

De är alltid redo

Anmäl kommentarAV:

FVI

i [Flygvapnet/luft](#), [Incidentberedskap](#), [Jas 39](#), [Pilot](#), [Stridsflygplan](#)

I fredags, den 18 oktober, publicerades en första av flera artiklar på www.forsvarsmakten.se som avhandlar flygvapnets incidentberedskap. Artiklarna är framtagana vid F17. För att möjliggöra att flera av våra intresserade läsare tar del av dessa väljer jag att publicera samma artiklar även på FV Bloggen. Det är uppenbart att det finns ett stort intresse kring denna verksamhet och vi har under senare år inte haft förmåga att möta efterfrågan på information. Artiklarna ger sammataget en mycket bra bild av den incidentberedskapsverksamhet som bedrivs.

Micael Bydén/FVI

Precis just nu när du läser detta. Och dygnet runt, alla dagar om året sedan mer än 60 år. Försvarsmaktens incidentberedskap med stridsflygplan är alltid beredd att värna Sveriges territoriella integritet.

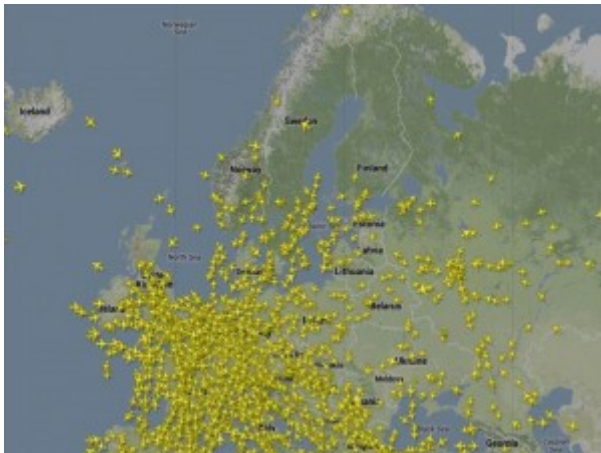
Flygvapnet har alltid stridsflygplan i någon form av incidentberedskap. Det innebär att det finns tillgängliga resurser dygnet runt, alla dagar på året, men det innebär inte att Sverige har stridsflyg i luften dygnet runt. Om flygvapnet alltid haft flyg i luften skulle en avsevärd mängd flygtimmar användas per dygn, månad och år vilket hade blivit både kostsamt och personalkrävande. Istället görs en bedömning som grundar sig dels på historik och dels på en prognos om hur omvärlden kommer att beröra Sveriges gränser och intresseområde. Utifrån denna prognos planeras stridsflyget att befinna sig i luften eller stå på marken i olika beredskapsgrader. Dessa beredskapsgrader anpassas efter rådande läge. Högsta beredskap innebär att piloterna sitter i flygplanen beredda att starta på order, men beredskapen kan även vara tidsreglerad.

FULLT MED FARTYG OCH FLYGPLAN

Har du någon gång tänkt på hur mycket transportverksamhet som bedrivs utanför Sveriges kuster och i luftrummet? Nedan visas två bilder som visar på fartygsrörelser och flygplanrörelser i delar av norra Europa, men observera att detta är bilder av icke-militära aktiviteter utan större vardagliga flygplan- och fartygsrörelser. På den första kartan ses hur närliggande vatten trafikeras av fartyg. Cirka 15 procent av världens kommersiella fartygstransporter passerar i området och man räknar med att det alltid befinner sig drygt 2 000 fartyg i Östersjön. Utöver dessa tillkommer all fritidstrafik samt militär sjöverksamhet. I samma område bedriver ett stort antal länder marinövningar, provtursverksamhet och skarpskjutning från fartyg. Det finns även andra ekonomiska objekt av betydelse, exempelvis gasledningen som går från ryska Viborg till Lubmin i Tyskland. Fartyg, gasledning, oljeplattformar och fiskevatten är objekt av stort ekonomiskt intresse och de har stort skyddsvärde.



Bilden visar fartygstrafiken i Östersjön i perioden 2008 till 2009. Underlaget är hämtat ur en rapport som beskriver sjötrafiken kopplat till både ekonomi och miljö. I rapporten ges en prognos för sjötrafiken och den bedöms öka i perioden fram till 2020.



