



Utprovnings-  
**ÖVNING**  
**MOSES**  
Basbat -85  
i Bas 90-systemet  
SID 4-11  
Foto: Bo Dahlin



**B**akgrund. Under basstudier stod det tidigt klart, att systemutvecklingen utöver fortifikatorisk utbyggnad för ökad spridning, många banor och skyddade ledningsplatser också krävde väsentliga förändringar av taktik och basförbandens organisation.

För att snabbt och till måttliga kostnader reducera sårbarheten på marken för flygförbanden inleddes övergången mot "bassystem 90" med uppsättning av organisation för rörlig klargöring och förbättrad maskering av flygplan. Utbyggnad av baserna begränsades inledningsvis till utveckling av en försöksbas – Hagshult – och tillkomst av ett antal kortbanor genom samverkan med vägverket vid utbyggnad av riks- och länsvägar. Utbyggnad pågår i dagsläget i den takt projekteringskapacitet och ekonomi tillåter.

Under 1981 tillsattes en arbetsgrupp för att utarbeta målsättning för ny basbataljon – "PTOEM basbat 85". Arbetet skulle främst grunda sig på basstudierapporterna. Det visade sig snart att många vita fält fanns vad gällde den totala taktiken för basbataljonen. Och inte nog med det, det fanns inga överarbetade basutbyggnadsnormer i 'Bebas'. Och inte nog med det heller, det fanns ingen överarbetad 'Bebas'. De var ju alla uppgifter, som hade varit bra att ha för att grunda PTOEM på.

Frågeställningen blev kanske den klassiska: Vem kom först – hönan eller ägget?

● Nåväl, för att PTOEM skulle bli förståelig inarbetades en rad taktiska ansatser och beskrivningar samt fortifikatoriska krav. 'Bebas' har sedermera omarbetats med PTOEM som grund, där vissa avsnitt återgivits ordagrant. – Hur är läget med 'Bubas'?

Från sommaren 1982 har en enhet för taktisk utprovning av bas- och underhållssystem, TUBas, varit verksam. Enheten är stationerad i Halmstad, underställd C F14 men lydande direkt under chefen flygstaben (CFS) i likhet med TUStril. Redan då arbetsuppgifter för TUBas diskuterades framfördes kravet från FS, att enheten snarast skulle genomföra en utprovning av ny basbataljon i full skala.

● ● **Förutsättningar för utprovning.** – För att genomföra en utprovning av en basbataljon för det nya systemet krävdes:

- ◆ En utbyggd bas enl Bas 90:s principer.
- ◆ En genomarbetad organisation av basbataljon.
- ◆ En genomarbetad bastaktik.
- ◆ Tillgång till materiel som medgav tillämpning av avsedd taktik.

Dessa förutsättningar har efter

**Tiderna har alltid förändrats. Så också den s k hotbilden. Med teknikens snabba utveckling har förändringar i kalkulerade skeenden kommit allt snabbare. För Flygvapnet har detta faktum bl a inneburit att kraven på bättre skydd mot luftangrepp snabbt vuxit. Anfall med yttäckande bomber och robotar har tvingat fram ett nytt taktiskt tänkande för Flygvapnets krigsbaser. Därför pågår nu intrimning av något som kallas Bas 90-systemet och dess basbataljon/"B 85". I höstas provades denna nya flygbasfilosofi under en krigsförbandsövning kallad "MOSES" med bl a massmediernas Argus-ögon på plats.**



Foto: Bo Dählén

## BASBAT -85 och BAS 90 under intrimning



Foto: Bo Dählén

CFV, öv 1 Tore Persson, H M Konungen i samtal med övut Arne Jogbäck.

hand skapats under förberedelsekedet.

**Förberedelser.** – Det konkreta förberedelsearbetet för utprovning MOSES startade hösten 1982. Då genomfördes en rekognosering för komplettering av basen fortifikatoriskt, så att normerna enl PTOEM beträffande bl a spridning av flygplan skulle kunna innehållas.

Senare följde rekognoseringar för utbyggnad av bassambandet enl "Systemmålsättning bassamband", som förelåg i remissutgåva våren -83.

I november 1982 bildades arbetsgruppen Ag MOSES. Den innehöll representanter ur berörda myndigheter och leddes av C TU-Bas. Ag MOSES sammanträdde ungefär en gång per kvartal och "processade" successivt fram slutprodukten MOSES.

● ● En av de större stötestenarna var hur man skulle kunna skapa ett förband som inte finns. 'Basbat 85' innebär en rad påtagliga förändringar mot dagens basbataljon. Den mest markanta skillnaden ligger i tillkomsten av ett markförsvarskompani av jätteformat. För provbataljonen skulle kompaniet innehålla åtta plutoner. (Jämför två vaktplutoner i dagens skyddskompani.) Slutlösningen blev en kombination av åtgärder, där ordinarie basbataljon utgjorde stomme. Denna kompletterades genom inkallelse ur andra krigsförband samt tillfördes enheter ur fredsorganisationen med GU-värnpliktiga och befäl.

På "taktiksidan" genomfördes i FS/Bas regi dels en överarbetning av 'Bebas', dels en framtagning av anvisningar för basbataljon – Anbas – för resp kompani. De fastställdes hösten -83 av CFV. Både 'Anbas' och 'Bebas' var forfarande skrivbordsprodukter, som var framtagna av fackspecialister. 'Anbas' ersätter tidigare bashandböcker.

