bombplanen kunde flyga högt ovanför motståndarens försvar, utom räckhåll för dåtidens luftförsvar, och gå direkt på kärnan av motståndarens styrkor. De defensiva jaktplanen på den tiden hade väldigt små chanser att upptäcka bombplan, flyga upp till dennes höjd och fortfarande ha tillräckligt med bränsle för att bekämpa bombplanet. Detta faktum främjade uppfattningen om att luftstridskrafterna skulle vara offensiva i sin natur.¹⁸

Efter att luftöverlägsenhet i luftrummet är etablerat är nästa steg att omedelbart börja straffa de civila. Detta för att bryta det civila stödet och istället få de civila att tvinga sin egen regering till att sluta fred för att slippa kriget och lidandet. Vidare ansåg Douhet att det kunde vara tillräckligt att endast erhålla luftöverlägsenhet för att få motståndaren att inse sin sårbarhet och därigenom kapitulera. Blev så inte fallet skulle man attackera andra vitala mål och städer för att bryta den civila moralen så pass att man tvingar ledarna att ge med sig och ge upp. Allt detta var Douhet alltså övertygad om skulle hända snabbt och således minimera det totala lidandet i jämförelse med exempelvis Första Världskriget.¹⁹

2.3 John Slessor

John Slessor var av den åsikten att luftstridskrafterna främst bör användas till att understödja markförbanden. För att göra detta, menade han, var det först nödvändigt att upprätta

¹⁵ Försvarsmakten. *Doktrin för Luftoperationer*, s. 22-24.

¹⁶ Mets, David R. *The Air Campaign John Warden and the Classical Airpower Theorists*, s. 13.

¹⁷ Widén, J & Ångström, J. *Militärteorins Grunder*, s. 249.

¹⁸ Mets, David R. *The Air Campaign John Warden and the Classical Airpower Theorists*, s. 13.

¹⁹ *Ibid*, s. 14.

luftöverlägsenhet. Detta eftersom Slessor var övertygad om att markoperationer inte skulle fungera utan denna luftöverlägsenhet.²⁰ I liktydighet med Douhet menade också Slessor att innehav av luftöverlägsenhet i luftrummet kan leda till att motståndaren ger upp. Att ha full kontroll över luftrummet över en hel konfliktzon insåg dock Slessor var både otroligt och onödigt pga. luftens ofantlighet. Han pekade istället på vikten av att skapa lokal luftöverlägsenhet, vilket även det är svårt och kräver både ihärdighet och ständigt underhåll.²¹

En intressant aspekt för uppsatsens vidkommande är att Slessor varken förespråkade bombningar av flygfält (något han såg som högst temporärt och endast temporärt irriterande för motståndaren) eller fann defensiva luftpatruller som särskilt effektiva. För att skapa luftöverlägsenhet krävs det enligt Slessor initiativtagande. Han menade att man istället för att vänta på motståndarens drag skulle se till att slå först, och slå hårt. Bombardemang var alltså inte rätt sätt att göra detta på enligt Slessor, utan han förespråkade istället att förgöra motståndaren genom att besegra denne i luftstrider. Helt sonika skjuta ner motståndarens flygplan. Något som naturligtvis är högst problematiskt om motståndaren väljer att inte ha sina flygplan i luften. Detta skulle man då lösa genom att använda bombplan som bete. Dessa skulle bomba vitala delar som motståndaren tvunget behövde skydda för att på så sätt locka upp planen i luften.²²

Enligt Slessor är luftstridskrafterna ett verktyg vars syfte är att stödja och bidra armén i nedkämpandet av motståndaren. Hans teori bygger på att motståndarens styrkor måste nedkämpas, man för man. Samma gäller även i luften. Därav hans teori om att locka upp alla plan i luften för att sedan kunna nedkämpa dem, plan för plan.²³ Således menar Slessor att luftöverlägsenhet innehar den sida som eliminerat motståndarens flygstyrkor. Eller som hans officiella definition lyder:

Ett tillstånd av moralisk, fysisk och materiell överlägsenhet vilket gör det möjligt för dess innehavare att genomföra operationer mot en motståndare och samtidigt beröva motståndaren möjligheten att effektivt störa genom användandet av egna styrkor.²⁴

Med andra ord att den egna sidan har kapacitet att både uppnå sitt eget mål och hindra motståndaren från att uppnå sitt. Vilket påminner om den svenska doktrinens definition av luftöverlägsenhet i och med att motståndarens luftstridskrafter inte kan påverka de egna luftoperationerna på ett avgörande sätt.

2.4 John III Warden

Den teoretiker som tycks lägga störst vikt och fokus vid begreppet **luftöverlägsenhet**, eller rättare sagt air superiority eftersom han är engelsktalande, är John III Warden. Han är också den första som tydligt delar upp begreppet air superiority i flera olika kategorier, vilka

²⁰ Meilinger, Phillip. *Airwar: Theory and practice*, s. 69.

²¹ Loc. Cit.

²² Ibid, s. 70.

²³ Slessor, John Cotesworth. *Air power and armies*, s. 1 (Part I).

²⁴ Ibid, s. 4.

påminner till viss del om den svenska doktrinen uppdelning. Warden delar upp begreppet på följande sätt:

- Air supremacy (luftherravälde) – möjlighet att operera med sina luftstridskrafter var som helst utan motstånd.
- Local air superiority (lokal luftöverlägsenhet) – rörelsefrihet över en begränsad yta under en begränsad tid.
- Theater air superiority/supremacy (luftöverlägsenhet/luftherravälde i insatsområdet) – egna luftstridskrafter kan operera var som helst inom hela insatsområdet.
- Air neutrality (luftneutralitet) – ingen av sidorna har tillräcklig kontroll för att kunna operera i luften utan att riskera stora förluster.
- Defensive air superiority (defensiv luftöverlägsenhet) – ett tillstånd då motståndarens luftstridskrafter inte kan operera över vissa delar av det egna territoriet och de egna luftstridskrafterna inte heller kan operera mot motståndaren. Den defensiva luftöverlägsenheten är dock högst teoretisk eftersom den bygger på att en stat lyckats bilda ett tillräckligt starkt markbaserat luftförsvar för att genom endast detta skapa ett totalt skydd mot luftanfall. Något som hittills inte lyckats men alltså är teoretiskt möjligt enligt Warden.²⁵

I kapitlet om luftöverlägsenhet inleder Warden med att hävda att luftöverlägsenhet är en nödvändighet. Detta är ett påstående som han baserar på dels teori och dels analys av de senaste 50 årens krigföring. Han menar att teorin i sig pekar på att krigföring på ”ytan”, (marken och sjön) inte kan lyckas om styrkorna där nere och deras understöd är utsatta för konstanta attacker från luften.²⁶ Sedan Tysklands attack på Polen 1939, hävdar Warden, har inget land vunnit ett krig där motståndaren varit luftöverlägsna. Vidare har heller inget land förlorat ett krig då de besuttit luftöverlägsenhet menar han. Warden definierar luftöverlägsenhet som att ha tillräcklig kontroll av luften för att kunna utföra luftattacker mot motståndaren utan att möta allvarligt motstånd och samtidigt vara fri från faran att riskera att drabbas av lufträder från motståndaren.²⁷

Likt både Slessor och Douhet är Wardens högsta prioritet, oavsett mark- sjö- eller luftarenan, att skapa kontroll över luftrummet genom att inneha luftöverlägsenhet över sin motståndare. Detta mål, att vara luftöverlägsen sin motståndare, trycker Warden så pass mycket på att han menar att alla andra operationer i samtliga arenor ska underkastas detta mål i så stor utsträckning som anses nödvändig. Warden skriver att ingen annan operation bör påbörjas om denna kan komma att riskera det huvudsakliga målet – luftöverlägsenhet. Detta innebär dock inte att inga andra operationer får pågå innan luftöverlägsenheten är uppnådd, så länge den operationen och resurserna den kräver inte äventyrar det primära målet som alltså är att uppnå luftöverlägsenhet.²⁸ Att åstadkomma luftöverlägsenhet gör man på bästa sätt med offensiva

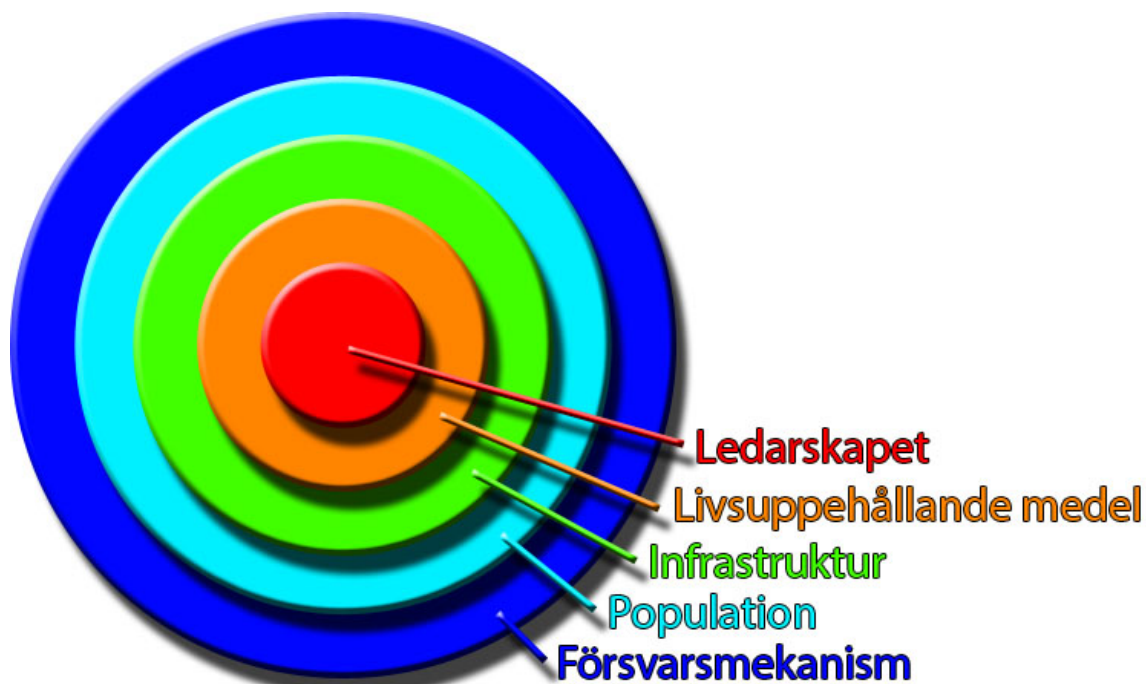
²⁵ Warden, J. *The air campaign: planning for combat*, s. 13-14.

²⁶ Ibid, s. 14.

²⁷ Ibid, s. 13.

²⁸ Ibid, s. 17.

aktioner genom parallella attacker istället för sekventiella attacker menar Warden. Han förklarar bildligt sin motståndare och hur man bör attackera denna enligt en femringsmodell:



Figur 1 - Femringsmodellen²⁹

Dessa ringar beskriver de olika vitala centra (även kallade tyngdpunkter) som oftast går att återfinna hos varje reguljär motståndare. När det gäller en stat motsvarar dessa ringar regeringen (ledarskapet), energi så som elektricitet, mat, olja (livsuppehållande medel), vägar, flygfält, fabriker (infrastruktur), människor (population) och slutligen i yttersta ringen militär, polis och brandmän (försvarsmekanism).³⁰ Warden ser nämligen motståndaren som ett system. Detta system menar han kommer kollapsa om man dekapiterar ledarskapet, systemets kärna och den innersta av dessa fem ringar.³¹

Warden skriver att man bör satsa på materiell skada istället för mänsklig skada i första hand eftersom människan i sig är oförutsägbar medan materiell skada direkt påverkar motståndarens kapacitet. Här finns det en tydlig skillnad gentemot Douhet då Douhets tankar om att satsa direkt på den mänskliga moralen genom att attackera civila inte delas av Warden. Warden menar alltså att det bättre sättet är att attackera motståndarens ledarskap och materiell för att därigenom påverka opinionen och moralen. Önskvärt är att attackera flera av ringarna parallellt, gärna simultant. Om inte detta är möjligt bör fokus ligga på att först attackera den innersta ringen och sedan fortsätta utåt.³²

För att uppnå luftöverlägsenhet är alltså offensiva operationer nödvändiga och innebär enligt Warden att på ett eller annat sätt eliminera motståndarens styrkor som kan påverka våra

²⁹ Warden, John. A. III, "The enemy as a system", *Airpower Journal*, s. 8-9.

