

# Ögat mot skyn

Anmäl kommentarAV:

FVI Sekreterare

i Flygvapnet/luft, Incidentberedskap, Pilot

I mer än 60 år har de övervakat och insatslett flygplanen.

Utan stridsledningens och luftbevakningens hjälp skulle incidentberedskapen inte fungera.

En regelmässig övervakning av Sveriges territorium så att inget utländskt flyg kränker våra gränser har inte alltid funnits. Incidentberedskapen föranleddes på grund av den sovjetiska nedskjutningen 13 juni 1952 av flygvapnets DC-3 som utförde signalspaning över internationellt vatten i Östersjön. Tre dagar senare sköt ett sovjetiskt plan ner ett av flygvapnets sjöräddningsflygplan då detta sökte efter överlevande från DC-3:an.

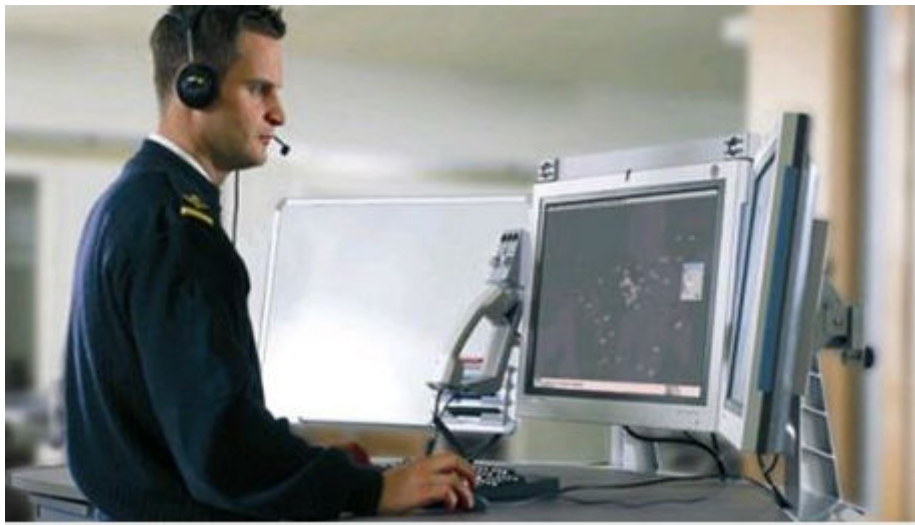
I flygvapnet ansvarar stridsledningen och luftbevakningen (STRIL) för att övervaka och insatsleda stridsflyg för både jakt- och spaningsberedskap. Incidentberedskapen genomförs till största delen från skyddade anläggningar belägna under jord, där avancerade datasystem övervakar och identifierar flygningar i Sveriges närhet samt stridsleder jakt- och spaningsflygplan mot okända mål.

Oavsett tid på dygnet kontrolleras våra territorialgränser med ett vakande öga. Överallt i landet har vi strategiskt utplacerade radarstationer som ständigt uppdaterar luft- och sjölägesbilden. Det handlar om att identifiera de luftfarkoster som ligger utanför och i närheten av vårt område. Underrättelse- och säkerhetstjänsten känner oftast till pågående internationella övningar, utbildningar med mera i vårt närområde. Tillsammans bidrar dessa kunskaper och övervakningen till att skapa en normalbild utifrån vilken vi anpassar vår beredskapsnivå och verksamhet.

Uppgiften för luftbevakningen är att skapa ett fullständigt identifierat luftläge. Större delen av de flygningar som berör svenskt territorium är civila flygningar som identifieras med hjälp av inlämnade färdplaner. När flygningar utan färdplan upptäcks och ska identifieras så påbörjas ett intensivt arbete där man med hjälp av ett flertal olika informationskällor försöker hitta en korrekt identitet. I detta läge intensifieras också samverkan med incidentjaktledaren. Kränkningar av våra gränser sker vid ett antal tillfällen per år. Vissa händelser visar sig vara misstag från piloternas sida och ibland är det administrativa misstag, som en planerad och godkänd överflygning av vårt territorium, men där informationen av någon anledning försvunnit. Oavsett orsak registreras och dokumenteras samtliga händelser som berör svenskt territorium och luftrum.

Incidentjaktledaren samverkar med luftbevakningen i syfte att kunna hålla en korrekt beredskap för jaktincidenten. Incidentjaktledaren har kontakt med flygförarna i jaktincidenten för att kontinuerligt orientera om bland annat aktuellt luftläge och eventuella andra saker som påverkar beredskapen. När

luftbevakningen upptäcker något okänt eller om en flygning från en annan stat kränker svenskt territorium så beordrar incidentjaktledaren start av jaktincidenten. Efter start så är det flygstridsledarens roll att med hjälp av talradio, radar och datalänk leda jaktincidenten till kontakt med det okända flygplanet för att visuellt kunna identifiera det. Vid en eventuell kränkning blir uppgiften att först identifiera och därefter avvisa flygningen från svenskt territorium. Efter en konstaterad och identifierad kränkning skickas en särskild rapport till Högkvarteret som i sin tur rapporterar vidare till Försvarsdepartementet.



Flygstridsledaren vid sin arbetsstation.

Beroende på geografiskt läge, väder, ljusförhållande och pågående verksamhet med mera kan jaktroten beordras att genomföra kontakten med olika metoder, till exempel

### **Skugga**

Jaktroten leds mot företaget och letar upp det på egen radar. Målet följs sedan på avstånd och dess position och verksamhet kartläggs.

### **Identifiera**

Jaktroten leds mot en punkt strax bakom målet. Vid ögonkontakt flyger rotechefen upp i närheten av målet till ett avstånd som medger identifiering.

### **Avvisa**

**Jaktroten leds mot målet för att så snabbt som möjligt kunna komma upp i jämnhöjd. Kontakt etableras mellan piloten i jaktroten och piloten i målet. Avvisning sker därefter enligt internationella regler.**

*Text: Överstelöjtnant Anders Segerby, flygchef F17*

*Foto: Försvarmakten*

**FOTNOT: TEXTFÖRFATTAREN HAR FLUGIT I INCIDENTBEREDSKAP JAKT OCH SPANING  
SEDAN 1991 I AJ37, SF37, SH37, JA37 OCH JAS.**