



På skarpt uppdrag med Sveriges hemliga spaningsflyg

”Asken” är Sveriges minst kända militära flygplan. Det är en flygande central för radarspaning och stridsledning. Hittills har arbetet ombord hållits hemligt för utomstående. Inga journalister har tidigare skildrat verksamheten inifrån. **Följ med på ett skarpt uppdrag över Östersjön.**

Text **Mikael Holmström** Foto **Thomas Karlsson**



Två Jasplan ur den svenska incidentberedskapen flyger upp jämsides med "Asken" på uppdrag över Östersjön. Från "Asken" kan operatörerna leda insatser med tiotals Jasplan över stora avstånd.

Klockan 07.40 är det dags för morgonbriefing. Platsen är Flygvapnets 732:a specialflygdivision på Malmen utanför Linköping.

– Välkomna, säger divisionschefen major Henric Svensson som i dag också är befälhavare på det plan som DN ska flyga med.

Innan vi går in i mötesrummet måste vi låsa in våra mobiler i ett skåp utanför – för att försvåra avlyssning från främmande makt. Det är noga med sekretessen här – detta är hemmabas för två av de hemligaste delarna i det svenska försvaret: signalspaningsplanen och det plan som vi ska flyga med.

Mötesrummet fylls snabbt av divisionens personal, ett 20-tal officerare. Markpersonal i fältuniformens olika gröna nyanser, de flygande besättningarna i enfärgade flygstridsuniformer.

Först lämnar en kvinnlig meteorolog en prognos för dagens flygväder via en högtalare och kartor på ena kortväggen. Därefter kopplas en manlig flygledare i flygledartornet in och orienterar om status på flygbaserna. Men den längsta briefingens inför dagens flygpas gäller andra länders militära verksamhet.

Det är divisionens underrättelseofficer som är på plats. Han visar hur det pågår en ständig militär katt-och-råtta-lek runt om Sverige. Under den gångna veckan har 20-talet olika typer av militära flygplan från Ryssland och olika Natoländer observerats. Det är tillräckligt många bomb-, jakt-, attack- och transport- och signalspaningsplan för att nära nog fylla en handbok över flygplanstyper. Dessutom har Ryssland testat ubåtar i djuphavsgraven öster om Gotland, prov som skyddats av ryska bevakningsfartyg.

Underrättelseofficern avslutar med sin



Löjtnant Caroline Ahlenius följer radarbildens flygplan och fartyg: "Man känner att man gör något viktigt. Det är ett varierat, stimulerande jobb och jag trivs jättebra".

Morgonbriefing klockan 07.40 för piloterna vid specialflygdivisionen på hemmabasen Malmen utanför Linköping. Första punkt: prognos över det kommande dygnets flygväder. På bordet står en modell av "Asken".



prognos för det kommande dygnet, som lyder:

– Normal intensitet. Låg risk för kränkningar.

En kränkning av svenskt territorium upptäcks i regel genom radarstationer på marken. Radardata från dem sänds till stridsledningscentraler där luftbevakare övervakar radarbilden. Om ett misstänkt radareko är på väg mot gränsen så kan de militära flygledarna larma den flygande incidentberedskapen – i regel två Gripenplan.

Så långt är den svenska incidentberedskapen välkänd för allmänheten. Men vad få känner till är att det plan som vi strax ska flyga med också ingår i denna ständiga beredskap.

Sekretessen kring planen har lett till att de inte ens har något allmänt känt namn, som Draken, Viggen, Jas eller Gripen. I flygvapnet kallas de numera för "Asken". Det är en försvenskning av den militära funktionen: ASC890, Airborne Surveillance and Control, alltså flygburen radarspaning och ledning.

"Asken"-planet ingår denna dag i den skarpa incidentberedskapen och Henric Svensson förvarnar om att det kan innebära fem timmar i luften för oss:

– Så passa på att gå på toaletten nu om det behövs. Var beredda, man vet aldrig när det blir larm, säger Henric Svensson på sin klingande gotländska.

Dialekten har gett honom smeknamnet "Rauk" som står på uniformen – hans anropsnamn när han tidigare var stridspilot och flög Attackviggen och Spaningsviggen.