³⁰ Ibid, s. 5.

³¹ Widén, J & Ångström, J. *Militärteorins Grunder*, s. 266.

³² Mets, David R., *The Air Campaign John Warden and the Classical Airpower Theorists*, s. 59.

luftoperationer. Här kan, och bör, man använda såväl luft- som mark- och sjöstridskrafterna för att uppnå luftöverlägsenhet. Generellt sätt menar Warden att det finns två typer av system som kan störa luftoperationer och hindra övertagandet av luftöverlägsenhet. Dessa är flygfarkoster respektive markbaserade vapen. För att stödja dessa system finns också upptäcktsystem såsom radar, samt elektroniska motmedelssystem som kan störa och lura en motståndares elektroniska system.³³

Wardens teori är i grunden offensiv och på en strategisk nivå. I uppsatsens analyserande kommer samma teori dock appliceras på en i grunden defensiv konflikt och på en taktisk nivå. Detta eftersom Storbritannien, på vilken sida störst fokus kommer läggas i uppsatsen, under konflikten huvudsakligen använde sina flygstridskrafter i ett defensivt syfte på en taktisk nivå.

2.5 Sammanfattning luftöverlägsenhet

För att bilda en generell uppfattning om begreppet luftöverlägsenhet följer här en sammanfattning av teorin. Följande stycke är således något av en tolkning från författaren till denna uppsats och bygger på en kvalitativ innehållsanalys med stöd i redan refererad litteratur. Denna litteratur kommer framledes kallas för källor. Dessa källor består av den svenska doktrinen för luftoperationer och teoretikerna Douhet, Slessor samt Warden.

Samtliga källor är överens om att **luftöverlägsenhet är av yttersta vikt**. Inte bara under luftoperationer utan i samtliga militära operationer, oavsett arena. Doktrinen säger att kontroll av luftrummet är en av de viktigaste faktorerna i militära operationer³⁴, Douhet menar att luftöverlägsenhet måste etableras direkt, Slessor trycker på att det är en nödvändighet och Warden hävdar att luftöverlägsenhet är ett måste för alla operationer. Fyra fristående källor pekar så långt på samma sak – luftöverlägsenhet är ett måste för att gå vinnande ur en konflikt.

Definitionen på vad luftöverlägsenhet innebär är också väldigt snarlik mellan de olika källorna. **Att motståndaren inte ska kunna störa de egna operationerna eller tillfoga allvarlig skada samtidigt som ens egna luftstridskrafter kan flyga mer eller mindre obehindrat i genomförandet av uppdrag för egen vinnings skull**, är här den gemensamma nämnaren. Det åligger dock en del tolkning i exempelvis doktrinen definition där det står skrivet att motståndaren inte ska kunna påverka luftoperationer på ett *avgörande* sätt, Wardens definition då han pratar om tillräcklig kontroll utan att möta *allvarligt* motstånd och Slessor då han skriver att motståndaren inte ska kunna *effektivt* störa de egna operationerna. Denna oklarhet har uppsatsens författare valt att förbise eftersom denna sammanfattning dels är en generalisering av de fyra källornas grundsatser och dels för att en vidare djupdykning i begreppsanalys skulle bli ointressant och ovidkommande.

I den svenska doktrinen står det skrivet att full handlingsfrihet inte uppnås förrän den egna sidan uppnått luftherravälde.³⁵ Detta är ytterligare något de fyra källorna verkar relativt

³³ Warden, J. *The air campaign: planning for combat*, s. 23-24.

³⁴ Försvarsmakten. *Doktrin för Luftoperationer*, s. 55.

³⁵ *Ibid*, s. 24.

överens om då de istället pratar om luftöverlägsenhet som **begränsad i tid och/eller rum**. Lokal och/eller temporär luftöverlägsenhet är de fyra eniga om, är både mer realistiskt att uppnå på grund av luftarenans ofantlighet och ibland också tillräcklig för att uppnå de mål man satt upp på ett säkert sätt. Dock är detta inget som uppnås och sedan automatiskt behålls utan vidare aktioner, utan snarare något som ständigt måste underhållas för att vidmakthållas. Stora resurser behöver således avsättas inte bara till att uppnå luftöverlägsenhet utan även till att behålla den.

På ämnet **hur luftöverlägsenhet uppnås** är tre av fyra källor eniga. Doktrinen uttrycker inte konkret hur just luftöverlägsenhet ska uppnås, dock påminner dess förespråkade taktik om den som även Warden förespråkar nämligen den om tyngdpunkter och systemkollaps. Douhet hävdar att bästa sättet är att attackera luftstridskrafterna när de står på marken samt attackera kringresurser såsom flygfält och fabriker. Warden håller med men uttrycker sig aningen bredare och säger att alla styrkor som kan påverka oss i luften bör elimineras då han pratar om flygfarkoster och markbaserade vapen. Även han menar alltså att luftöverlägsenhet inte vinnas i luften utan tycker fokus istället bör ligga på tidigare nämnda tyngdpunkter såsom exempelvis ledarskap och infrastruktur. Den som skiljer sig från de andra källorna är i det här fallet Slessor som menade att luftöverlägsenhet vinnas genom initiativtagande till luftstrider, eller bombningar för att "lura" motståndaren till dessa luftstrider.

Alltså kan följande slutsatser dras och kriterier skapas:

- Luftöverlägsenhet är av yttersta vikt, **ett måste för att vinna ett krig**.
- Luftöverlägsenhet definieras som att **motståndaren inte ska kunna störa de egna operationerna eller tillfoga allvarlig skada samtidigt som ens egna luftstridskrafter kan flyga mer eller mindre obehindrat** i genomförandet av egna uppdrag.
- Luftöverlägsenhet är inget konstant tillstånd utan är **begränsat i tid och/eller rum**.
- **Luftöverlägsenhet vinnas inte i luften** utan genom att eliminera de styrkor och medel som kan påverka de egna luftoperationerna såsom både flygfarkoster och markbaserade vapen. Fokus bör riktas mot motståndarens tyngdpunkter, exempelvis ledarskap och infrastruktur (landningsbanor exempelvis).

Vidare blir det här nödvändigt att skapa några korta strecksatser utifrån den teoretiska grundstommen, nödvändiga för att skapa applicerbara frågor till analyserandet av luftöverlägsenhet under Falklandskriget. Exempelvis **kunde britterna hindra Argentina från att orsaka allvarlig skada**, och huruvida **britternas luftstridskrafter obehindrat kunde utföra sina uppdrag**. Vidare blir det även intressant att undersöka om luftöverlägsenhet var av yttersta vikt för att britterna till slut skulle gå vinnande ur konflikten eftersom detta är något samtliga källor är överens om: **hur stor roll spelade luftöverlägsenhet** för britternas framgång i Falklandskriget? Denna sammanfattning pekar även på att luftöverlägsenhet inte innebär att motparten helt förhindras att orsaka förluster, utan att skadorna inte får vara så allvarliga att den egna operationen förhindras.

3. Empirisk bakgrund

3.1 Falklandsöarnas historia

Efter en dispyt mellan Storbritannien, Spanien och Argentina valde britterna att hävda sin rätt till ögruppen och etablerade 1833 en koloni där. Denna koloni var som störst 1931 då den beboddes av 2 400 britter. År 1980 var antalet nere i ungefär 2 000. Under detta halva århundrade hade invånarna på Falklandsöarna utvecklat både en brittisk dialekt och brittisk kultur.³⁶

Argentina gav dock aldrig upp sitt yrkande på ögruppen och krävde av FN att ögruppen skulle avkoloniseras. Ett krav som inte bar frukt förrän 1965 då FNs generalförsamling beslöt att Storbritannien och Argentina skulle förhandla om saken, med öbornas bästa i åtanke. Dessa förhandlingar fortsatte ända till 1980. Då kom utrikesdepartementet fram till att det låg i öbornas intresse att så snabbt som möjligt förflytta deras suveränitet till Argentina. Dock fanns det två aktörer på ögruppen med tillräcklig politisk makt för att förhindra en total överlämning: the Falklands Islands Company och the Falklands Islands Committee. Dessa två aktörer fick dessutom än mer makt efter den militära kuppen i Argentina 1976, vilken placerade Argentina under en militärjuntas styre. Detta resulterade i att de argentinska diplomaterna efter 14 års förhandlingar hamnat i ett dödläge.³⁷

I Storbritannien verkade det som att britterna inte längre tog ansvar för eller ville veta av Falklandsöarna (exempelvis drogs öbornas automatiska rätt till brittiskt medborgarskap in), ännu mindre ville skydda dem då det brittiska antarktiska skyddsfartyget *Endurance* skickades hem utan några planer på ersättning. En handling som den argentinska juntan tolkade som ett tecken på att britterna övergett sitt territorium i Sydatlanten och snart inte heller skulle kunna försvara det.³⁸

3.2 Argentina avancerar

I december 1981 hade den argentinska marinstaben i största hemlighet planerat två operationer i Sydatlanten: Project Alpha respektive Operation Azul. Målet med Project Alpha var att i hemlighet etablera argentinsk närvaro på ögruppen och Operation Azul var en storskalig invasion av Falklandsöarna. Denna storskaliga operation skulle involvera samtliga av Argentinas stora krigsfartyg inklusive deras hangarfartyg samt runt 3 000 soldater från både marinen och specialförbanden. Starten på denna operation var planerad till 9 juli vilket skulle vara efter att *Endurance* försvunnit från Sydatlanten, dessutom mitt under den tuffa sydvintern. Därigenom ansåg argentinarna sina chanser som betydligt större att undvika upptäckt och motstånd i slutfasen av invasionen. Det lilla brittiska motstånd som nu fanns kvar var de blott 30 brittiska marinsoldaterna vid Port Stanley.³⁹

³⁶ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 11.

³⁷ Ibid, s. 12.

³⁸ Ibid, s. 12-13.

³⁹ Ibid, s. 15.