Under hela förberedelsekedet arbetade TUBas med att söka skapa en "heltäckande" bastaktik genom taktiska diskussioner, applikatoriska exempel, taktiska spel och delutprovningar i samband med tillämpningsövningar.

För att provförbandet skulle kunna bli lämpligt för prov, krävdes en rad utbildningsåtgärder. Ag MOSES diskuterade och fastslog att följande utbildningsprogram skulle tillämpas:

- ◆ Applex med bataljonsledning, t o m kompanichefs nivå.
- ◆ Taktiskt spel ned t o m plutonschefers nivå.
- ◆ Fältövning på basen t o m vissa troppchefer.
- ◆ Utbildningsskede under KFÖ för förbandet.

Utbildningen under KFÖ skulle i

första hand inriktas på resp förbandsenhets taktiska huvudupp-  
gift och i andra hand på individens  
personliga allmänmilitära kunska-  
per.

Förberedelsearbetet har också  
omfattat kontakter gentemot flyg-  
och luftvärnsförband samt Fobep  
(försvarsområdesbefälhavare).

● Kontakter mot "flygsidan" har  
gällt så triviala saker som godkän-  
nande av kortbana på E4 för flyg-  
ning – en inte alltför självklar sak!  
Hinderröjning är ett exempel. Sätt-  
punktsmarkering eller "illegitim  
markering av övergångsställe" mitt  
i obygdan på en motortrafikled är  
exempel på intressant samverkansfråga  
gentemot Vägverket. –  
Tänk på det Du som råkar ha samma  
förutsättningar inför övningar  
vid Din bas.

Andra saker som klarats ut före  
utprovningen har varit flygförbandens  
taktiska möjligheter att ut-  
nyttja skilda banor för start- och  
landning i förband, marktransporter  
av flygförare, landningsvikter  
vid kortbanelandning (fredsförhållande)  
m m.

Beträffande Lv-frågor har proble-  
matik med identifiering m h t  
många banor, banriktningar och  
inbördes avstånd mellan banorna  
penetrerats. Vidare har principer  
för utnyttjande av såväl Lvakanförband  
m 48 som Rb 70 utklarats.

Samverkan har skett med aktu-  
ellt Fo vad gäller arméförbands  
medverkan, underhållsfrågor m m.

● ● **Uppläggning av utprov-  
ningen.** – Senast det begav sig,  
dvs när man utförde utprovning av  
basbataljon, var i början av 60-talet.  
Visserligen har tillämpningsövningar  
med i stort sett fulltallig basbataljon  
genomförts sedan dess –  
men med vilken målsättning, med  
vilken utvärdering, med vilken  
uppföljning.

Det är en sak att genomföra en  
övning – det är en annan sak att  
utföra en utprovning – kanske en  
helt annan sak.

FV:s övningsverksamhet är som  
regel en kompromiss mellan olika  
övningsändamål. För basförbanden  
är basprioriterade övningar  
sällsynta. När tillfälle ges är resurserna  
normalt ändå alltför begränsade  
för att kunna öva fullt ut. Kompromisserna  
leder ofta till att övningstiden  
skall utnyttjas maximalt. Detta innebär  
ofta så många flygpas som möjligt  
inom A-tidens ram.

En utprovning av en basbataljon  
måste självfallet utgå ifrån gällande  
hotbild vad gäller angräparens  
anfallsfrekvens inte bara mot ett  
operationsområde utan också mot  
den enskilda basen. Detta har varit  
en grundförutsättning för uppläg-  
gningen av övning MOSES. För för-  
svararen är det med viss sannolikhet  
så, att angräparens åtgärder är  
styrande för egna åtgärder. Betjä-  
ning av jaktförband blir en följd av  
angräparens anfallsfrekvens, ska-

Släckning av tpi-brand och räddning  
av instängd förare övades. En  
räddningshelikopter forde  
föraren vidare till fältläsarett.



Foto: Jahn Charleville



Foto: Jahn Charleville

Ovan: Ett spektakulärt inslag var visning  
av basjägare med hundar. Sabotörer in-  
ringades snabbt.

Nedan: JA 37 Viggen nattparkerad  
under en typ av vägbasskyl. Flera maskeringstyper  
provades.



Foto: Lars Andersson



Ovan + nedan: Rörlig klargöring av jaktViggen enl Bas 90-modell.  
HMK passade på att entra tpi-stegen och bekantade sig med föraren.

Foto: Jahn Charleville



deläge på våra baser likaså. Angräparens  
ev anfall mot våra banor och  
taxivägar samt vår amröj- och  
banrep-kapacitet styr möjligheter-  
na för samtliga våra flygssystem att  
operera.

● Ett grundkrav har varit, att så  
långt möjligt verifiera i PTOEM  
ställda krav på betjäning av flygför-  
band, amröj- och banrep-kapacitet  
samt förmåga till bevakning-/  
skydd m m. Det säger sig självt, att  
härvid står ett antal krav i motsats  
till varandra eller åtminstone förut-  
sättningarna för kravens uppfyllande.  
Självklart kan man inte förut-  
sätta maximal betjäningkapacitet  
i form av klargöringar av flygplan  
om samtliga banor är förstörda.  
För att få ut så mycket som möjligt  
av utprovningen har det alltså varit  
nödvändigt att som vanligt kom-  
promissa. Ett antal olika, i vissa fall  
motstridiga, utprovningsändamål  
har fått samsas om samma förut-  
sättning, den totala provresursen.

