

Havsövervakning och underrättelsetjänst

Här fortsätter berättelsen om verksamheten vid F17 spaningsflygdivision Qvintus Blå. Havsövervakning med spaningsflyg utgör en väsentlig del i att fortlöpande ha kunskap om verksamheten över angränsande hav. Förekomsten av främmande militär övningsverksamhet samt ny materiel och teknik var av största intresse i hotbilden under det kalla krigets dagar. Avvikelser i en normalbild rapporterades såväl under divisionens dagliga flygverksamhet som under särskilt beordrad spaningsberedskap. Vid indikationer på eller misstanke om främmande makts verksamhet var spaningsflyg alltid berett att starta, dygnet runt - året runt. Här följer del 2.



Qvintus Blå många spaningsuppdrag över södra Östersjön har fångat in åtskilliga WP och NATO flottenheter. Martin Röd har gjort motsvarande jobb över norra Östersjön. Bilden visar en SH37 ur F13 som uppvaktar en västtysk jagare. Foto: Åke Andersson

Incidentberedskap spaning

Alla känner nog till incidentberedskap jakt, även kallad ”fisken” och dess uppgift att identifiera och avvisa främmande makts flygplan som kränker svenskt luftrum.

Men det fanns också incidentberedskap spaning eller spaningsberedskap som den allmänt kallades. Sverige hade vid denna tid en värnpliktsarmé som var hemförlovad i fredstid och krävde därför kunskap om verksamhet och materiel främst över

angränsande hav, för att kunna ge viss förvarning vid hot mot Sverige.

Det handlade om underrättelseinhämtning, om främmande länders övningsverksamhet och förekomsten av ny materiel och teknik.

Normalbild

Normalbild var ett uttryck, ett nyckelord som användes genom alla led, från operativ chef ned till enskild spaningsflygförare. Normalbilden var något som vi, GFSU-elever fick inpräntat från början. Under lång

tid hade man från F11 genomfört havsövervakning varje vecka över hela Östersjön. Resultatet sammanställdes och det skapades en insikt om hur det skulle se ut över tid och rum. Denna insikt överfördes från äldre till yngre kolleger.



Handelssjöfarten i Östersjön var väl känd och ingick i normalbilden.

Vi visste var handelsmännen trafikerade och var fiskeflottan uppträdde, man visste helt enkelt hur det skulle se ut genom erfarenhet. Såg man något annat blev man genast misstänksam och kontrollerade var det var.

Spaningsrutor gav bra rutiner

Förutom uppföljning av fartygsverksamheten fanns behov att markera svensk närvaro över Östersjön, normalt genomfördes flera flygpass per vecka.

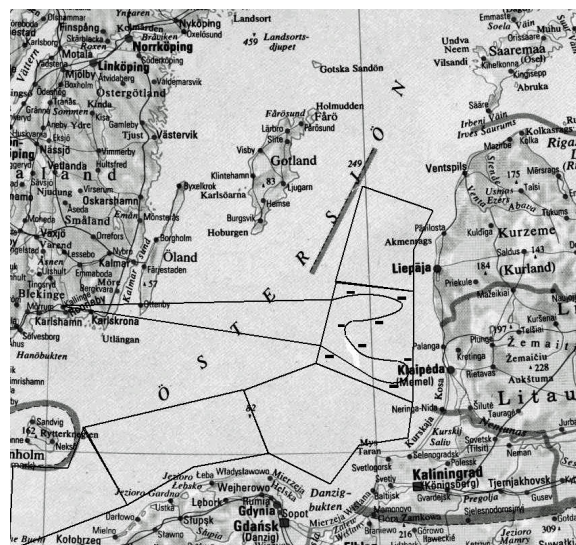
För att underlätta för piloter och ledning, skapades ett standardförfarande. Havsytan närmast främmande makt delades upp i ett rutnät, spaningsrutor. Detta förenklade såväl ordergivning som rapportering.

Flygningarna genomfördes alltid enskilt i respektive ruta men ofta med ett flygplan i närliggande ruta. Bra om något oförutsett skulle inträffa. Flygplanen hade kameror för både avstånds- och låghöjdsfoto samt utrustning att samla in radarsignaler etc.

Ett vanligt flygpass

Efter start skedde stigning till medelhög höjd, vilket gav maximalt upptäcktsavstånd på flygplanradarn. Spaningsrutan var inprogrammerad i flygplanets dator och ritades upp på radarindikatorn. Rutans gräns låg

som närmast 10 kilometer från främmande lands territorialgräns, vilket innebar att flygplanets navigeringssystem övervakades noga och hela tiden fick uppdateras med hjälp av radarfixar mot kända fixpunkter. Redan under anflygningen påbörjades radarspaning mot fartygsmål. Tidigt, på längsta mätområdet 160 km, kunde målen lätt hittas och läggas in i flygplanets dator, max 10 mål fick plats. Dessa mållägen ordnades sedan upp på ett optimalt sätt för att på enklaste och mest bränslesnåla sätt få en flygbana som passerade varje mål i rutan.