9 mars 1982 går en grupp argentinska arbetare iland på ögruppen utan att anmäla sig till den brittiska basen och hissar dessutom en argentinsk flagga. Detta upprörde både Falklandsöarnas guvernör och kaptenen på fartyget *Endurance* som vid det här laget återigen låg till hamn vid Port Stanley. Guvernören och kaptenen tolkade argentinarnas aktion som en provokation och övertygade utrikesdepartementet att med 22 brittiska marinkårssoldater ombord skicka *Endurance* till Sydgeorgien för att antingen försvara Grytviken eller tvinga bort argentinarna från Leith.⁴⁰

3.3 Kriget bryter ut

På grund av dåligt väder tog det fyra dagar för *Endurance* att nå Sydgeorgien där man ankrade vid Grytviken på morgonen den 24 mars. 29 mars skickades tre brittiska atomubåtar mot Falklandsöarna. Dock hade redan den argentinska juntan träffats den 25 mars och redan då fått vittring om att ubåtar snart skulle vara framme vid ögruppen varpå de hastigt beslöt att påskynda starten av Operation Azul, invasionen av Falklandsöarna. 28 mars lämnar den argentinska invasionsstyrkan marinbasen Puerto Belgrano med Falklandsöarna i sikte. Med sig har de ett före detta amerikanskt landstigningsfartyg för stridsvagnar (*Cabo San Antonio*) med 20 stycken amfibiska landstigningsfordon samt transportfartyget *Isla de los Estados*. Totalt hade de ca 900 män varav de flesta marinkårssoldater. Jagarna *Hercules* och *Santisima Trinidad* och fregatterna *Drummond* och *Granville* stod för eldunderstöd. Hangarfartyget *Venticinco de Mayo* transporterades tillsammans med resten av den argentinska flottan längre norrut som avståndsskydd.⁴¹

Trots att den argentinska invasionen inleddes under ett brittiskt skiftbyte den **2 april** vilket dubblade den blygsamma brittiska numerären, tvingades britererna snabbt ge upp både Port Stanley och Sydgeorgien. Därmed hade brittiskt territorium blivit invaderat.⁴²

3.4 Styrkor mobiliserar

De demokratiska förhandlingar som ägde rum bar ingen frukt varpå de fredliga alternativen nu tagit slut. Storbritanniens premiärminister Margaret Thatcher bildar ett krigskabinett med vilket hon ämnar söka stöd och råd i hanterandet av krisen. Den maktpolitik och diplomati som nu utspelade sig resulterade bland annat i att Frankrike omedelbart stoppade sin export av de nya *Exocet*-missilerna, sina *Super Etendard*-flygplan samt motorer till flygplan av modell *Pucará*. Samtliga tre delar vitala för Argentinas luftstridsförmåga.⁴³

Den 5 april seglade så de första delarna ur den brittiska insatsstyrkan, i form av hangarfartygen *Hermes* och *Invincible*, från det brittiska fastlandet. Den totala insatsstyrkan skulle komma att bestå av två hangarfartyg, fem jagare, elva fregatter och tre atomubåtar samt 20 flygplan av modellen *Sea Harrier*. Ytterligare tio *Harrier Gr.3* fanns till briterernas förfogande på ön Ascension. Till stöd för insatsstyrkan användes dock ett stort antal fartyg utöver dessa krigsfartyg. Hela 84 stycken användes till diverse olika transporter för att bidra

⁴⁰ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 16.

⁴¹ Ibid, s. 17.

⁴² Ibid, s. 17-21.

⁴³ Ibid, s. 24.

till insatsstyrkans uthållighet. Den totala numerären soldater uppgick dock till endast 7 000 brittiska soldater.⁴⁴ Att mobilisera denna styrka från det brittiska fastlandet var ingen lätt uppgift. Avståndet var enormt, ca 8 000 miles vilket motsvarar nästan 1 300 mil. Ungefär halvvägs dit ligger ön Ascension vilken fick agera mellanstopp och uppsamlingsplats för insatsstyrkan innan den samlat fortsatte mot Falklandsöarna. Inte mindre än 54 Hercules C-130 och 13 Vickers VC 10, för att nämna några, användes för att transportera materiel, personal och förnödenheter mellan Storbritannien och basen Wideawake på Ascension. Lägg därtill de ca 150 helikoptrar som dessutom användes för att lösa diverse olika uppgifter. Allt från trupptransport och materialtransport till spaning och ubåtsjakt.⁴⁵

Även Argentina mobiliserade med full kraft mot Falklandsöarna. Deras nio Hercules C-130 transportflygplan flög dygnet runt och åtta fraktfartyg hann fram till ögruppen innan de brittiska ubåtarna anlände. 13 000 soldater hade Argentina till slut transporterat till Falklandsöarna.⁴⁶ Den stora skillnaden mellan de brittiska och de argentinska soldaterna var att medan de brittiska var frivilliga och professionella, vältränade näst intill elitsoldater bestod den argentinska styrkan mestadels av unga och relativt nyvärvade värnpliktiga.⁴⁷

4. Komparativ analys

4.1 Upprättande av närvaro vid Falklands

4.1.1 Händelseförlopp

Den brittiska planen för den inledande fasen var att skicka sina tre brittiska ubåtar *Conqueror*, *Spartan* och *Splendid* i förväg till Falklandsöarna för att spärra av området och förstöra eventuella argentinska ubåtar. Sedan skulle hangarfartygen anlända några dagar senare varpå de 20 Harrier-planen skulle bomba flygfältet vid Port Stanley samt andra argentinska baser. Det övergripande målet var hela tiden att bädda för en stor landstigning eftersom detta i grund och botten var en amfibisk operation.⁴⁸

Största hotet mot britterna och argentinarnas bästa försvar bestod av de 120 stridsflygplan av olika typer som Argentina förfogade över. Problemet var bara att de argentinska ingenjörerna ansåg att det skulle vara opraktiskt och sårbart att förlänga banan vid Stanley för att möjliggöra start och landning med dessa högpresterande flygplan. Således tvingades de argentinska flygplanen operera från det argentinska fastlandet vilket innebar väldigt långa flygsträckor bara för att komma till insatsområdet, närmare bestämt dryga 60 mil. Endast 30 attackflygplan av typen Pucara IA-58, sex Aermacchi MB.339A (skolflygplan konverterat till attack) samt sex Beechcraft T-34 C-1 Turbo Mentors baserades på de olika flygbaserna på Falklandsöarna. Dessa hade inte kapacitet att attackera den brittiska insatsstyrkan direkt utan

⁴⁴ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 27-29.

⁴⁵ Ibid, s. 26.

⁴⁶ Ibid, s. 30.

⁴⁷ Loc. Cit, s. 30.

⁴⁸ Ibid, s. 27-29.

var till för att komplettera de landbaserade planen från det argentinska fastlandet. 27 helikoptrar baserades också på ögruppen.⁴⁹

25 april anländer den argentinska ubåten *Santa Fe* till Grytviken för att förstärka trupperna på Sydgeorgien. Denna blir dock attackerad av helikoptrar från de tre brittiska fartyg som begett sig till området för att återta Sydgeorgien. 75 brittiska elitsoldater går iland och anfaller den argentinska garnisonen med understöd från helikoptrar och artilleri från jagarna. Både garnisonen vid Grytviken och den vid Leith hade dagen efter gett upp och Sydgeorgien var åter i brittisk ägo.⁵⁰

29 april spridde den argentinska flottan ut sig på två täter. En nordväst om Falklandsöarna centrerad runt hangarfartyget respektive en tät söder om ögruppen med *General Belgrano* som kärna. Denna uppdelning innebar att britterna nu stod mot ett antal olika hot från olika riktningar. Tre ubåtar, två marina styrkor, högpresterande jetflygplan från fastlandet samt de mindre flygplanen från baserna på Falklandsöarna. Dessa mindre flygplan var det hot britterna tog itu med först genom bombningen av flygfältet vid Port Stanley.⁵¹

1 maj släpper det brittiska bombflygplanet av typen Vulcan inte mindre än 21 stycken 450 kilos bomber på Stanley flygfält. Syftet med attacken var att hindra Argentina från att operera sina flygplan från det enda asfalterade flygfältet på Falklandsöarna varifrån snabbflygande jetplan kunde lyfta och landa. Oturligt nog var landningsbanan felaktigt utmärkt på kartan och låg därför 1 000 meter fel, varpå de flesta av bomberna missade banan. Endast en träffade banans mitt och skapade lyckligtvis en tillräckligt stor krater för att banan inte skulle kunna användas av jetflygplan. Kort därefter inleddes även ett attackföretag av nio Harrier-plan (4 Harrier-plan avdelades sedan tidigare till luftpatrull ifall argentinska stridsflygplan skulle dyka upp)⁵² mot Stanley flygfält under vilket klusterbomber släpptes mellan parkerade flygplan och luftvärnspositioner neutraliserades. Även en bränsledpå träffades och brann snabbt upp.⁵³ Samtidigt attackerades även Darwin-Goose Green av fyra andra Harrier-plan vilka lyckades förstöra två Pucará-plan på marken.⁵⁴ Argentinarna avlossade allt de hade mot flygplanen, inklusive två missiler, men den enda skadan de lyckades åsamka var i stjärten på ett av Harrier-planen. Detta plan kunde dock återvända och landa säkert på hangarfartyget, samt repareras för att snart kunna användas igen.⁵⁵

Efter dessa flygattacker förflyttades tre av britternas stridsfartyg tillräckligt nära för att kunna lossa ett stort antal bomber och granater mot flygfältet. Den argentinska repliken dröjde inte länge. På förmiddagen skedde sporadiska möten mellan Harrier-plan och luftpatruller från det argentinska fastlandet som inte bar någon frukt utan tvingade argentinarna att återvända till fastlandet utan någon framgång. Tre plan av typen Turbo Mentors råkade också de på Harrier-

⁴⁹ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 31-33.

⁵⁰ Ibid, s. 36-37.

⁵¹ Ibid, s. 37.

⁵² Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 78.

⁵³ Ibid, s. 78.

⁵⁴ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 37-40.

⁵⁵ Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 78-79.

plan men klarade sig dock tack vare att de brittiska piloterna inte ville ödsla dyra Sidewinder-missiler på sådana små propellerplan. Det var första och sista gången Turbo Mentors-planen användes av argentinarna under Falklandskriget.⁵⁶ Senare mot eftermiddagen utvecklades det hela till en fullskalig argentinsk attack med totalt över 40 flygplan mot de brittiska fartygen som nu ångade i full fart österut. Harrier-planen skickades snabbt upp för att möta motståndarna i luften. Fyra flygplan lyckades de brittiska stridsflygplanen skjuta ned, mycket tack vara deras nya Sidewinder AIM-9L-missiler. Av dessa fyra plan som sköts ned var det ett bombplan och tre jaktplan varav två var Mirage-plan (som prestandamässigt är bättre lämpat för luftstrid än en Harrier) samt en Dagger. Detta resulterade i att argentinarna insåg att de alltid skulle ha en stor nackdel gentemot britterna i luftstridskampen om luftöverlägsenhet på grund av avstånd, utrustning och skicklighet. Därför skulle argentinarna hädanefter tvingas ge upp denna typ av jakt- och eskortuppdrag och därigenom ge upp luftöverlägsenheten över ögruppen till britterna och deras Harrier-plan.⁵⁷ Snart var den största faran över och en timme innan midnatt hade den brittiska styrkan vänt tillbaka mot ögruppen och återupptagit bombardemanget av misstänkta argentinska positioner.⁵⁸

4.1.2 Analys

Händelserna på Sydgeorgien kommer inte analyseras mer än nödvändigt. Det är relativt uppenbart att britterna där var överlägsna och utan några stora bekymmer kunde återta både Grytviken och Leith. Helikoptrarna kunde flyga obehindrat och bekämpa ubåten *Santa Fe* vilket sedan ledde till att en landstigning med brittiska specialförband kunde ske utan svårigheter. Således kan vi konstatera att britterna besatt en tillfällig luftöverlägsenhet över Sydgeorgien. Ett faktum som i likhet med de fyra teoretiska källorna var vitalt för britternas framgång under just denna operation.

Med tanke på den numerära överlägsenhet vad gäller stridsflygplan som Argentina hade kan det tyckas vara en relativt enkel uppgift för argentinarna att snabbt skapa luftöverlägsenhet över Falklandsöarna. Att deras Mirage-plan dessutom var bättre än britternas Harriers talar än mer åt Argentinas fördel. Trots detta lyckades britterna genomföra både bombräd och attackföretag mot såväl Stanleys flygfält som det vid Darwin-Goose Green utan några reella förluster den **1 maj**. Britternas attack på flygfältet vid Stanley får god effekt trots att alla bomber utom en missade landningsbanan. Den som faktiskt träffade banan träffade mitt i och skapade tillräckligt stor skada för att Argentina inte skulle kunna operera jettflygplan från Stanley. Även efter att banan lagats skulle till och med de mindre känsliga Hercules-planen få problem vid start och landning.

