



# Flygvapnets histo

*Av överstelöjtnant Lennart Berns, flygvapenledningen*

Flygvapnet firar sin 70-åriga verksamhet som försvarsgren i Försvarsmakten under en stor del av 1996. Den 1 juli är födelsedagen. Självfallet måste denna tilldragelse firas på något sätt ... även i FlygvapenNytt. Redaktionen har dock valt en lite tunnare återblick, då flygvapenledningen samtidigt som jubileumsgåva givit flygvapnets personal och värnpliktiga Anders Annerfalks bokpraktverk "Flygvapnet - en historisk översikt". Där läses utförligare om vår 70-åriga färd i fredens tjänst. Redaktionen ambition har här varit att försöka illustrera tidens gång med gamla färgdiabilder (medan färgen finns kvar). Vi fortsätter med en efterskörd i nr 4. ■

*Ch-red*

*1925 års försvarsbeslut fattades i spåren av första världskriget i krigsledans tecken. Det innebar kraftiga nedskärningar framförallt vad gällde arméregementen. Men det innebar också att Sverige fick ett självständigt flygvapen som ett av de tio första länderna i världen. Som jämförelse kan nämnas att Finland fick ett självständigt flygvapen redan 1918 (så även Storbritannien och samväldets länder) medan USA fick sitt USAF först 1947.*

*Flyget hade kommit att visa sin betydelse*





# ria i sammmandrag

**under första världskriget. Beslutet om ett självständigt svenskt flygvapen var dock ett politiskt beslut med huvudsakligen rationaliseringsvinster som motiv. Att ärva flygplan från armén och marinen skulle ställa sig billigare än att bli skaffa nya torpedbåtar. Det gjordes också vissa rent flygoperativa hänsynstaganden mot bakgrund av erfarenheterna från första världskriget.**

**Den nya försvarsgrenen fick således starta sin verksamhet med gammalt arvegods. Och det skulle dröja med förnyelsen. Aldrig mera krig hade det ju sagts.**

**E**n av de pådrivande bakom tillkomsten av flygvapnet från flygoperativ synpunkt var kaptenen och fältflygaren *Carl Florman*, föregångsman både inom det militära och det civila flyget och grundare av ABA. Hans argumentation kom att väga tungt när riksdagen diskuterade frågan om det självständiga flygvapnet.

Flygvapnet bildades den 1 juli 1926. Det var alltså för 70 år sedan, ett flyghistoriskt märkesdatum. Folk och materiel kom från arméns och marinen flygväsenden. Flygplanen var av en mångfald olika typer med skiftande kvalitet och utgjorde ett drygt hundratal. De vanligast förekommande planen var ett 40-tal Albatros och ett 30-tal skolflygplan av typ Dront. I flygplansparken ingick också jaktplanen J 1 Phönix och svenska ►

J 23. Från armén fick man tre flygbåtar av typen Macchi M.7 samt flera flottförsedda plan från marinen.

Det rörde sig sammanlagt om ett fyrtiotal olika typer från de båda försvarsgrenarna. Det säger sig självt att underhålls- och reparationstjänsten blev mycket komplicerad, särskilt som dåtidens plan hade en viss haveribenägenhet. Ofta kunde man få ihop hela plan genom att plocka delar från sådana som havereerat.

Den nya försvarsgrenens fasta personal kom inledningsvis att bestå av 66 officerare, 48 underofficerare, 40 civilmilitärer – varav 11 flygingenjörerna – och 262 av manskapsgrad.

## Nya kårer

I försvarsbeslutet 1925 bestämdes att flygvapnet skulle bestå av fyra flygkårer och en flygskolkår. Vid Hägernäs strax norr om Stockholm (Andra flygkåren) skulle såväl marinspanings- som jakt-, bomb- och torpedenheter finnas. På anrika Malmen utanför Linköping etablerades Tredje flygkåren och på den nyuppsatta Fjärde flygkåren på Frösön utanför Östersund skulle arméspanings- och jaktkompanier sättas upp. Flygutbildningen skulle förläggas till Ljungbyhed i nordvästra Skåne, där man bedrivit flygförsök så tidigt som 1910. Parentetiskt är Ljungbyhed härigenom Sveriges äldsta flygplats i drift och nummer två i världen efter Tempelhof i Berlin.

På Hässlö utanför Västerås sattes Första flygkåren upp; men först 1929 när nya flygplan anskaffats. Första flygkåren var ursprungligen tänkt att förläggas till Uppsala.

Så blev det rent organisatoriskt. Men den viktiga flygmaterielen, som skulle svara för det reella innehållet i kårerna, kom att dröja länge. Medelsbristen var mycket stor och man fick tills vidare dras med den ärvda materielen. Målet på över 200 plan gick inte att uppfylla. Det unga flygvapnet var något av en *paperstiger*.

● ● Särskilt frågan om nyanskaffning av **jaktflygplan** som ersättare för de föråldrade J 1 Phönix och J 2 Nieuport 29 var av största vikt. I slutet av 20-talet gjordes äntligen en beställning av 18 flygplan av den inhemska typen J 5 och J 6 Jaktfalken samt tolv brittiska Bristol Bulldog 11 A, som fick svensk beteckning J 7. Andra flygkåren fick flottförsedda jaktplanet J 4 Heinkel

HD 19. Leverans av dessa plan skedde med början under perioden 1929-30.

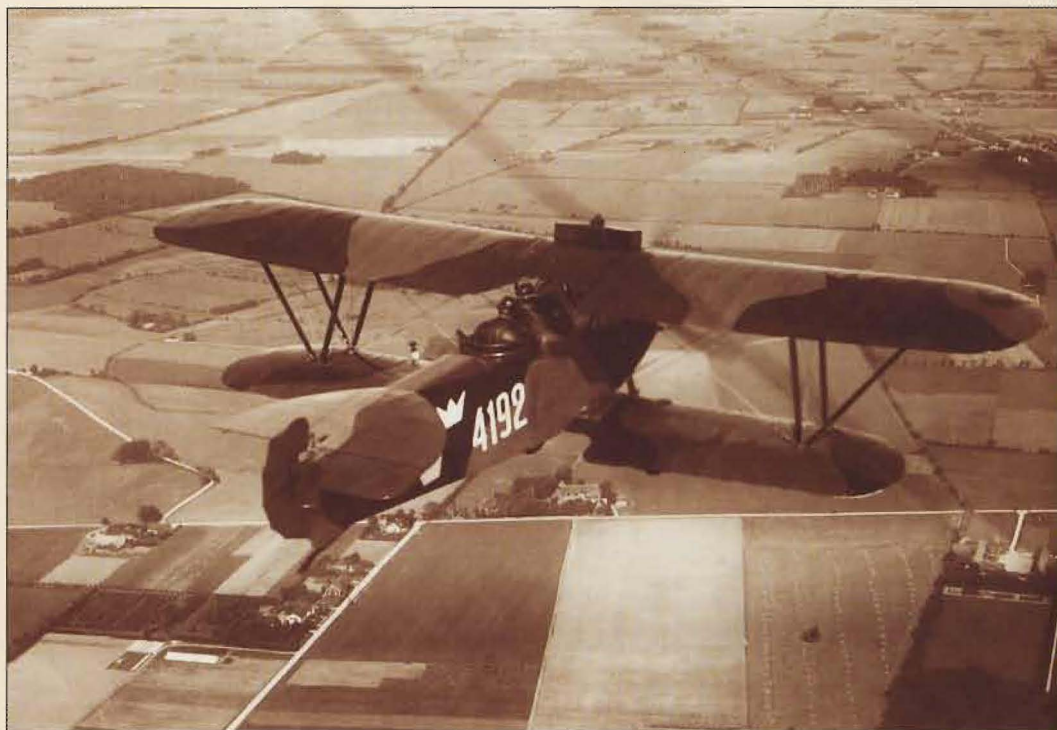
**Bombflyget** var vid den här tiden också sorgligt eftersatt i fråga om ändamålsenlig materiel. Fortfarande fick arvegodset A 1 Phönix 222 (Dront) och den italienska Fiat BR/BR1 hänga med.

