



Flygvapnet i incidentberedskapen

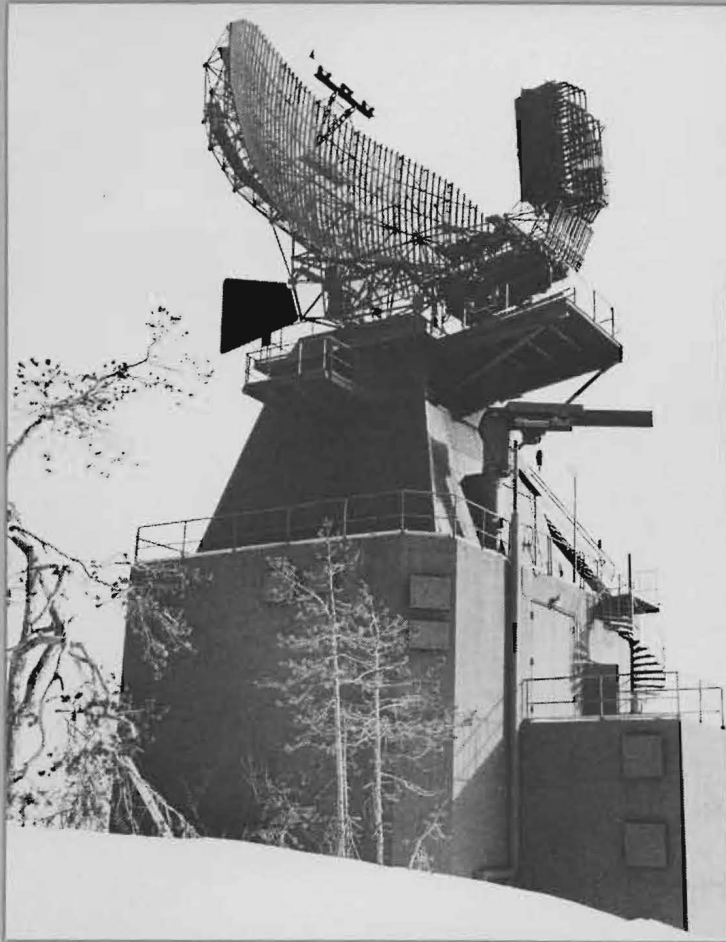
Ett fullföljande av flygvapnets traditionella deltagande i incidentberedskapen medför ökande problem för vår utbildningsverksamhet och därmed för den mera långsiktiga beredskapen. Flygvapnets minskande numerär gör att allt större andel av den dagliga flygtidsproduktionen måste tas i anspråk för denna incidentberedskap. Trots detta uppfattas beredskapsuppgiften av samtliga berörda som högst menings- och betydelsefull.

De normer och krav beträffande svensk neutralitet och skydd av våra gränser som kom att ställas på Sveriges försvar under beredskapsåren står fast än i dag. Främmande, militära aktiviteter runt vår gränser ökar år från år. Utökade svenska territorial- och fiskegränser kan komma att medföra en ökad belastning, om incidentberedskapen skall kunna fullföljas efter vedertagna principer.

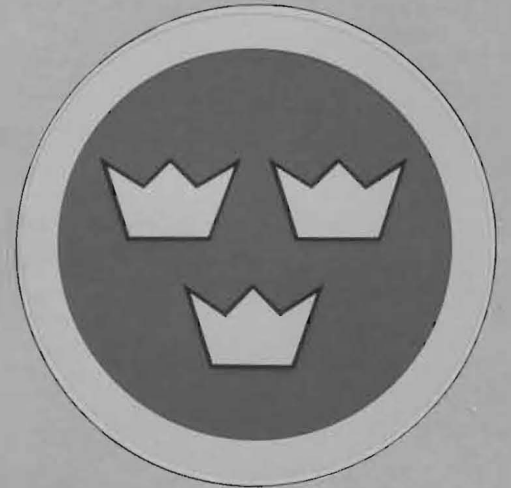
Mot bakgrund av nedskärningarna av försvarets resurser kan det relativt snart bli svårt att leva upp till kraven på bevakning och ingripande vid kränkning av vårt territorium. Detta är allvarligt och bör observeras av vår regering. Möjligheterna att "visa flaggen" minskar successivt, även om viljan alltså är lika god.

Vi kommer alltid att söka visa omvärlden vår vilja och förmåga att hävda vår suveränitet och vårt oberoende. Endast så blir vårt säkerhetspolitiska mål trovärdigt:

ALLIANSFRIHET I FRED SYFTANDE TILL NEUTRALITET I KRIG. ■



Med ordet 'incidentberedsskap' avses sådan militär beredskaps-tjänst, som syftar till att bevaka och skydda våra gränisar till lands, havs och i luften från eventuell obehörig kränkning/intrång. Om olika former av sådan gränsbevakning handlar denna artikel.



● Svensk beredskapsjakt (J 35 'Draken') identifierar en brittisk 'Nimrod'



Foto: Flygvapnet/SAF

Vår INCIDENTBEREDSKAP

dess syfte och funktion

Det grundläggande behovet av vad som i dag innefattas i begreppet incidentberedskap framstod för Sverige med all önskvärd tydlighet under det andra världskriget. Genom att flygplan och fartyg från de krigförande staterna kränkte det svenska territoriet, kom Sverige att beröras av kriget i relativt stor utsträckning.

Luftbevaknings- och stridsledningsorganisationen utgjordes enbart av optisk (ögon-) bevakning och, under senare delen av kriget, ett fåtal

radarstationer – sk ekoradio. Med dagens mått mätt primitiva metoder för övervakning och målinvisning av jaktflyg. – Luftbevakningsorganisationen stod vid denna tid under arméns ledning.

Flygning över svenskt territorium kunde ske antingen för att förkorta flygvägen eller för att undgå fientlig motverkan. Även direkta spaningsflygningar mot Sverige eller provokationer för kontroll av vår beredskap förekom. Orsakerna kunde också vara nödlandningar – vilka blev många före krigsslutet – felnavigeringar eller deserteringar.

●● Allt detta krävde, att vi på ett påtagligt sätt – genom neutralitetsvakten med jaktflyg – kunde ingripa för att avvisa, tvinga att landa, eskortera eller, om erforderligt, använda vapenmakt mot främmande flygplan som kränkte vår neutralitet. Sverige måste som självständig neutral stat kunna hävda det egna territoriet och för omvärlden visa att vi ville och kun-

Av
FS/Info fackred.

de försvara vårt land – principer som än i dag ligger till grund för vår beredskap.

Även behovet av spaningsberedskap blev under dessa krigsår påtagligt. Det krävdes att vi kunde avspana omgivande havsområden m m inför en eventuellt hotande kustinvasion. – Trots stora svårigheter att anskaffa nödvändigt antal nya och modernare flygplan samt annan materiel lyckas-

des flygvapnet att sätta upp en rad nya förband, främst på jakt- och spaningsvidan. En samtidig satsning på neutralitetsvakten skedde naturligtvis även inom övriga försvarsgrenar. – Den respekt det svenska försvaret därmed vann utomlands bidrog sannolikt till att Sverige kom att stå utanför kriget.