Det största hindret för Argentina var det stora avståndet mellan det argentinska fastlandet och operationsområdet. Att reagera blixtnabbt på en sådan attack är högst problematiskt när det bästa försvar som den egna sidan besitter, stridsflygplanen, befinner sig över 60 mil bort. Ett försök till motaktion startades ganska snabbt från det argentinska fastlandet, men efter att bombplanen som eskorterades av jaktflygplan blivit vilseledda av argentinsk flygledning blev

⁵⁶ Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 83-84.

⁵⁷ *Ibid*, s. 91.

⁵⁸ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 40.

denna operation misslyckad. Bombplanen hittade inga mål och jaktplanen stötte inte på några fler Harriers utan tvingades istället återvända hela långa vägen tillbaka till sina baser på det argentinska fastlandet utan att egentligen ha åstadkommit någonting alls.⁵⁹

De tre mindre propellerflygplan vars uppgift var att hitta och nedkämpa brittiska helikoptrar som Argentina misstänkte höll på att landsätta soldater höll på att lyckas med sitt uppdrag då de hittade en helikopter vid den nordöstra delen av Falklandsöarna. Sedan uppenbarade sig två Sea Harriers som snabbt skrämde iväg de tre mindre och betydligt långsammare argentinska flygplanen. Enligt brittisk utsago hade piloterna enkelt kunnat skjuta ned planen men ville alltså inte ödsla dyra missiler på sådana enkla mål.⁶⁰

Så här långt tyder det mesta på att britterna hade luftöverlägsenhet. Både bombräden och markattackerna genomfördes utan egna förluster med hyfsad framgång. Landningsbanan på Stanley förstördes trots den missvisande kartan, bränsledepå sprängdes och flygplan förstördes på marken samtidigt som såväl Vulcan-bombplanet som Harrier-planen kunde återvända till sina respektive baser efter genomförandet. Ett genomförande som alltså genomfördes mer eller mindre obehindrat samtidigt som Argentina inte åsamkade någon skada på britterna – helt enligt ett av kriterierna för luftöverlägsenhet. Effekten av bombföretaget mot Port Stanley var stor eftersom britterna i och med den attacken hindrade Argentina från att operera jetflygplan från flygfältet. Även om argentinarna sedan tidigare tagit beslutet att inte förlänga banan för att kunna använda sina mest avancerade flygplan så innebar denna attack att deras kapacitet till flygföretag över ögruppen kraftigt reducerades. Till och med de mindre känsliga transportplanen av typen C-130 Hercules hade vissa problem att starta och landa även efter Argentinas försöka att reparera den stora krater som skapats i landningsbanan.

Sedermera är det tydligt att britternas mål under denna operation var en av argentinarnas absoluta tyngdpunkter: flygfältet vid Port Stanley. Förstörandet av detta flygfält och dess landningsbana skulle innebära att Argentina inte längre skulle kunna varken starta eller landa med sina jetflygplan på Falklandsöarna. Detta skulle i sin tur innebära ett övertag i det lokala luftrummet för britterna samt att de nu skulle kunna flytta sin marina insatsstyrka närmare ögruppen utan att hamna innanför operationsområdet för flygplan baserade på Falkland.

4.2 Utnötande kamp om övertag

4.2.1 Händelseförlopp

2 maj hade Argentina planerat en storskalig bomboperation mot den brittiska flottan. Båda sidor hade vid det här laget koll på varandras positioner och Argentina ville agera först. Sex A-4 Skyhawks som var stationerade på det argentinska hangarfartyget tankades och laddades med två stora 250 kilos bomber per flygplan. Operationen hindrades dock av vädret. Blåsten var för svag för att flygplanen skulle kunna lyfta från hangarfartyget med så pass mycket last som de behövde för att genomföra uppdraget och återvända till fartyget. Operationen avbröts

⁵⁹ Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 83.

⁶⁰ *Ibid*, s. 83-84.

och hangarfartyget beordrades återvända till den argentinska kusten. Senare gjordes även ett försök till att attackera britterna med två Super Étendards laddade med Exocet-missiler. De skulle lyfta från det argentinska fastlandet, avfyra sina missiler och återvända hem igen men eftersom lufttankningen som de behövde för att klara den långa sträckan misslyckades tvingades argentinarna avbryta även den planen. Vissa argentinare menar att utfallet av kriget hade kunnat bli annorlunda om någon av de båda planerna hade lyckats.⁶¹

2 maj var också dagen då den brittiska ubåten *Conqueror* beordras att sänka det argentinska fartyget *General Belgrano* i ett preventivt självförsvarsförsök. Detta eftersom *Belgrano* åtföljdes av två jagare som var bestyckade med Exocet-missiler och därför utgjorde ett stort hot mot den brittiska insatsstyrkan. Detta hot tillsammans med hotet från det argentinska hangarfartyget som befann sig någonstans norr om ögruppen utgjorde en stor fara och osäkerhetsfaktor för britterna, varför beslutet att eliminera det ena hotet togs. Försöket lyckades efter att den brittiska ubåten avfyrat tre torpeder varav två träffade fartygets akter. *General Belgrano* sjönk inom 45 minuter och krävde så många som 368 argentinska liv.⁶²

3 maj söker britterna efter den argentinska ubåten *San Luis* med hjälp av helikopter. Denna helikopter blir under sökandet påskjuten av fartyget *Alférez Sobral* men lyckas komma undan och informerar om kontakten med ett fientligt fartyg. Detta leder till att två brittiska Lynx-helikoptrar får order om att attackera det argentinska fartyget. Attacken lyckas och fartyget tvingas återvända till sin hamn på fastlandet utan möjlighet till radiokontakt eftersom dess radio blev utslagen i attacken.⁶³ Efter sänkningen av *Belgrano* och denna lyckade helikopterattack hade den argentinska flottan börjat retirera mot den argentinska kusten. Detta ville britterna utnyttja.

4 maj genomförde britterna därför ännu en bombräd med en Vulcan-bombare mot Port Stanley flygfält. Denna gång misslyckades det dock ännu mer än första gången. Inte en enda av de 21 bomberna träffade landningsbanan. Det enda positiva från brittiskt håll var att Vulcan-planet kunde återvända utan skador även denna gång.⁶⁴ Samma dag har argentinarna snappat upp en signal från den brittiska insatsstyrkan varpå man väljer att lyfta med två Super Étendard-flygplan utrustade med Exocet-missiler. De båda flygplanen lyfte från det argentinska fastlandet och avlossade två missiler mot radarsignalen på ett avstånd av ungefär 20 kilometer. Två minuter senare träffades fartyget *Sheffield* av en av missilerna. Missilen exploderade inte men tillräckligt med brinnande bränsle läckte ut i fartyget för att en stor brand skulle spridas varpå britterna framåt kvällen tvingades överge fartyget trots gedigna släckningsförsök. Fartyget brann upp och det kvarvarande skrovet sjönk en vecka senare. Ombord fartyget dog 20 briter av den 286 man stora besättningen och ytterligare 24 skadades. *Sheffield* var det första brittiska stridsfartyg som förlorats i krig sedan 1945.⁶⁵

⁶¹ Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 101-103.

⁶² Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 40.

⁶³ Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 118-120.

⁶⁴ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 41.

⁶⁵ *Ibid*, s. 41-42.

Efter denna händelse seglade den brittiska insatsstyrkan österut tills de var utanför räckvidden för Argentinas Exocet-missiler. Detta innebar dock att britterna var för långt bort från ögruppen för att kunna verka aktivt med sina Harrier-plan över Falklandsöarna. Den **6 maj** varnade Woodward den brittiska amfibiestyrkan och meddelade att han inte skulle kunna upprätta luftöverlägsenhet, medelst flygplan, innan landstigningen. Eftersom Woodward inte längre ville utsätta sina hangarfartyg för faran från Exocet-missilerna lät han istället jagare parvis närma sig ögruppen för att locka upp och förhoppningsvis bekämpa de argentinska flygplanen med hjälp av fartygens missiler. **9 maj** sköt jagaren *Coventry* ned två Skyhawks (vilka av argentinarna hävdas ha kraschat på grund av dåligt väder⁶⁶) och en Puma-helikopter. Totalt skickades egentligen hela 18 Skyhawks från det argentinska fastlandet för att attackera jagarna, men endast fyra av dem nådde fram på grund av det dåliga vädret som rådde varav två alltså gick förlorade.⁶⁷

12 maj försöker Argentina på nytt att attackera jagarna, denna gång med två omgångar om fyra flygplan vardera av typen Skyhawk från fastlandet. Även denna attack blev katastrofal för argentinarna. Tre av fyra flygplan ur den första omgången blev nedskjutna av jagarnas missilsystem. Den andra vågen klarar sig bättre eftersom jagarnas missilsystem tillfälligt är ur funktion men ändå lyckas de argentinska piloterna inte uträtta mer än att träffa jagaren *Glasgow* med en bomb som inte briserar utan fortsätter rakt igenom dennes skrov. Ett av flygplanen ur andra vågen blir dessutom av misstag nedskjutet av egna markstyrkor på väg tillbaka från attacken varpå piloten avlider.⁶⁸

14 maj genomför britterna en högst framgångsrik operation då man medelst helikopter luftlandsätter 45 specialförbandssoldater på Pebble Island. Dessa soldater genomför sedan en sabotageoperation på flygfältet på Pebble Island under vilken de lyckas förstöra samtliga flygplan baserade på flygfältet: sex Pucarás, fyra Turbo-Mentors och ett transportflyg av typen Skyvan. Detta var ett hårt slag mot den argentinska luftstridskraften på Falklandsöarna då attacken förstörde en tredjedel av Argentinas lätta attackflygplan samt såg till att den landningsbana närmast det argentinska fastlandet under resten av konflikten var obrukbar, vilket även var britternas syfte med operationen.⁶⁹

15 maj genomför sedan britterna ett långväga spaningsuppdrag med ett Nimrod-plan från Ascension i ett försök att skapa sig en lägesuppfattning om den argentinska flottan. Flygplanet flygs hela vägen till strax norr om Port Stanley och svänger sedan västerut för att följa den argentinska kustremsan norrut. I och med detta skapar britterna sig en lägesbild och får koll på den argentinska flottan och dess fartyg. Flera sådana företag genomförs de kommande dygnen för att säkerställa att den argentinska flottan ligger kvar i hamn.⁷⁰

⁶⁶ Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 127.

⁶⁷ Ibid, s. 127.

⁶⁸ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 133-135.

⁶⁹ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 91-92.

⁷⁰ Ibid, s. 93-94.

