

Vår unika vägbasfilosofi fin slipas för framtiden

★ ★ Spaltmeter skrivs i facktidskrifter och dagstidningar om stridsflygplan och vapensystem samt framtida ersättningar av dessa dyrbara system. Flygplanens prestanda presenteras och penetreras, och de ekonomiska frågorna granskas i belysning av starkt stigande kostnader. Men vi får fördenskull inte glömma den stridsmiljö där dessa flygplan och system skall verka. Därmed är vi inne på den viktiga frågan om bassystem, där svenska flygvapnet fö varit något av en föregångare. ★ En skildring om vår basfilosofi ges här av kapten Tomas Warming vid flygstabens studieenhet, där man bl a studerar framtidens bassystem. ★ ★ ★

Det svenska bassystemet och dess filosofi — som tillkom under 50-talet, för att förverkligas under 60-talet — har rönt stor och ingående uppmärksamhet utomlands. Flera reportage har gjorts i internationella facktidskrifter, med slående bilder av stridsflygplan uppställda insatsberedda på vägbaser långt ute i landsbygden. De har betjänats av effektiv men fåtalig markpersonal, varav en stor del värnpliktiga.

Hur står sig denna basfilosofi i dagens läge?

Ute i världen betraktas utan tvivel vår lösning av basfrågan som unik. Den

bedöms allmänt ge hög sannolikhet för överlevnad, även mot kvalificerade vapen.

Fram till år 1967, då junikriget bröt ut mellan Israel och Egypten, var den allmänna uppfattningen att man med hjälp av ett aktivt luftförsvaret framgångsrikt kunde försvara för en angripare att bekämpa flygbaser så att den egna förmågan inte helt lamslogs. Men Israels flygvapen bevisade i junikrigets öppningsskede att man mycket snabbt med överraskning mer eller mindre kunde slå ut Egyptens och övriga inblandade arabstaters flygvapen på deras baser.

Junikriget åstadkom alltså en snabb



omvärdering av basfilosofin inom de flesta flygvapen. De lösningar som lanserades innehöll en satsning på fortifikatoriskt skydd för flygplan och materiel samt ökad banreparationsförmåga.

Under kriget i Sydostasien har amerikanerna mött gerillahot, ej minst mot flygbaserna nära stridszonerna, i form av raketanfall mot uppställda flygplan. Därför har man tvingats ta fram enkla fortifikatoriska skydd; denna typ av skydd har sedan vidareutvecklats och utgör nu det standardvärn som i huvudsak finns i Västeuropa.

Östsidans lösning består dels av stora betongglädor som kan byggas både på och under marknivån och dels ett värn av "kyrktyp" med öppningar liknande en flygplanssilhuett sedd framifrån.

Alla kvalificerade värn för ett eller två flygplan har försetts med kraftiga portar. Värnen torde motstå nära träffar av 500 kilos bomber.

Israelerna — som i junikriget utnyttjade överraskningsmomentet — var troligen väl medvetna om sin egen svaghet på samma område. De drog därför sina slutsatser beträffande basernas sårbarhet och startade bl a ett utbyggnadsprogram med flygplanvärn.



● En AJ 37 Viggen under klargöring på en vägbas.



TECKNING: BENGT ENGSTRÖM

För att hindra en angräpare slå ut flygbaserna utan stora uppoffringar har, som en allmän tendens, luftvärnsskyddet kring baserna stärkts såväl vad gäller kvalitet som kvantitet. Detta har setts som en absolut nödvändighet vid koncentration av punktmål, vilket flygplanvärn utgör inom ett basområde.

Ett utbyggnadsprogram av nämnd omfattning tar lång tid att genomföra.

Under denna fas inträffade år 1973 oktoberkriget (även kallat Yom Kippurkriget), vilket vad gäller striden med flygstridskrafterna fick en helt annan karaktär än kriget sex år tidigare.

Bekämpning av flygstridskrafter på flygbaser är i fråga om oktoberkriget känt endast i ett fåtal fall. Det utfördes då av israeliskt flyg mot baser i Syrien.

Vilka värderingar kan då göras mot bakgrund av den förstärkning som gjorts i fråga om de inblandade parternas uthållighet?

Antingen bedömdes det olönsamt att utföra basbekämpning, på grund av risken för höga insatsförluster, eller också medgav inte krigsutvecklingen att resurser avsattes för dessa uppgifter. Vidare kan det tänkas att arabisdans flygmateriel inte var av tillräckligt hög kvalitet för att utgöra ett hot mot Israels flygbaser.

Koncentrationen av luftvärnsrobotar på arabisk sida kan också tänkas ha medfört problem med vådabeskjutning på grund av identifieringssvårigheter om det egna flyget utnyttjats för attackuppgifter. Därför antas arabisidan ha valt att utnyttja sitt flyg för luftförsvarsuppgifter över eget territorium så länge luftvärnsrobotförbanden hade god kapacitet, för att sedan koncentrera sig på jaktuppgifter när "hål" uppstod i luftvärnsrobotskärmen vid de olika fronterna.

Någon reell utvärdering av basutbyggnaderna erhöles således inte under oktoberkriget, kanske beroende på synpunkter som här framförts.

Hos oss sker kontinuerligt en värdering av våra flygvapensystem för att kontrollera hur de står sig i en framtida angreppsmiljö där bassystemet kan utsättas för vapenverkan av de moderna vapentyper som i dag och i framtiden kan sättas in av en angräpare.