Krigsslutet medförde en successiv nedgång av vår beredskap. Utveckling pågick emellertid under senare delen av 40-talet av ett nytt luftbevakningssystem efter brittisk förebild. 1948 överfördes luftbevakningen från armén till flygvapnet.

Förutom den fortsatta militära satsningen i vår omvärld har händelser – såsom Catalina-affären 1952, eller som Berlin- och Kuba-kriserna samt Sovjetunionens invasioner av Ungern och Tjeckoslovakien – då världsläget skärpts, bidragit till att den beredskapsorganisation som den svenska försvarsmakten tillskapat också fortlöpande utvecklats. Motivet var och är Sveriges politiska mål att förbli neutralt i ett eventuellt kommande krig. Därför måste vi stå utanför stormaktsallianser i fred.

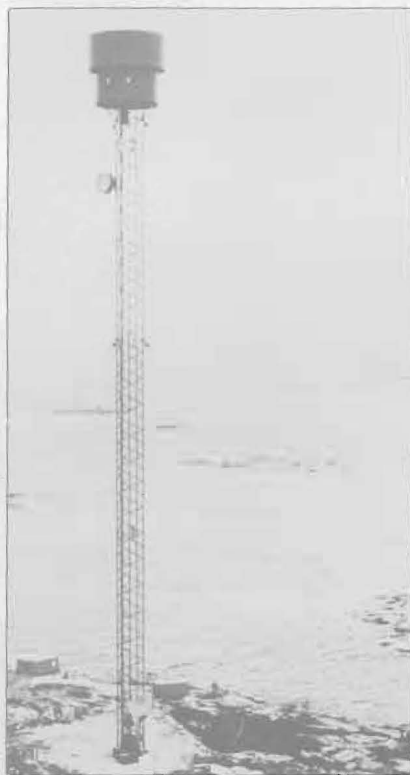
Redan under 50-talet, under det "kalla kriget", upprätthölls viss jakt- och spaningsberedskap. Stridslednings- och luftbevakningsorganisationen "STRIL 50" med sitt nät av radarstationer och luftbevakningscen-



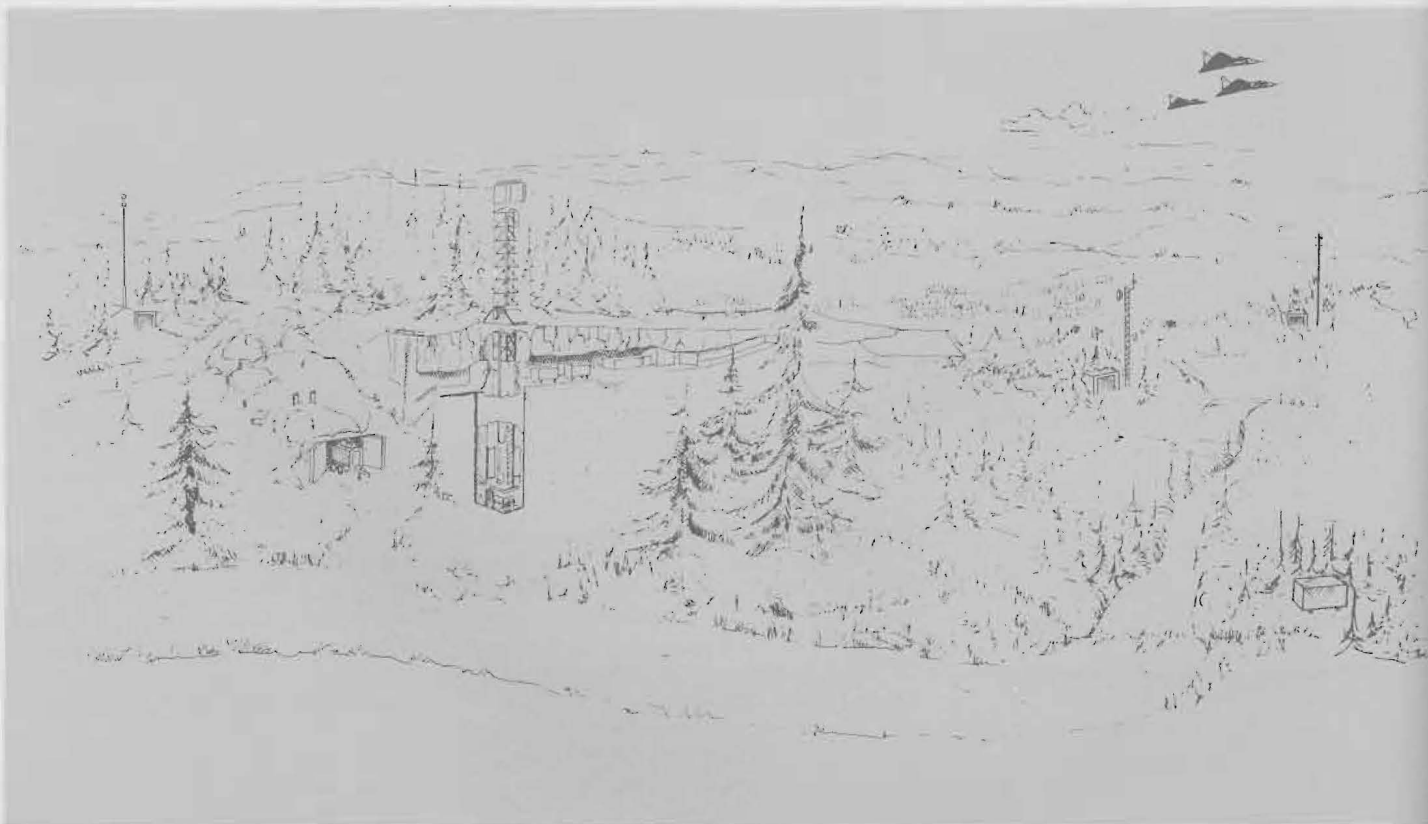
● Signalspaningsflygplan RC-135, USAF (SAC).

Foto: Flygvapnet/SAF

traler var utbyggt. En vidareutveckling av vårt STRIL-system till det moderna och datorstödda "STRIL 60", som tillkom under 60-talet, innebar en väsentligt förbättrad övervakningskapacitet av luftrummet runt Sverige, även på låga höjder. Behovet av beredskap i fred översågs och den operativa ledningen även av flyg- och sjöstridskrafterna koncentrerades till ÖB och försvarsstaben. 1962 utkom den första gemensamma beredskapsordern – ÖB kuppförsvansorder. Härefter fastslogs formerna för den verksamhet som hädanefter kom att gå under benämningen INCIDENTBEREDSKAPEN.



Tornradar för låghöjdsspaning.