16 maj upptäcker ett brittiskt Harrier-plan två argentinska proviantfartyg varpå en rote Harriers skickas till platsen för att bomba de båda. Båda fartygen överges och de brittiska planen klarar sig undan utan skador frånsett ett kulhål i bakdelen på det ena flygplanet.⁷¹

4.2.2 Analys

Britterna genomförde kort innan Falklandskriget tester mellan franska Mirage-plan, av samma typ som argentinarnas, och de egna Harrier-planen. Resultatet från dessa tester visade att Mirage-planens prestanda var bättre än den av Harriern. Dock var detta inget som oroade britterna. Dels var de brittiska piloterna ändå övertygade om att de tack vare bättre träning och självförtroende skulle gå vinnande ur luftstrider med argentinarna och dels satte britterna en stor tillit till att de skulle vinna luftöverlägsenhet genom mark- och främst sjöbaserade missiler. Detta eftersom deras jagare och fregatter var utrustade med Sea Cats, Sea Wolves och Sea Darts: tre olika typer av kompetenta luftvärnsmissiler, kompletterade av Exocet-missiler för att kunna hantera de argentinska stridsfartygen samt de egna kanonerna med vilka de skulle kunna bombardera argentinska positioner på land.⁷²

Vad som blir tydligt under exempelvis den **2 maj** är att Argentina inte har handlingsfrihet i insatsområdet. Än en gång är avståndet ett stort hinder för argentinarna. Även vädret spelar en viss roll eftersom det hindrar flygplanen baserade på hangarfartyget från att lyfta i för svag vind. Det bombföretag som startar från det argentinska fastlandet men tvingas vända faller också offer för svårigheten med det stora avståndet från hemmabas till insatsområde. Dessa fakta hindrar argentinarna från att effektivt kunna utföra sina planerade uppdrag och från att etablera en respektingivande närvaro i luftrummet över Falklandsöarna. Detta resulterar i att Argentina inte uppfyller de kriterier som är vitala för att uppnå luftöverlägsenhet. Således kan vi utesluta Argentina som luftöverlägsna i det här skedet. Den benämning som istället kan passa på situationen kring ögruppen är *fördelaktigt luftläge*, vilket beskrivs i den svenska doktrinen för luftoperationer, i brittisk favör i det här fallet. De argentinska luftstridskrafterna kunde inte menligt påverka de brittiska operationerna utan förvägrades nyttja dessa över det aktuella området, vilket stämmer bra in på doktrinens beskrivning på fördelaktigt luftläge.

I enlighet med Wardens teori i vilken han menar att luftöverlägsenhet vinnas genom att eliminera samtliga hot som kan påverka de egna operationerna, beslutar britterna att attackera *Belgrano*, vilket de också lyckas med. Denna attack och sedermera sänkning hade stor effekt då samtliga argentinska ytstridsfartyg återvände till sina hamnar efter händelsen, inklusive det argentinska hangarfartyget.⁷³ Därigenom hade Storbritannien åsamkat stor skada och eliminerat ett av alla de olika argentinska hot som de stod inför varpå utsikterna för att uppnå luftöverlägsenhet återigen var relativt goda.

Händelserna som utspelade sig den **3** och första halvan av den **4 maj** tyder återigen på att britterna hade en god handlingsfrihet. Både en helikopterattack mot fartyget *Alferez Sobral* och ytterligare en bombräd mot flygfältet vid Stanley genomförs utan några större

⁷¹ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 94.

⁷² Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 28-29.

⁷³ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 76.

komplikationer, även om bombräden var ett misslyckande eftersom samtliga bomber missade landningsbanan. Dessa operationer gör att Storbritannien till synes uppfyller definitionen av luftöverlägsenhet då de egna luftstridskrafterna kunde flyga mer eller mindre obehindrat i genomförandet av egna uppdrag. Därmed kan slutsatsen dras att Storbritannien faktiskt vunnit en grad av luftöverlägsenhet över Falklandsöarna för tillfället. En luftöverlägsenhet som alltså är begränsad i både tid och rum.

När sedan *Sheffield* träffas av en av de två Exocet-missilerna avfyra från argentinska flygplan ändras genast läget. Sänkningen av *Sheffield* bevisar att Argentina kunde påverka de brittiska operationerna mer än menligt, trots att flygplanen startade och sedermera även landade på det argentinska fastlandet. Denna händelse resulterar i att den brittiska insatsstyrkan ångar på i full fart österut för att undkomma Exocet-missilernas räckvidd. I och med detta går även luftöverlägsenheten förlorad då britterna inte längre effektivt kan operera med varken sina stridsflygplan eller sina helikoptrar över ögruppen och således förlorar sin handlingsfrihet.

Eftersom i nuläget varken Storbritannien eller Argentina effektivt kan operera med sina luftstridskrafter över ögruppen eller menligt påverka sin motståndare har konflikten fått ett nytt luftläge – defensiv luftöverlägsenhet. Detta eftersom varken Argentinas eller Storbritanniens luftstridskrafter kan operera över vissa delar av det egna territoriet (insatsstyrkan respektive det argentinska fastlandet eller Falklandsöarna) och de egna luftstridskrafterna alltså inte heller kan operera mot motståndaren. Ett dödläge som dock skulle förändras ganska snabbt.

I likhet med den sammanfattande teorin att luftöverlägsenhet inte nödvändigtvis måste vinnas i luften så tänkte britterna nu om och satsade på sin tro på deras missilbestyckade jagare. Såväl den **9** som den **12 maj** skulle denna teori visa sig stämma in ganska bra på hur luftöverlägsenhet kan vinnas utan användande av egna luftstridskrafter. Några dagar efter insatsstyrkans flykt österut skickade britterna istället sina jagare i grupper om två mot ögruppen. Efter ett tag har dessa jagare bombarderat ögruppen tillräckligt mycket för att Argentina ska skicka flygplan mot dem, vilket hela tiden var britternas intention. Jagarnas missilsystem visar sig mycket effektiva då de lyckas skjuta ned inte mindre än tre Skyhawk-flygplan och en helikopter. Detta utan att själva skadas mer än av en bomb som istället för att brisera helt enkelt fortsätter igenom skrovet på jagaren *Glasgow*. Argentina förlorade 4 av de 8 flygplan som var involverade i dessa attacker, plus en helikopter, medan britterna endast ådrog sig en lindrigare skada på en av sina jagare. Minst sagt ett framgångsrikt brittiskt koncept som blev ett avskräckande exempel på hur de fortfarande, eller återigen kanske är en bättre benämning, kunde vidhålla en form av luftöverlägsenhet och skapa sin egen handlingsfrihet. Det argentinska misslyckande som detta försök till attack mot britterna innebar, måste ha varit ett stort bakslag för Argentina då de antagligen kände sig smått hopplösa eftersom britterna på ett nytt och framgångsrikt sätt visat sin kapacitet att dominera luftrummet över Falklandsöarna. Detta agerande kan liknas vid det sätt Slessor tyckte att luftöverlägsenhet skulle uppnås – ”lura” sin motståndare till luftstrider och i dessa bekämpa

dennes luftstridskrafter. Britterna lyckades uppenbarligen med målet att locka upp argentinarnas flygplan och bekämpa desamma med hjälp av jagarnas missilsystem.

Uppenbarligen lyckas alltså britterna med att hindra Argentina från att åsamka allvarlig skada. Argentinas förlust av inte mindre än 4 av 8 flygplan under attacken mot de brittiska jagarna är ett exempel på detta. Ingen allvarlig skada lyckades argentinarna vålla trots att en bomb faktiskt träffade jagaren *Glasgow*. Således bedömer författaren till denna uppsats att ett av kriterierna för luftöverlägsenhet återigen har uppfyllts av britterna. Vidare pekar händelserna **14, 15 och 16 maj** på att Storbritanniens flyg obehindrat kunde genomföra sina uppdrag. Samtliga tre operationer; luftlandsättning med helikopter, spaning längs Argentinas kust samt bombning av två argentinska fartyg genomförs obehindrat, utan förluster och med god uppnådd effekt. Ytterligare indicier på att Storbritannien var lokalt luftöverlägsna.

4.3 Landstigningen vid San Carlos

4.3.1 Händelseförlopp

20 maj var förberedelserna för den stora brittiska landstigningen i slutfasen. Förstärkning hade anlät hela långa vägen via Ascension, i form av både Harrier-plan och Lynx-helikoptrar. Britterna hade nu 25 Harrier-plan med i insatsstyrkan och ytterligare några fler baserade på Ascension dels som skydd och dels som eventuell förstärkning till insatsstyrkan. På eftermiddagen genomförde britterna en attackoperation mot en argentinsk bränsledepå på den östra sidan av Västra Falklandsöarna. Samtliga Harrier-plan involverade i operationen lyckades komma undan utan skador samtidigt som klusterbomberna träffade målet och förstörde många liter bränsle i syfte att sabotera för de argentinska trupperna.⁷⁴

Natten mellan **20 och 21 maj** luftlandsattes ett fyrtiotal soldater ur det brittiska specialförbandet SAS via helikopter på Goose Green för att inleda en skenmanöver mot argentinarna. Detta medan huvuddelen av insatsstyrkan under tiden genomförde landstigningen vid San Carlos. **21 maj** hade britterna etablerat en betydande närvaro iland. En kortare strid mot argentinska marktrupper resulterade i två nedskjutna brittiska helikoptrar av typen Gazelle. De eskorterande stridsfartygen positionerades ut runt om sundet för att upptäcka och avvärja eventuella motattacker från såväl luft som sjö samt också i syfte att kunna stödja de egna marktrupperna genom artilleri och bombardemang mot land.⁷⁵

Resultatet av stridigheterna i luften den **21 maj** resulterade i att Argentina förlorade hela tolv flygplan, varav nio av dessa förlorades i luftstrider mot Harrier-plan. Storbritannien förlorade endast ett Harrier-plan och två helikoptrar. Många brittiska fartyg träffades av bomber från argentinska bombflygattacker, men eftersom flygplanen i dessa attacker tvingades komma in mot insatsstyrkan på väldigt låg höjd på grund av naturen kring San Carlos, briserade väldigt få av de bomber som faktiskt träffades. Endast ett av de fem stridsfartygen som träffades, *Ardent*, skadades så pass allvarligt att hon till slut sjönk. Dock var ytterligare två brittiska

⁷⁴ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 98-99.

⁷⁵ *Ibid*, s. 100-103.

fartyg obrukbara för stunden då de var fyllda av ej exploderade bomber.⁷⁶ Ett argentinskt plan av typen Pucará blir även nedskjutet över land av brittiska marktrupper.⁷⁷

22 maj bestod mestadels av för dåligt väder för att flyga, endast två ineffektiva attacker genomfördes från argentinsk sida. Dock råkade en ännu ej exploderad bomb av misstag brisera ombord brittiska *Antelope* då tekniker försökte desarmera den, varpå *Antelope* sjunker.⁷⁸ **23** och **24 maj** fortsätter de argentinska attackerna mot insatsstyrkan. Vid det här laget har britterna påbörjat regelbunden luftpatrullering med en rote Harrier-plan, dock tvingas dessa operera på ett sådant sätt att de endast har 25 procents chans att vara på rätt plats när väl en argentinsk luftattack kommer. Detta på grund av avståndet från hangarfartyget samt det patrullerande områdets storlek.⁷⁹ Ytterligare en attack utförs av britterna mot Stanleys flygfält, dock utan större lycka eftersom de bomber Harrier-planen lyckas träffa inte detonerar vid rätt tidpunkt för att göra någon större skada. De brittiska planen klarar sig oskadda även denna gång.⁸⁰ Olyckligtvis för argentinarna och lyckligtvis för britterna briserar nu inte en enda av de argentinska bomber som träffar sitt mål, brittiska fartyg, under dessa dagar. Argentina förlorar 6 flygplan och 4 helikoptrar och lyckas alltså ”bara” sänka ett brittiskt fartyg. Dessa frekventa attacker gör att britterna tänker om och placerar två fartyg längre västerut för att tidigare kunna förvarna för inkommande argentinska luftattacker väster ifrån.⁸¹

Den **25 maj** upptäcks dessa två fartyg av Argentina och attackeras kort därpå. Båda fartygen träffas av bomber men de som träffar *Broadsword* detonerar aldrig, *Coventry* sjunker däremot. Detta görs på bekostnad av ytterligare tre argentinska flygplan.⁸² På eftermiddagen avfyrar två argentinska Super Etendards sina Exocet-missiler mot ett upptäckt radareko som de tror vara hangarfartyget *Hermes*. I själva verket är det containerfartyget *Atlantic Conveyor* de hittat och som de även sänker. Fartyget sjunker tillsammans med tre Chinook-helikoptrar och sex Wessex-helikoptrar.⁸³ Vid slutet av denna dag hade 5 500 brittiska trupper landsatts vid San Carlos och den brittiska operationen kunde nu fortsätta genom att påbörja förflyttningen mot Stanley.⁸⁴

26 maj var den enda händelse relaterad till luftkriget den där två Harrier-plan som var på luftpatrull upptäckte en argentinsk Puma-helikopter på marken varpå de förstörde denna med hjälp av klusterbomber.⁸⁵

Den **28 maj** var vädret för dåligt för de brittiska Harrier-planen. Dock kunde de lite långsammare argentinska Pucará-planen flyga trots vädret. Dessa utförde flertalet attacker

⁷⁶ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 46.