Utprovning av bevakning-/  
skydd hade till dags dato inte kun-  
nat ske i full skala. Hösten 1981  
genomfördes övning Torsten med  
en starkt reducerad basbataljon  
som grund. Provförutsättningarna  
var ofullständiga. Resultatet blev  
därefter, dvs ofullständigt.

Om man söker utröna den verkliga  
klargöringskapaciteten hos en  
basbataljon, förutsätter detta rim-  
ligen att klargöringsförbanden kan  
sättas in med full kapacitet. Detta  
kan kräva dels att bevaknings-/  
skydd är under kontroll, dels att  
trafikmånsiga begränsningar inte  
föreligger. Det senare kan i sin tur i  
princip kräva en oskadad bas.

● ● Att flygfältsarbetskompaniets  
(ffarbcomp) viktigaste uppgift är  
banreparation är sannolikt bekant.  
Att kompaniet skall svara för fält-  
hållning och utbyggnad av basens  
skyddsnivå i flera avseenden är  
kanske inte så allmänt känt. Att  
ffarbcomp normalt genomför sin  
KFO skild från basbataljonen i öv-  
rigt är känt. Varför är det så? Hur  
går det att köra tunga fordon på  
skogsbilvägar utan bärlager ett an-  
tal dygn utan åtgärd??

Ovanstående påståenden/fun-  
deningar är exempel på faktorer  
som beaktats vid övningsuppläg-  
gningen, som kortfattat framgår ne-  
dan:

♦ Lugn början för att kartlägga basbataljo-  
nens grundfunktion i ett relativt ostört  
läge med låga betjäningsskrav. Succes-  
sivt ökande betjäningsskrav och flentliga  
störningar.

♦ Betjäning av flygförband är basbataljo-  
nens huvuduppgift. Kraven på betjäning  
var inledningsvis låga och avsågs öka  
efterhand mot maxkrav enl PTOEM mot  
övningens slut.

♦ Rytmen i anfallsvägor/bekämpning mot  
basen enl hotbild. Skadelögen be-  
gränsades, så att delar av basen alltid  
var användbara för att "hålla igång  
verksamhet" utöver amröj- och banre-  
paration.

♦ Flentliga försök att penetrera/infiltrera  
basen planerades med full omfattning  
under hela övningen. Särskild avdöm-  
ning planerades för att inte "välta" and-

ra provningsområde vid framgång för B-sidan.  
 Full aktivitet på flerbomb med arbeten enligt krigsarbetsplanen till dess beredningsarbeten kom in i bilden.

**Jämför/se bild 1.**

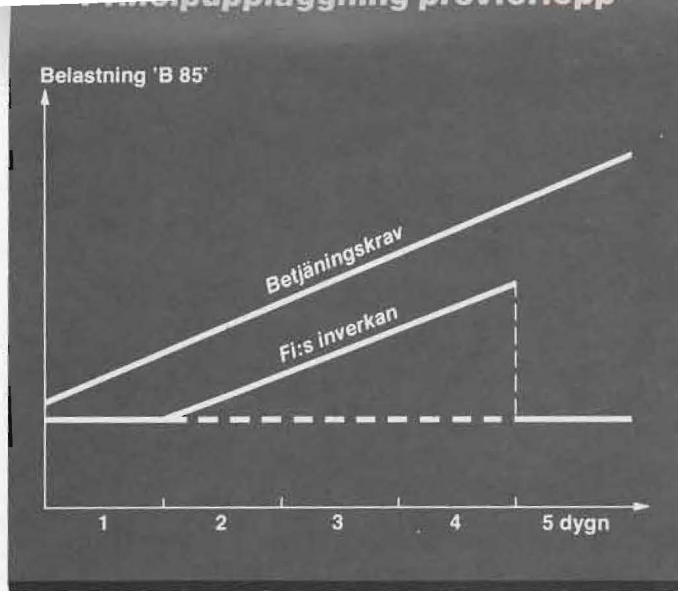
En vanlig fråga efter en övning är: Gick den bra? – Vad är ett relevant svar på detta?

● ● Utprovningssövning MOSES var planerad att drivas så långt i olika avseenden att förbandets begränsningar kom i dagen, att olika funktioners verkliga kapacitet kunde kartläggas. Med andra ord skulle övningen inte "gå bra" för att kunna ge ett bra utprovningresultat, men svårigheterna skulle förhoppningsvis komma i dagen först efter hög belastning.

Genomförandet var i förväg helt programmerat i en särskild utprovningsplan. Planen utgjordes av:

- ▶ Flygprogram inkl program för flygvärning/larm och anfall mot basen.
- ▶ Högre chefs order.
- ▶ Momentplan omfattande flentliga insatser och telfunktion av egen materiel m m som skulle "verkställas" av övningsledningen.
- ▶ En särskilt upprättad stridsplan för "B 85". Vidare skulle bataljonen tillämpa Bebäs och Anbas.