1) Summa för NATO nordsektor



Foto: Flygvapnet/SAF

Sovjetiskt signalspanningspl: An-12 'Cub B'

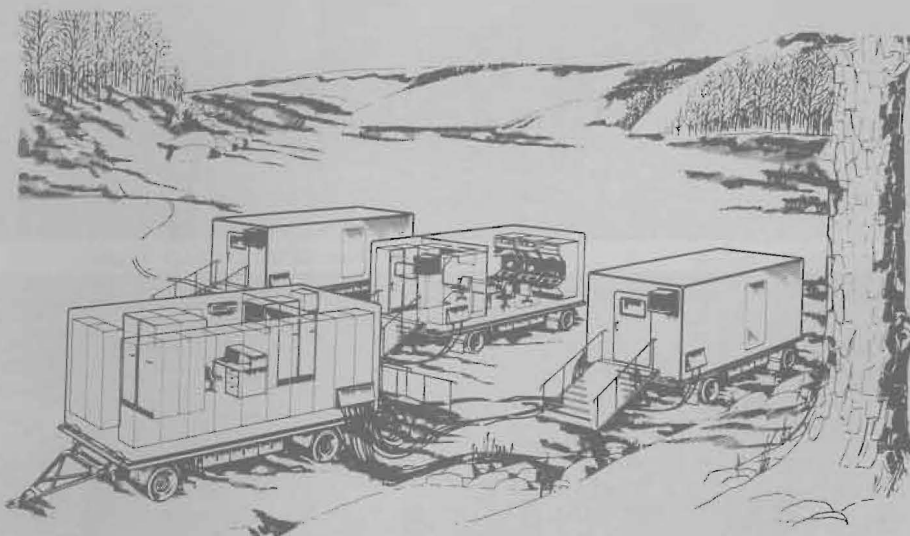
●● IKFN. — Redan på 50-talet förelåg vissa författningar och instruktioner som grund för vår 'neutralitetsvakt' och därav betingad fredstida bevakning. Dessa författningar och instruktioner beskrev vilka ingripanden som skulle ske vid kränkningar av territoriet eller vår neutralitet. De bestämmelser som regeringen utfärdat och som sedan 1966 ligger till grund för vår incidentberedskap sammanfattas i "Tillträdeskungörelsen" (SFS 1966:366) samt "Instruktion för Krigsmakten vid hävdande av rikets oberoende under allmänt fredstillstånd samt under krig mellan främmande makter varunder

Sverige är neutralt" (IFKN). Häri fastslås inledningsvis bl a: "Krigsmakten skall i samarbete med civila myndigheter övervaka att bestämmelserna i 'Tillträdeskungörelsen' efterlevs". Vidare skall försvarsmakten "skydda svenska fartyg och luftfartyg inom svenskt territorium samt — inom ramen för tillgängliga resurser och med iakttagande av tillämpliga internationellrättsliga regler — på och över tritt hav". Dessutom skall försvarsmakten bl a "medverka vid övervakning av att gällande bestämmelser för skyddsområden och kontrollområden efterlevs".

I IKFN regleras också hur försvars-

makten skall handla i olika situationer och tex vilka betingelser som gäller för brukande av vapenmakt.

Ledningen av incidentberedskapen utövas av Överbefälhavaren (ÖB), som utfärdar tillämpningsföreskrifter till IKFN. Med dessa som grund har anvisningar, instruktioner och särskilda order uppgjorts av resp Militärbefälhavare (MB), som under ÖB svarar för incidentberedskapen i resp militärområde (milo). Försvarsgrenscheferna svarar för att användbara resurser — personal, materiel, flygtid etc — finns disponibla. I den fredsmässiga beredskapsorganisationen utnyttjas resurser som ingår i krigsorganisationen. Beredskapsresurserna organiseras inom fredsoorganisationens ram. Exklusiva beredskapskostnader bestrids från ett särskilt beredskapskonto, som ÖB disponerar.



● T v: Flygvapnets stridsledning och luftbevakning (STRIL) har förstärkts med radarsystemet PS-860. Detta rr-system kännetecknas bl a av att själva antennen kan sänkas ned och gömmas under jord. — Ovan: Till PS-860-systemet har FV även köpt rörliga stridsledningscentraler. Denna transportabla materiel omfattar bl a databehandlings- och presentationsutrustning samt erforderlig kringutrustning.

Stridsledning och luftbevakning/STRIL. — Sveriges land är i STRIL-hänseende uppdelat i ett antal luftförsvarssektorer, där varje sektorchef svarar för incidentberedskapen inom sin sektor. Ledningen sker från en luftförsvarscentral (lfc), vilken är en stor anläggning under jord. Till denna rapporteras eller överförs (elektroniskt) all radarinformation i sektorn.

Från ett antal "hytter" — dvs arbetsrum — i lfc upptäcks, målföljs, identifieras och övervakas flygföretag inom uppföljningsområdet. Detta sker med hjälp av en omfattande datorutrustning, där all inkommande information samlas, bearbetas och lagras. Ansvarig för luftbevakningen, vilken pågår året runt under dygnets alla timmar, är luftbevakningsledaren



Foto: Åke Andersson, Saab-Scania

● En rote J 35F 'Draken' skarpladdad med 4 jaktrb på väg för identifiering av "okänt mål".

(Ibevid). Luftförsvarscentralens "ögon" mot omvärlden är ett nät av radarstationer av olika typer; storradarstationer med lång räckvidd, tornradarstationer för uppföljning på låga höjder, höjdmätare m m. Radarinformation överförs förutom till lfc även till ett antal undercentraler – radargruppcentraler (rgc) – där uppföljning också sker.

Jaktledaren (jal), som finns i lfc, fattar beslut om och beordrar nödvändiga jaktinsatser. Ledningen av den egna jakten i luften utförs av radarjaktledaren (rrjal) och sker som talstridsledning eller via datalänk. Jaktledningen kan utföras från såväl lfc och rgc som från radarstationerna.

Jaktberedskap.

På våra baser står skarpladdade flygplan av typ J 35 'Draken' i beredskap för att sättas in för incidentuppdrag. Beredskapen upprätthålls med olika tidskrav. "Högsta beredskap" innebär att flygförarna sitter insatsberedda i flygplanen. De skall efter

startorder kunna befinna sig i luften inom 1 min. Vid lägre tidskrav, t ex 5 min, uppehåller sig förarna och markpersonalen i en byggnad i närheten av beredskapsflygplanen. Beredskapen (tidskravet) väljs mht aktiviteten inom uppföljningsområdet; t ex flygplan på stora avstånd, flygplan på kurs mot eller i närheten av vårt territorium, förbandsstorlekar, flygplantyper etc.

Förutom de exklusiva beredskapsflygplanen kan fredsövande flygplan, under ordinarie övningspass, beordras utföra t ex identifiering. De fredsövande flygplanen, som i regel är oladdade, kan alltså väljas mht att de jämfört med beredskapsflygplanen befinner sig i ett bättre läge i förhållande till aktuellt mål som skall identifieras; t ex kortare anflygningssträcka. Insats med

Foto: Åke Andersson/Saab-Scania



● Nedan: Sovjetisk rb-jagare ur Krivak-klassen.

● Ovan: SF 37, spanings-Viggen.