⁷⁷ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 103-104.

⁷⁸ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 46.

⁷⁹ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 104-105.

⁸⁰ Ibid, s. 135-137.

⁸¹ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 46-47.

⁸² Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 170.

⁸³ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 48.

⁸⁴ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 156.

⁸⁵ Ibid, s. 157.

mot de nu avancerande brittiska trupperna. Utan större framgång dock eftersom de brittiska marktrupperna lyckades skjuta ned inte mindre än tre av dessa flygplan medan de brittiska förlusterna stannade på noll.⁸⁶ Framåt kvällen hade dock vädret förbättrats en aning och tre Harrier-plan beordrades upp i luften för att understödja marktrupperna vid Goose Green. Dessa hade nu hamnat i något av ett dödläge då de inte kunde avancera längre på grund av Argentinas artilleri och luftvärnspjäser som ständigt trakasserade de brittiska marktrupperna. Harrier-planen skulle bistå med luftunderstöd, *close air-support*, genom att attackera dessa argentinska positioner. Attacken lyckades och dagen efter gav garnisonen vid Goose Green också upp, trots att deras numerär var mer än dubbelt så stor som britternas. Syftet med luftunderstödet hade således uppnåtts; argentinarnas vilja att fortsätta slåss hade brutits när de insåg sin sårbarhet gentemot de brittiska flygstridskrafterna.⁸⁷

27 maj och den **29 maj** genomför Argentina sina första attackoperationer mot marktrupperna vid San Carlos och den brittiska landstigningen. 7 döda briter lyckas de vålla men till en kostnad av två argentinska flygplan. Dessa attacker var också de sista mot San Carlos som genomfördes av luftstridskrafterna baserade på det argentinska fastlandet. Detta eftersom det brittiska luftförsvaret nu var så pass väl etablerat även på land att risken att förlora ytterligare argentinska flygplan var för stor. Argentina hade dessutom redan förlorat ungefär en fjärdedel av alla de flygplan som varit involverade i attacker mot britterna.⁸⁸

När det nu stod tydligt att landstigningen vid San Carlos inte var en skenmanöver utan i själva verket Storbritanniens huvudoperation hade Argentina några alternativ till replik. Argentinarnas möjligheter var många, exempelvis luftlandsättning, helikoptertransporterade trupper, fallskärmsfällning med flera. Dock uteslöts samtliga alternativ och istället förstärkte de sitt försvar kring Stanley dit man visste att britterna förr eller senare var tvungna att ta sig för att ha en chans att vinna kriget. Argentina insåg att dels transporten av eventuell trupp till området kring San Carlos skulle bli problematisk och dels att de led en för stor risk att bli nedskjutna eller bekämpade av britternas luftstridskrafter. Detta eftersom britterna nu ansågs luftöverlägsna sedan Argentina tvingats dra tillbaka, eller blivit av med, större delen av sina luftstridskrafter.⁸⁹

4.3.2 Analys

Mellan den **21** och den **25 maj** flög britterna inte mindre än 300 uppdrag med sina Harriers, jämfört med Argentinas 180 uppdrag. Särskilt intressant eftersom Argentina hade mer än dubbelt så många flygplan och således borde kunnat göra dubbelt så många uppdrag.⁹⁰ Nu var dock inte så fallet utan britterna genomförde uppenbarligen betydligt fler flyguppdrag under dessa dagar. Lägg därtill att britternas plan kunde vara i området under en betydligt längre tid tack vare att de lyfte från och landade på sina hangarfartyg som redan befann sig i närheten av det aktuella området. Större delen av den argentinska flygstyrkan baserades fortfarande på

⁸⁶ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 162-164.

⁸⁷ Ibid, s. 164-166.

⁸⁸ Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 174-175.

⁸⁹ Ibid, s. 175-176.

⁹⁰ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 153.

fastlandet vilket drastiskt minskade den tid dess flygplan kunde operera i området. Med dessa siffror och fakta till hands är det lockande att sammanfatta det som att britterna helt klart var luftöverlägsna eftersom de hade en större närvaro och handlingsfrihet i området. Detta påstående stämmer dock inte om vi utgår från den teoretiska grundstomme som presenterats tidigare.

Vad som tydligt framgår ur denna period (**20-29 maj**) är att båda sidor menligt kunde påverka sin motståndares operationer. De ideliga attackerna mot den brittiska insatsstyrkan var Argentinas sätt att försöka påverka britterna. Attackerna fick också effekt eftersom de lyckades sänka brittiska fartyg. *Ardent*, *Coventry* och *Atlantic Conveyor* är bland fartygen som sänks. Även britterna lyckas i högsta grad påverka sin motståndares operationer menligt då de lyckas skjuta ned ett stort antal argentinska flygplan under dessa attacker, även om denna verkan sker i ett defensivt, självförsvarande syfte. Alltså uppnår även britterna god effekt i sina defensiva operationer. Detta är en anledning till att det skulle vara vilseledande att kalla någon sida luftöverlägsen då luftöverlägsenhet, vilket tidigare nämnts, innebär att den egna sidan obehindrat ska kunna genomföra operationer utan att motståndaren kan tillfoga allvarlig skada eller menligt påverka de egna operationerna. Uppenbarligen kunde ingen av sidorna genomföra sina operationer utan att samtidigt tillfogas allvarlig skada av sin motståndare.

För att vidare analysera detta skeda kommer fokus nu läggas på den brittiska landstigningen vid San Carlos. Det var denna operation som var britternas huvudoperation, inte luftkriget eller kampen om luftöverlägsenhet i sig. Mot slutet av den **25 maj** hade Storbritannien lyckats landsätta inte mindre än 5 500 man vid San Carlos. Detta skedde alltså medan Argentina ideligen fortsatte med luftattacker mot de brittiska fartygen. Trots att argentinarna lyckas uppnå viss effekt när de sänker flertalet brittiska fartyg så misslyckas de uppenbarligen med det viktigaste målet; nämligen att hindra den brittiska landstigningen. Till synes opåverkade av dessa attacker och bombningar fortskrider alltså britterna med landstigningen. Största misstaget från argentinsk sida är att de i sina luftattacker fokuserar på de brittiska stridsfartygen istället för de för britterna vitala landstigningsfartygen från vilka trupp, vapen och förnödenheter urlastades. Dessa landstigningsfartyg var dessutom som mest sårbara i detta läge då det brittiska markförsvaret bestående av bland annat missiler ännu inte hunnit etableras på land. Att Argentina först fokuserar på de brittiska stridsfartygen kan ändå anses vara högst rimligt då dessa skepp utgjorde det största hotet, men simultana attacker mot landstigningsfartygen hade kunnat få betydligt större effekt om de lyckats. Detta skulle exempelvis Warden hålla med om då det skulle vara ett steg i hans teorier riktning med parallella attacker mot flera olika ringar, eller tyngdpunkter, samtidigt. En attack av det slaget skulle istället för att träffa endast en tyngdpunkt, vilket nu var fallet, träffa inte mindre än tre tyngdpunkter samtidigt. Nämligen försvarsmekanismen, livsuppehållande medel samt ledningen (ledning eftersom många av de brittiska cheferna befann sig på de brittiska fartygen).

Istället fokuserar alltså argentinarna på de brittiska stridsfartygen vilket blir högst kostsamt då Argentina förlorar en stor del av de flygplan som används i attackerna. Argentina förlorar

alltså många flygplan utan att egentligen påverka den brittiska landstigningen. Detta samtidigt som britternas förluster är fortsatt små, speciellt bland luftstridskrafterna då endast två Harrier-plan faktiskt skjuts ned. Fokus ändras dock under en kort tid till att attackera marktrupperna som nu gått i land vid San Carlos. Vid det här laget var det uppenbarligen för sent då två argentinska flygplan skjuts ned av det nu väletablerade brittiska luftvärnsförsvaret. Eftersom Argentina nu anser att det brittiska försvaret där är så väletablerat att de argentinska flygstridskrafterna inte längre har möjlighet att påverka britterna tillräckligt mycket för att ha någon betydelse i utfallet av kriget, väljer argentinarna att inte använda sina fastlandsbaserade flygstyrkor mot trupperna vid San Carlos igen.⁹¹

Därigenom kan det konstateras att detta skede slutade i Storbritanniens favör. Den argentinska effekten var relativt låg sett till antalet attacker som utfördes samtidigt som det defensiva brittiska försvaret av insatsstyrkan medelst både skeppens missilsystem samt de patrullerande Harrier-planen var både lyckosamt och effektivt. Många argentinska plan sköts ned samtidigt som den brittiska huvudoperationen lyckades i och med den fullbordade landstigningen. Eventuellt skulle en slutsats kunna dras till att britterna var luftöverlägsna då Argentina inte lyckades påverka den brittiska huvudoperationen menligt, men författaren till denna uppsats anser den slutsatsen som felaktig då britterna ändå led en del förluster. Dock finns det flera likheter med vad den svenska doktrinen benämner *fördelaktigt luftläge* då argentinarna nekades god målupptäckt och målidentifiering samt hindrades från att, åtminstone effektivt, leverera vapen i målen då huvuddelen av bomberna missade eller inte briserade.

4.4 Krigets sista veckor

4.4.1 Händelseförlopp

30 maj avfyras den sista argentinska Exocet-missilen mot vad som tros vara ett brittiskt hangarfartyg men missar i själva verket fartyget helt (vilket för övrigt inte var det hangarfartyg de tror sig attackera) och istället nedkämpas två av fyra argentinska flygplan, och inga brittiska fartyg skadas. Brittiska helikoptertransporter av både kanoner och trupp fortskrider utan motgångar.⁹²

31 maj genomförs ytterligare en brittisk bombning med hjälp av Vulcan-plan från Ascension mot flygfältet vid Stanley. Denna gång siktar de på argentinska radarstationer vars uppgift är att varna för inkommande flyg. Målet missas efter argentinska motåtgärder (argentinarna släckte/stängde av stationerna) men flygplanet återvänder åtminstone utan skador till Ascension. Sju attackföretag med Harrier-plan samt ett stort antal helikoptertransporter genomfördes utan motstånd.⁹³

1 juni skjuts ett argentinskt C-130 Hercules-plan ned när denne genomför en riskfylld spaning över den brittiska insatsstyrkan, samtliga i besättningen omkommer och Argentina använder aldrig igen ett sådant flygplan på ett liknande sätt. Samma dag, under ett spaningsuppdrag,

⁹¹ Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*, s. 174-175.

⁹² Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 168-170.