Inför vår flygning med "Asken" är det dags för "Step Brief". Henric Svensson, andrepiloten, färdmekanikern och operatörerna som ska flyga med går tillsammans med markpersonalen i detalj igenom flyg-

passet. Det sker stående runt ett bord som täcks av en stor flygkarta över Nordeuropa. Klockan på väggen visar Zulu-tid, det vill säga en timme efter svensk normaltid. Alla tidsangivelser anges i Zulu.

Svensson ritar med en blå filtpena på kartan hur han planerar att flyga. Planet leds denna dag från stridsledningscentralen Eagle (Örnen) i Luleå och därifrån kan besättningen få nya order.

– Vi får se vad jaktledaren där säger. Vi kan också få en annan uppgift i luften, säger Henric Svensson.

Tiden är inne för att gå ombord. I hangaren bländas vi av den starka belysningen. Här står två mörkgrå flygmaskiner vars silhuetter reflekteras i det ljusa golvet – blankpolerat och rent som på ett sjukhus. Planet vårdas också minutiöst av teknikerna.

Flygplanen är propellerplan, i grunden civila Saab 340 (militär beteckning S-100D Argus). Frånsett den grå färgen och Sveriges nationalitetsmärke med tre kronor så är den enda yttre skillnaden mot ett civilt plan en stor låda som är monterad ovanpå flygplanskroppen. Lådan liknar en lång skidbox men är en avancerad radarantenn vars hundratals sändare och mot-

Så passa på att gå på toaletten nu om det behövs. Var beredda, man vet aldrig när det blir larm.

"Asken" med sin radarantenn monterad ovanför flygplanskroppen. Här är delar av besättningen under det skarpa uppdraget. Från vänster färdmekanikern Leif Larsson, chefsoperatören Tomas Pettersson, befälhavaren Henric Svensson och operatören Henrik Eklund.







"Asken"

Systemet ombord kan följa 500 mål på ytan och 1 000 i luften samtidigt.

Operatörer. 3 officerare spanar och leder andra enheter vid sina terminaler.

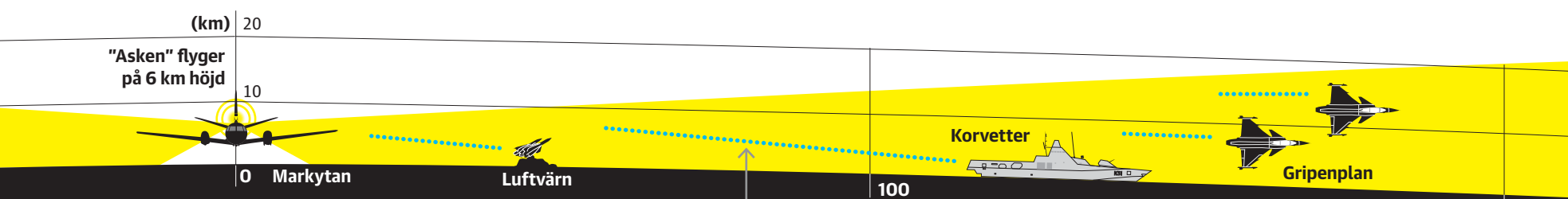
Radarantenn

Flygande besättning
2 piloter, 1 färdmekaniker.

"Asken" spanar och leder i fjärran

Flygplanet kan med sin radar upptäcka hotande flyg, robotar och fartyg på långa avstånd. Det kan också vara stridsledningscentral för insatser med egna flyg och fartyg.

● Område som "Askens" radar täcker Radiolänk



1 "Asken" kan upptäcka flygplan, kryssningsrobotar, fartyg, båtar, ubåtsperiskop, stridsflyg både på låg och hög höjd och längre bort än vad radarsystem på marken, på fartyg och i flygplan klarar av.

2 "Asken" sänder data till marken, Gripenplan och korvetter via radiolänkar.

3 Gripenplan och korvetter stänger av sin egna radar och blir osynliga för fienden.

Färdmekanikern Leif Larsson, flygunderhålllets plutonchef Jonas Duman, flottiljchefen Lars Helmrich och befälhavaren Henric Svensson har genomgång kring kartan över Nordeuropa inför flygning. Klockan visar Zulu-tid, det vill säga tid enligt nollmeridianen i Greenwich (GMT).

tagare ser nästan horisonten runt (se grafiken).