Som **spaningsplan** vid F 2 fanns under flygvapnets första år ett antal

SK 4/Heinkel HD 24, SK 5/Heinkel HD 35 samt SK 6/Heinkel HD 36 i sammanlagt 21 exemplar.

## Flygkommissionerna

Någon utpräglad luftförsvarsstrategi fanns inte i Sverige under flygvapnets



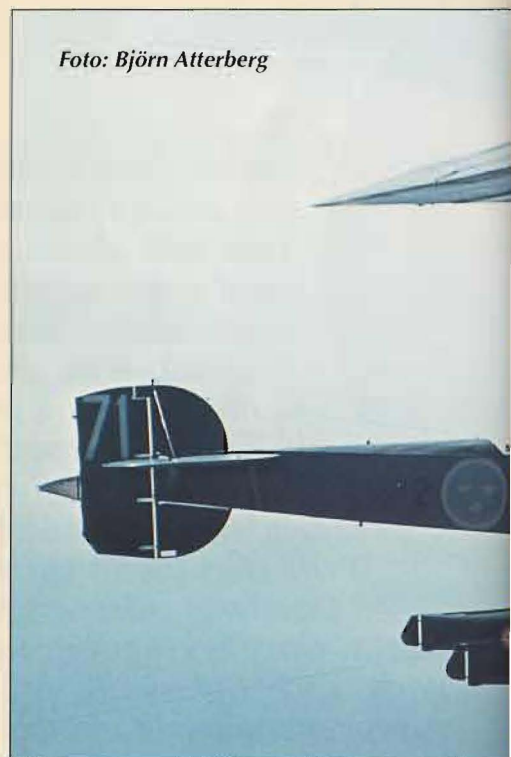
Phönix 222 (som Ö 4 fanns 16 ex) kallades Dront i Sverige, trots att dronten var en fågel som inte kunde flyga. Med beteckningen A 1 (elva ex) var Dront vårt första attackflygplan.

flygande "galoscher" Hansa (S 2 – S 5) i olika versioner. En värdefull komplettering skedde under 20-talets sista år då 14 tvåsitsiga Fokker CVE med svensk beteckning S 6 införskaffades från Holland. 25 exemplar av planet byggdes också på licens i Sverige. Några Fokkrar av mindre typ anskaffades som jaktflygplan med beteckningen J 3. Det sista planet i operativ tjänst flög så sent som 1944. Ett museiexemplar upprustades dock till flygbart skick i början av 60-talet.

Som skolflygplan vid F 5 tjänstgjorde några SK 1/Albatros 120 och SK 3/Avro 504 – den senare också flitigt använd för den grundläggande flygutbildningen i brittiska Royal Air Force under många år. Efter hand tillfördes

första tio år. Man inriktade sig huvudsakligen på utbildningen av nya piloter för de olika flygslagen. På grund av den ryckiga tillgången på flygmateriel

Foto: Björn Atterberg



Flygbåten Hansa fanns i olika versioner i flygvapnet och gjorde god tjänst ända till andra världskriget. Hansan var en tysk Heinkel-konstruktion, tillverkad av Svenska Aero på Lidköping, nuvarande Boghammarsvarvet.

och ständig kamp mot de anslagsbeviljande myndigheterna, bristen på en klart uttalad målsättning för verksamheten och en trög ledning kom mycken kritik att riktas mot flygvapnet.

Som ett uttryck för denna kritik tillsattes under 30-talets början två flygkommissioner som hade att utreda vad som uppfattades som missförhållanden i den unga försvarsgrenen. För-

omkom under dessa haverier var den kände flygvapenkaptenen *Einar Lundborg*, som året innan undsatt den italienske generalen Nobile efter dennes störtning på Spetsbergen med luftskeppet Italia.

Andra flygkommissionen 1933 handlade om det nyanskaffade skolflygplanet SK 10, som var en licenstillverkning av den tyska Raab Katzen-

prestanda översteg dåtidens jaktflyg samt att jaktflyget ännu inte gick att leda från marken. Försök hade också inletts med störtbombflyg efter amerikansk förebild. De visade hur våra lätta bombflygplan med stor precision kunde fälla sin bomblast.

## Svensk flygindustri



Foto: Björn Atterberg

Strax före kriget inköptes tolv Heinkel He 114 som med beteckningen S 12 användes för marinspaning. Baserad vid F 2/Hägerås.

sta flygkommissionen 1931 hade delvis sin grund i några svåra olyckor som drabbat flygvapnet och som uppört stämningarna. En av dem som

stein RK 26. SK 10 var – i förhållande till den ungefär samtidigt anskaffade och mycket lättflugna SK 11 Tiger Moth – ett svårfluget plan, ämnat att skilja agnarna från vetet i grundutbildningen av förare. Ett felaktigt utnyttjande gjorde att planet fick dåligt rykte från flygsäkerhetssynpunkt. De båda flygkommissionerna ledde till att flygvapnet fick nya personer i högsta ledningen.

● ● Samtidigt ägde en diskussion rum om flygvapnets roll i försvaret av Sverige. Många hävdade härvid *bombflygets stora betydelse* när det gällde att betvinga fiendens krigspotential samt att genom anfall mot civilbefolkningen knäcka dess motståndskraft. Ett sådant strategiskt bombflyg hade redan på 20-talet förespråkats av den italienske flyggeneralen Douhet.

Att Sverige i så stor utsträckning kom att satsa på bombflyg hade emellertid mindre att göra med Douhet som att bombflygplanens

En omsvängning till flygvapnets fördel i fördelningen av de militära resurserna kom med 1936 års försvarsbeslut. Detta hade sin grund dels i den alltmer hotande politiska situationen i Europa, dels i de diskussioner som förts av en grupp tongivande officerare vari ingick dåvarande kaptenen **Axel Ljungdahl**, sedermera flygvapenchef.

Beslutet innebar för flygvapnets organisation bl a att flottiljenämningen infördes samt att flygvapnet nu fick *direktrekrytera och utbilda egna officerare*. Tidigare hade enbart armé- och marinofficerare kommenderats till flygtjänst. Flygvapnet fick nu också en *egen personalkår*; i år för 60 år sedan, alltså. Försvarsbeslutet innebar dessutom en kraftig förstärkning av flygvapnet med inköp av ny materiel. De tidigare angivna skillnaderna i framförallt fart-

och stigprestanda mellan bomb- och jaktflygplan ledde till den i jämförelse med omvärlden unika proportionen fyra bombflottiljer, en jaktflottilj och två spaningsflottiljer.

● ● Ett annat resultat av försvarsbeslutet 1936 var tillskapandet av svensk flygindustri med nära nog monopolställning. Ur AB Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJA), Nydqvist & Holm AB (NOHAB) och Bofors bildades efter långa och besvärliga förhandlingar – där även bland andra Götaverken var inblandade – Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB) 1937.

För att skaffa erfarenhet startades licenstillverkning av två amerikanska flygplanstyper.

De var North American NA-16 med svensk beteckning SK 14 samt störtbombaren Northrop 8A-1, B 5. Den senare var en helmetallkonstruktion, något för Sverige helt nytt.

Till Trollhättan förlades tillverkningen av det





T v: Vårt första moderna jaktflygplan i egentlig bemärkelse var amerikanska Seversky P-35, i flygvapnet J 9. 120 beställdes men bara 60 hann levereras innan USA utfärdade exportförbud. De 60 plan vi inte fick hamnade med svenska nationalitetsbeteckningar på Filippinerna där de slogs mot invaderande japaner! I kroppen på J 9 fanns plats för medföljande mekaniker.