Foto: Flygvapnet/SAF



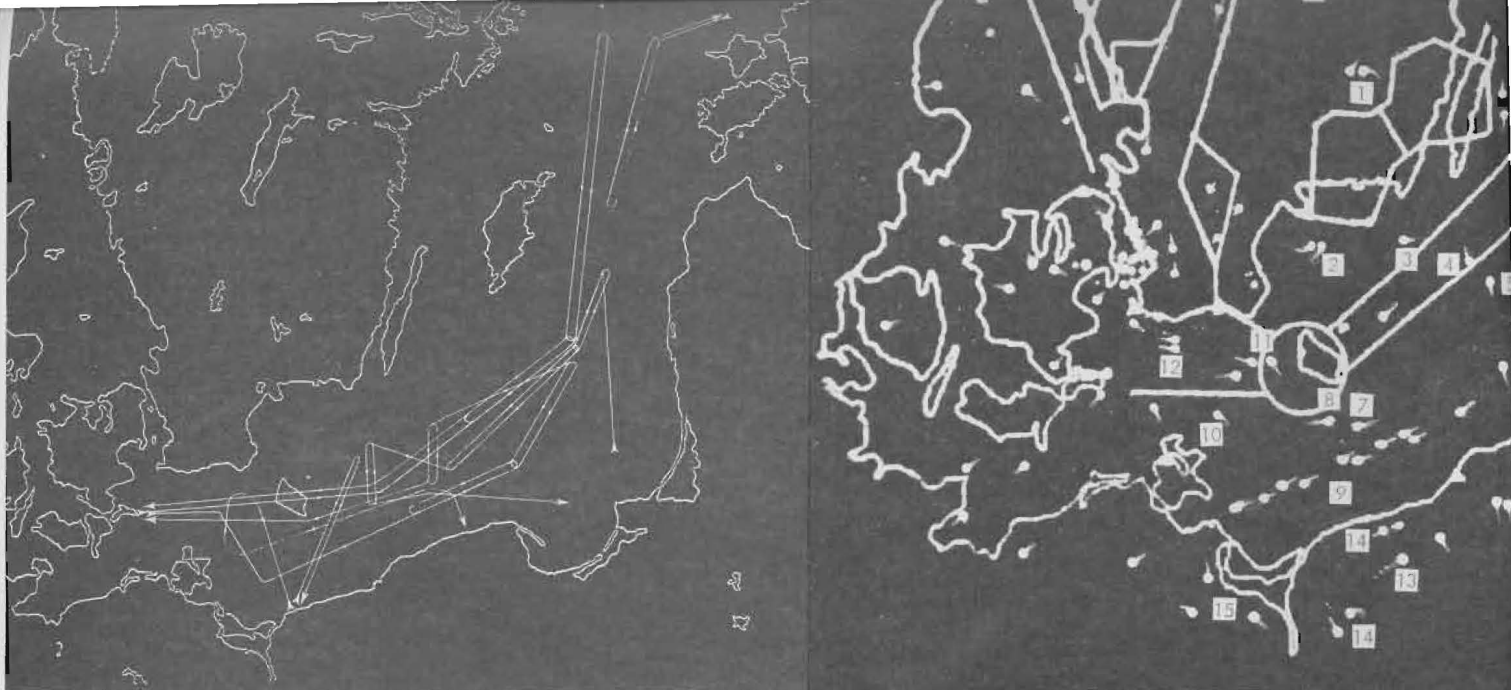


Fig 1: Exempel på signalspaningsflygrouter av NATO och WP.

flygplantyp. Av flygsäkerhetsskäl är det noggrant reglerat hur flygplanen får uppträda i samband med identifieringen. Är avvisning eller ledning till landning nödvändig sker detta genom att jaktplanen manövrerar efter internationellt vedertagna regler. Dessa omfattar bl a vingtippningar och svängar samt i mörker blinkningar. Efterföljs inte givna order att lämna svenskt territorium (om kränkning inträffat) kan i yttersta fall varningseld behöva avges. — Vapenmakt i samband med incidentuppdrag i luften har dock aldrig sedan andra världskriget behövt tillgripas av svenska flygförare. — Efter slutfört uppdrag leds roten tillbaka till startbasen eller, mht bränsletillgång och rådande basväder, till någon alternativbas. Flygplanen görs omedelbart klara för ny start av en klargöringstropp, som huvudsakligen består av värnpliktig personal. Roten kan sättas in för ett nytt uppdrag efter mindre än 10 min.

●● **Räddningsberedskap.** — I anslutning till såväl den normala flygövningsverksamheten som till incidentberedskapen upprätthålls även flygräddningsberedskap. Helikoptrar av typ HKP 4 (Boeing Vertol 107) finns härvid ständigt startklara. Denna kapacitet behöver glädjande nog sällan utnyttjas. Flygvapnets räddningshelikoptrar har i stället blivit välkända för sina insatser vid brådskande sjuktransporter samt vid undsättning av nödställda vid fartygshaverier, framför allt i östersjöområdet.

Den främmande militära verksamheten. — Sveriges militärgeografiska läge mellan NATO och Warszawapakten (WP) medför att vi har ett "kontaktområde Östersjön" — med bl a mycket livlig flygmilitär aktivitet — i direkt anslutning till

vårt territorium. Detta gäller såväl antalet flygplanrörelser som — framför allt — antalet stater som är representerade. Här möts verkligen *öst och väst*, vilket vi kan bevittna "från första parkett". Den av vår luftbevakning uppföljda verksamheten indelas i:

1) **Övnings- och utbildningsverksamhet** — där WP, främst Sovjetunionen, svarar för det i särklass största antalet flygplanrörelser. Östmaktsflyget uppträder i dag över stora delar av Östersjön med såväl stora tunga flygförband som jakt-, attack, ubåtsjakt- och spaningsflyg av olika typer. Omfattande tillämpningsövningar med mycket stort antal deltagande flygplan och ofta en massiv telemötmedelsinsats kan observeras flera gånger årligen. Övningarna består t ex av luftförsvarsövningar och marina samverkansövningar.

● Västtyskt havsövervaknings-/ubåtsjaktpl, Br. 1150 'Atlantic'.



● Sovjetiskt ubåtsjakt-/spaningspl, Be-12 'MAIL'.



Foto: Flygvapnet/SAF

T v: PPI-fotografiet visar den livliga, militära flygaktiviteten över södra Östersjön. Flygplanen rör sig i riktning från radarekonas "etterlysningssvansar".

1. Svenska jaktflygplan under ordinarie övningsverksamhet.
2. En fredsoväande J35-rote under insvängning för identifiering av en västtysk RF-4E Phantom.
3. En västtysk 'Atlantic' på låg höjd, vilken nyligen identifierats av:
4. en svensk beredskapsrote. Denna är här insatt mot den första av de:
5. sovjetiska Tu-22 'BLINDER' som flyger med kurs mot Öland.
6. Ett signalspaningsflygplan ur NATO under inpassage över Östersjön.
7. Ett sovjetiskt signalspaningsflygplan möter:
8. en västtysk 'Atlantic' på medelhög höjd.
9. En kolonn sovjetiska tyngre flygplan, sannolikt robotbärande, före inpassage över Östtyskland.
10. Spaningsflygplan ur NATO på låg höjd.
11. Dansk beredskapsjakt anflyger väster ifrån mot ett spaningsflygplan från Polen väst Bornholm.
12. Försvarsgrupperad rote jakt- eller attackflygplan från Danmark.
13. En MiG-25 'FOXBAT' under högfartsflygning på högsta höjd känns lätt igen pga dess extrema prestanda.
14. Jaktflyg över Polen.
15. Militärt flyg över Östtyskland.

