

# Flygvapnets baser

Reservvägbas Gysinge som var färdig 1964. Foto Lennart Andersson.

Av LENNART ANDERSSON

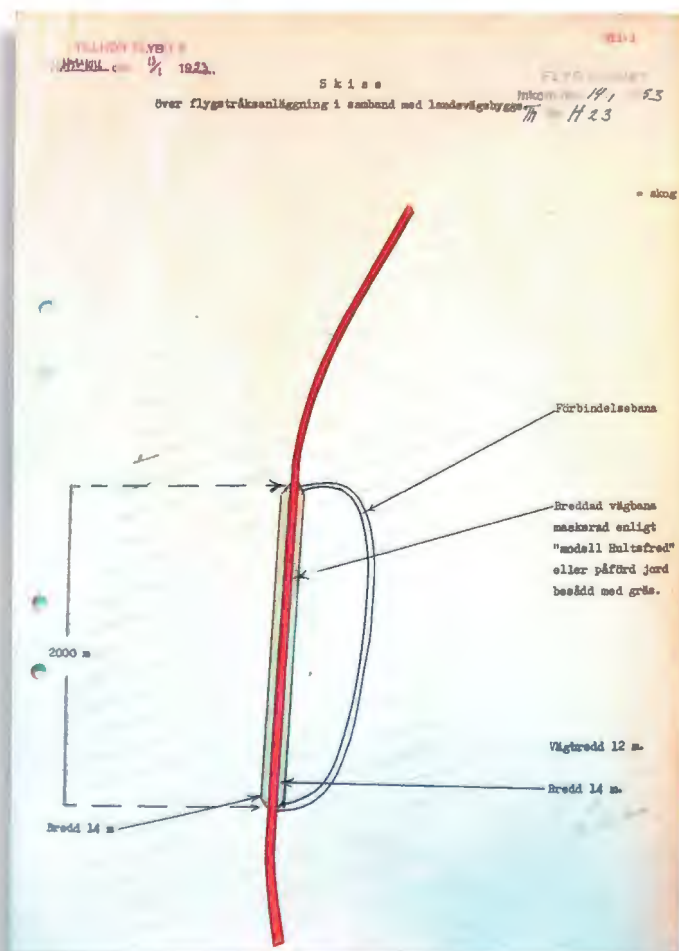
Efter krigsslutet 1945 fanns 65 militära flygfält av olika kategorier i Sverige, av vilka endast 16 hade hårdgjorda start- och landningsbanor. Resten var gräsfält. Inga av de banor som fanns var dock tillräckligt långa för att tillåta operationer med jetflygplan. När flygvapnet tog sitt första jetdrivna flygplan, J 28A Vampire, i tjänst ställdes helt andra krav på flygfältens storlek och utformning än vad propellerflygplanen hade gjort. Trots detta hade flygvapnet tio år senare, i mitten av 50-talet, ungefär samma baser att operera från som man hade haft 1945. Endast ett nytt krigsflygfält hade tillkommit, fält 40 Fällfors, och bara sex av de gamla krigsflygfälten hade försetts med en start- och landningsbana som medgav användning av moderna jetplan. I övrigt var man hänvisad till flottiljfalt och civila flygplatser för basering i krig.

Av sekretesskäl fortsatte man att benämna de nya krigsbaserna på samma sätt som man gjort under kriget, med ordet "fält" och ett nummer. Att säga eller skriva ortsnamnet var strängt förbjudet och i öppna handlingar förekommer normalt endast fältnumren. En annan sekretessåtgärd var att i samband med om- och nybyggnadsarbeten åsätta fälten separata arbetsplatsnummer, exempelvis Apl (arbetsplats) 23, varvid numret normalt inte skulle stämma överens med det hemliga fältnumret.