Sovjetunionen, Japan och en del andra länder att köpa jaktflygplan. Storbritannien erbjöd omsider Hurricane Mark 1. Den typen ansågs dock inte fylla måttet.

Den ökade satsningen på jakt jämfört med försvarsbeslutet hade flera orsaker. Dels det finska vinterkriget (där jaktflyget i svenska frivilligflottiljen F 19 åsamkade det sovjetiska bombflyget svåra förluster), dels utgången av "Slaget om Storbritannien", där jaktflygets insatser blev helt avgörande. En annan viktig faktor var att jaktflyget förbättrats prestandamässigt. I 1942 års försvarsbeslut kom proportionerna mellan bomb och jakt att bli 6:6.

Likväl var inte – trots nysatsningen på bl a flygvapnet och statsminister Per Albins radioord – vår försvarsberedskap särskilt god. Inledningsvis av kriget inte alls, mot slutet dock allt bättre. Det var så dags då ...

S 16 Caproni har något orättvist fått ett dåligt rykte i flygvapnet. Planet inköptes från Italien och var konstruerat för betydligt kortare gångtider än i svenska flygvapnet. Planet flögs dessutom på ett sätt som tillverkaren inte hade förutsett. Tre S 16 sköts ned av tyskarna.

Foto: Arkiv FV-Nytt



tyska bombflygplanet B 3 Junkers Ju-86K. På SAAB-fabriken i Linköping igångsattes projekteringen av det första svenska helmetallflygplanet B 17, delvis med hjälp av amerikanska ingenjörer. Till jaktflottiljen, som förlades till nyuppsatta F 8 i Barkarby utanför Stockholm, anskaffades brittiska Gloster Gladiator, J 8. Samtidigt tillfördes F 4 på Frösön det likaledes brittiska och i Sverige licensbyggda planet Hawker Hart, en för svenskt bruk anpassad störtbombare med beteckningen B 4. Krigsflygskolan på Ljungbyhed fick det tyska skolflygplanet SK 12, Focke-Wulf Stieglitz.

● ● När försvarsbeslutet 1936 togs, bestod flygvapnet endast av cirka 75

stridsdugliga flygplan. Nyanskaffningarna som blev följden av beslutet var betydande. De lyckades tack vare att det fortfarande var någorlunda enkelt att anskaffa modern flygmateriel utomlands. När kriget bröt ut stoppades dock i allt väsentligt dessa möjligheter. Många besvärliga förhandlingar fördes för att nå de uppställda målen. Från USA fick man bara 60 av totalt beställda 120 moderna jaktplan av typen Seversky Republic EP-1 (i Sverige benämnd J 9), innan USA utfärdade exportembargo sommaren 1940. Resten hamnade för övrigt på Filippinerna, där de med svenska nationalitetsbeteckningar mötte det japanska anfallet i december 1941.

Det gjordes också trevare till Italien,

## Anskaffning utomlands

Jaktflygplansfrågan fick en någorlunda acceptabel lösning genom anskaffning av 60 italienska Reggiane 200 Falco/J 20 – ett flygplan som mycket liknade amerikanska J 9 – samt 60 Fiat CR.42/J 11, också från Italien. Totalt importerades närmare 200 jaktplan av varierande kvalitet. Men det var *inte* tillräckligt.

I Sverige förberedde man inhemsk tillverkning av Bo Lundbergs geniala jaktflygplan J 22, som var en unik konstruktion med både trä och metall som bärande element. Som motor avsågs den amerikanska Twin Wasp.

Eftersom inte tillräckligt många motorer gick att anskaffa legalt, lyckades Svenska Flygmotor i Trollhättan kopiera Twin Wasp – en storartad ingenjörbedrift. Den svenska motorn blev till och med bättre än det amerikanska originalet.

J 22 kom med början 1942 att tillverkas i Kungliga Flygförvaltningens egen regi, eftersom Saabs hela kapacitet redan var utnyttjad. För att få plats med den nya tillverkningen hyrde man hangarer på Bromma, vilka ABA låtit uppföra mitt under brinnande krig i avvaktan på civilflygets förväntade expansion efter krigsslutet. Totalt levererades 200 J 22. När amerikanerna i krigsslutet sålde jaktplanet J 26 Mustang till oss, var det många amerikanska piloter som efter att ha sett J 22 undrade varför vi skaffat Mustang, när vi redan hade ett så bra plan! Med J 22 hade alltså Sverige sent omsider nått i topp i fråga om konstruktion och tillverkning av stridsflygplan.

Flygspaning, som under krigsåren var av största betydelse för att få förvarning om anfall, tillgodosågs också inledningsvis genom inköp av utländska flygplanstyper. Det var i detta sammanhang som den sedermera ökända men något misskrediterade Caproni CA.313/S 16 fann vägen hit. S 16 var dock ett för spaningsändamål utmärkt flygplan! Ett annat flygplan som anskaffades vid den här tiden var den tyska Fieseler Storch/S 14, som bl a utmärkte sig för mycket korta start- och landningssträckor.

● ● Inte heller under de första krigsåren fanns någon uttalad strategi för de svenska flygstridskrafternas användning. Utbildningen av nya piloter var

intensiv samtidigt som militärledningen krävde flygplan för omedelbar insats. Det blev en hård kamp mellan nyinrättade överbefälhavaren och flygvapenledningen. Flygheter med någorlunda stridsduglighet förflyttades till platser runt om i landet där hotet bedömdes som störst. Krigsflygfält växte upp "som svampar ur jorden". Det var helt nödvändigt, ty när kriget bröt ut var t ex Ljungbyhed det enda militära flygfältet söder om Malmen. Från att flygvapnet dittills varit en utbildningsanstalt kom det att bli ett viktigt försvarsinstrument



såväl i självständigt uppträdande som i samverkan med mark- och marinstridskrafter.

Den stora satsningen på jaktflyg innebar inte att bombflyget försumrades. Den tidigare anskaffade och licensbyggda B 3 blev ganska snart omodern. I Sverige arbetade man intensivt på att konstruera ett eget bombflygplan. Denna svenska skapelse provflögs 1942 med beteckningen SAAB B 18. Flygplanet försågs med två motorvarianter och kom att byggas i såväl bomb- som torpedplansversion. B 18 tillfördes först



Upplands flyglottilj F 16 i Uppsala sattes upp 1944 och var först utrustad med helsvenska jaktflygplanet J 22, en genial konstruktion i trä och metall. F 16 försågs också med berghangarer, vilka här inspekterats bl a av en delegation från flygledningen.

Foto: Arne Frykholm



T h: Saab J 21 kallades "fullträffen med två bommar". Den fanns också (se bilden) i attackutförande, A 21. Planet är det enda exemplet i flyghistorien på en lyckad konvertering från propeller till readrift; J 21R. Skälet för den unika konfigurationen var att kompensera i jämförelse med utländska jaktflygplan sämre motorprestanda genom att koncentrera beväpningen till nosen och att ge piloten bättre sikt.