Bildens övriga "blippar" visar civila flygplan, främst trafikflyg, i luftleder. Den livliga trafiken till och från Kastrup framgår tydligt. Över mellersta Skåne syns tre allmänflygplan.

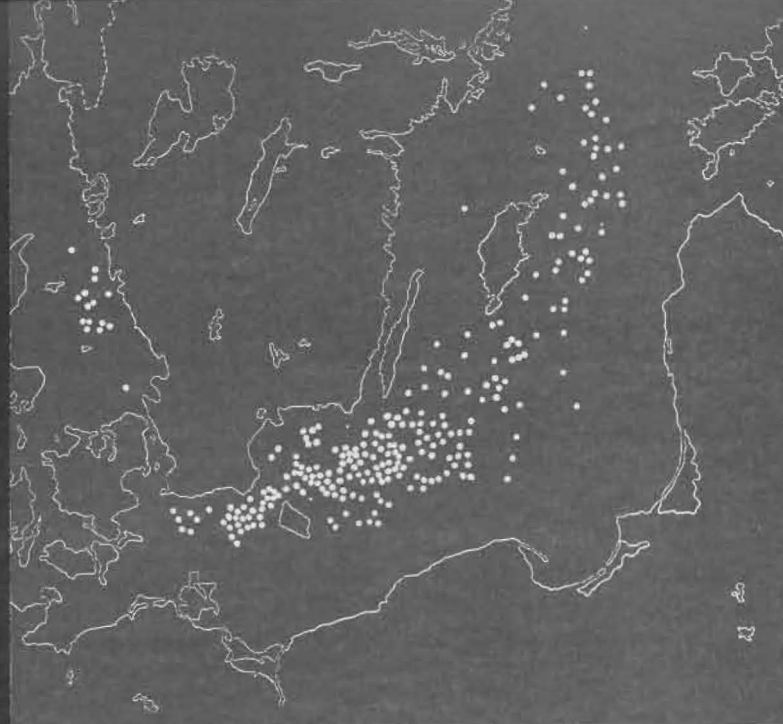


Fig 2: Antalet kontakter mellan svenska och utländska lpl har ökat de senaste åren (-77 totalt 285). Bilden visar var sådana kontakter förekommit under en 12-månadersperiod.

Västsidas övningsverksamhet äger till största delen rum vid de svenska syd- och västkusterna och ofta mycket nära vår territorialgräns. Det är främst jakt-, attack- och spaningsövningar.

- 2) **Spaningsverksamhet** — där framför allt signalspaningsflygningar på medelhög och hög höjd dominerar tillsammans med ytövervakande spaningsflygningar på låg höjd. De senare berör främst de södra och sydöstra delarna av Östersjön. Flygplanen passerar ofta nära Skånes och Blekinges kustområden.

Den flygburna signalspaningen över Östersjön bedrivs från såväl öst som väst och i en omfattning som knappast torde ha någon motsvarighet på annan plats. Detta låter kanske som överord men är inte desto mindre helt naturligt mot bakgrund av vad som nämnts ovan om det mili-

tärgeografiska läget. Warszawapak-tens flygningar observeras i regel öster om Gotland, över sydöstra Östersjön och i områdena kring Bornholm och söder om Skåne. NATO:s flygningar sker främst i området mellan Gotland och Baltikum. De tidigare så bekanta långsamflygande "spår-vagnarna" — t ex RC-130 'Hercules' — vilka blev välkända inte bara för det svenska försvaret utan även för allmänheten, har sedan flera år tillbaka ersatts av större och snabbare flygplan. Det kan förekomma att upp till 4–5 flygplan av olika typer från olika länder i öst och väst samtidigt flyger i sina karaktäristiska löpor. Exempel på de vanligast förekommande färdvägarna återges på fig 1.

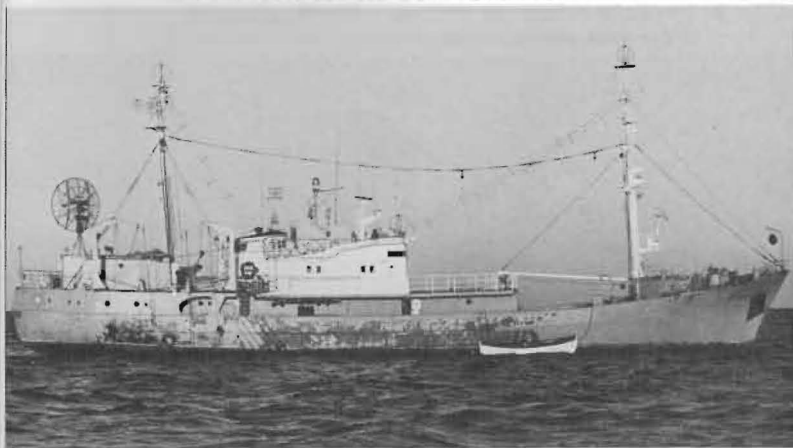
På WP-sidan förekommer dessutom oftare fartygsburen signalspaning, som observeras utanför våra kuster. Men även signalspaningsfartyg från väst syns dock regelbundet uppträda i Östersjön.

Jaktinsatser. —

Svenskt jaktflyg sätts in vid flera hundra tillfällen per år för identifiering och eventuellt avvísning av oidentifierade flygplan utanför våra kuster. Vid många tillfällen avbryts dock insatserna före kontakt, då det okända målet i tid svänger bort och avlägsnar sig. Antalet tillfällen då främmande militära flygplan optiskt identifierats uppgår årligen till över 250. Fig 2 visar var sådana kontakter under en tolv månadersperiod inträffat. Vissa kontaktpunkter (ofta de som ligger längst ut från svenskt territorium) representerar tillfällen då svenska flygplan under ordinarie övningsverksamhet haft visuella slumpkontakter med främmande flygföretag.

De vanligast identifierade flygplantyperna på NATO-sidan är danska och västtyska F-104 'Starfighter', ►

● Sovjetiskt signalspaningsfartyg, GS-242.



● Västtyskt signalspaningsfartyg, A-50 'Alster'.



danska F-35 'Draken' och västtyska RF-4E 'Phantom', amerikanska Boeing RC-135 och EP-3E 'Orion', västtyska Br.1150 'Atlantic', brittiska H.S. 'Nimrod' samt franska DC-8 i militär version.