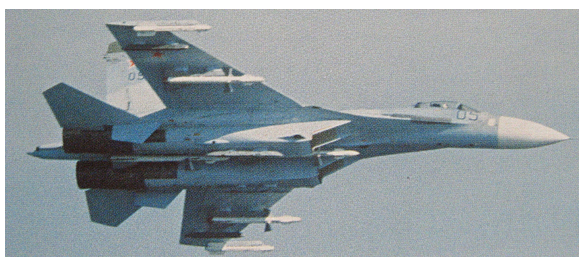
Principen för rutnät, vilket styrde upp och förenklade för såväl piloter som ledning. Bilden visar F17 spaningsrutor, F13 rutor fortsatte norrut mot Finska viken. Via Bo Hagertz

Vid inpassage i rutan intogs flyghöjd 100-200 meter och måttlig fart 675 km/t. Varje fartyg passerades och en visuell identifiering gjordes. Var fartyget känt fortsatte flygningen, var det däremot nytt och intressant togs foto med avstånds- och låghöjdskamera.



WP flottenheter synades alltid med stort intresse. En fregatt av Krivak-klass fotograferas här av en S37.

Vid flygning i rutan var vi ofta pålästa av främmande makts eldledningsradar från land eller fartyg. Även beredskapsjakt dök ibland överraskande upp bakifrån. Vi hade ingen information från egen stridsledning då vi låg under radarhorisonten. Efter att alla mål passerats och identifierats skedde stigning och återflygning på bränslebesparande höjd. Efter landning utvärderades bilder och band tillsammans med undpersonal. Vid intressanta iakttagelser skrevs rapport för vidarebefordran till operativ chef.



Från slutet av 1980-talet ingick SU-27 Flanker i rysk beredskapsjakt. Med dess prestandaövertag kom ibland inviter att "svänga lite".

Spaningsberedskap

Spaningsberedskap beställdes av MB, beordrades av ÖB, och leddes av C E1. Beredskapen omfattade 1-2 flygplan i två timmars beredskap, 24 timmar om dygnet, 365 dagar om året, inom MB M och MB S operationsområde främst för uppgifter över hav. Inom milo N hölls ett flygplan för fotospaning i två timmars beredskap under ordinarie tjänstetid. Spaningsdivisioner fanns efter 1979 då F11 lagts ner vid F13, F17 och F21. F17 och F13 delade på beredskapen inom MB S/M område med 23-26 veckor om året medan F21 fick ansvar för 3-6 veckor per år men då genom basering på F13/F17 eller Visby. F21 löste sin beredskap genom basväxling eller basering på nämnda platser.

Organisation och ledning

Spaningsberedskapen, som den var organiserad, hade följande sammansättning.

Spaningschef (Spach)	
1-2 flygförare (Ff)	1-2 flygplan
Undpersonal (Undplut)	Tekniker
Flygledare (FL)	Värnpliktiga, olika befattningar
Meteorolog (Met)	
Radarjaktledare (Rrjal)	

Spaningschefen, spach, skulle vara divisionschefsutbildad samt ha genomgått en speciell spaningschefskurs. Detta för att han hade stora befogenheter som spaningschef. Han var faktiskt "C E1" under icke tjänstetid i detta avseende. Spach kunde beordra transitering från "fisken" eller FRÄD helikopter (flygräddningshelikopter), begära jaktskydd, öppna flygbaser mm. Han hade också ett flertal myndigheter och organ att samverka med. Flygföraren, ff skulle vara välutbildad och godkänd. Vid roteinsats skulle minst en vara rotechefsutbildad.



Samarbetet mellan undpersonal och flygförare var en viktig del i resultatanalysen. Tv Kn Sven-Åke Gellertz och Lt Lars-Håkan Gunnarsson.

Till en början bestod beredskapen av en SH 37 men hotbild och krav på bättre bildunderlag gjorde att beredskapen utökades till att gälla två flygplan. Man kan säga att från 1985 och framåt var det generellt rote som gällde, en SH 37 och en SF 37. Man skall betänka att detta var under den djupaste delen av det kalla kriget. Generellt hade besättningarna tillstånd att flyga in till 3 km från annat lands territorium (avsteg från OSF) samt som det också stod i OSF "använda den fart och höjd som uppdraget så oundgängligen kräver".