⁹³ *Ibid*, s. 173-174.

blir ett brittiskt Harrier-plan nedskjutet över land av en missil avfyrad från marken. Piloten överlever.⁹⁴

Den **2 juni** var det för dåligt väder för att flyga, det enda betydande den dagen var att britterna nu byggt färdigt en start- och landningsbana för sina Harrier-plan vid San Carlos. Detta innebar att de nu kunde basera några plan där och positionera sina hangarfartyg längre österut i säkerhet. **3 och 4 juni** var det också för dåligt väder varpå ingen betydande flygning genomfördes förutom ett antal helikoptertransporter. **5 juni** är det sedan tillräckligt bra väder för att ombasera några Harriers till San Carlos men inte tillräckligt bra för att genomföra några uppdrag. Även **6 juni** var för dåligt väder för att både Argentina och Storbritannien skulle kunna agera med sina flygstridskrafter.⁹⁵

7 juni var det äntligen bra väder och britterna var redo att testa sin förmåga efter ombaseringen till San Carlos. Dock fanns det nu inget att attackera eftersom brittiska marktrupper knappt mötte motstånd på vägen mot Stanley. Argentina hade heller inte genomfört något spaningsuppdrag på länge varpå de därför skickade fyra Learjets för att fotografera varpå en skjuts ned av en Sea Dart missil från jagaren *Exeter*. Argentinska flottans flygstridskrafter hade nu bara två Skyhawks kvar och Super Etendårderna hade dessutom skjutit sin sista av fem Exocet-missiler.⁹⁶

8 juni blev den blodigaste dagen för Storbritannien. 51 britter förlorade livet när Argentina med inte mindre än tio flygplan attackerar de båda landstigningsfartygen *Sir Tristram* och *Sir Galahad*. Dessa attacker lyckades mycket tack vare att de brittiska hangarfartygen nu var positionerade långt österut samt eftersom den nyligen anlagda landningsbanan vid San Carlos var ur funktion efter ett haveri vid en landning.⁹⁷ Ett mindre landstigningsfartyg, *Foxtrot Four*, blir även attackerat av fyra Skyhawks varpå sex britter dör och fartyget sjunker. Dessa fyra Skyhawks jagas dock ikapp av två Harrier-plan varpå tre av de fyra skjuts ned, den fjärde undkommer.⁹⁸

9 - 12 juni fortsatte britternas helikoptertransporter i full styrka och den huvudsakliga användningen av flygstridskrafter var den av Storbritannien när de använde dessa för spaning och markbombning. Under dessa uppdrag var det mer regel än undantag att Harrier-planen blev utsatta för finkalibrig eld och diverse missiler från marktrupperna, dock utan allvarliga incidenter eller haverier. En argentinsk Skyhawk startade den **12 juni** i syfte att attackera brittiska positioner nära Darwin men avbröt snabbt uppdraget och vände hemåt när denne mötte två Harriers.⁹⁹

Den **13 juni** utsätts brittiska marktrupper för två attacker från argentinska Skyhawks. Dessa lyckas trots sin överraskningsfaktor inte uppnå någon effekt då deras bomber missar målen.

⁹⁴ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 174-178.

⁹⁵ Ibid, s. 178-186.

⁹⁶ Ibid, s. 186-188.

⁹⁷ Ibid, s. 189-195.

⁹⁸ Anderson, D. *The Falklands War 1982*, s. 60.

⁹⁹ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 199-205.

Enda skadan blir den på två helikoptrar som redan stod på marken. Britterna börjar använda sina nya laserguidade bomber som avfyras från Harrier-planen och leds in av en forward air controller som väljer ut målet på marken. Med denna taktik lyckas britterna bland annat slå ut en argentinsk artilleripjäs. Samma kväll återvänder en grupp argentinska bombplan av typen Canberra för sista gången till ögruppen. Detta resulterar dock inte i så mycket mer än ännu ett argentinskt nedskjutet flygplan.¹⁰⁰

14 juni var dagen då Falklandskriget skulle ta slut. De brittiska helikoptrarna fortsatte transportera ammunition och skadade soldater relativt obehindrat. De användes till och med för att attackera argentinska positioner vilket lyckades väl sedan de förstörde ett antal bunkrar och en artilleripjäs. En rote Harrier-plan var precis på väg att utföra ännu ett attackuppdrag när argentinarna vid Sapper Hill och strax därefter även de vid Stanley började vifta med vita flaggor. Argentina hade gett upp.¹⁰¹

4.4.2 Analys

Av händelserna som utspelar sig mellan **30 maj** och **14 juni** är det svårt att bedöma om någon av sidorna var luftöverlägsen. Många olika händelser utspelade sig och uppenbarligen kunde båda sidor påverka varandra på ett eller annat sätt. Även om Argentina fortfarande inte tycks lyckas påverka den brittiska huvudoperationen, avancemanget på marken, så lyckas de bomba ett antal fartyg samt skada några helikoptrar. Så även fast Storbritannien i det här läget har en betydligt större numerär vad gäller tillgängliga stridsflygplan lyckas de ändå inte etablera en fullgod luftöverlägsenhet. Etableringen av start- och landningsbanan vid San Carlos är ett stort steg i riktning mot att göra just detta genom att skapa en större handlingsfrihet. Problemen uppstår dock när de brittiska hangarfartygen positioneras längre österut vilket ger sämre reaktionsförmåga från de plan som står redo på hangarfartyget, samtidigt som landningsbanan vid San Carlos vid två olika tillfällen blir obrukbar under kritiska tidpunkter. Därmed försämras i själva verket handlingsfriheten då britterna inte kan verka effektivt från varken sina hangarfartyg eller från banan vid San Carlos. Detta är i det här skedet den största bidragande faktorn till att britterna inte lyckas etablera luftöverlägsenhet. Att området som brittiska förband nu verkar över i och med spridningen av fartyg och avancemanget på marken blivit betydligt större än när det enbart handlade om att skydda den samlade insatsstyrkan till sjöss, är också det en bidragande faktor till att det nu blir svårare för Storbritannien att etablera en god luftöverlägsenhet.

Det som dock bör tas i beaktande är att när de brittiska Harrier-planen väl verkar så får de göra det relativt obehindrat. De argentinska plan som finns kvar undviker i största möjliga mån att hamna i luftstrid med de brittiska stridsflygplanen eftersom de bevisligen lider stora förluster när det väl händer. Således är det största hotet mot Harrier-planen finkalibrig eld och missiler från marktrupper, något som bevisligen inte var en särskilt stor faktor för dem även om de fick ett antal kulhål. På den punkten tycks således Storbritanniens situation stämma in på beskrivningen av luftöverlägsenhet, eftersom de kan genomföra sina uppdrag obehindrat. Samma kriterium talar dock även mot att britterna var luftöverlägsna eftersom de å ena sidan

¹⁰⁰ Ethell, J. *Air War South Atlantic*, s. 205-209.

¹⁰¹ *Ibid*, s. 209-212.

kunde genomföra de genomförda uppdragen obehindrat men å andra sidan hade logistiska problem att genomföra några uppdrag alls då landningsbanan och hangarfartygen temporärt var satta ur spel.

Vidare är det fortsatt tydligt att Argentina inte var luftöverlägsna enligt tidigare beskriven definition eftersom de inte lyckades genomföra sina uppdrag vare sig obehindrat eller utan att ådra sig allvarliga skador. Exempel på detta är när fyra Skyhawks attackerar och sänker *Foxtrot Four* den **8 juni** varpå tre av de fyra argentinska flygplanen blir nedskjutna. Britternas obehindrade användning av helikoptrar i rollen som trupp- vapen- och förnödenhetstransport tyder på en form av handlingsfrihet. Dock är dessa endast en del av de brittiska flygkrafterna varpå en slutsats om luftöverlägsenhet inte kan dras baserat bara på detta faktum. Vad som däremot är en passande beskrivning på situationen är återigen det som benämns *fördelaktigt luftläge*. Detta är en nivå tillräcklig för att kunna genomföra operationer med begränsad risk för anfall från luften, vilket de brittiska helikoptrarna uppenbarligen gjorde då de utförde dessa transporter utan incidenter grundade i anfall från luften. Det är också en situation då motståndarens luftstridskrafter inte har förmåga att menligt påverka operationerna, vilket även det stämmer eftersom även om argentinarna attackerade några fartyg och även försökte attackera marktrupper, faktiskt inte lyckades påverka den brittiska framryckningen med markförband mot Stanley vilket slutligen ledde till att Argentina tvingades ge upp.

5. Resultatdiskussion

Frågeställning nummer ett (*Vad innebär luftöverlägsenhet?*) är redan besvarad i och med det i teoridelen sammanfattande stycket om luftöverlägsenhet. Således kommer följande resultatdiskussion diskutera forskningsfrågan (*Vad hade luftöverlägsenhet för betydelse på utfallet av Falklandskriget?*) samt de två kvarvarande frågeställningarna (*Uppnådde någon av sidorna luftöverlägsenhet under konfliktens gång?* och *Vilka faktorer påverkade möjligheterna att få luftöverlägsenhet?*).

Att definiera huruvida någon sida var luftöverlägsen eller inte är inte helt lätt eftersom samtliga tre arenor var inblandade i Falklandskriget. Därför kommer inledningsvis en uppdelning mellan arenorna ske i resultatdiskussionen för att sedan komma fram till ett slutgiltigt, sammanfattande resultat. Definition, kriterier och strecksatser från den sammanfattande teoridelen fokuserar mestadels på luftstridskrafter, men anses av författaren även vara applicerbara på såväl mark- som sjöstridskrafternas kamp. Dock handlar det då inte om att uppnå luftöverlägsenhet utan snarare om arenaspecifik överlägsenhet samt huruvida luftöverlägsenheten var tillräcklig för att verksamheten i de olika arenorna kunde genomföras. Ytterligare kommer det också lyftas fram hur de olika arenorna användes för att skapa luftöverlägsenhet. Eftersom uppsatsens huvudämne är luftöverlägsenhet så är just **luftarenan** också den första delen som i följande stycke kommer diskuteras.

Sett till antal förluster gentemot uppnådd effekt så kan det konstateras att Storbritanniens luftstridskrafter kunde genomföra större delen av sina uppdrag obehindrat utan att lida förluster. Bombning av Port Stanley, attackföretag mot både marken och fartyg, luftpatruller och luftstrider genomfördes nästan helt utan förluster. Således hindrade britterna genom både

offensiva och defensiva operationer Argentina från att orsaka allvarlig skada, inom luftarenan. Dessa offensiva operationer stödjer även Wardens teori då han menar att luftöverlägsenhet inte kan vinnas genom endast defensiva operationer utan det krävs även offensiva. Att de argentinska piloterna efter händelserna den **1 maj** i största möjliga utsträckning undvek luftstrider med britterna är ytterligare ett tecken på att Storbritannien var luftöverlägsna. Som tidigare nämnts är luftöverlägsenhet begränsad i tid och/eller rum. Så också här eftersom sagda luftöverlägsenhet således var högst begränsad i rum till där Harrier-plan rörde sig. Vidare är det även tydligt att de brittiska helikoptrarna kunde genomföra sina respektive uppdrag obehindrat i rollen som framför allt trupptransport. Även om helikoptrarnas uppgift var att förflytta marktrupper så rörde de sig dock i luften och bör därför räknas in i dessa obehindrade uppdrag i luftarenan. Således kan det konstateras att britterna i luften var lokalt luftöverlägsna under merparten av Falklandskriget.