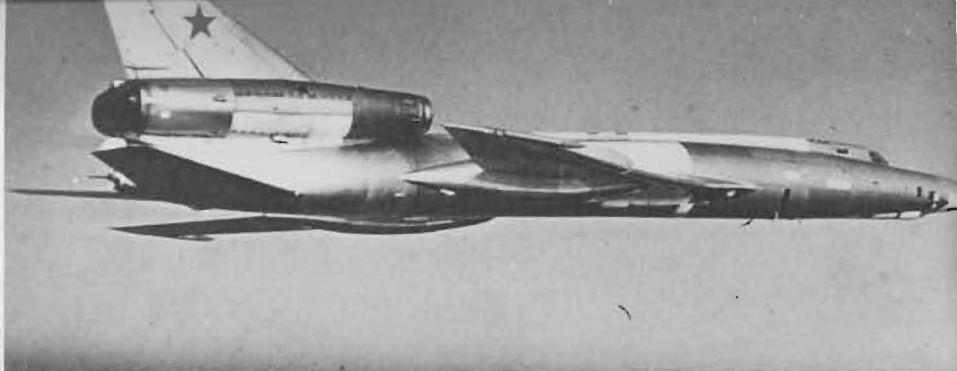
●● På WP-sidan är det främst det medeltunga bomb- och spaningsflygplanet Tu-22 'BLINDER', som identifieras. Andra vanliga typer är Tu-16 'BADGER', spanings- och ubåtsjaktflygplanen Il-38 'MAY' och Be-12 'MAIL', signalspaningsflygplanen An-12 'CUB B' och Il-14 'CRATE'. Svenska förare har också haft kontakt med typer som Su-15 'FLAGON', Jak-28 'FIREBAR', MiG 21 'FISHBED', Tu-126 'MOSS', Il-18 'COOT' och Su-17 'FITTER C'.

Med hänsyn till de många olika flygplantyper som uppträder i vårt närområde, kan det uppstå situationer då två eller flera flygföretag samtidigt motiverar jaktinsats. Enskilda, mindre flygplan med bedömt spaningsuppgifter kan uppträda mycket nära svenskt territorium. Samtidigt flyger stora förband med tyngre flygplan (vilka kan vara vapenbärare) med kurs mot vårt land, fast på större avstånd. Antalet svenska flygplan gripbara för insats kan vid tillfället vara begränsat, varför den insatsbeslutande jaktledaren måste göra en prioritering av vilket flygföretag som i första hand bör identifieras.

Kränkningar. —

Trots det stora antalet flygplanrörelser runt våra gränser följs som regel bestämmelserna i 'Tillträdeskungörelsen' noggrant. Vår beslutsamhet och förmåga att snabbt ingripa vid förseelser är väl känd i omvärlden. Vid ett 20-tal tillfällen årligen sker emellertid kränkningar av svenskt luftrum. Flagranta kränkningar sker sällan. Det rör sig främst om "snuddkränkningar", där en mindre

Foto: Flygvapnet/SAF



● Tu-22 'BLINDER', Sovjetunionen, tvingas svenskt jaktflyg ofta identifiera.

del av vårt luftrum berörs. Orsakerna bedöms oftast vara bristande planering, otillräcklig noggrannhet i navigering eller bristfällig stridsledning/övervakning. Men det kan inte uteslutas, att det i vissa fall rör sig om *kontroll av vår beredskap*. Gränskränkningar sker i alla delar av landet. Mest belastad är dock skånekusten, där främst NATO-verksamheten är mycket omfattande och internationellt vatten smalast.

Incidenterna registreras dels av radarobservatorerna, dels genom att radarbilden automatiskt filmas (PPI-film). Dessa filmer granskas i efterhand. Inträffade avsteg från våra tillträdesbestämmelser rapporteras omedelbart från radarluftbevakningen till MB och ÖB. Vid konstaterade kränkningar av det svenska luftrummet görs diplomatiskt påtalande av UD/utrikesdepartementet till det aktuella landets ambassad i Stockholm.

Naturligtvis händer det tyvärr också att svenska militärflygplan kränker våra grannländers gränser. Detta följs alltid av ett diplomatiskt beklagande. Följden för den ansvarige kan bli åtal med straffrättsliga påföljder. Chefen för flygvapnet ser mycket allvarligt på slarv av denna art.

Flygspaningsberedskap. —

Det har förekommit att Östersjön i olika sammanhang betecknats som ett "fredens hav". Den livliga marina aktiviteten i vår omgiv-

ning — främst i östersjöområdet — antyder dock att verkligheten snabbt kan bli en annan. WP-sidan har här, vilket sällan uppmärksammas i skuggan av diskussionerna kring Murmansk-basen på Kolahalvön, stora marina basområden. Här finns t o m fler örlogsfartyg (robotjagare, jagare/fregatter, robotattackerkorvetter, robot- och torpedbåtar) än i Atlantområdet. Även fartygsstyrkor ur NATO uppträder med jämna mellanrum i Östersjön, då oftast i samband med örlogsbesök.

Ett tydligt tecken på det alltmer ökande marinstrategiska intresset i östersjöområdet är — vilket först nyligen nått allmänhetens kännedom — att Sovjetunionen sedan drygt ett år haft sex (6) strategiska robotubåtar operativa i just Östersjön. Ett 'förvånande' förhållande mot bakgrund av det upprepade talet om "ett kärnvapenfritt Norden". — Också den civila fartygstrafiken är tät i våra farvatten.

För att klarlägga läget till sjöss ställs därför stora krav på vårt spaningsflyg inom ramen för incidentberedskapen. För detta ändamål hålls *dygnet runt* i olika beredskapsgrader spaningsflygplan — av typ S 32C 'Lansen', S 35E 'Draken' eller SH/SF 37 'Viggen' — insatsberedda. Insatser kan t ex ske mot oidentifierade statsfartyg som passerar in över territorialgränsen. Ett antal genomfarter av territorialhavet utan föranmälan förekommer varje år — utöver de kränkningar, ett 10–15-tal, som brukar re-

● Synlig i Östersjön: Dieseldriven sovjetisk kärnvapenladdad ubåt, GOLF 2-klassen. SS-N-5 'SERB'-rb med räckvidd 130 mil.



● 3 svenska helikoptrar (HKP 4B + HKP 6) ur marinen under ubåtsjakttjänst i Östersjön.



Foto: Flygvapnet/SAF & Marinen



Foto: Flygvapnet/SAF

● Överst: Tu-16 'BADGER'. — Nedanför: Il-38 'MAY'. Bägge Sovjetunionen.

gistreras. — Insatser sker likaså vid incidenter då främmande ubåtar rapporteras inom svenskt sjöterritorium. Också dessa incidenter kan vara ett sätt för främmande stater att *kontrollera vår beredskap* och *förmåga att följa upp verksamheten* runt våra kuster.

Marin beredskap.

— Den marina sjöbevakningen är också en viktig länk i vår incidentbevakning av Sveriges långa kust och omkringliggande hav. Verksamheten leds av MB och bevakningen sker från sjöbevakningscentraler, som dels har tillgång till ett antal inlänkade radarbilder, dels står i direktkontakt med optiska utkiksstationer och civila bevakningsenheter t ex Tullverkets kustbevakning. Med datorstöd lagras, bearbetas och presenteras den inkommande informationen. Till sitt förfogande har man beredskapsfartyg och övriga fartyg inom kustflottan samt beredskapshelikoptrar. Fartygen utför en regelbunden patrullering av området utanför våra kuster. Dessutom har man i en sjöbevakningscentral samband med andra myndigheter — t ex flygvapnet, som på begäran från centralen kan skicka ut spaningsflygplan eller andra flygplan — för identifiering av fartyg.