● ● Provbasen. – Provbasen Hagshult hade inför utprovningen utbyggts enligt Bas 90-systemets principer. Den omfattar huvudbana samt tre kortbanor, varav en ligger på E4. Spridda flygplanplatser är utbyggda till antal och med inbör-



**B 85:s organisation under "MOSES"**

Bat-stab	Stabs-komp	Stn-komp	Ffarb-komp	UH-komp	Sky-komp	Markförsvars-komp	Sido-bas
15	125	375	190	240	70	290	15

Summa ca 1.300 man.

des avstånd enligt gällande normer. Ett antal taktiskt betingade uppar-

ter på E4, som på aktuellt avsnitt är motortrafikled, har byggts för



Foto: Kent Hult

anslutning av skogsbilvägar. Fortifikatoriskt skyddad bascentral är färdigställd. Vissa grupperingsplatser, framför klargöringstroppar, hade iordningställt i förväg med bärlage grus m h t markbeskaffenhet. Sambandet hade kompletterats med utökad baskabelsträckning samt automatväxelsystem. Ny basradiosystemet var disponibelt med fasta och rörliga stationer enligt gällande normer. Som sidobas utnyttjades Byholm för att m h t begränsade resurser slipper konflikter med t ex civilt trafik och andra problem.

● ● Provförbandet. – Bataljonen, som benämndes B 85, uppbyggdes enligt PTOEM för betjäning av två Viggengrupper, en JA och en AJ. En "tung" bataljon valdes för att skapa förutsättningar för en hög belastning av ledningsfunktioner, omfattande trafik, stort underhåll, m m. Den enhet som mest bidrar till utökning av 'Bat 85' jämfört med dagens organisation är markförsvarskompaniet. Det är dock inte liktydigt med att 'Bas 90' är så mycket mera resurskrävande. Det ligger nog närmare sanningen, att dagens organisation är underdimensionerad i detta avseende.

▶ 'B 85:s' organisation framgår av bild 2. Angiven numerär för respektive kompanier är ca-värden. – Utöver 'B 85' deltog luftvärns-, värn- och hemvärnsförband med sammanlagt ca 350 man.

● ● Erfarenheter. – När detta skrivs har utvärderingen just börjat. Med hänsyn till övningens komplexitet, att många moment och delutprovningar kan ha stört eller på annat sätt influerat varandra, krävs ingående granskning av tillgänglig dokumentation för att dra säkra slutsatser. Jag avser därför återkomma med redovisning av provresultat i senare nummer av FLYGvapenNYTT i den utsträckning som är möjligt m h t sekretessen. Ett preliminärt omdöme begränsar jag därför till följande:

- Övningen genomfördes i stort enligt plan. De främsta störningarna orsakades av dåligt flygväder.
- Kritiska punkter i organisation och funktioner tycks ligga där de förväntats.
- Förutsättningar föreligger för en effektiv bataljonsledning.
- Underhåll med "hämtpincip" vid underhållsplatser verkar vara lämpligt m h t gruppering och taktik. (Finns inte beskrivet i Anbas.)
- Vi har fått en rik kunskapsbank att ösa ur dels för överarbetning av organisation och taktik, dels för kravställning på utbildningssidan.
- Organisation och taktik förefaller i sina huvuddrag vara riktiga.
- Ingenting har framkommit som kräver radikala förändringar. ■

Dag Fåhræus, CTUBas

# 'MOSES' – del 2

Foto: John Charleville

Anfallet kom rakt norrifrån. Fyra plan svepte in över huvudbanan på låg höjd och vi kände hur marken skakade av bombträffar. Fem krevader kunde vi räkna till, där vi satt hopkrupna i våra skyddsrum. ● Äntligen kom den långdragna signalen från tyfonaggregaten, som betydde att faran var över för den här gången. ● Nu gällde det att handla snabbt och på rätt sätt. Skydds-maskerna hade vi tagit på redan innan vi lämnade skyddsrummet, men därmed var det ju inte fritt fram. Hela området var förmodligen täckt med små substridsdelar från multippelvapen, minor som kunde utlösas vid minsta beröring eller t o m redan när man kom i närheten av dem.



En splitterbomb krevverar på banan. Flera följde.



Inspektion av en av bombkraterrama. Flera fanns.

## BANREPARATION

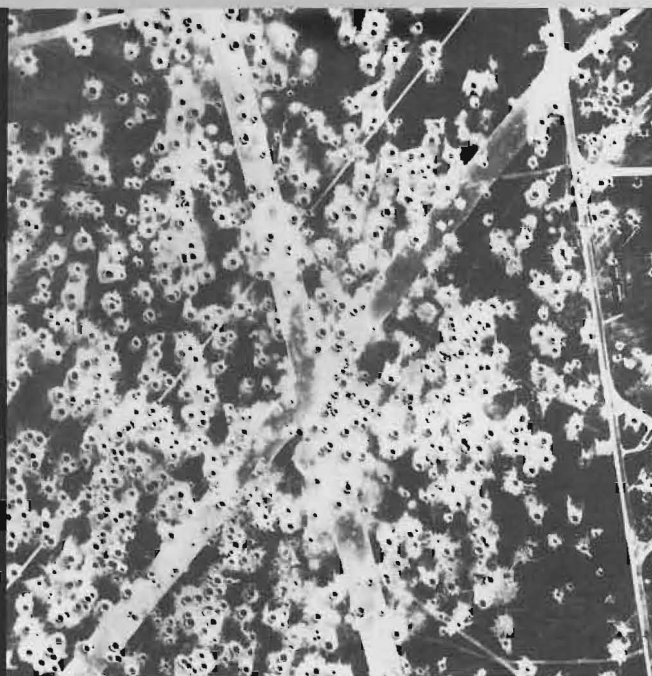
V-tysk 'Tornado' under prov med nytt NATO-vapen: MV-1, som i MTG-2-version skall avlossas mot flentliga bansystem!