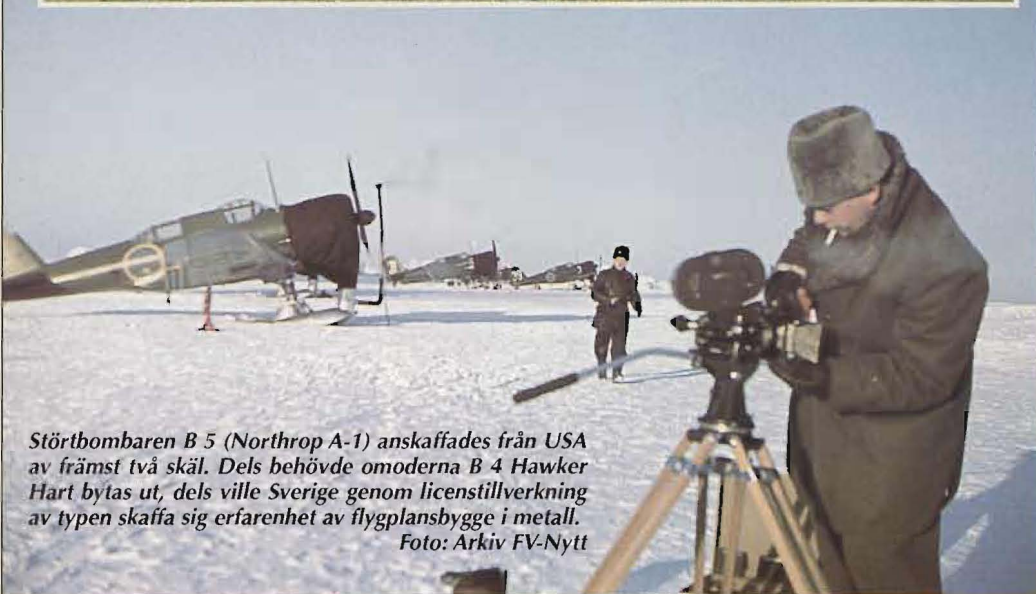
Foto via Freddy Stenbom

T v: Junkers Ju 86K levererades som B 3 med början 1936. Den ansågs stå på höjden i fråga om modernitet med bl a indragbart landningsställ, omställbara propellrar och strömlinjeform. B 3:ans prestanda var bättre än dåtida jaktflygplans, varför försvarsbeslutet 1936 prioriterade anskaffning av bombflygplan.



Foto via Freddy Stenbom

I mitten: Junkers Ju 52/3M inhyrdes 1940-45 i fem exemplar av AB Aerotransport och gavs i flygvapnet beteckningen TP 5.



Störbombaren B 5 (Northrop A-1) anskaffades från USA av främst två skäl. Dels behövde omoderna B 4 Hawker Hart bytas ut, dels ville Sverige genom licenstillverkning av typen skaffa sig erfarenhet av flygplansbygge i metall.

Foto: Arkiv FV-Nytt

dubbla stjärtbommar och skjutande propeller. Det premiärflög 1943. Filosofin bakom var genial: sämre flygprestanda skulle kompenseras med beväpning koncentrerad till nosen och genom att piloten gavs bättre sikt. För att inte denne vid eventuell nödsituation skulle skadas vid uthopp försågs J 21 med katapultstol. Det var något helt nytt i flygvärlden för ett operativt flygplan.

● ● Ett från andra världskriget berömt jaktflygplan som också kom att ingå i flygvapnet var P-51 Mustang med svensk beteckning J 26. 1944 nödländade ett tiotal Mustangar i Sverige efter uppdrag över Tyskland. Fyra införlivades i vår organisation. Tidigt 1945 köptes 50 Mustangar från amerikanska överskottslager till en billig penning. Ursprungstanken var att ersätta nedslitna J 20 vid F 10 i Skåne. Det ansågs dock olämpligt, eftersom kriget fortfarande rasade inpå knutarna och det lätt kunde bli förväxlingar mellan svenska och amerikanska Mustangar. Planen kom i stället att tillföras F 16 i Uppsala. Efter kriget inköptes ytterligare 60 Mustangar. De placerades vid F 4, som då ombeväpnat till jakt. Ytterligare 21 exemplar inköptes 1948.

Marinsamverkansflyget fick en avsevärd upprustning 1939 då F 2 i Hägernäs försågs med 12 Heinkel He-115A-2 torpedplan. Typen fick beteckningen T 2. Som marinspaningsplan erhöles en division enmotoriga Heinkel He-114B-1, som gavs beteckningen S 12. För flygräddning användes en Dornier Do-24 som en flykting så lämpligt försett oss med. 1947 köptes för samma

bombflottiljen F 1 i Västerås och kom sedan att spridas över landet. B 18 blev tillverkad i nära 250 exemplar och gjorde tjänst till slutet av 50-talet. Förutom de tidigare nämnda versionerna modifierades planet även för spaningsuppgifter.

### Kraftig utbyggnad

Den snabba utbyggnaden av flygvapnet under krigsåren innebar också att flera nya flottiljer uppsattes. Flygkåren ombildades 1936 till flottiljer med undantag för F 2, F 8 och F 21 vilka fick kårorganisation. I 1942 års försvarsbeslut tillkom F 13 i Norrköping,

F 14 i Halmstad, F 15 i Söderhamn, F 16 i Uppsala och F 17 i Kallinge utanför Ronneby. Dessförinnan hade beslut tagits om ytterligare flottiljer. Nu räknade man totalt 16 flottiljer. De fördelades på sex bomb-, sex jakt- och tre spaningsflottiljer samt en torpedflottilj. Taktiskt skedde en uppdelning i fyra eskadror betjänade av fem flygbasområden. 1944 års riksdag beslutade om en sjunde jaktflottilj, F 18 i Tullinge söder om Stockholm.

Trots att den tidigare omnämnda J 22:an var ett fullgott flygplan, var det ändå ett provisorium avsett att på kort sikt täcka bristen på jaktplan. Därför satte Saab snabbt igång projekteringen av ett eget jaktplan. Det blev den okonventionella J 21, ett flygplan med

ändamål tre kanadensiska flygbåtar av typ Canso, hos oss benämnda TP 47 Catalina efter den mera kända ursprungstypen Consolidated PBV-5 Catalina.

## Neutralitetsvakten

Den stora bristen på främst operationsdugliga flygplan men även på flygbaser och personal skapade svårigheter vid krigsutbrottet. Huvuddelen av de operationsdugliga flygplanen organiserades tidigt i en flygeskader. Avsikten var dels att under samlad ledning bedriva neutralitetsvakt, dels att ge möjlighet till kraftsamlad uppträdande med hänsyn till den begränsade slagkraften.

Tillgången på flygplan för utbildning och övning var därför tidvis knapp. Antalet tillgängliga flygbaser var under neutralitetsvaktens första år lågt, vilket begränsade möjligheterna att ombasera när hotet förändrades. I takt med krigserfarenheterna skedde en doktrinär omsvängning mot defensiva uppgifter. Luftförsvaret förstärktes systematiskt och anskaffningen av jaktflygplan fick högsta prioritet. Attack- och lätta bombflygplan ersatte de tyngre bombflygplanen. Antalet flygplan ökade från 180 vid krigsutbrottet till 600 i juni 1945. Antalet jaktflygplan ökade ännu mer, från 50 till 200. I takt med svensk flygindustris bättre produktionskapacitet ökade även modernitetsgraden väsentligt.

Beredskapshöjningar var vanliga och föranledde ofta ombaseringar. Efter hand ökade kravet på neutralitetsvakt framförallt i södra och sydvästra Sverige. Totalt var det inte mindre än 342 flygplan från sju

*T h: Under flera år på 40-talet och några år in på 50-talet symboliserades svenska flygvapnets slagkraft och styrka av tvåmotoriga Saab B 18. Den fanns med två motorutföranden samt, utöver bombversion, även i spanings- och torpedflygplansutförande.*

olika nationer som sökte nödhavn i Sverige. Av dessa kom närmare hälften från USA, en tredjedel från Tyskland och övriga huvudsakligen från Storbritannien.