Försvaret har haft dessa flygplan sedan slutet av 1990-talet. Sex plan köptes in som flygande radarantennar för fjärrspaning. Orsaken är att en radarsignal går rakt fram, men på grund av jordytans krökning så får den begränsad räckvidd. En avancerad radar på ett flygplan på flera tusen meters höjd ser däremot vad som rör sig mycket längre bort, även små föremål nere på låg höjd. Med sex plan hade Sverige kapacitet att dygnet runt upptäcka både fiendliga flygplan och lågflygande kryssningsrobotar.

När dessa flygande radarantennar togs i bruk i början av 2000-talet rådde avspänning. Kalla kriget var slut och svenska politiker enades om att det inte längre fanns några militära hot mot Sverige. Försvarets huvuduppgift blev i stället militära fredsinsatser utomlands. Nationellt försvar var passé och kunde till största delen läggas ner. Efter riksdagens försvarsbeslut 2004 hamnade därför fyra av de sex radarplanen utomlands, två i Thailand och två i Förenade Arabemiraten.

I dag är omvärldsläget ett helt annat. Riksdagens försvarsbeslut 2015 innebär att försvaret måste krigsorganiseras för att kunna möta ett angrepp. Ett totalförsvar för krig ska åter byggas upp.

Under det kalla kriget gick frontlinjen mellan öst och väst söder om Sverige, genom det delade Tyskland. I dag skär konfrontationslinjen längre norrut, rätt genom Östersjön. Vid ett eventuellt krig mellan Ryssland och Natoländerna på andra sidan Östersjön dras Sverige "med stor sannolikhet in redan på ett tidigt stadium", slog en statlig offentlig expertutredning, "Säkerhet i ny tid", fast i höstas.

I denna nya hotmiljö blir Sveriges två återstående "Asken" allt viktigare. Bidragande orsak till det är också att både teknik och taktik utvecklats sedan 1990-talet. Elektroniken ombord är ny och planen har en radiolänk som också används inom Nato (Länk 16). Via den kan radarplanet bättre radarbild sändas till flygstridsledningen på marken, Gripenplan i luften, marinens fartyg på havet och till arméns luftvärnsförband.

En Jaspilot kan med stöd av "Asken" se mål tidigare och längre bort än med Gri-

penplanet egen radar. Gripenradarn kan då också vara avslagen så att det egna planet inte röjs.

Men detta är funktioner som få utanför Försvarmakten känner till eftersom planens förmåga hållits hemlig. Och det är först när vi kliver ombord som vi förstår hur det fungerar.

Innanför flygplansdörren ser piloternas cockpit ut som i ett vanligt passagerarplan. Men i passagerarkabinen upphör likheterna. Hela den vänstra kabinväggen är täckt av datorterminaler och instrumentpaneler. På kabinens högersida finns tre karmstolar med blå tygklädsel. De är så trådslitna att lite av den ljusare stoppningen sticker fram, flygplanen används flitigt.

I de blå stolarna spänner radaroperatörerna fast sig. Redan medan planet bogseras ut ur hangaren så vrider de stolarna 90 grader åt vänster så att de sitter i mittgången. De faller ut tangentborden vid terminalerna och startar de olika avancerade elektronik-, signal-, länk- och kryptosystemen ombord.

Planet är redo på startplattan och piloterna varvar upp motorerna. Det bullrar så pass mycket att alla ombord använder headset för att tala med varandra och med centraler på marken. Men före oss ska ett större och tyngre plan från samma förband upp i luften.

Det är ett av Sveriges två signalspanningsplan och det vitmålade planet (modell Gulfstream G4 SP) kan på långt håll tas för ett civilt affärsjet. Men innanmätet är topphemligt och ombord arbetar signalspannare från Försvarets radioanstalt (FRA). Det är knappast någon slump att bägge planen startar samtidigt.

– Signalspanningsplanen åker dit för att lyssna. Vi åker för att titta. Vi kan ofta vara uppe i samma område, säger chefsoperatören på vårt plan, kapten Tomas Pettersson.

Så startar även "Asken" och på datorskärmarna öppnas nu hela Östersjön, och mer därtill, inför våra ögon.

– Vi är i gång på några minuter och slår på radarn direkt efter start. Det är en del av vårt självskydd, att snabbt veta vad som finns runt oss, förklarar Tomas Pettersson.