Planering av spaningsuppdrag

Hur gick då ett spaningsuppdrag till? Under ”kontorstid” kom beställningen från militärbefälhavarens underrättelse- och säkerhetssektion, MB/Undsäk, medan den under icke tjänstetid var initierad av vakthavande befäl, VB, vid milostaben. Här författades en begäran om spaningsflygning, som skickades på krypterat samband till VB på flottiljen. Denne larmade i sin tur spaningschefen, spach. Vid tveksamt väder, såsom dimma, storm eller annat, tog spach först kontakt med meteorologen. Om det inte gick att flyga kunde spach avstyra flygningen i ett tidigt skede, vilket hände enstaka gånger. Man skall betänka att MB VB oftast tillhörde armén eller marinen och hade begränsade kunskaper i flygtaktik.

Efter spach beslut att flygningen skulle genomföras beordrades flottiljens VB att larma vidare i beredskapskedjan. På divisionen möttes spach, ff och undpersonal. Först gällde det att få fatt på ordern och omsätta den i praktiken. Undpersonalen och spach samarbetade vid samverkan med externa myndigheter. Medan ff bytte om för flygning skulle spach hos beredskapsteknikern beställa flygplan med rätt utrustning, beställa flygräddning, FRÄD, från flygledaren inhämta information om skjutvarning samt kontakta jaktledaren angående radarledning, radiofrekvenser, område, transitering och eventuellt jaktskydd. Kontakt togs med meteorologen för beställning av briefing. Efter briefing över intern TV fick besättningen sina order och färdplaner skickades in. Det sista som hände före start var en direktsamverkan med den enhet ur Försvarets Radioanstalt, FRA, som låg närmast området för insats.

Spänd väntan

För spach följde sedan en väntan med det uppföljningsansvar som följer av att vara beordrande chef. Vädret kunde till exempel

försämrans under passet. Med flygplan på lägsta höjd i andra änden av Östersjön eller

på andra sidan nordspetsen av Skagen behövde sådan information komma ut till föraren. Med flygtider på upp till 2,5 timmar, varav stor del av tiden under radiohorisonten, blev det ofta en lång väntan till kontakten återkom. Det är inte samma sak som jaktberedskapen, ”fisken” som hela tiden uppträdde i vårt eget radar- och radiokontrollerade område.

Öster Gotland, dimman kommer

Vid ett tillfälle i mitten av 80-talet, berättar Per-Olof, fick jag en start som ensam ff mot ett okänt objekt på vår territorialgräns öster om Gotland. Vädret var på minimigränsen så jag hade landningsalternativ.

Efter att ha identifierat ett antal av KGB gränsskyddsbåtar av Stenka-klass blev jag anropad av en känd ”hackande” röst. Det var FRÄD-helikoptern från Visby. Det var dimma både i Ronneby och på alternativflygplatsen. Meddelandet var: ”Du måste landa Bråvalla före klockan 0800, sedan blir det dimma även där”. Kontroll via datorn i flygplanet gav vid handen att det var full fart mot Bråvalla som gällde. Landade kl 0755 Efter att jag taxat in sänkte sig dimman.



KGB gränsskydd, patrullbåt av Stenka-klass.

Tack för en exakt prognos av vakthavande meteorolog. Den dagen blev jag kvar på F13 då min landning sammanföll med ett statsbesök av Jordaniens kung Hussein. Någon flygning förutom flyguppvisning fick då inte förekomma. Tur att F13 värnpliktsmäss var vida berömd för sina goda räksmörgåsar.

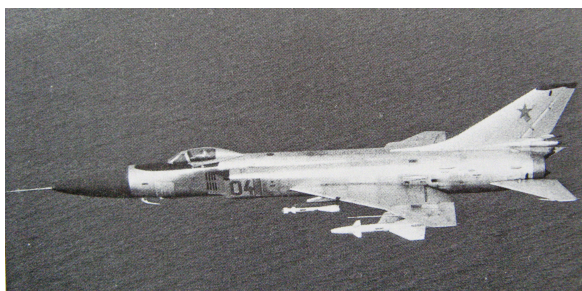
Kontakt med ryskt flyg var vardagsmat

Många av oss piloter på spaningsdivisionen skrattade åt den kända filmen *Top Gun* som kom 1986 och som i viss mån speglade NATO piloters rädsla att möta fienden, eller som det uttrycktes i filmen "you can wait a whole career to see a MIG".

Men att möta ryskt flyg var mer eller mindre vardagsmat för oss svenska spaningspiloter. Handen på hjärtat så har det skett en hel del luftstrid, dock utan ödesdigra konsekvenser, på andra sidan Östersjön. Här följer några händelser, berättade av dem som var med.

Rutinuppdrag ledde till luftstrid

I början av 80-talet kom en av våra kamrater hem från en sådan händelse. En erfaren kapten hade varit rotechef vid en fredsmässig havsövervakning som var en typ av träning för incidentberedskapen. Roten hade flugit försvarsgrupperad, flygplanen brett isär, när en SU-15 Flagon kom in bakom tvåan i roten. Rotechefen beordrade rote tvåan att svänga ifrån 90 grader. Denna kom därefter att flyga först med en SU-15 bakom den.