På de flygfält som inte längre betraktades som hemliga, utan som öppna övningsflygfält, togs fältnumret bort. Därför försvann fältnumret för till exempel

Everöd, Hultsfred, Rommehed och Uråsa. Detta medförde att vissa krigsbaser kom att ha fältnummer, medan andra, liksom de civila flygplatser som skulle användas som krigsbaser, inte hade några nummer. Arbogabasen hade heller aldrig något nummer. Fält 40 var ursprungligen ett planerat krigsflygfält i

Tullingetrakten som i stället blev F 18:s flottiljfalt, varför numret var ledigt för Fällfors, den första nya bas som blev klar på 1950-talet. Nummerserien fortsatte sedan till 48 för baser i Norrland (senare även fält 49), 50-62 för baser i Mellansverige och 81-89 för baser i Syd- och Västsverige.



En av de första idéskisserna till reservbas på väg, från 1953. Dokument i Krigsarkivet.



## Terminologi

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Flygfält</b>           | civilt eller militärt flygfält  |
| <b>Flygplats</b>          | civilt flygfält   |
| <b>Flygbas</b>            | militärt flygfält   |
| <b>Flottilj(flyg)fält</b> | militärt flygfält som tillhör en flygflottilj   |
| <b>Krigsflygfält</b>      | hemligt militärt flygfält   |
| <b>Krigsbas</b>           | flottiljfält, krigsflygfält eller civilt flygfält som ingår i flygvapnets krigsplanläggning |
| <b>Reservvägbas</b>       | vägsträcka som anpassats för användning som reservflygbas i krig                            |

Anm: Begreppen huvudbas, sidobas, parbas, med flera, tillkom efter den tidsperiod som behandlas i artikeln.

Enligt 1953 års flygbasplan skulle alla baser förses med banor på 2 000 meter, vilket var beräknat med hänsyn till fpl 29 Tunnan, men 2 000 meter bedömdes räcka till även för kommande typer: fpl 32 Lansen, 33 Venom, 34 Hawker Hunter och "fpl 1200" (Draken). Intressant är noteringen "någon hänsyn har icke tagits till behovet av ökad bärighet hos banor vid ev flyghjälp utifrån". Flygplanens uppställningsplatser skulle förses med värn, upp till 50 per bas, men av kostnadsskäl skulle byggnationen av dessa bli starkt begränsad i fred. Sammanlagt 49 baser skulle byggas eller moderniseras under perioden 1955-1965.

## Kärnvapenhotet

Den faktor som mer än någon annan kom att påverka utvecklingen var kärnvapenhotet och beslutsfattarnas kunskaper om kärnvapnens verkningar. Till att börja med tänkte man sig att det skulle gå att skydda flygplanen genom att bygga värn för dem på 1-2,5 kilometers avstånd från fältet. På en fullt utbyggd bas skulle verkan av en kärnvapenexplosion bli så pass begränsad att huvuddelen av personalen klarade sig oskadd, trodde man.

I slutändan blev bara Fällforsbasen byggd enligt 1953 års plan. De 49 beslutade baserna ansågs nu behöva utökas betydligt för att man skulle kunna skydda förbanden mot en kärnvapenattack genom utspridning, helst med endast en division per bas. Efter nya beräkningar kom flygstabens fram till att 87 baser behövdes. Man höll fast vid 2 000 meter långa banor, men på de flottiljer som skulle flyga med fpl 32, samt på fält 28 Gunnarn ville man ha 2 300 meter lång bana.

Sommaren 1957 besöktes Sverige av en studiegrupp från amerikanska RAND Corporation. Organisationen hade skapats 1946 av amerikanske flygvapenchefen "Hap" Arnold för militär forskning och utveckling, främst inom det militära flygets område. Man hade bland annat studerat flygbaser och skydd mot basbekämpning och amerikanerna ställde sig



J 28A Vampire F Mk 1, från F 13 Bråvalla, på gräsält. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

nu skeptiska till de svenska skyddsåtgärdernas effektivitet. Det visade sig också att man i USA räknade med insats av megatonvapen, vilket var nytt. Vi hade räknat med mindre kraftiga kärnladdningar och de svenska flygplansvärn man visade upp "ingav RAND-gruppens medlemmar starka betänkligheter". Kontentan av besöket blev att de svenska planerna fick revideras igen.