## "Readrift"

Kriget i Europa tog slut i maj 1945. Generallöjtnant **Bengt G:son Nordenskiöld** hade blivit chef för flygvapnet 1942. Han var en förutseende och bestämd men samtidigt dominant person, som i mångt och mycket kom att sätta sin



egen prägel på flygvapnet. "Får vi bara flygplan så ordnar sig resten" menade Nordenskiöld. Politikerna hade stor respekt för den barske generalen. Han fick oftast som han ville.

I både Tyskland och Storbritannien hade den så kallade reaktionsdriften kommit i gång så smått i andra världskrigets slutskede. Tyskarna hann tillverka inte mindre än 700 Messerschmitt Me 262 reaktivplan och engelsmännen använde Gloster Meteor för att skjuta ned vedergällningsroboten V-1. Nordenski-

Foto via Sven Stridsberg



Flygplan 17 räknas som Saabs första egna konstruktion, trots att man fått viss hjälp av amerikanska ingenjörer som gett planet dess omisskänliga USA-drag. Saab 17 började tillföras 1943 och fanns både i bomb- och spaningsversion. Bildens S 17BL på flottörer användes för marinspaning 1947-50.



Foto via Sven Stridsberg



öld insåg, att om Sverige skulle ha en chans att hävda sig var readrift en nödvändighet även för Sverige. Så kom det sig att flygvapnet blev ett av de första i världen som konsekvent gick in för "rea" på ett tidigt stadium.

För att få erfarenhet av "rea" – som jetdrift hette på den tiden – införskaffades redan 1946 (i juni) en division Vampire från England. Flygplanen placerades vid F 13 i Norrköping, som intill nedläggningen 1993 kom att inta en tätposition vid introduktionen av ny jaktflygmateriel. Samtidigt arbetade Saab med att konvertera kolvmotordrivna J 21 för readrift. J 21R blev den enda lyckade konverteringen (från propellerdrift till rea) i världen. Erfarenheterna som fanns av de första 70 Vampire var så uppmuntrande, att ytterligare beställning gjordes av 310 flygplan 1949. Vampire-planen fördelades på F 4 på Frösön, F 8 i Barkarby, F 9 i Säve utanför Göteborg, F 10 i Ängelholm, F 15 i Söderhamn och F 18 i Tullinge.

En attackvariant tilldelades F 7 i Sättenäs i Västergötland och F 14 i Halmstad. Efter avslutad tjänst i främsta linjen blev Vampire, som gick under beteckningen J 28, "degraderad" till skolflygplan på Ljungbyhed. Där har den flygfostrat mängder av elevkullar. En tvåsitsig version (28C) anskaffades 1953 och blev flygvapnets första jet-skolplan.

● ● J 28 Vampire var dock inte det enda flygplan vi anskaffade från Storbritannien vid denna tid. Tyska och brittiska erfarenheter hade pekat på *nattjaktens stora betydelse*. Ur över-skottslager kunde flygvapnet 1948 beställa ett antal brittiska Mosquito i nattjaktversion. De inköptes i 60 exemplar och placerades vid F 1 i Västerås. J 30, som Mosquito benämndes i flygvapnet, blev inte helt lyckad. Den drabbades hos oss av många haverier. Men så var också en del brittiska stridsflygplan som tagits fram för krigsbruk blott dimensionerade för en relativt kort livslängd. Annat gällde ju för oss.

En annan anskaffning från Storbritannien var spaningsflygplanet Spitfire i versionen Mk XIX, som fick beteckningen S 31. Sverige köpte 50 exemplar. Det var jaktversionen av Supermarine Spitfire, som tillsammans med Hawker Hurricane vunnit demokratin åt Europa i "Slaget om Storbritannien" sommaren och hösten 1940.

### Luftbevakning och stridsledning

Nyanskaffningar till flygvapnet vid denna tid var inte enbart flygplan. Lär-

dom från England hade hos flygvapnet inpräntat betydelsen av en funktionell luftbevakning och stridsledning. Redan 1944 fick flygvapnet tillgång till radarstationerna ER IIIB. Kort tid därefter byggdes stridslednings- och luftbevakningscentraler. Luftbevakningen sorterade då under armén men hade alltför stor fördröjning för att motsvara flygvapnets behov. Huvuduppgiften för armén var alarmering av civilbefolkningen och inte stöd åt flygstridskrafterna. Flygvapnet övertog luftbevakningen från armén 1948.

Med radar och optisk luftbevakning – det senare för övrigt ett system som Sverige i vissa grunddelar behåller än idag för täckning på låg höjd och för att rapportera vissa händelser på marken – lades grunden till dagens STRIL-system som i datoriserad form är en utveckling av det allra första stridslednings- och luftbevakningssystemet.

Under 50-talet var flygvapnet som allra störst. Den stora kvantiteten flygmateriel var också av mycket god kvalitet. Som ett kuriosum kan nämnas att dåvarande flygvapenchefen **Bengt Nordenskiöld** vid den här tiden ansåg att 50 flottiljer var ett minimum för Sveriges försvar! (Med tre divisioner/flottilj uppnås antalet 150! Idag är flygvapnet på väg in i en organisation bestående av sex flottiljer = 12 à 13 divisioner ...)

*Amerikanska NA-16 licenstillverkades i Sverige och gjorde som avancerat skolflygplan (Sk 14) tjänst på Ljungbyhed under åren 1939-49. Med Sk 14 kunde man för första gången öva instrumentflygning på ett ändamålsenligt sätt. Sk 14 ersattes av snarlika Sk 16.*



Foto via Sven Stridsberg



Saab's skolflygplan Safir förekom i olika versioner i flygvapnets tjänst från 1952 och fram till 1993, då den sista togs ur tjänst. Som Sk 50 på Ljungbyhed har den fostrat tusentals flygelever. Idag återfinns många av Safirerna i flygvapnets flygklubbar. Här en rote över kända elevtrakter, Herrevadskloster i Skåne.

● ● Slutet av 40-talet och början av 50-talet var en orolig tid. Koreakriget, blockaden av Berlin och nedskjutningen av obebäpnade svenska transportflygplan över Östersjön skapade stora rubriker i tidningarna. Det kalla kriget hade inletts. Den gången drog man i Sverige konsekvenserna av det osäkra utrikespolitiska läget. På Saab arbetade man för fullt med "Projekt 2001", det som 1948 blev J 29 Tunnan – Väst-europas första operativa jetflygplan med pilvinge. Flygplanet hade redan 1945 legat på ritborden i Linköping.

Efter en intensiv provflygningsperiod levererades successivt 224 plan av den första versionen. Återigen blev det F 13 som fick svara för introduktionen av något nytt. I omvärlden var det bara amerikanarnas F-86 Sabre och ryssarnas MiG-15 som kunde mäta sig med J 29. Svenskt flyg hade på tio målmedvetna år svingat sig upp på världstoppen ifråga om modernitet. Det var en bedrift som väckte beundran och respekt i omvärlden.

J 29 kom att utvecklas i många olika versioner och tillverkas i nära 700 exemplar. Förutom jaktplan blev flygplanstypen också attack- och spaningsflygplan. Nästan alla svenska flottiljer kom att tilldelas J 29. Tunnan

var ett bitvis svårfluget flygplan. Men det blev ett slagkraftigt stridsinstrument när piloterna väl var influgna.

Tunnan som dagjaktplan kom i början av 50-talet att kompletteras av nyanskaffade J 33 Venom som nattjaktplan. De av trä tillverkade Mosquito började bokstavligen gå upp i limningarna. Vid den här tiden hade också det som vi idag kallar incidentberedskapen kommit igång. Det var huvudsakligen tre faktorer som konstituerade incidentberedskapen, enkanerligen nedskjutningen av de svenska transportflygplanen (en TP 47 Catalina/Canso och en TP 79/DC-3) över Östersjön 1952, J 29 Tunnan och nya stridsledningsradarn PJ 21, som köpts från Storbritannien. Dygnet runt, året runt, fanns startklara jaktplan beredda att starta om något okänt "eko" visade sig på radarskärmar.