Han har smeknamnet "Coopa" på sin

Kränkningar av svenskt territorium 2016

Svenskt territorium kränktes 20 gånger under 2016. Tolv kränkningar skedde med flygplan, sex med fartyg och två med fordon.

Danmark: fem kränkningar, varav tre med flygplan och två med fartyg.

Norge: tre kränkningar, två med flygplan och en med fartyg.

USA: tre kränkningar med flygplan.

Estland: två kränkningar med flyg respektive fordon.

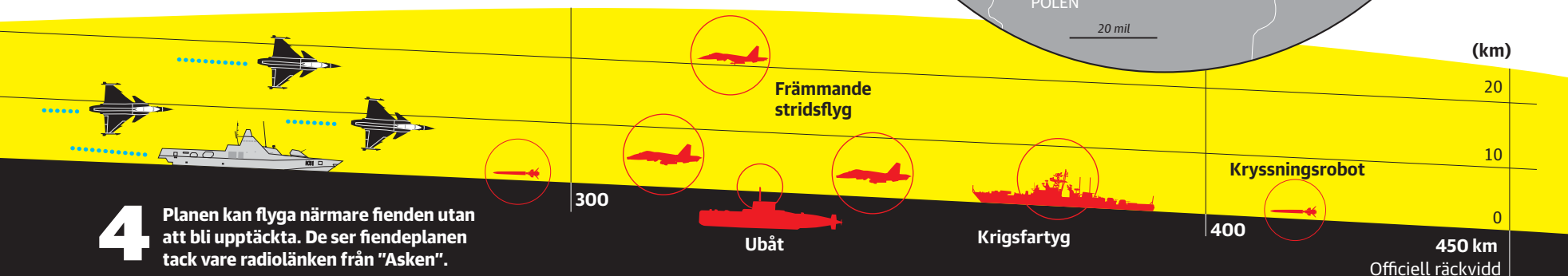
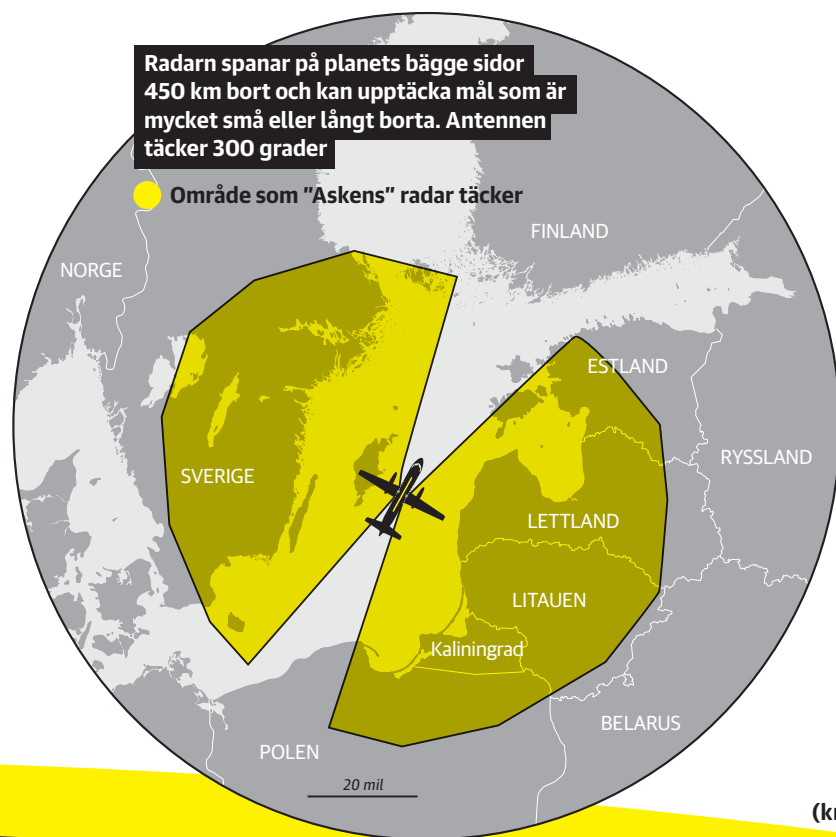
Finland: en kränkning med fordon.

Polen, Litauen och Portugal: har med fartyg kränkt vardera en gång.

Frankrike, Tyskland och Ryssland: var sin flygkränkning.

Svenska militära enheter kränkte 2016 Danmarks, Finlands och Portugals luftrum samt Norges territorialvatten.