Det svåra var att rätt beräkna den gynnammaste avvägningen mellan antalet baser (spridning i stort) och spridningen och skyddet inom varje bas. I princip skulle det dubbla antalet baser kunna byggas om man valde att inte förse dem med några

skyddade bakre uppställningsområden. Dubbla antalet baser skulle kräva minst dubbel insats från fienden för att slå ut. På en bas med ett bakre uppställningsområde behövde endast banan dit förstöras för att sätta samtliga där baserade flygplan ur spel. Slutsatsen blev: Spridning i stort - i stället för spridning inom flygbasen.

## PUF 1958

I maj 1958 var en ny Plan för utbyggnad av flygbaser (PUF 1958) klar. Bassystemet skulle nu utformas med hänsyn tagen till fientlig kärnvapeninsats i krigets inledande skede och först i andra hand skulle hänsyn tas till anfall med konventionella

Törebodahangar under uppförande på fält 85 Byholma i början av 1960-talet. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.







En J 29 Tunnan kör in för klagöring i en maskerad Törebodahangar. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

vapen. Eftersom fortifikatoriskt skydd beräknades ha liten effekt mot kärnvapen skulle utspridning i stort tillämpas med maximalt en division per bas. Det optimala antalet baser var 100-110, men med

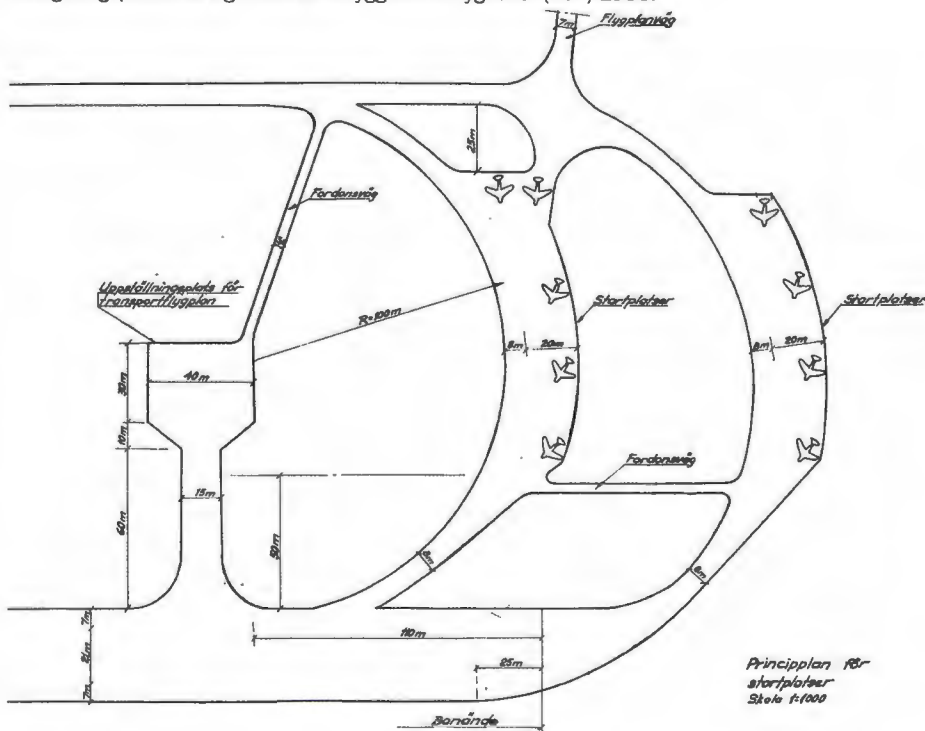
hänsyn ekonomin skulle 70 baser vara ett mer realistiskt mål. Nyanlagda banor skulle vara 2 000 meter långa. Samtliga baser skulle förses med 18 startplatser på stora plattor belägna i böjen mellan startbanan

och taxibanan, samt 15-19 uppställningsplatser på 1 till 6 kilometers avstånd, eller längs taxibanan.