SU-15 Flagon, tvåmotorigt ryskt jaktflygplan, kom i operativ tjänst 1967, fanns också i tvåsitsig version

Rotechef tände då radarn i flygplanet (SH37) och skickade ut radarsignaler mot det sovjetiska flygplanet, varpå detta gjorde en halvrollslignande manöver ned mot vattnet. Föraren insåg sitt misstag, vände och kom stigande med fullt avlösta vingar, det vill säga med hög belastning upp genom vår flyghöjd på cirka 300 meter. Under hela förloppet hade

rotechefen kameraknappen intryckt så hela sekvensen finns på bild. UMAN var normalt ett uttryck för undanmanöver men här kunde det uttydas utrotningsmanöver.

Vi är beskjutna, högsta fart hem

Andra händelser som inträffat är beskjutningar av allehanda slag, inte från signalpistoler eller liknande för det var vardagsmat, utan riktiga beskjutningar. Jag var tillsammans med en kollega, berättar Per-Olof, baserad på F5 i Ljungbyhed under en övning. Vår beordrande chef tillika divisionschef fanns på F17 i Ronnby. Under ett uppdrag 840414 syd Skåne och norr Rügen, upptäcktes sex ekon på rad. Det var förmodligen inte handelsmän så ett närmare studium av ekona var befogat. Det visade sig vara ett förband med tre robotbåtar av typ OSA1 och tre torpedbåtar av typ Shershen. Efter att ha fotograferat förbandet från sidan med kamerakapseln (SKA-24D) påbörjades en sväng ner mot förbandet för att läsa namn och nummer på båtarna.



Under 1980-talet var robotbåt av typ OSA 1 ofta förekommande i södra Östersjön.

Vid passage på babords sida av förbandet hörde jag höga knallar i snabb takt. I backspegeln såg jag vattenuppkast och konstaterade att de sköt efter och bakom mig. Ni kan tro att det blev en snabb sorti med "den fart och den höjd som uppdraget oundgängligen kräver". Det blev lågflygning på 10 meters höjd därifrån.

Lvrobot avfyras mot spaningsroten

En annan och mer omtalad händelse våren 1984, som även hamnade på pressens förstasidor, är det tillfälle då en rote från Qvintus Blå under incidentuppdrag i österled blev beskjuten med någon typ av LV-robot. I roten flög två erfarna majorer.



I Warszawapaktens invasionsflotta ingick landstigningsfartyg av typ Alligator.

Man fann ett WP landstigningsfartyg av typ Alligator när två robotar avfyrades mot flygplanen. En robot styrdes ned i vattnet medan den andra flög mellan flygplanen, utan att detonera.

Detta finns dokumenterat av flygplanens kameror. Efter denna händelse fick vi besök av UD kabinettssekreterare Leif Leifland som uttryckte åsikten att vi borde vara skarpladdade under incidentuppdrag. Det blev dock inget med det. Det skulle kunna uppfattas alltför provokativt.

Visa flagg, Orion har kolliderat

MBS ringer dåvarande divisionschefen major Göran Engdar och i klartext berättar att signalspaningsfartyget Orion hade haft en sammanstötning med en WP bogserbåt av typ Sonya.



Tv nederst. Den svenska marinens HMS Orion, specialbyggt/-utrustat för signalspaning, skadades vid kollision med WP bogserbåt den 29 oktober 1985.

Göran grep de två närmaste piloterna som var på väg för att flyga ett helt annat uppdrag. Den ena råkade vara jag, berättar Per-Olof, samt kn Tomas Bittman. Vi fick order att starta och gå österut samt ett målläge. Ordern var att ”Ni skall visa flagg”. Det blev högsta fart österut och mycket riktigt fann vi Orion samt de ryska fartygen Sonya 522 och RKC 21. Även en ubåt av Kilo-klass fanns där, vid den tidpunkten en nykonstruktion. Ett antal fotolöpor på varierande höjder mellan fartygen genomfördes.



I samband med Orion incidenten upptäcktes denna nykonstruktion, attackubåt av Kilo-klass.

Döm om vår förvåning när divisionschefen några veckor senare mottar ett paket som visar sig innehålla en VHS-kassett, inspelad från Orion där fartygschefen ”tackar FV i allmänhet och F17 spaningsdivision i synnerhet för den snabba uppställningen i Östersjön när vi på Orion kände oss en aning trängda”. Denna kassett kopierades och en kopia finns i dag i min ägo. Den visar hela vår flygning filmad från Orion. Något att visa barnbarnen någon gång i framtiden.

*Sven-Bertil Lööw
Per-Olof Ericsson
Bo Hagertz*

Redigering: Herbert Lindblom
Bilder: F17, FM Flygplankort
samt Internet.