

ROBOTHOT MOT CIVILFLYGET

I mitten av januari lyfte den första MD-10:an tillhörig FedEx med ett antirobotsystem ombord. Fraktflygplanet bär sensorer för upptäckt av en annalkande robot tillsammans med laserkanoner för motverkan i en strömlinjeformad kapsel under buken. Amerikanska myndigheter anser det lämpligt att använda fraktflygplan som försöksobjekt. Under året ska ytterligare nio FedEx-maskiner få antirobotsystem monterade. Kraven på tid från upptäckt till laserinsats är extrema. Det rör sig om millisekunder. Tanken är att roboten (som skjuts på nära håll) ska upptäckas av de känsliga sensorerna som är direktkopplade till kanonerna i samma kapsel. Den samlade energin i laserstrålarna förstör sedan roboten.

FÖR NÅGRA ÅR sedan gjordes ett försök att träffa ett israeliskt charterplan som lyfte från Nairobi. Terroristerna låg gömda bakom buskar intill flygplatsen och siktade mot planet motorer. Robotarna är vanligtvis utrustade med värmekänsliga sökare och skjuts från axeln. I Nairobi-fallet tror man att solreflexer från flygplanets ryggsida lurade roboten som passerade över planet utan att åstadkomma skada.

11 september 2001 i USA blev startskottet för att utveckla allehanda motmedel. Förutom rigorösa säkerhetskontroller på marken (som vi lever med i allra högsta grad) infördes beväpnade vakter, s k air marshals, på en del linjer och dörren mellan cockpit och kabin låstes och armerades. Mot yttre hot gick utvecklingen inom

civilflyget mot studier av redan etablerade militära metoder som fackelfällning och s k decoys. Tveksamheten var dock stor att införa pyrotekniska artiklar på och omkring civila flygplatser med risk för vådautlösning. Lasertekniken bjöd nya möjligheter och backades upp av det nybildade Department for Homeland Security. Också amerikanska luftfartsmyndigheten FAA har understött utvecklingsarbetet.

OCH EUROPEISK INDUSTRI följer efter med ännu mer avancerade varianter. Thales Avionics kommer i år att starta simuleringar med system som närmast påminner om science fiction. Om ett flygplan plötsligt avviker från beräknad kurs eller gör uppseendeväckande höjdförändringar kommer en markbaserad station (efter vederbörlig kontroll med besättningen) att överta hela styrfunktionen. Vilka åtgärder som än vidtas i cockpit är flygplanet i händerna på markdatorerna som styr planet i en förprogrammerad bana bort från grannskapet av städer,

regeringsbyggnader, stora militära anläggningar eller kärnkraftverk. I ett ytterligare steg kan man tänka sig att planet automatlandas på förutbestämda flygplatser i närheten. Internationella pilotförbundet IFALPA är dock tveksamt. En talesman säger:

Piloter hatar att bli av med befälet. Besättningen i cockpit måste alltid vara sista länken i säkerhetskedjan.

HITTILLS HAR ALLA antirobotförsök byggt på beräkningar och simulatorövningar. Snart väntar riktiga skjutförsök i västra USA. Vid en testanläggning utgör en kabelvagn, som kan prestera 475 km i timmen på 300 meters höjd, en utvald måltavla. Och om ett år ska installationerna på FedEx-maskinerna utvärderas.

Det blir inte billigt om den samlade civila amerikanska flygplansflottan ska utrustas med laserkanoner. Experterna tror att slutsumman kan landa på 70 miljarder kronor! Vem ska betala? I slutändan blir det förstås passagerarna.



Terroristhotet mot det civila flyget har många ansikten. Kapningar är ett välkänt fenomen, men har blivit allt svårare att genomföra. Även försök att skjuta ned flygplan med handburna luftvärnsrobotar har förekommit. Nu täpper amerikanska flygbolag igen den luckan också.

FOTO: AUSTIN BROWN