Pendeln hade alltså slagit tillbaka, till nästan ingen spridning alls inom basen. Som ett brev på posten kom protester mot den nya filosofin. Många ansåg att det var orealistiska att basera skyddet på att flygförbanden skulle hinna komma i luften innan ett fientligt anfall började. "Riskerna för förintelse äro uppenbara" skrev man bland annat om de stora uppställningsplattorna inne på fältet. De negativa reaktionerna gjorde återigen att en ändring i planen blev nödvändig och nu svängde pendeln mot mitten och skyddet mot konventionella vapen skulle återigen ges större utrymme.

Start- och uppställningsplatser skulle nu skraddarsys alltefter avsedd användning. Attackbaserna skulle ha 18 främre klagörings- och uppställningsplatser 1 till 3 km från banan, och cirka 18 bakre uppställningsplatser. På jaktbaserna skulle finnas fyra start- och klagöringsplatser i anslutning till vardera banändan och 18 bakre uppställningsplatser. På de baser där spaningsflyg skulle operera skulle dessutom finnas fyra främre uppställnings- och klagöringsplatser 1 till 3 km från banan, alternativt i anslutning till taxibanan. Berghangarerna på jaktbaserna skulle an-

Klagöringsplatser enligt Plan för utbyggnad av flygbaser (PUF) 1958.





Ovan: A 32A Lansen från F 6 Karlsborg startar från krigsbas. Foto Å Andersson/Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

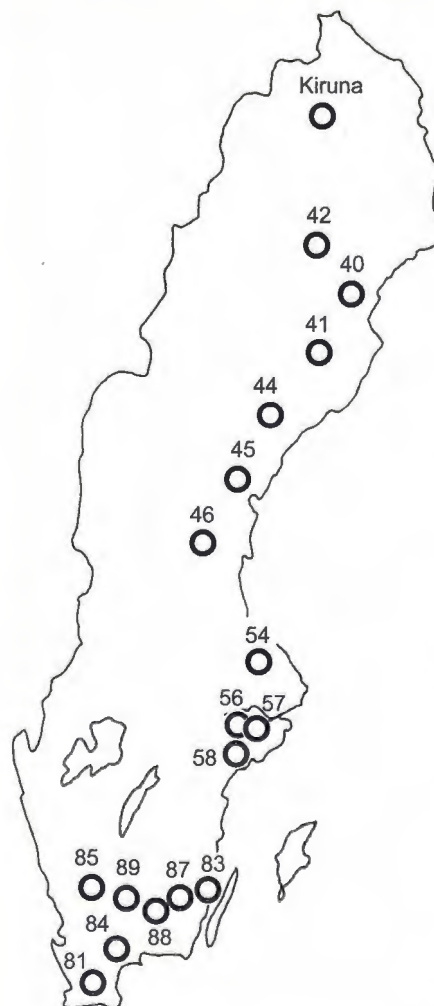
### Flygvapnets krigsbaser 1967, utöver flottiljvärt och civila flygplatser

#### Moderniserade gamla krigsflygfält

Fält 1 Björka/Sjöbo  
Fält 4 Everöd  
Fält 6 Hasslösa  
Fält 8/9 Bällefors  
Fält 14 Tierp  
Fält 20 Råda  
Fält 28 Gunnarn  
Fält 32 Heden  
Fält 37 Hulthsfred  
Hagshult  
Lidköping  
Rommehed

#### Nybyggda baser

Fält 40 Fällfors  
Fält 41 Åmsele  
Fält 42 Vidsele  
Fält 44 Kubbe  
Fält 45 Sättna  
Fält 46 Färila  
Fält 54 Alunda  
Fält 56 Kjula  
Fält 57 Strängnäs  
Fält 58 Björkvik  
Fält 81 Sjöbo (väg)  
Fält 83 Ålem (väg)  
Fält 84 Knislinge  
Fält 85 Byholma  
Fält 87 Kosta  
Fält 88 Uråsa  
Fält 89 Eneryda (väg)  
Kiruna



Karta över nya baser. (tabell till vänster).

vändas för uppställning av icke operativa flygplan och för klargöring av åtta operativa flygplan. Det totala antalet baser beräknades till 70 stycken.