De klassiska grundmetoderna för att minska den egna sårbarheten är att åstadkomma en lämplig avvägning mellan eldkraft, rörlighet och skydd, med hänsyn till hotet.

Utomlands har man utnyttjat dessa grundmetoder genom att öka luftförsvarsförmågan kring baserna, hålla hög beredskap och baslarmgivning, så att flygplanen kan ta upp strid eller spridas i luften. Förutom, givetvis, att bygga fortifikatoriska värn för flygplan och övrig materiel som tidigare nämnts.

Lösningar av denna typ är mycket dyrbara men ger god överlevnadsförmåga mot bekämpning med konventionella vapen. För att en angräpare skall få lönsamhet måste vapeneffekter tillgripas som ligger utanför det konventionella området.

Skydd i form av rörlighet och spridning på marken har utnyttjats i mindre

grad som alternativ till "hårdgjorda" dyra lösningar. Det är dessa åtgärder som använts i vårt eget bassystem, vilket skapats mot en bakgrund av ett visst kärnvapenhot. Redan i dagsläget finns ett stort antal baser spridda över landet.

Genom den reduktion som sker i fråga om flygande divisioner kommer, med bibehållet basantal, färre antal flygplan att kunna baseras på varje bas. Därmed erhålls även en ökad spridning mellan enheterna.

Denna spridda, flexibla, uppträdandetaktik gör det svårt för angräparen att lokalisera den exakta klagöringsplatsen – även om han har kännedom om basens utseende. Med effektiv maskering av materielen och dolt uppträdande av personalen bör angräparens svårigheter ytterligare öka.

Denna form av rörlighet är i många avseenden lönsammare än att bygga flygplanvärn som blir svåra att dölja och skydda i vår stridsmiljö.

Utnyttjas ytbekämpning med multipelvapen över ett basområde i syfte att slå ut flygplan kostar denna form av krigföring – om inte lokalisering av enskilda objekt görs – så stor vapeninsats att det torde vara olönsamt. Maskeringen medför även att det är svårt avgöra om insatsen har lyckats, vilket kan medföra överbekämpning. Raseras ett värn vid bekämpning råder ingen tvekan om resultatet.

Den egna operativa förmågan måste alltid säkras även om banor och flygplanvägar inom bassystemet tillfogas exempelvis bombskador.

Detta problem löser man medelst många start- och landningsmöjligheter, hög banreparationskapacitet och ett flygplan med STOL-förmåga. Dessa egenskaper finns i hög grad redan inbyggda i vårt bassystem. Viggens kortstart- och -landningsegenskaper kommer här väl till sin användning. ▶



● AJ 37 Viggan är särskilt väl lämpad för vägbaser!



Vårt lands militärgeografiska struktur gynnar oss även på så sätt att när nya vägar byggs är de av hög standard. Därmed blir även förutsättningarna för goda vägbaser de bästa. Ännu ett plus är, att de markområden som fordras runt våra vägbaser, för att sprida materiel och personal, i stort kan nås med fordon och har ett gott skyl i bevuxen terräng.

Ser man på motsvarande förutsättningar i övriga delar av Europa är de alls inte lika goda. Detta kanske till viss del förklarar de kontinentala, koncentrerade och därmed kostsammare baslösningarna.

En sammanfattning av ovan framförda synpunkter och operativa värderingar ger följande bedömningar av vår basfilosofi sett mot den inledande frågan.

- Det svenska systemet är unikt, med sin spridning av baserna och många start- och landningsmöjligheter.
- Den stora spridningen ger en ev gripare många delmål att bekämpa.

- Vår organisation har hög utbildningsstandard och systemkunskap. Detta gör, att uppgifter kan lösas genom enskilda initiativ på lägsta nivå, om svårigheter uppstår.
- Genom hög beredskap och samverkan med stridsledning och luftbevakning minskar riskerna för överraskande anfall på våra flygbaser.
- Våra berghangarer bidrar till att ge hög uthållighet.
- Bassystemets utvecklingspotential är hög.

Vårt bassystem, unikt i världen och med all rätt uppmärksammat, kan just nu sägas stå sig vid internationell jämförelse.

Vidareutvecklingen studeras med omsorg; den genomförs hela tiden så att man om möjligt håller balans mellan flygvapensystemen och den hotbild som successivt förändras.

Inom flygplanområdet är utvecklingen påtaglig; det märks särskilt väl när generationsväxlingar sker mellan flyg-

plantyper. Flygbaserna har längre livstid än flygplanen, och generationsväxlingarna upplevs inte på samma markerade sätt som inom flygplan- och vapenområdet. Men det är givetvis av största vikt att funktioner inom bastjänsrens område inte kommer i obalans med övriga system.

De basstudier som nu utförs inom flygstaben visar att vårt nuvarande basystem, trots sina många goda egenskaper, måste förbättras. En ytterligare satsning erfordras för att det skall få en önskad, hög överlevnadsnivå.

Mot bakgrund av det nämnda arvet bör den närmaste utvecklingen bli syfta till att:

- ytterligare öka spridningen mellan flygplanen inom basområdet
- ge ökad rörlighet åt klargöringsfunktionen och
- utnyttja effektivare maskeringsåtgärder.

En utveckling av denna art ger handlingsfrihet på sikt, och dessutom kontroll över ekonomin. ■

Tomas Warming

Bilderna på denna sida illustrerar start och landning med J 35 Draken, på Hebybasen, en av de "öppna" vägbaserna. Foto: Nils Andersson, F16 Uppsala.