Sjöarenan är en annan historia. Här led både Storbritannien och Argentina stora förluster i form av flertalet sänkta fartyg på båda sidor. Med tanke på de många attacker mot den brittiska insatsstyrkans fartyg som Argentina lyckas genomföra tycks det nästan som att de argentinska luftstridskrafterna kunde flyga mer eller mindre obehindrat. Dock var uppenbarligen inte så fallet. Argentina lyckades å ena sidan faktiskt genomföra ett stort antal attacker mot brittiska fartyg, vissa med större effekt än andra, men i de flesta av dessa attacker led de även stora förluster då deras plan blev nedskjutna från både luften och från sjön. I sjöarenan lyckades alltså inte britterna hindra Argentina från att orsaka allvarlig skada och ingen av sidorna kunde utföra sina uppdrag obehindrat. Således kan det konstateras ur sjöarenans synpunkt att ingen sida var tillräckligt luftöverlägsen för att sjöstridskrafternas verksamhet skulle kunna genomföras obehindrat utan allvarliga skador. Även här följde britterna Wardens teori, då de använde sina sjöstridskrafter i offensiva operationer för att uppnå luftöverlägsenhet exempelvis då jagare parvis skickas mot ögruppen och bombarderar denna för att locka upp argentinska flygplan vilka följaktligen skjuts ned.

Slutligen återstår **markarenan** att diskutera. Återigen kommer de tidigare etablerade kriterier och strecksatser användas i analyserandet. Storbritanniens landstigning i San Carlos genomfördes obehindrat och utan några betydande förluster. Etableringen av markförsvaret på samma plats fortskred även det utan problem och marktruppernas framryckning mot Stanley genomfördes även den mer eller mindre obehindrat. Åtminstone obehindrat från luften då inga argentinska luftattacker (förutom de två som misslyckades då samtliga bomber missade sina mål) någonsin var något reellt hot mot den brittiska forceringen mot Stanley. Denna forcering av marktrupper lyckades alltså inte störas av den argentinska motståndarens luftstridskrafter varpå de brittiska marktrupperna uppfyllt båda de övergripande kriterierna för att skyddas av tillräcklig luftöverlägsenhet. Till stöd för dessa marktrupper genomförde även de brittiska Harrier-planen diverse olika attacker relativt obehindrat, fransett en viss mängd eld från marken. Således konstateras att Storbritanniens marktrupper skyddades av och lyckades med operationen tack vare tillräcklig brittisk luftöverlägsenhet. Verksamheten i markarenan kunde alltså genomföras tack vare tillräcklig brittisk luftöverlägsenhet. Slutligen användes även denna arena i enlighet med Wardens teori om hur luftöverlägsenhet kräver offensiva operationer. Tydligaste exemplet är attacken på Pebble Island då brittiska specialförband

förstör flertalet argentinska flygplan samt landningsbanan för att decimera Argentinas flygstyrka och kapacitet att operera i närområdet på och över ögruppen.

Eftersom summan av analysen av dessa tre arenor pekar på att britternas luftöverlägsenhet var tillräcklig för att två av tre arenor skulle kunna genomföra sin verksamhet, kanske det även kan konstateras att Storbritannien på det stora hela besatt luftöverlägsenhet under Falklandskriget. Innan detta kan konstateras med säkerhet behövs en ytterligare analys göras, denna gång en mer övergripande och generell sådan. Syftet med britternas operation var att vinna tillbaka Falklandsöarna vilket de också lyckades med till slut. Eftersom deras främsta verktyg för att göra just detta i slutändan var marktrupperna är det också händelserna kring just marktrupperna som bör stå i fokus. Inledningsvis lyckades britterna obehindrat genomföra offensiva bomb- och attackföretag mot Stanley flygfält vilket omöjliggjorde användandet av jettflygplan därifrån. Sänkningen av *General Belgrano* genomförs även den obehindrat och med väldigt stor effekt då över 300 argentinare förlorar livet varpå Argentina börjar kalla tillbaka sina fartyg mot det argentinska fastlandets kust. Likaså operationen med specialförband på Pebble Island som blir högst effektiv i och med förstörandet av både landningsbana och samtliga flygplan baserade där.

Den viktigaste och för britterna mest vitala del av återtagandet av Falklandsöarna som även den lyckas utan hinder är landstigningen vid San Carlos. Denna operation hade aldrig kunnat genomföras utan tillräcklig brittisk luftöverlägsenhet. Hade Argentina under detta skede insett vidden och vikten av landstigningen och istället riktat sina luftattacker mot de delaktiga fartygen i denna landstigning hade utfallet kanske blivit annorlunda. Nu valde argentinarna att fokusera på de brittiska stridsfartygen vilka inte hade någon direkt delaktighet i landstigningen i sig utan helt enkelt bara hade till uppgift att skydda densamma. Detta resulterade i att den brittiska landstigningen kunde fortsätta obehindrat medan argentinarna förlorade ett stort antal flygplan. När Argentina sedan väl insåg vidden av landstigningen och försökte attackera de landsatta trupperna hade ett markbaserat luftförsvar redan etablerats vilket hindrade de argentinska piloterna från att menligt kunna påverka marktrupperna.

När sedan britterna började avancera mot Stanley var det ingen betydande flygverksamhet från argentinsk sida. Dels på grund av dåligt väder vid det argentinska fastlandets baser men också på grund av att de argentinska flygstridskrafterna blivit högst decimerade efter ett stort antal förlorade flygplan varpå kapaciteten inte längre var särskilt hög. Hade den brittiska landningsbanan vid San Carlos varit operativ dygnet runt utan dessa två avbrott som nu skedde hade antagligen britterna dessutom kunnat etablera en ännu större närvaro i luften över ögruppen. Kanske hade de även kunnat avvärja den argentinska attack som krävde flest britters liv; sänkningen av *Sir Tristram* och *Sir Galahad*, samt landstigningsfartyget *Foxtrot Four*.

Att den brittiska luftöverlägsenheten inte längre var lika total är inte så konstigt. Inledningsvis var det en komprimerad yta som var aktuell att skydda och skapa luftöverlägsenhet över, den samlade marina insatsstyrkan. När de brittiska styrkorna sedan spridits till flera olika positioner och över stora ytor både på land och till sjöss blev också ytan som behövde försvaras betydligt större. Att upprätthålla en lokal luftöverlägsenhet över samtliga brittiska

styrkor var inte längre lika enkelt. Uppenbarligen fokuserade Storbritannien på att försvara sin huvudoperation vilket de också lyckades med eftersom marktrupperna till slut fick argentinarna att ge upp. Således kan det konstateras att Storbritannien hade tillräcklig lokal luftöverlägsenhet över de rätta och mest vitala områdena.

Det som är centralt i detta är att Storbritanniens huvudoperation; landstigningen och den efterföljande förflyttningen mot Stanley, kunde fortgå utan att menligt påverkas från luften. Detta tack vare en tillräcklig brittisk luftöverlägsenhet. Definitionen av luftöverlägsenhet säger att motståndaren inte ska kunna störa de egna operationerna eller tillfoga allvarlig skada samtidigt som de egna (luft)stridskrafterna kan agera mer eller mindre obehindrat. Sett till britternas huvudoperation tycks detta stämma. Det var också denna operation som kom att bli avgörande i kriget. Författaren till denna uppsats väljer att, baserat på nyligen framlagda fakta, dra slutsatsen att Storbritannien hade luftöverlägsenhet under Falklandskriget. Inte över hela området eller under hela tiden utan begränsad i både tid och rum. Detta alltså eftersom **britterna hindrade Argentina från att orsaka allvarlig skada** (stor nog för att hindra operationen i stort) samt eftersom **både britternas flyg- och marktrupper obehindrat kunde utföra sina uppdrag.**

John Slessor ansåg att luftstridskrafternas huvudsakliga syfte är att stödja markförband. I linje med detta använde också britterna sina luftstridskrafter under Falklandskriget då deras huvudsakliga syfte var att skydda och stödja först sjö- och sedan även markstridskrafterna. Spårbarhet går även att finna i Wardens teori då han anser att både sjö- mark- och luftstridskrafter bör användas för att tillsammans uppnå luftöverlägsenhet, något som britterna efterlever exempelvis i och med användandet av sina jagares missilsystem **9 och 12 maj**, och även till viss del marktruppernas handavfyrate missiler som skjuter ned ett flygplan.

Hur stor roll spelade då luftöverlägsenheten för britternas framgång i Falklandskriget? Denna uppsats författare hävdar att den var högst vital för framgången. Hade inte flygfältet vid Stanley bombats hade Argentina med en liten modifikation kunnat operera med samtliga flygplan direkt från Stanley vilket hade resulterat i ett betydligt svårare luftläge än britterna nu mötte. Hade inte alla dessa argentinska flygplan skjutits ned i diverse luftstrider och missil-attacker, och förstörts under operationen med brittiska specialförband vid Pebble Island, så hade marktrupperna med största sannolikhet blivit offer för betydligt fler attacker från luften vilka antagligen hade försvårat, om inte till och med omöjliggjort, den långa forceringen till Stanley. En forcering som författaren till denna uppsats anser möjliggjordes tack vare en tillräcklig brittisk luftöverlägsenhet. Slutligen så hade heller inte alla dessa helikoptertransporter som genomfördes varit möjliga om Argentina haft större kontroll i luften vilket ytterligare hade komplicerat marktruppernas förflyttning och försämrat deras uthållighet. Avslutningsvis kan det alltså konstateras att Wardens teori stämmer väl in på två punkter från Falklandskriget; det krävdes insatser från förband ur alla tre arenor för att britterna skulle uppnå luftöverlägsenhet och det räckte inte med defensiva operationer utan det krävdes även offensiva för att kunna få luftöverlägsenhet.

6. Förslag till vidare forskning

Denna uppsats fokuserar nästan uteslutande på att undersöka användandet av luftstridskrafter kopplat till begreppet luftöverlägsenhet. Ett vidare steg som skulle kunna vara intressant för framtida forskning är att koppla användandet av luftstridskrafter under Falklandskriget gentemot en, eller flera, teoretikers teorier om just luftmakt och hur dess krafter bäst bör användas för att vinna ett krig. Detta för att undersöka huruvida Storbritannien eller Argentina tycks ha följt en specifik teori i deras luftmaktsutövning. Här blir det även möjligt att teoretisera kring vilken teori som skulle kunna vara bäst lämpad för en konflikt av det här slaget.

7. Käll- och litteraturförteckning

7.1 Teori

Försvarmakten. *Doktrin för Luftoperationer*. Stockholm: Försvarmakten, 2005

Meilinger, Phillip. *Airwar: Theory and practice*. Portland, OR: Frank Cass, 2003

Mets, David R., *The Air Campaign John Warden and the Classical Airpower Theorists*, 1999
http://aupress.maxwell.af.mil/digital/pdf/book/b_0065_mets_air_campaign.pdf (Hämtad 2014-05-11)

Slessor, John Cotesworth. *Air power and armies*. London, 1936

Widén, J & Ångström, J. *Militärteorins Grunder*. Stockholm: Försvarmakten, 2005

Warden, J. *The air campaign: planning for combat*. Washington [D.C.]: Published with the Aerospace Education Foundation Air Force Association [by] Pergamon-Brassey's International Defense, 1989

Warden, John. A. III, "The enemy as a system", *Airpower Journal*, 1995
<http://www.emory.edu/BUSINESS/mil/EnemyAsSystem.pdf> (Hämtad 2014-05-11)

7.2 Empiri

Anderson, D. *The Falklands War 1982*. Oxford: Osprey, 2002

Ethell, J. *Air War South Atlantic*. London: Sidgwick and Jackson Limited, 1983

Middlebrook, M. *The Argentine fight for the Falklands*. Barnsley: Pen & Sword Books, 2003

7.3 Övrigt

Blysa, Gustav. "Kombinerad bekämpning som metod för verkan: Lätt infanteritaktik under brittiska markoperationerna i Falklandskriget". Försvarshögskolan: Stockholm, 2013

Olofsson, Clas. "Klassiska sjökrigsteoretiker och deras relevans i Falklandskriget 1982". Försvarshögskolan: Stockholm, 2009