Källa: Försvarmakten, Försvarsdepartementet



Operatörerna ombord följer ett stort antal flygplan och fartyg på de stora radarskärmarna. De mindre skärmarna visar data om målen och textmeddelanden till och från stridsledningen på marken. Operatörerna har också sju olika radiosändare att välja mellan när de vill tala med omvärlden.

uniform, vilket kommer sig av att han som grabb jobbade på Konsum i Valdemarsvik.

– Det här är lika omväxlande som när man var springsjas på Konsum. Då visste man inte heller vad man skulle möta för folk under dagen. Att slå på radarn är lite som Pandoras ask, vi vet inte vad vi kommer att få se i våra sensorer, säger Tomas Pettersson.

Som chefsoperatör sitter han i mittenstolen, flankerad av en luftbevakare på sin vänstra sida och en stridsledare på den högra.

Vi flyger på 6100 meters höjd och kan upptäcka små radarekon mer än 45 mil bort. Det är den officiella siffran, men ombord ser vi mål längre bort – i väster på Kattegatt och i öster över Ryssland och Belarus.

Operatörerna ombord upptäcker hela tiden nya radarekon nära eller innanför den baltiska kusten och planetens radarbild sänds ner via radiolänk till stridsledningscentralen Eagle. Därmed förbättras och utvidgas Sveriges samlade radarbild över närområdet. Med radiolänk kan planet också leda andra länders stridsflygplan.

Efterhand som de olika flygande radarekorna i öster närmar sig Östersjökusten så får varje eko en färg och ett identitetsnummer. Färgerna är desamma som under det kalla kriget:

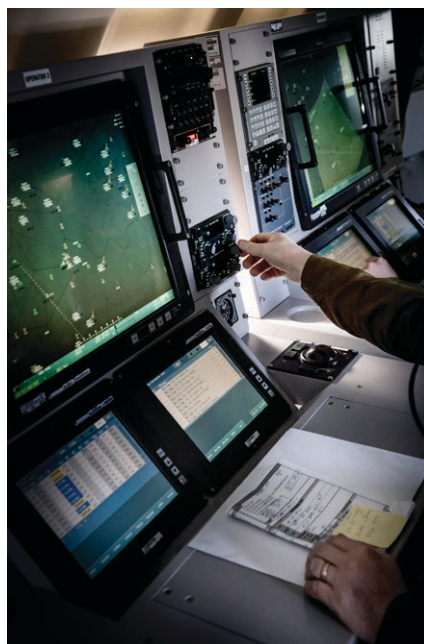
- blåa=egna
- gula=oidentifierade
- gröna=vänner
- röda=fientliga

Numera är systemet förfinat med nyanser av varje kulör för olika slag av flygplan. Alla de färgglada markeringarna ser ut som om någon spillt ut en påse smågodis på datorskärmen, flest ligger över Stockholmsområdet där flygtrafiken är tätast.

Plötsligt bryts rutinen ombord av ett skarpt uppdrag. Henric Svensson i cockpit lämnar över sekretessbelagd information i ett kuvert till chefsoperatören. Uppdraget gäller spaning mot avancerade örlogsfartyg. Det är fregatter som moderniserats i Ryssland för export och tillsammans med ryska örlogsfartyg nu ska vara på väg söderut genom Östersjön.

Operatörerna dirigerar om planet till en bana mellan Gotland och fastlandet för att få bästa spaningsposition. Havsytan under oss syns inte på grund av molnen, men de olika fartygens radarekon skickas ned till stridsledningscentralen Eagle.

De militära fartygen går i den stora farleden och håller samma fart som handelsfartygen. Totalt finns ett 40-tal civila och en handfull militära fartyg i det intressanta området. En halvtimme senare kommer besked från stridsledningen: ”rote i



”Asken” är ett obebäpnat flygplan. Ett annat obebäpnat svenskt flygplan sköts ned över Östersjön av Sovjetunionen den 13 juni 1952. Angreppet på DC-3:an, som var ute på signalspaning, skedde i internationellt luftrum och alla åtta i besättningen omkom. Hemmabas för ”Asken”, är Malmen. Där finns också Flygvapenmuseum med den 2004 bärgade DC-3:an – inklusive besättningens återfunna tillhörigheter, som plånböcker och nycklar.