Vid ubåtsincidenter, som förekommer varje år, insätts stora resurser från marinen, då man utnyttjar såväl fartyg som helikoptrar för ubåtsjakt.

Ofta brukar stora fiskeflottor från *öststaterna* med ibland över 100 fiske-trålare och moderfartyg uppträda nära och ibland t o m *inne på svenskt sjöterritorium*. Komplicerade situationer kan uppstå när dessa ansamlingar av fartyg m h t vädret söker lä invid våra kuster. Det händer också att fartyg kommer in i våra skyddsområden och t ex ankrar på otillåten plats. Problem utgör även de utländska statsfartyg, t ex skol- eller forskningsfartyg, som ibland utan vederbörligt tillstånd angör svenska hamnar eller avviker från föreskrivna tider i ett lämnat besökstillstånd.

I nära samverkan med försvaret deltar Tullverket, Polisen samt Sjö- och Luftfartsverket i incidentbevakningen. Tullverkets kustbevakning har förutom båtar på senare år även fått flygplan till sitt förfogande. Till Tullverkets kustbevakningsuppgifter hör också att hålla en hög beredskap för att bekämpa oljeutsläpp från fartyg.

Förhållandet att bevakningen är utspridd på ett flertal organisationer medför vissa samverkansproblem. Därför har en parlamentarisk utredning, tillsatt av Handelsdepartementet, fått i uppdrag att söka lösa problemen kring vår framtida, marina bevakning. En blick in i framtiden visar nämligen tydligt, att bevakningen måste bli än mer omfattande. När nu Sverige fr o m 1 januari 1978 utvidgat sin fiskezon, krävs det att vi verkligen kan övervaka denna. Ett annat läge

inträffar också om Sverige flyttar territorialgränsen från fyra till tolv sjömil från kusten. Den senare åtgärden kommer att ställa ännu högre krav på vår incidentberedskap och därmed på tillgängliga resurser.

●● **Informationsbehandling.** — Mot bakgrund av den ovan beskrivna aktiviteten i vårt närområde, är det av stor betydelse att information kontinuerligt inhämtas och väl tas till vara. Observationsanalyser tillsammans med övrig öppen och hemlig information hjälper oss att bedöma aktuell och ev framväxande hotbild. Plötsliga förändringar kan — mot bakgrund av annan information, t ex om den politiska situationen — komma att indikera krigsförberedelser i vår omvärld . . . och alltså för Sverige tjäna som en mycket viktig *larmklocka*.

I dansk press har t ex vid flera tillfällen uttryckts oro över att större sovjetiska övningar med flyg och marina enheter under årens lopp förlagts allt längre västerut, dvs närmare dansk territorium. Man har uppfattat detta som en strävan från sovjetisk sida att successivt bygga upp en ny "normalbild".

Utländsk beredskap.

— Liksom i Sverige upprätthålls i våra grannländer en motsvarande incidentberedskap som den vi har. Svensk radarluftbevakning kan t ex följa NATO-insatser mot WP-flygplan över södra Östersjön. Det har t o m hänt att svenskt flyg identifierat östmaktsflygplan, varvid NATO:s 'Draken' eller 'Starfighter' redan funnits på plats eller dykt upp under pågående identifiering. Liknande förhållanden råder även över området öster om Gotland. Östmaktsjaktplan sätts här regelmässigt in mot västsidans spaningsflygningar för identifiering. Ofta sätts fler än ett företag in, där det ena avlöser det andra i "skuggningen". Det händer även här att ►

● Mi-4 'HOUND', sovjetisk ubåtsjakthelikopter



● Utländsk fiskeflotta har i lugnt väder otillåtet ankrat innanför den svenska territorialgränsen.



Foto: Flygvapnet/SAF



● Tu-16 'BADGER' + F-4 'Phantom'.



● Västtyskt spaningspl, RF-4E.



● SF 37, fotospanings-'Viggen'.

svensk jakt – nu samtidigt med öst-maktsjakt, t ex Jak-28 'FIREBAR' eller Su-15 'FLAGON' – uppträder vid "målet".

Självklart utgör även svenska flygplan mål för jaktinsatser både från öst och väst. Främst är det våra spaningsflygplan som flera gånger årligen blir föremål för det främmande intresset.

Civilflyg. – I Sverige finns ett antal **restriktionsområden (R-områden)** för luftfarten, vilka tillkommit m h t rikets säkerhet, dvs områden som skall skyddas från otillåten insyn. Dessutom finns andra restriktionsområden inrättade för riskområden vid skjutning, segelflygning, naturskydd etc.

I detta sammanhang behandlas enbart de förstnämnda restriktionsområdena, där flygning med civilflygplan får ske endast efter särskilt tillstånd av ÖB eller MB ÖN. Vid flygning inom restriktionsområde krävs färdplan (PLN). Förutom dessa restriktionsområden finns s k **N-områden (Notification Area)**, som inrättats av militära och flygsäkerhetsskäl. För flygning i sådana områden krävs att flygförare lämnar s k meddelande om flygning, vilket är en begränsad PLN. Detta skall möjliggöra identifiering av flygplan som flyger i dessa områden.

Den civila flygtrafiken, vilken lämnar radarekon likaväl som den militära flygtrafiken, måste till en del följas

upp av incidentberedskapen. Dels måste kontrolleras att inte en del av de till synes civila radarekon som passerar in över våra gränser eller kuster i själva verket är militära flygplan. Dels måste de som synes flyga mot R- eller N-områdena kontrolleras. – – Civilflyget kan delas upp i två huvudgrupper – dels trafikflyget, dels allmänflyget.

● ● **Trafikflyget** uppmärksammas i incidentberedskapen främst när flygplan otillåtet genomflyger restriktionsområden. Detta händer vid anmärkningsvärt många tillfällen årligen. Orsakerna kan vara fel vid navigering eller vid övervakningen från marken (flygtrafikledningen.) I vissa fall kan genomflygningar bero på att förarna t ex varit tvungna att undvika lokala oväder. Mot de trafikflygplan och andra flygplan som flyger med PLN och genomflyger R-områden startar svensk jakt normalt inte. Identiteten framgår av PLN. Händelsen rapporteras givetvis till Luftfartsverket för vidare handläggning då det gäller brott mot BCL-T ('Bestämmelser för civil luftfart – Trafikregler för luftfart').

Främmande statsflygplan, t ex militära transportflygplan, kan meddelas flygtillstånd som innebär rätt att under angiven tid flyga i svenskkontrollerat luftrum längs en bestämd färdväg. Vid flera tillfällen årligen händer det dock, att man i tid eller rum – genom dålig kunskap om våra bestämmelser eller fel vid planläggning och navigering – avviker från medgiven flygning.