Vapensystemet JP233 består av två bombkapslar med 1) 30 kraterbomber och 2) 215 minor. 'Tornado' kommer bära fyra sådana kapslar.

Det brann i skogen och röken låg tät över södra delen av huvudbanan. **Räddnings- och röjningsstyrkan** var larmad och på väg fram. Samtidigt hörde vi rekognosceringshelikoptern komma. Det gäller att snabbt få en uppfattning om skadebilden, så att räddning-röjning och banreparation kan sättas in på rätt ställe så snabbt som möjligt.

Rekognosceringspersonalen i helikoptern (i detta fall fältarbetsofficeren) fotograferar området och noterar alla skador, storlek och läge på kratrar, oexploderad ammunition (OXA), bränder osv samt rapporterar uppgifterna till BasC,



I ett verkligt krigsskede kan våra flottflygbanssystem komma att se ut som ovan. Det är därför ett måste att ha våra flygplan utspridda långt från hemmabaserna; eni Bas 90-systemets principer. Väl skyddade och med startalternativ, m m.

som markerar allt på en karta över basen. Här beräknas sedan var reparationsresurserna ska sättas in för att snabbast få klar den minsta operativa startsträckan (MOS) som flygverksamheten för tillfället kräver.

Ammunitionsröjarna fick order från BasC att gå in och röja. Alla minor och OXA markeras och sprängs. Röjt område märks ut.

Fänrik Gustafsson, chefen för 3. reppluton, fick direkt efter anfallet ordern "marschfärdiga", vilket innebär att plutonen så snart ammunitionsröjningen är klar ska kunna sättas in för banreparation.

Gustafsson samlar sitt manskap

och inmonerat om lagret, arbetsmaskinerna görs klara för transport och handverktyg lastas.

Skadebilden är nu klar och plutonen får order om insats. En grävmaskin, en vägghyvel, två hjullastare och soptraktorn går in först. Övriga får vänta på framryckningsorder en bit därifrån.

● ● **Rullbanan** ser bedräglig ut. Grus, sand och söndersprängd beläggning täcker stora delar av banan och fem kratrar gapar emot oss. Första kratern är nästan helt vattenfylld. Troligen har en dräningsledning skadats. Ett par elplintar vid sidan av banan tycks däremot ha klarat sig ganska bra.

Grävmaskinen måste antingen slå sönder de stora beläggningstyckena eller föra dem åt sidan. Allt övrigt utkastat material kan användas som återfyllning.

Vägghyvel och hjullastare skyfflar tillbaka jordmassorna och grävmaskinen sorterar och packar samtidigt som den bryter upp skadad beläggning. Första lastbilen kommer från grusupplaget med nytt bärlagematerial för att komplettera upp till ytlaget. Väkten kallas fram och bilen får order om att hämta den makadam som ska ingå i yt-skiktet.

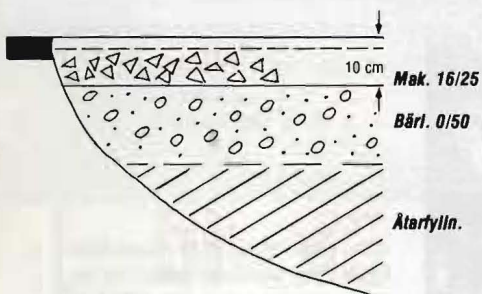
● Ja, så gick det till när avsnittet banreparation drog igång under slutövningen av MOSES.

Dessförinnan hade alla i flygfältsarbetskompaniet fått teoretisk genomgång om:

- ♦ **Hotbild.**
- ♦ **Skadetyper.**
- ♦ **Arbetsmetodik vid banreparation.**
- ♦ **Åtgärder vid nya anfall under pågående arbete,**

samt gjort förövningar med de nya material som skulle provas.

Redan tidigare har många olika material för yt-skiktet provats och frågan var denna gång: **Gips eller köldbetsong?**



I båda fallen består översta lagret av öppen makadam som dränks in och stabiliseras med en lättflytande massa bestående av Gips (eller Textit som är dess riktiga namn) eller Köldbetsong.

Tre "stora" kratrar (yta 70–80 m<sup>2</sup>) samt en mängd småkratrar och ytskador reparerades. Båda materialen motsvarade väl de krav och förväntningar vi ställt upp.

Kapaciteten vid indränkningen var denna gång mycket låg, ca 60



Foto: Bertil Persson



Foto: Bo Dahlin



Foto: Bertil Persson

l/min, beroende på att någon lämpligare blandare inte gick att få tag på till rimlig kostnad. Visar det sig efter kommande vinterprov att metoden med Textit eller Köldbetsong fortfarande är lämplig, kommer blandare med betydligt större kapacitet att anskaffas.

● ● Senare kom nya anfall och vi fick fler kratrar att reparera. Silikal och "Febset 45" (som används inom NATO) hade anskaffats. Vi fick härmed en fältmässig utvärdering av dessa. Under nattetid reparerades ett antal kratrar med asfalt, varvid en förenklad asfaltutläggare, en s k sloda, användes med gott resultat.