### Nya flygbaser

Nytt för efterkrigstiden var också utbyggnaden av bassystemet med väg-

baser, något som flygvapnet var pionjärer med i världen. Vanliga landsvägstumpar rätades ut och förstärktes och kunde på så sätt tjäna som start- och landningsbanor. Även isarna på våra sjöar användes för basering. Det gick alldeles utmärkt trots de heta jetstrålarna.

Även vid Krigsflygskolan i Ljungbyhed gjorde jetdriften sitt intåg. Arbetshästen SK 16 fördelades på flottiljerna som sambandsplan och ersattes som skolflygplan typ 2 av Vampire i en- och tvåsitsiga versioner. De ensitsiga var pensionerade J 28B, medan de tvåsitsiga (28C) huvudsakligen nyköptes från Storbritannien, där de hade beteckningen T 55. Vid ungefär samma

tid ersattes skolflygplan typ 1 SK 25 Bücker Bestmann av SAAB 91 Safir, som fick beteckningen SK 50.

Safir är svensk flygindustris största exportframgång hittills efter Saab 340, om man ser till antalet försålda flygplan och antalet mottagarländer.

● ● Under 1952 flögs vid Saab för första gång-





*Tack vare goda förbindelser med engelsmännen under krigsåren fick Sverige som ett av de första länderna utanför samväldet köpa reajaktpplanet De Havilland Vampire. De första levererades sommaren 1946, alltså för precis 50 år sedan! Över 400 köptes. När de i mitten av 50-talet tjänat ut som krigsflygplan blev de skolflygplan vid F 5.*

en två plan som skulle få stor betydelse för flygvapnets fortsatta utveckling. Det ena var A 32A Lansen, attackplanet som var det första svenska flygplan som överskred ljudhastigheten. Det andra var 210 Draken – ett nedskalat experimentplan med dubbeldelta-vinge som sedermera fick lämna sitt namn till sin mera fullgångna storebror J 35, som provflögs 1955.

J 35 Draken var konstruerad mot bakgrund av den tidens hotbild som var högtflygande bombflygplan. Attackflyget dimensionerades att möta invasionsflottor långt ute till havs. Vid 50-talets slut hade Lansen tillförts attackflottilljerna F 6 i Karlsborg, F 7 i Såtenäs, F 17 Kallinge och F 14 i Halmstad. En särskild allvädersjaktversion, J 32B, fanns vid F 1 i Västerås och F 12 i Kalmar. Även en spaningsversion, S 32C, tillverkades. Nära 450 Lansen byggdes.

För att täppa till skarven mellan J 29 Tunnan och J 35 Draken anskaffades 120 brittiska jaktplan av typen Hawker Hunter, som inledningsvis fördelades på flottilljerna F 8 och F 18 i stockholmsområdet. J 34 Hunters och J 35 Drakens goda prestanta krävde en motsvarande utveckling av strilsystemet. Det kom att ske genom att de för-

sta storradarstationerna PS-08 tillfördes. Radarn hade en räckvidd på över 40 mil och kunde alltså nå över Östersjön, något som gav erforderlig förvarning om ett eventuellt anfall skulle komma från det hållet. Samtidigt som flygvapnet moderniserade stridsledningen behöll man den gamla beprövade optiska luftbevakningen. Detta var nödvändigt för att i vårt lands ofta kuperade terräng kunna upptäcka lågflygande flygplan.

Strilsystemet, bassystemet och de moderna flygplanen gjorde att flygvapnet i skarven mellan 50- och 60-talen var ett av de kvalitativt och kvantitativt mest framstående flygvapnen i världen, dessutom det fjärde i storleksordning efter USA, Storbritannien och Sovjetunionen. Lite fantastiskt kan man tycka, men Sverige befann ju sig med en 200 mil lång gräns mitt emellan två rivaliserande pakter, WP och NATO. Denna höga försvarsgard kom att utgöra en stabiliserande faktor i Nordeuropa.

### Transportflyget

Medan stridsflyget förstärktes med

modern materiel försumrades transportflyget. Det bestod av en blandning av olika äldre typer. Ekonomin tillät dock inte annat. Rygggraden utgjordes av TP 79 (DC-3 i militärversionen C-47) med ursprung från 30-talets mitt. Andra transportflygplan under 50-talet var TP 46 Dove och TP 47 Canso (också kallad Catalina). För försöksutprovning av jetmotorer av svensk tillverkning användes en tid TP 80 Avro Lancaster, som då var flygvapnets största flygplan. Anskaffning skedde också av den ävenledes brittiska Percival Pembroke (med ett tiotal bakåtriktade säten!). Svensk beteckning var TP 83.

Från Storbritannien köptes även två TP 52 English Electric Canberra för användning som signalspanings- och målflygplan.

1965 levererades det första av flygvapnets tunga transportflygplan TP 84, d v s amerikanska C-130 Hercules. Antalet Hercules har successivt vuxit till dagens åtta flygplan.

### Flygvapnet minskar

I början av 60-talet stod flygvapnet på topp. Men trots att det "kalla kriget"

fortsatte med bland annat Berlin-krisen 1961 och Kuba-krisen 1962 påbörjades organisationsminskningar med nedläggningar av flottiljer och indragningar av flygdivisioner. F 2 i Hägernäs och F 14 i Halmstad drabbades först när de förlorade sitt flyg och istället blev skolor. Flygvapnet fick dock under denna brydsamma tid sina första luftvärnsrobotar, den brittiska Bloodhound II (RB 68) för att bemästra de högsta höjderna och det ökande störhotet. Robotarna återsåldes dock av finansiella skäl efter något tiotal år till Storbritannien, där de kom att tjänstgöra i örrikets luftförsvaret under ytterligare 15 år!

Under 60-talet omprövades även flygvapnets stridsuppträdande. Nu handlade stormakternas strategi *inte primärt* om massiv vedergällning med kärnvapen utan om valmöjligheter med konventionella stridskrafter. Det alltmer uttalade låghöjdshotet med attackflygplan och lågtflygande bombflygplan gjorde att Draken fick en ny roll som jaktplan i alla höjdsikt och stridsledningen kompletterades med särskilda låghöjdsradarstationer monterade på höga master. Dessa fick beteckningen PS-15. Det nya skolflygplanet SK 60 från Saab fick i mitten av 70-talet en andrahandsroll som lätt attackflygplan, bland annat för sam-

verkan med markstridskrafter.

## Viggen-systemet

1967 provflögs på Saab det flygplan som under 70-, 80- och 90-talen skulle utgöra ryggraden i flygvapnet och försvaret. Det var flygplan 37 Viggen som var ett halvt steg på vägen till dagens enhetsflygplan. Först kom attackens AJ 37, som successivt under 70-talet ersatte A 32A Lansén. Attackviggen följdes av olika versioner för spaning och jakt. Viggen utgjorde ett värdefullt kvalitativt tillskott som i viss utsträckning kompenserade den fortsatta bantningen av flygvapnet. Jaktflottiljerna F 8 i Barkarby, F 9 i Säve/Göteborg och senare F 3 på Malmen, spaningsflottiljen F 11 i Nyköping, jaktflottiljerna F 12 i Kalmar och F 1 i Västerås drogs in, i nämnd ordning. Antalet jaktdivisioner minskades med två tredjedelar och attackdivisionerna med hälften. Trots en orolig värld.