Det ska bli intressant att se om ryssarna är på hugget i dag och startar något.

luften”, det vill säga två Gripenplan som lyfter från flygflottillen F 17 i Ronneby.

Gripenpiloterna flyger an mot fartygen som de ser genom den radarbild som länkas till dem från ”Asken”. På så sätt kan de närma sig fartygen utan att slå på sin egen radar och därmed riskera upptäckt i för tid. På låg höjd flyger Gripenplanen över fartyg efter fartyg och fotograferar dem.

Under tiden har det blivit lunchdags ombord på ”Asken”. Färdmekanikern kapten Leif Larsson har varmt måltiden som serveras i plastformar.

– Välkomna till Restaurang Solsken, säger Tomas Pettersson som äter sin köttfärs-lasagne utan att ta ögonen från Gripenplanen och fartygen på skärmarna.

”Askens” radarbild kan på samma sätt som till Gripenplanen också sändas till marinens fartyg, korvetterna. De har sjömålsrobotar som kan skjutas mot fartyg på stora avstånd. Med stöd av ”Asken” kan de agera dolt utan att aktivera sin egen radar, vilket skulle röja dem för en motståndare.

– Vi kan öppna upp hela Östersjön för marinen och visa var andra fartyg ligger, berättar kapten Peter Lund.

Han har arbetat med det flygande radarsystemet sedan 1998 – avspänningens era – och konstaterar:

– Det händer mycket mer i dag, det är en stor skillnad. Det gör vårt jobb intressantare – och nödvändigare.

Hela tiden håller de ombord ett extra vakande öga på områdena kring S:t Petersburg och Kaliningrad. För ryskt militärflyg är detta vägarna ut till Östersjön och vidare ut till haven i väster. Men sedan i höstas har Ryssland också Iskanderrobotar i Kaliningrad – robotar som på någon minut kan nå mål från Skåne och upp till Stockholmsområdet.

I Kaliningrads hamnområde ligger två nya korvetter, Bujan-M, vars kryssningsrobotar i en kris eller krig kan nå nästan hela Europa. I ett sådant läge skulle varje sekunds tidigare förvarning från ett ”Asken” kunna rädda liv på marken.

Uppmärksamheten mot Kaliningrad har också en annan orsak: att förvarna och ytterst skydda signalspaningsplanet som startade före ”Asken”. Det spanar från internationellt luftrum mellan oss och den baltiska kusten på 13 000 meters höjd.

De svenska signalspaningsplanen flyger med påslagna transpondrar vilket innebär att de syns och går att identifiera för andra länder. Detta i motsats till ryska signalspaningsplan som flyger utan transpondrar och därmed inte syns på de civila flygtrafikledarnas radar.

Det har lett till tillbud för den civila passagerartrafiken över Östersjön. I mars

2014 upptäckte svenska försvarets flygledare ett ryskt signalspaningsplan på kollisionskurs mot ett SAS-plan som lyfte från Kastrup. Tack vare upptäckten kunde SAS-planet med 134 personer ombord varnas i sista stund och avbryta sin stigning. Ett liknande tillbud i december 2014 ledde till att Danmark och Sverige officiellt protesterade mot Ryssland.

Sveriges signalspaningsplan syns tydligt för omvärlden och bär inga vapen. Trots detta har de under senare år blivit allt mera närgånget uppvaktade av ryskt stridsflyg.

Under senare år har Ryssland sänt upp jaktplan Sukhoi 27 (Natonamn Flanker) som dykt upp hastigt och kommit nära de svenska signalspaningsplanen. Demonstrativt har de ryska stridspiloterna visat upp planetens undersida med full vapenlast. ”Det här upplevs som aggressivt och provokativt”, sade flygvapenchefen Micael Bydén i juli 2015, några månader innan han utnämndes till överbefälhavare. Den beskrivningen delas av den svenska regeringen.

– Vi ser en ökad övnings- och underrättelseverksamhet i Östersjöområdet: ryska militärfartyg och flyg som agerar både oprofessionellt och provocerande. Vi har ett ryskt styre som alltmer går i en auktoritär och repressiv riktning. Det ryska maktspråket kan i mycket synas präglas av provokation, desinformation och militär aggression – och det kan aldrig accepteras, sade statsminister Stefan Löfven (S) i sitt tal vid Folk och Försvars rikskonferens i Sälen den 8 januari i år.