#### Ändrade planer

Anskaffning av flygplan hade prioriterats och sedan 1953 hade mycket lite hänt på bassidan. Visserligen hade nio av de gamla krigsbaserna fått banor, vilket även gällde Hagshult, och det nya fält 40 Fällfors hade blivit klart 1955, men åren 1958–59 blev endast fyra nya baser klara: fält 81 Sjöbo, fält 42 Vidsele, fält 88 Uråsa, och Lidköping. Man hade också börjat bygga Kiruna, fält 41 Åmsele och fält 44 Kubbe.

Nya principer för klargörings- och uppställningsområden fastställdes 1961. Det främre klargöringsområdet (Framom) skulle förses med Törebodabågar till skydd mot insyn och väder och vind. Antalet klargöringsplatser i det bakre klargöringsområdet (Bakom) reducerades till tio, vilka skulle maskeras med stolpar och nät. Även i uppställningsområdet (Uom) skulle de 14 flygplanplatserna maskeras med nät och stolpar, och två platser skulle förses med fälthangarer. I augusti föreslog dåvarande chefen för flygstaben, Stig Norén, något mycket radikalt – nämligen att den stränga sekretessen för alla krigsflygfält skulle hävas. Hemligstämpeln krånglade till saker och ting och hemlighetsmakeriet ”drog löje” över militära myndigheter när flygfält som alla kände till behandlades som mi-





En J 35F Draken rullar ut efter landning med bromskärm på en vägbas, troligen någon gång på 1960-talet. Foto Hans Olov Arpfors/Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

litära hemligheter. Någon ändring på det blev det dock inte.

I PUF 1963 minskade antalet baser till 65, varav fyra "reservfält" utan basbataljon, och tre år senare ströks ytterligare tre baser. Sammanfattningsvis kan konstateras att den planering som påbörjades 1953 och som mest omfattade 87 flygbaser, vid mitten av 1960-talet hade krympt till 62, av vilka 55 hade färdigställts. I dessa 55 in-

gick 12 gamla före detta krigsflygfält från beredskapstiden som moderniserats, ett tjugotal flottilflygfält eller motsvarande och ett antal civila flygplatser som skulle användas som militära flygbaser i krig. Av de planerade helt nya krigsbaserna hade 18 stycken byggts.