Den vidareutvecklade Draken-versionen J 35F utgjorde när den var i tjänst ett tillskott i flygvapnet som med-

förde att det svenska luftförsvaret var ett av Västeuropas bästa. J 35F, med sina radar- och IR-robotar och integrering i stril, började tillföras redan 1965. F 13 i Norrköping blev först och därefter följde F 1, F 3, F 10 och F 12. Omfördelningen av plan i samband med förbandsindragningar gjorde att även F 16 och

F 17 fick J 35F. Idag återstår dock bara två aktiva Draken-divisioner, vilka båda är samlade vid F 10. F-versionen modifierades under senare hälften av 80-talet till en modernare version benämnd J (= alfabetets tionde bokstav = F 10 ...!). Tidigare versioner av Draken har funnits vid alla flygvapnets jaktflottiljer utom vid nedlagda F 8 och F 9 och den till attack ombeväpnade F 15 i Söderhamn.

Totalt byggdes drygt 600 Draken, varav cirka 60 gick på export till Danmark och Finland. 25 modifierade J 35D har senare sålts till Österrike, där de fortfarande gör god tjänst (på 90-talet i vapenförbättrat skick).

Men inte bara Draken är en trogen arbetshäst. Lansén, som alltså flög för första gången 1952, flyger också fort- ▶

*Flygvapnets incidentberedskap konstituerades av tre faktorer: den s k Catalina-affären 1952, radarstationen PJ-21 och Saabs nya jaktflygplan J 29 Flygande Tunnan som började tillföras 1953. J 29 var västeuropas första pilvingade flygplan och imponerade stort på omvärlden. 661 exemplar byggdes; hittills största antalet tillverkade plan av samma typ i Sverige. – Enligt bildupphovsmannen är detta det flygplan som idag kallas Gul Rudolf och flygs musealt av F 10.*



Foto: Ulf Nyliör

farande – huvudsakligen som målrespektive störflygplan i utbildnings-syfte vid F 16M på Malmen. (Snart är det dock Viggens tur att ta över den verksamheten.)

● ● På skolflygplanssidan inträffade under 70-talet den förändringen, att den skotska Bulldog med beteckningen SK 61 från 1971 kom att ersätta SK 50 Safir. De senare utportionerades på förbanden som sambandsflygplan och kom därmed att successivt ersätta SK 16.

Transportflyget kompletterades med flera nya typer för skiftande ändamål. I raden kan nämnas två TP 85 Caravelle för signalspaningsuppdrag, två TP 86 Sabreliner (provflygplan vid FMV: Prov) och två inhyrda TP 87/Cessna 404. Under senare delen av 80-talet anskaffades två TP 88/Metro III (av vilka fortfarande en är i tjänst), tre TP 101/Beech Super King Air samt ett särskilt "VIP-flygplan" TP 100/Saab 340B. Senaste tillskotten är en TP 102A Gulfstream IV för kungahuset och regeringens flygtransportbehov samt två S 102B Korpen signalspaningsflygplan, vilka om ett par år skall ersätta TP 85. Order har också tecknats för sex S 100B Argus/Saab 340 flygande spaningsradarstationer.

● ● 1984 tillkom Trafikflygarhögskolan (TFHS) som i flygvapnets regi utbildar piloter för det civila flygets

behov i syfte att motverka rekrytering från militärflyget. Bakgrunden är att en militärpilot kostar cirka åtta miljoner kronor att utbilda, vilket är en bråkdel av kostnaden för den anpassade trafikflygarutbildningen vid TFHS. I slutet av 1994 antogs utbildningen vid TFHS vara till ända eftersom regeringen drog in anslaget med motivet att det inte längre fanns behov av civila piloter. Utan pengar ansåg sig inte ÖB kunna driva skolan vidare. Nu har emellertid regeringen fått "kalla fötter" och låter utreda TFHS på nytt eftersom det förväntas ett stort civilt pilotbehov under de kommande åren. Den utredningen borde enligt flygvapnets mening ha gjorts innan anslaget ströks. TFHS lär behövas framgent.

## Helikoptrar

Det var marinen som var dåvarande Krigsmaktens helikopterpionjärer. Bristen på piloter gjorde dock att de i betydande omfattning vände sig till flygvapnet, som bidrog med ett stort antal omskolade före detta fältflygare.

Det var på 60-talet som helikoptrar började tillföras flygvapnet, om än i blygsam omfattning. De stora tillskotten kom framförallt under 70-talet. Det huvudsakliga användningsområdet var flygräddningstjänst för att ersätta bland annat amfibieflygplanet

TP 47 Canso (Catalina), men också för att tillfredsställa markeleorganisationens behov av snabba reservdelsersättningar.

Helikopterrepresentationen i flygvapnet blev inledningsvis HKP 1/Vertol 44 (två vid F 8) och HKP 2/Sud Aviation. Alla har gått ur tjänst. HKP 3/Agusta Bell 204B gör ännu under några år tjänst i den lokala flygräddningen. I ett försök att samordna arméns och flygvapnets helikopterverksamhet anskaffades HKP 9/MBB 105, som dock visade sig inte motsvara flygvapnets krav vid flygräddningsuppdrag.

Det senaste tillskottet är HKP 10/Aérospatiale AS.332 Super Puma som i början på 90-talet började ersätta 14 HKP 4/Vertol 107 i den regionala flygräddningstjänsten. Nu finns tolv HKP 10. De bemannas med både fast anställda och värnpliktiga ytbärgare. Deras insatser för bl a det civila samhället har väckt stor uppmärksamhet, även internationellt.

## Flygvapnet i strid

Vid två tillfällen har flygvapnet varit i strid. Det första var under vintermånaderna 1940, då det svenska frivilligförbandet F 19 under finska vinterkriget sattes in i striderna i norra Finland. Det andra var under Kongokrisen 1961-63.

*För signalspaningsändamål inköptes 1959 två exemplar av den klassiska brittiska English Electric Canberra, som fick beteckningen TP 52. Typen användes också för vissa materielprov. Den stora vingen gjorde att Canberra hade goda höghöjdsprestanda. – Här landning på F 8/Barkarby.*

Foto: Owe Gellermark





Foto: Bo Dahlin

*Saab 32 Lansen provflögs i attackutförande 1952. Som övningsstörare och måldragare, J 32 D/E, i mållflygorganisationen flyger fortfarande cirka 20 Lansen, som är modifierade J 32B. Typen har alltså närmare 45 år i tjänst, något som måste vara snudd på rekord.*

När Finland anfölls av sovjetiska trupper i november 1939, var landet dåligt rustat för ett försvar mot ett så massivt anfall. Övergreppet upprörde omvärlden. Många länder sände hjälp, främst i form av krigsmateriel. Flygvapnet skänkte några föråldrade jaktplan, bl a av typ J 7 Bristol Bulldog, i ett tidigt skede. Ganska snart gav emellertid regeringen flygvapnet tillåtelse att organisera ett frivilligt förband till Finlands hjälp. Under några veckor kring julen 1939 skedde förberedelserna, som skulle resultera i F 19.

F 19 baserades i Kemi-området i norra Finland. Denna del, nästan halva Finlands yta, var så gott som oförsvarad mot luftangrepp. Dit kom drygt 200 frivilliga ur flygvapnet, främst från F 4 med fyra lätta bombflygplan B 4 Hawker Hart och från F 8 med tolv jaktflygplan J 8 Gloster Gladiator. I januari 1940 sattes förbandet in i strid och kom att verka till den 13 mars då vapenstillstånd inträdde. Insatsen var av stor betydelse; flera sovjetiska bombflygplan sköts ner. F 19 bidrog även verksamt till att hindra de sovjetiska truppers framryckning, vilket i sin tur gjorde att finska trupper kunde frigöras för att bli stabilisera läget på Salla-fronten. Chef för F 19 var dåvarande majoren *Hugo Beckhammar*.