Vad gjorde kapten Berkesten med övriga delar av sitt kompani? Jo, bl a:

♦ **Vägar.** Behovet av fordonsvägar var stort och stora mängder grus gick åt för underhåll av befintliga vägar, byggande av nya vägar, mötesplatser, uppställningsplatser, etc. – Under övningen transporterades ca 10.000 m<sup>3</sup> grusmaterial (det motsvarar ca 1 000 lastbilslaster), vilket utan större störningar kunde genomföras samtidigt med pågående intensiv flygverksamhet.

♦ **Splitterskydd för materiel.** För många av de utrustningar som finns inom basens primärriskzon – t ex el- och teleplintar, tlfvagn, m m – byggdes rejäla splitterskydd.

♦ **Splitterskydd för personal.** Splitterskydd för sex personer ("Spl 6") byggdes på ett flertal platser inom primärriskzonen.

♦ **Skenkratrar** utplacerades av såväl förtillverkad typ (skumkratrar) som platsgjorda gruskratrar. Alla var även på mycket nära håll svåra att skilja från verkliga kratrar.

♦ **Maskering** av flygplanplatser gjordes med såväl äldre "naturlig" trämaskering som senare typer av parasoller och täckdukar.

Foto: Jahn Charleville



Skenmål är ett sätt att göcka "fl".

Flygfältsarbetskompaniets organisation, dess gruppering, arbetsmetoder vid banreparation, materialval osv analyseras nu vid F14. Resultaten härifrån kommer att ligga till grund för den framtida utformningen. ■

Bertil Persson, FS/Bas

Under VK 1 prövades i viss skala användandet av C-stridsmedel. 1925 ratificerade ett 100-tal stater det s k Genève-protokollet. Det innebär i praktiken ett förbud mot en första användning av kemiska (=C-) stridsmedel. I princip har man världen över sedan dess respekterat detta förbudsprotokoll. Undantag finns dock. Bl a har under senare år stridigheterna i Vietnam, Afghanistan, Iran/Irak givit indicier på användning i mindre skala av C-stridsmedel i olika former. Det var dock en viss upptäckt vid 6-dagarskriget mellan Israel och Egypten som väckte västmakterna ur "Törnrosömmen". Man fann då att de till Egypten levererade, sovjetiska stridsvagnarna var utrustade för C-strid. Vetskapen om att WP var så långt framme i utvecklingen kom att påskynda motåtgärder hos rivalen NATO. Upprustningen av skydd mot C-stridsinsatser är i dag en verklighet. Därmed har risken påtagligt ökat för C-stridsangrepp även mot Sverige. Vi måste utgå från att kemiska stridsmedel kommer att användas mot oss. Vi måste skyndsamt ta fram ett eget skydd. Vi måste öva oss i att verka i sådan miljö. Verkligheten har sprungit ifrån Genève-protokollets anda och mening.

## 'MOSES' del 3



Skyddet mot C-stridsmedel har länge varit ett "för svårt" ämne i Flygvapnets övningsverksamhet. Personalen – både fast anställda och värnpliktiga – har givits en grundutbildning, men därefter har övningstillfällena varit få. Anledningarna har varit:

- ◆ *Hotet om insats med C-stridsmedel har inte varit så uttalat (det är ju förbjudet enligt Genève-konventionen).*
- ◆ *Det har varit svårt att öva med realism.*
- ◆ *Speciell skyddsutrustning har endast funnits till några få enheter.*
- ◆ *Allmän osäkerhet om agerandet i C-smittad miljö.*

Händelser i omvärlden med bl a rapport om att C-stridsmedel använts i krigshandlingar har fått den effekten, att hotet nu upplevs som mycket realistiskt. Detta har i sin tur haft till följd att FV blivit tvunget att se över både organisation och materielbehov för att kunna svara upp mot hotbilden.

Införandet av det nya flygbas-systemet har blivit ett alldeles utmärkt tillfälle att åstadkomma ett nytänkande när det gäller skyddet mot C-stridsmedel.

- Vi måste kunna arbeta i C-smittad miljö för att lösa våra uppgifter. För att klara det fordras förutom A) C-skyddsdräkter (gum-

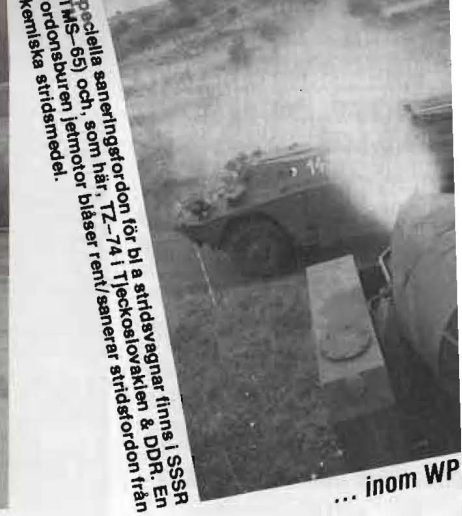


Foto: Bo Dahlin

# Skydd mot kemiska strids- medel



Praktiska försök har i Sverige gjorts med bl a J 35 Drakens jetmotor för framtagning av prototyp av saneringsutrustning för våra stridsfordon.