Och i luften över Östersjön så uppvaktas de svenska signalspaningsplanen fortfarande ibland av ryskt stridsflyg, berättar piloter och FRA-personal. Då startar de ryska jaktplanen inne över land och flyger på låg höjd för att undgå radarupptäckt innan de hastigt stiger mot signalspaningsplanen.

– Det ska bli intressant att se om ryssarna är på hugget i dag och startar något. Om de startar Su-27:or så kan vi leda in Jas för att stötta signalspaningsplanet, förklarar Tomas Pettersson.

Framför sig på bordet har han en röd mapp med larmrutinerna om ryskt jaktflyg skulle starta. Då är han bara ett knapptryck bort från att förvarna flygvapenpiloterna på signalspaningsplanet.

Men denna dag blir Su-27:orna kvar på marken. Som så ofta går militär verksamhet ut på att vänta på något som inte inträffar. I dag kommer jaktplanen på datorskärmarna ombord inte från öster utan från väster. Det är två danska incidentjaktplan av typ F 16 (Fighting Falcon) som flyger ut över södra Östersjön och vänder vid Bornholm.

Skarpt uppdrag: spaning mot främmande fregatter som moderniserats i Ryssland och nu är på väg söderut på Östersjön. Chfsoperatören Tomas Pettersson till höger bredvid operatören Henrik Eklund och färdmekanikern Leif Larsson till vänster. Deras radarbild sänds ner till de två Jaspiloter som flyger an mot fartygen för att fotografera dem.



Upplev hela bilden. Följ med på skarpt uppdrag över Östersjön. Ta plats i "Asken" och Jas. Vr-berättelsen publiceras senare i vår.

Så gör du. All information om hur du tar del av DN:s virtuella verklighet finns på dn.se/vr.



Nu meddelar stridsledningscentralen att incidentberedskapens Gripenplan ska starta från Ronneby. Vi hör "Askens" anropssignal "Swedforce 604". Incidentberedskapens radiotrafik förs i fredstid öppet och på engelska:

– *They are joining you shortly.*

Gripenplanen närmar sig bakifrån och lägger sig jämsides utanför flygplanets högervinge. Efter någon minut svänger de undan och försvinner i en tät, sammanhållen formation ner under molnen. De syns inte längre med blotta ögat, men håller sig i närheten.

På operatörernas paneler finns knapparna även för krig. "Prio kill" står det på en av dem. Om stridsledningen på marken slås ut kan operatörerna på egen hand leda svenska Gripenplan. Vid övningar har man klarat av att leda tiotals Gripenplan

i luftstrid. Det svenska försvarets uppgift är att se till att "kill"-knapparna aldrig behövs tryckas in i ett skarpt läge. Idén med försvaret är ju att vi inte ska hamna i krig utan avskräcka från angrepp. Flygpasset som DN är med på, signalspaningsplanet och Gripenplanen är en del i detta spel som ska signalera: Sverige övervakar närområdet, vill och kan försvara sig.

Vi vänder hemåt och även om rutinerna i cockpit påminner om dem i ett civilt trafikflygplan så är de flesta piloterna i divisionen tidigare stridspiloter.

– Den erfarenheten gör att man är van vid snabba förlopp, är stresstålig och snabbt uppfattar en uppkommen situation, säger Henric Svensson.

I luften kan "Asken" med sitt radar- och ledningssystem väl mäta sig med Natos

och andra länders system. På marken väcker planen intresse från länder som bedriver spionage i Sverige. När ett av dem var uppställt under Flygvapendagarna på Malmen i augusti i fjol hade man ett sjå att mota bort utländska besökare som försökte ta sig ombord.

Vårt flygpass över Östersjön går mot sitt slut och vi landar odramatiskt på Malmen samtidigt som solen är på väg ner i väster.

– Välkomna hem allihop, meddelar Henric Svensson från cockpit.

DN:s team har som första oberoende journalister följt arbetet ombord på "Asken". DN:s reportageteam har rört sig fritt i planet. Försvarmakten har tagit del av materialet före publicering så att inga hemliga uppgifter röjs, men har inte påverkat reportaget i övrigt.



Text **Mikael Holmström**
mikael.holmstrom@dn.se



Foto **Thomas Karlsson**
thomas.karlsson@dn.se