Trafikläget i luftrummet över Norra Europa 130913 kl. 1230. Källa Flightradar24.

Som nämnts sker incidentverksamheten i flera roller. För stridsflyg kan verksamheten ske inom flygsystemets alla förmågor, det vill säga jakt, attack och spaning. Dagligdags sker dock huvuddelen av insatsverksamheten inom jakt- och spaningsrollen. Ett exempel på när flygvapnet har haft flygplan i attackberedskap är när en sovjetisk u-båt (U-137) gick på grund i Karlskrona skärgård 1981.

SÅ FUNGERAR JAKTINCIDENTEN

Syftet med jaktincidenten är att värna Sveriges territoriella integritet. Sverige har ett behov som suverän stat av att kunna hävda sitt territorium och sin territoriella integritet oavsett om det handlar om en gränstation på marken eller våra havs- och luftrum långt från land. Ett av de snabbaste sätten att möta en möjlig "inkräktare" i luftrummet eller på havsytan är att skicka stridsflyg. Sveriges land-, sjö- och luftrum bevakas via olika sensorer (exempelvis radarstationer) från flera olika platser dygnet runt. Vid antydning på att okänd verksamhet förekommer på eller i närheten av svenskt territorium skickas om möjligt jaktflyg för att kontrollera vad som händer och vid behov uppmärksamma, stoppa och

avvisa inkräktaren. Det här sker genom att piloten via tecken och vingtippningar samt, om möjligt, även via radio "kommunicerar" mellan flygplanen enligt internationella riktlinjer. Ibland används incidenten även till andra uppgifter exempelvis att eskortera statsbesök, att kontrollera skogsbränder eller att spåra oljeutsläpp från fartyg.



En rote JAS 39 konfigurerade för incidentuppdrag. Foto: Daniel Karlsson

DÄRFÖR FINNS SPANINGSINCIDENTEN

Allt som sker i Sveriges närområde är inte direkt kopplat till landets territoriella integritet på kort sikt, men ibland finns det intresse av att kontrollera vår omvärld på längre sikt. Vi brukar kalla det för vår "normalbild". Spaningsberedskapen försöker bland annat ge svaret på frågan *Pågår det något i vårt närområde som Sverige behöver ha kunskap om?* Spaningsberedskapen patrullerar våra gränser och till viss del internationellt luftrum/hav i vårt närområde för att titta på och dokumentera fartyg, flygplan och pågående verksamhet exempelvis militärövningar. Spaning genomförs med olika sensorer. Exempel på sensorer är flygplanets radar, pilotens ögon och spaningskapseln. Den senare är i praktiken en stor digitalkamera med avancerade objektiver.

REGLERNA SOM STYR OSS

Incidentberedskapen genomförs under fredstid för att upptäcka, förhindra och eventuellt stoppa kränkningar av svenskt luftrum. Flygplanen är normalt laddade och beroende på situationen avgör olika nivåer av befattningshavare om och hur en insats skall göras. Om en händelse eskalerar har piloten dessutom alltid rätt till självförsvar enligt internationella regler. För att minska risken för misstag och oavsiktlig eskalation finns ett nationellt och ett internationellt regelverk att förhålla sig till. Det nationella regelverket heter IKFN, *Ingripande, Kränkning, Fred och Neutralitet*, och det har sin grund i IKFN-förordningen. En ny utgåva är på väg att publiceras, men nedan illustreras den som just nu används på de svenska beredskapsförbanden.



Precis som titeln säger så är det ett regelverk för att hantera kränkningar av svenskt territorium under fred och neutralitet. Handboken tar sin utgångspunkt från exempelvis Tillträdesförordningen, IKFN-förordningen, Försvarets föreskrifter samt internationella regelverk. Eftersom att piloten förväntas kunna kommunicera med tecken, vingtippningar, radiomeddelanden, varningseld och ljussignaler så måste det finnas en internationell standard. Denna regleras av den internationella standardiseringsorganisationen för luftfart ICAO och huvuddragen ska vara kända av alla piloter oavsett om de är militära eller civila.

Text: Överstelöjtnant Anders Segerby/ Flygchef F17