... inom WP  
 Sociala saneringsfordon för bl a artillerivagnar finns i SSSR (MS-65) och, som har TZ-74 i Tjeckoslovakien & DDR. En ordonsburen jetmotor blåser tent/sanerare stridsfordon från kända stridsmedel.

midräcker) för indikerings- och saneringspersonal, även B) C-stridsdräkter för den övriga personalen, som har eller kan få arbetsuppgifter i områden med beläggning av C-stridsmedel.

Mindre försök har tidigare gjorts

med att utföra olika arbeten, t ex klargöringstjänst och banreparationer, för att skaffa erfarenheter av arbete i olika typer av C-skyddsdräkter.

Under utvärderingsövning MOSES fick vi ytterligare chanser, ef-

tersom FMV-beklädnad tagit fram ett antal dräkter som kunde testas.

● Förutom att genomföra olika arbetsuppgifter var det av stort intresse att se hur länge man kunde arbeta med påtagen skyddsutrust-

ning. Alla uppgifter man kan få fram är viktiga när det gäller att dimensionera organisationen vid t ex ett skadeläge. Andra typer av erfarenheter man vann var t ex hur arbetsledning skall gå till. Det kan vara stora svårigheter att leda en verksamhet, när skyddsmasken effektivt dämpar rösten och när C-stridsdräkten tillsammans med skyddsmasken effektivt döljer sitt innehåll.

För att effektivt kunna sanera och utnyttja C-smittad materiel och på ett säkert sätt kunna sanera personal som arbetat i C-miljö, har i den nya basbataljonen skapats ett antal IS-grupper (indikering och sanering). Förutom indikeringsuppgifter skall dessa svara för upprättandet av saneringsplatser i anslutning till flygbasområdet.

Saneringsuppgiften är mycket viktig. Personalen i IS-grupperna är specialutbildade för att leda den typen av verksamhet. De som arbetar i C-smittad miljö måste känna, att personsaneringen kan ske i det närmaste riskfritt för att kunna genomföra en effektiv arbetsinsats.

● Proven i samband med övning MOSES har visat, att agerande i C-miljö måste ges större utrymme i vår övningsverksamhet och att vi skapat en organisation för att kunna lösa våra uppgifter, om vi blir utsatta för anfall med C-stridsmedel.

Björn Sjöstedt

### I Sverige ...



ABC-skyddsutrustning för flygförare är under framtagning för FV. Dräktproven görs av FMV-prov och FÖA. Ovan ses en brittisk dräkt (kolfiberdräkt under flygoverallen, gummi-huva under hjälmen, gummi-/plastunderhandskar + ABC-hjälm).



Ovan: C-stridsövning i V-Tyskland (NATO).

Nedan: C-stridsövning i DDR med MiG-21.



**Underhållstjänsten av FV:s basbataljoner har inte varit föremål för några större förändringar under de senaste årtiondena. Under övningar har tjänsten ofta bedrivits fredsmässigt, varför erfarenheterna från fältmässig uh-tjänst varit begränsad. Vad har då hänt inom detta område i och med det nya bassystemet?**

I det gamla systemet bodde bataljonen samlad i två förläggningsområden där de enkelt kunde få

mat, kläder, drivmedel m m. Man utnyttjade skolkök och liknande för att utspisa hela bataljonen, man

utnyttjade mob-förråden som serviceförråd. Allting var samlat på ett eller två ställen.

Hotbilden har inneburit att bataljonen måste sprida sig inom flygbasområdet. Principen har blivit att

## UNDERHÅLLSTJÄNST

"MOSES" – del 4



man grupperar sig där man skall utföra sin huvuduppgift. (Man äter, sover och jobbar alltså på samma plats.) Detta har ställt helt nya och utökade krav på uh-(underhålls)tjänsten. Istället för den tidigare samlade uh-tjänsten måste vi nu sprida uh-resurserna över flygbasområdet för att kunna erbjuda godtagbar service. Efter en del försök i mindre skala, provades ett system med uh-platser under övning MOSES. Vägledande för principen med uh-platser har varit, att kunden skall få sin service på enklast möjliga sätt och när hans behov uppstår. Därför skall kunden endast behöva vända sig till en plats för att erhålla sitt underhåll, nämligen uh-platsen.

● Uh-platsen organiseras med personal från uh-kompaniets olika plutoner. Sammansättningen varierar m h t hur många som skall servas, platsens geografiska läge m m.

Exempel på organisation som provades under övning MOSES visas t h:



Foto Bo Dahlin

Uh-platschef	1	medel, viss flygmateriel, marketeri, enklare sjukvård och övriga förnödenheter. Begränsade för antalet hänvisade förband är kökens kapacitet. Maten tillreds nämligen på platsen från koktraktorkärra modell FV. Detta är en utveckling av Arméns koktraktorkärra K 1. "M. FV" provades för första gången under MOSES. Chassit är en kasserad kabeltraktorkärra om
1. kokgrupp	6	
2. kokgrupp	6	
Arbetsmanskap	2	
Utpisninggrupp	3	
Sjukvårdsgroup	3	
Drivmedelsmän	2	

Summa 23 man, som under övningen betjänade 400-450 man med mat, tvättbyte, fordonsdriv-

1 ton. Till denna har FMV bl a tagit fram ett nytt överrede. Detta innebär att anskaffningskostnaderna kan hållas nere.

● På uh-platsen finns också möjlighet att tanka fordon. För detta ändamål används övertaliga rulltankar, på vilka monteras handpumpar.