### Reservvägbaserna

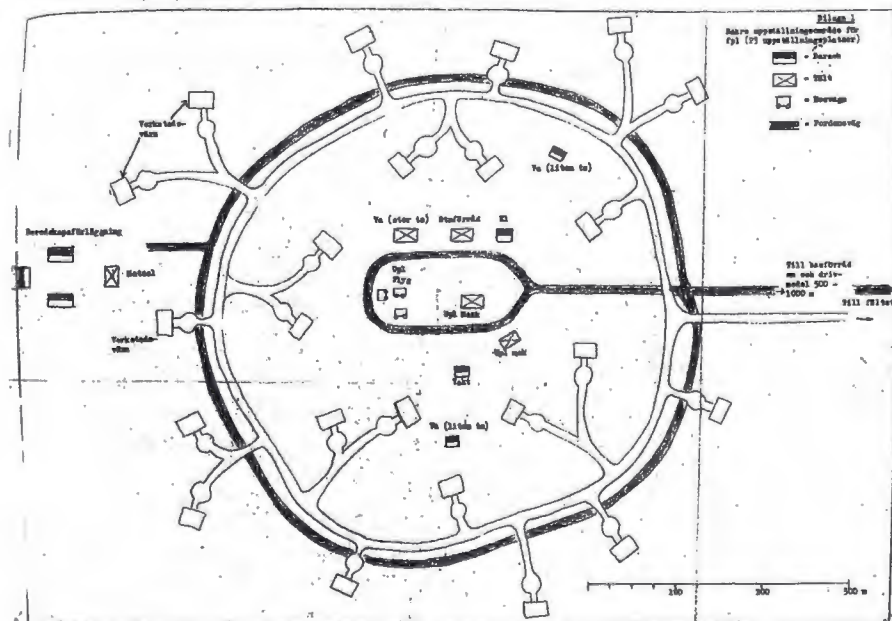
Redan 1951 började man titta på de möj-

ligheter som fanns att utnyttja landsvägar som reservflygbaser, men det skulle dröja länge innan någon vägbas kom att byggas. I oktober 1960 började en omfattande försöksverksamhet med landning på smala banor med olika flygplanstyper, då markerade åtta meter breda banor på vanlig startbana, eller taxibanor användes. En av de viktigaste komponenterna i reservvägbaskonceptet var det faktum att basernas lägen inte skulle vara kända av fienden, vilket man kunde anta att de ordinarie krigsbaserna var – särskilt när spanings-satelliter kom i bruk.

Flygförband skulle ombaseras till reservvägbaser först när de ordinarie krigsbaserna blivit helt eller delvis förstörda efter ett krigsutbrott. Det var alltså inte så, som ofta påstås, att flygvapnet i krig skulle "flytta ut till vägbaserna", utan de var en sista reserv som man skulle ta till när den ordinarie bas om reservvägbasen hörde till var utslagen. Här bör kanske nämnas att det också fanns tre "akta" vägbaser, som inte var reservvägbaser, nämligen fält 81 Sjöbo, fält 83 Ålem och fält 89 Eneryda. De var ordinarie krigsbaser som byggts så att huvudbanan utgjorde en del av det allmänna vägnätet.

Över 250 vägar rekognoscerades och i september 1962 beslöt Chefen för flygvapnet (CFV) att åtta baser skulle byggas i en första omgång. I samband med att ett vägarbete söder om Heby hade möjlighe-

Bakre klargöringsområdet (Bakom) med uppställningsplatser längs en slinga. Denna typ av Bakom fanns till exempel på fält 4 Everöd och fält 32 Heden.







En rote J 35F1 Draken från F 1 taxar ut till start under en övning vid reservvägbas Heby. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

terna att anlägga fält 53 där rekognoscerats och CFV bestämde 1963 att denna bas i stället skulle byggas ut som en reservvägbas. 1966 öppnades Hebybasen för övningsbruk i fred, men i övrigt fick reservvägbaserna inte användas i fred. Normer togs fram som innebar att den hårdgjorda raksträckan skulle vara 12 x 2 000 meter och trafikmärken, postlådor, stängsel och liknande skulle vara lätta att ta bort. Klargöringsplatserna skulle utgöras av två plattor i ena banändan och i den andra skulle finnas en vändplatta. Tidigt 1967 var 15 reservvägbaser färdiga och 12 under arbete. De fanns över hela landet, men på Gotland ville flygvapnet, på grund av öns utsatta läge, inte ha några reservvägbaser. Eftersom ÖB krävde baser där för transportflyg kom två reservvägbaser att byggas även där.

### Hotbild och anpassning – en evig cirkel

1967 års luftförsvarsutredning konstaterade efter Sexpo-kriget mellan Israel och Arabstaterna att de svenska flygbaserna på grund av utvecklingen i omvärlden inte längre var anpassade till aktuell hotbild. ÖB gav därför direktiv fyra år senare om att ett nytt och modernare bassystem skulle börja studeras och utvecklas. År 1978 fastslog CFV de handlingslinjer som skulle leda fram till det nya bassystemet, vilket med tanke på inriktningen i tid, fick arbetsnamnet Bas 90.

För att kunna skilja det gamla bassystemet från det nya kom det man redan byggt därefter att kallas Bas 60.



Ovan och nedan: J 35 Draken från F 16 respektive F 3 på krigsbas. Eftersom flygplanplatserna var utspridda långt från själva flygfältet bogserades flygplanen dit och därifrån. Här syns bogseringsbomen kopplad till främre hjulstället. Foton i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



Denna artikel bygger på boken Svenska flygbaser, som gavs ut som Flyghistorisk Revy 2008.