Även **allmänflyget** vållar problem för incidentberedskapen. Detta beror främst på att man enligt de civila flygbestämmelserna kan flyga inom svenskt territorium utan färdplan och helt utan uppföljning – s k VFR-flyg (flygning som försiggår enligt visuelflygreglerna). Även dessa flygplan flyger då och då otillåtet genom restriktionsområden. Dessutom förekommer det att man uppträder i N-områden utan att först insända föreskriven PLN. Orsakerna är ofta navigeringsfel och otillräcklig planläggning av flygning. Vid sådana brott mot bestämmelserna för R- och N-områden kan svenskt jaktflyg behöva ingripa för att klarlägga identiteten på det flygplan som varit inblandat. När efterföljande undersökning klarlagt vem som varit befälhavare ombord, har denne påföljder att vänta. – Det har även hänt att svenskt jaktflyg fått hjälpa vilseflugna privatflygare tillrätta!!

Sveriges "generösa" bestämmelser för privatflyget – som bl a innebär stor rörelsefrihet för civila, *utländska* flygplan och helikoptrar, vilka kan röra sig fritt inom landet – medför säkerhetsmässiga problem vad gäller kontroll och uppföljning. Vid flygning som innebär passage av territorialgränsen föreligger färdplanskyldighet. Detta till trots har det förekommit, att oidentifierade flygplan på låg höjd passerat Sveriges gränser. Det förekommer bl a, att all-

● SH 37, havsövervaknings-'Viggen'.

● Amerikansk rb-jagare i Östersjön, "Mac Donough".

● Sovjetiskt jaktpl, Jak-28 'FIREBAR' B.

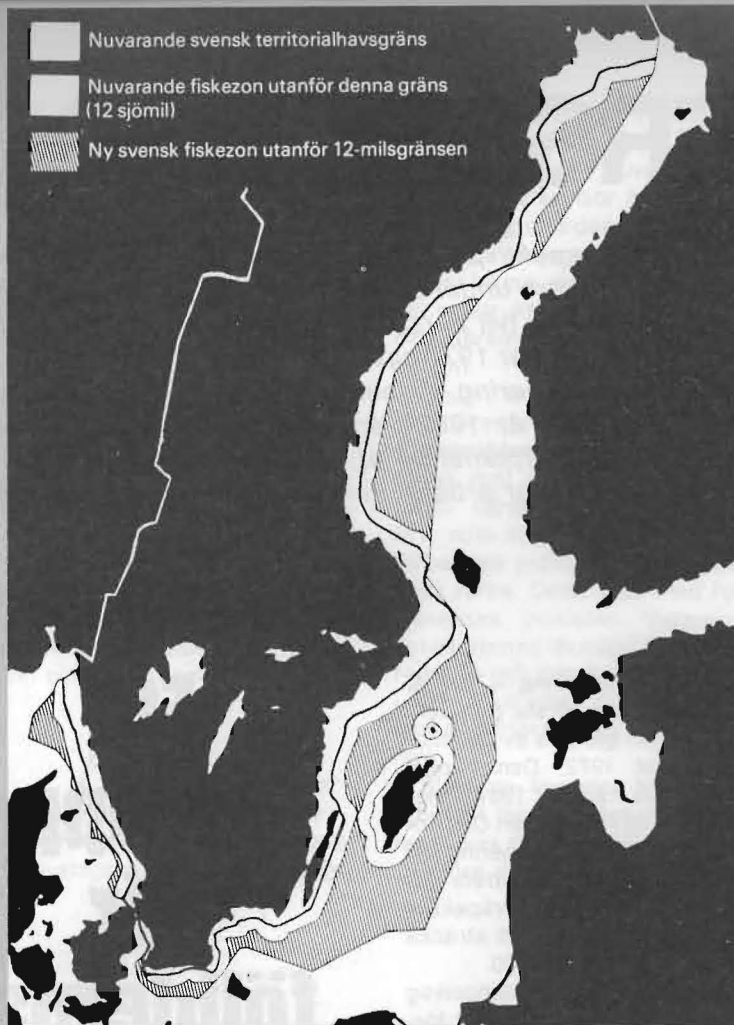


Foto: Marinen

mänflygplan utnyttjas för *smuggling* av tex narkotika.

Då man ser allvarligt på de problem som VFR-flyget i dag skapar för incidentberedskapen, knyter man från ansvarigt håll stora förhoppningar till resultatet av en VFR-flygutredning, som syftar till att förbättra uppföljningen av dessa flygföretag vid inpassage över våra gränser men även vid flygning inne över landet. Denna intensifierade uppföljning avses inte begränsa friheten för den legala allmänflygverksamheten. Utredningen, som pågått i tre år, har letts av Luftfartsverket.

● Tullverkets Cessna 337.



Under senare år har det skett en drastisk ökning i antalet flygplankapningar världen runt. Dessa har också kommit att beröra Sverige. Krav föreligger på att vi har en beredskap, såväl civil som militär, att kunna agera på ett riktigt sätt i dessa känsliga situationer. Svenskt jaktflyg kan tvingas ingripa förutom för identifiering, kanske främst av flygsäkerhetsskäl. Ett exempel på detta var den händelse som inträffade den 26 maj 1977. Då hade beredskapsjakt ur F16 i Uppsala en viktig uppgift vid ledningen till Arlanda av ett sovjetiskt trafikflygplan (An-24 'COKE') som kapats under en inrikesflygning i Baltikum och av kaparen tvingats flyga mot Stockholm. — Senare förekom en liknande flygkapning som dock slutade vid Helsingfors. — Och tidigare hade, vilket pressen världen över spektakulärt uppmärksammade, ett sovjetiskt jaktflygplan, MIG-25 'FOXBAT A', landat i Japan efter flykt från en sovjetisk flygbas i Sibirien. ■

FS/Info fackred./H.R.

I nr 2/78 av FLYGvapen-
NYTT behandlas den växande sovjetiska militärbasen i Murmansk på Kolahalvön.

● Detta är början till

FISKEKRIGET I ÖSTERSJÖN

"Krig i Skåne" — Piloten — men P7 redo för förstod inte vara signaler

OKÄND U-BÅT utanför kusten vid militära övningar

SVENSKA JAKTPILORENA vardagsmaten!

Svenska jaktplan avvisade USA:s president

Den fransosiska ubåten... (small text)

INSATSBEREDSKAPEN indelas i beredskap mot kuppfall, kufförsvarsberedskap, och beredskap mot kränkningar av tex främmande flygplan och fartyg/incidentberedskap.

Insatsberedskapen — som upprätthålls vid bl a radarstationer, luftförsvarscentraler, jaktförband, fartygsförband samt vid olika regementen och staber — skall kunna anpassas till rådande läge.

En neutral stat är skyldig att förhindra kränkningar av neutraliteten. Genom vårt sätt att i fred avvisa kränkningar kan vi skapa respekt för vår vilja och förmåga att vid krig i omvärlden värna neutraliteten. Om man inte fått den respekten kan en krigförande stat frestas att inleda krigshandlingar mot oss.