På tankningsplatsen kan även erhållas tändstift, motorolja m m. Alltså en bensinstation i miniatyr. För att kunna tanka stationära aggregat utnyttjas dunk som byts på uh-platsen. Även på flygmaterielsidan har man försökt förenkla distributionen. Därför ersätter klargöringstroppen och serviceplutonen även flygmotoroljor, syrgas och luft m m på uh-platserna.

● Kunderna kan alltså numer själva bestämma när de vill ersätta förnödenheter. Man åker bara och hämtar på den uh-plats dit man är hänvisad. Skulle just den förnödenhet som önskas inte finnas, ordnar uh-platschefen dit den så att kunden kan hämta det önskade vid nästa besök. ■

**Bilkåristerna, som de kallas i dagligt tal, utgör en frivillig resurs som Flygvapnet (FV) tidigare bara perifert utnyttjat – främst då under våra fredsövningar. ● Under övning 'Moses' lät vi på prov en av transportgrupperna i underhållskompaniet vara bemannad med förare enbart ur Sveriges Kvinnliga Bilkåresters Riksförbund (SKBR).**

Provet utföll till stor belåtenhet. Fortsättningsvis kommer därför bilkåristerna att ingå i FV:s krigsorganisation. Tills vidare dock endast i 'basbataljon 85'.

Bilkåristerna i 'basbat 85' skall vara rekryterade från orter i närheten av bataljonens utgångsgruppering för att vara väl hemmastadda med bl a vägnätet på och kring den egna flygbasen. De skall vara utbildade på personbil, lastbil (utan släp) och buss. De ska skriva avtal med sin flottiljchef om ständigt tjänstgöring vid beredskap och i krig (A-avtal).

SKBR, med ca 14 000 medlemmar i de 125 bilkåresterna, är en av FV:s s k avtalsorganisationer. En annan är Sveriges Lottakåresters (SLK) – som presenterades i FV-Nytt nr 1 och 2/84.

● ● SKBR:s uppgift är att rekrytera och utbilda bilförare för totalförsvaret, att lämna försvarsinformation och att verka för en ökad trafiksäkerhet. – Vaksam/varsam/verksam är symbolen för de tre trianglarna i SKBR:s emblem.

Den första bilkåresten bildades i Göteborg 1939. Tre år senare hade så många bilkåresterna bildats att man slog sig ihop till ett riksförbund.

Medlemmar i SKBR utbildas för

krigsplacering inom totalförsvaret. – Man måste ha körkort på personbil innan man kan få utbildning inom SKBR. Medlem i SKBR kan man dock få bli det år man fyller 16. Varje sökande måste vara svensk medborgare.

● ● Bilförare är ett vitt begrepp och bilkåresterna kan därför ha skiftande utbildning: förare på ambulans för den civila krigssjukvården; förare på tung lastbil med släp eller buss för det ekonomiska försvaret; förare på personbil, lastbil och buss för det militära försvaret.

Redan vid grundkursen sker en viss specialisering mot den del av totalförsvaret som man utbildar sig för. Grundkurs, som är på 120 timmar (hemvärnsbilkåristerna 45 tim) omfattar försvarskunskap, motorlära och körutbildning, ABC vid olycka, vapentjänst m m.

Efter godkänd grundkurs blir man krigsplacerad som förare av personbil eller tung lastbil. För att kunna krigsplaceras i det ekonomiska försvaret som förare av lastbil över 10 ton med tungt släp eller som förare av buss måste man ha genomgått fortsättningskurs om 170 timmar. – Den som väljer att utbildas för försvarsmakten går befälskurs 1 om 198 timmar.

## Sveriges Kvinnliga Bilkåresters Riksförbund



Bilkårist Rebecca Hallbjörner i FV-tjänst. – Foto: Rune Rydh.

Befälskursen är uppdelad på två skeden, sommar och vinter. Utbildningen sker på tung lastbil (sommar) och terrängbil (vinter). Den omfattar bl a vidareutbildning i körning och motorkunskap, materielvård samt grundläggande befälsutbildning.

Den som efter befälskurs 1 anses lämplig för vidareutbildning kan få fortsätta att utbildas till instruktör inom SKBR – en utbildning som varar minst tolv veckor.

Efter att ha tjänstgjort som instruktör i minst tre år kan en bilkårist utbildas till körlärare. Körlärarytutbildningen sker vid Arméns Motorskola tillsammans med de militära kolleger som utbildas till körlärare.

● ● SKBR:s instruktörer och körlärare är mycket efterfrågade från militära förband – hittills dock främst från arméförband – där bil-

kåresterna biträder vid utbildning av värnpliktiga bilförare.

Tillsammans med NTF och TSV arbetar SKBR aktivt för att vi ska få ett mera trafiksäkert samhälle. En av aktiviteterna är "Mamma, pappa, barn i trafiken", där man bl a informerar – både i teori och praktik – om rätt mörkerbeteende för både gångtrafikanter och bilförare. Mer än 100 000 barn och föräldrar nås varje år av denna information och har fått SKBR:s reflexmärke, den lilla kaninen.

● Det finns stor anledning för oss inom FV att uppmärksamma denna nya tillgång i vår krigsorganisation. Vi hälsar bilkåresterna hjärtligt välkomna i FV:s frivilligfamilj, med övertygelsen om att det samarbete som nu har inletts blir till gagn för oss båda. Främst dock för vår försvarsmakt!

Curt Israelsson, C FS/Friv