● ● Det andra tillfället när svenskt stridsflyg sattes in i strid var som nämnts under Kongokrisen 1961-63. De resultat som nåddes av den svenska flygstyrkan F 22 kom att bli nära nog avgörande för konfliktens utgång till FN-styrkornas fördel.

Omedelbart efter Kongos självständighet 30 juni 1960 inträffade oroligheter i landet. Den främsta orosanledningen var provinsen Katangas utbrytning. För att återställa ordningen i Kongo och förhindra att inbördeskrig utbröt, insattes FN-trupp. Häri ingick en stor kontingent svensk personal. För att skydda truppen mot angrepp från det lilla men effektiva katangesiska flyget, som disponerade beväpnade skolflygplan som flögs av vita legosoldater, tillfördes FN hösten 1961 ett eget stridsflyg för att utjämna den luftoperativa obalansen. I detta ingick det svenska flygförbandet F 22 som var utrustat med J 29 "Flygande Tunnan" i jakt- och spaningsversion.

Uppsättandet av F 22 gick mycket snabbt. Sex dagar efter det svenska regeringsbeslutet att ställa ett flygförband till FN:s förfogande,

lyfte fem J 29B från Ängelholm och flög den 1200 mil långa vägen till Kongo, där de landade den 4 oktober 1961 redo för omedelbar insats.

● ● Det primära syftet med F 22 var att skydda FN:s flygtransporter. Men uppgiften omfattade även ingripanden vid markstrider och direkt understöd av FN:s markstyrkor. F 22 hade att verka under mycket svåra miljöförhållanden. Avstånden var stora och tillförlitliga navigeringshjälpmedel saknades i stor utsträckning. Vädersituationen präglades av skyfall, åska och kraftiga molnformationer som, omväxlande med soldis, försämrade sikten. En månad efter ankomsten till Kongo engagerades F 22 i strider. De allvarligaste ägde rum i december 1961.

F 22 lyckades att på mycket kort tid etablera luftoperativt herravälde och bidrog härigenom till ett snabbt slut på striderna. Efter det första insättandet av det svenska frivilligförbandet inträffade en period av relativ stillhet som skulle vara i nästan ett år. Under tiden förstärktes F 22 med ytterligare jaktplan ▶



samt två spaningsplan av typen S 29C.

Mot slutet av 1962 gick det militära och politiska läget i Kongo mot en ständig försämring med allt vad det innebar av större risk för de svenska förbandens säkerhet. De sista och avgörande striderna ägde rum kring nyåret 1962/63. Svenskarna kom ensamma att svara för uppgiften att radera ut det katangesiska flyget. Flygförband från Filippinerna, Italien och Iran kom av olika skäl inte fram i tid. Den neutralisering av det katangesiska flyget som skedde genomfördes skickligt och utan skada på icke-militära mål. Det sista bidrog i hög grad till den prestigevinst flygvapnet rönste i Kongo. Elddisciplinen hos den svenska flygstyrkan noterades med beundran även på motståndarsidan.

Under tiden i Kongo uppvisade F 22 ständigt mer än 90 procent tjänstbarhet på flygplanen, något som förvånade utländska betraktare, då man ansåg J 29 vara byggd för "arktiska förhållanden". Procentsiffran var ett gott betyg åt planets stora fältmässighet och den svenska personalens goda utbildningsstandard. F 22 avvecklades på hösten 1963. Fyra flygplan flögs tillbaka till Sverige medan de resterande var uttjänta och sprängdes på platsen.

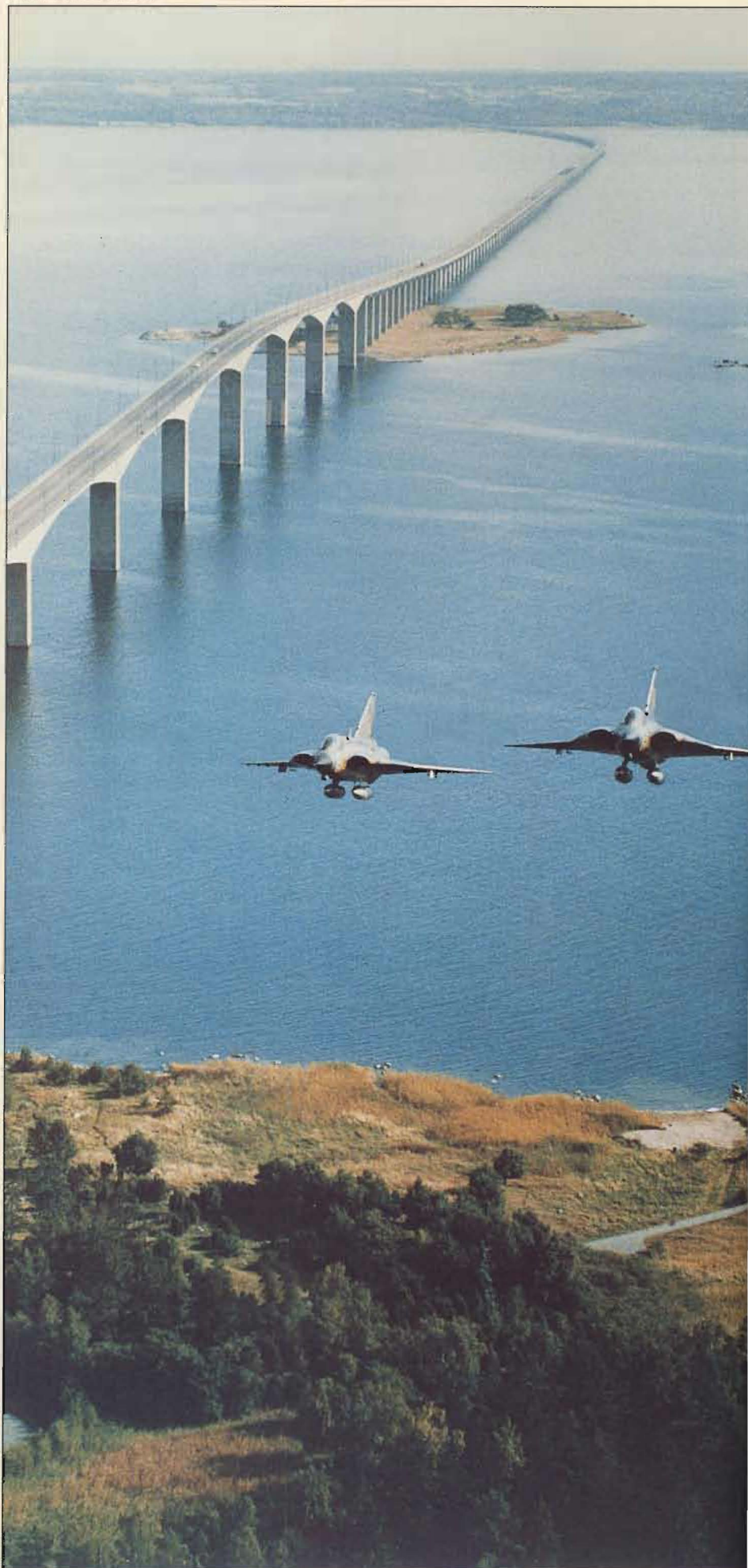
Insatserna med frivilligförbandet F 22 finns mera utförligt beskrivna i FlygvapenNytt nummer 4/95.

## Omorganisation

Flygvapnets organisation var i huvudsak oförändrad från andra världskrigets slut fram till den stora reform av Försvarsmakten som ägde rum i olika steg under slutet av 60-talet. För flygvapnets del innebar den att Kungliga Flygförvaltningen skildes från flygvapnet och blev den egna myndigheten Försvarets Materielverk, Huvudavdelningen för Flygmateriel.

Eskadrarna upphörde utom för attackflyget, som organiserades i Attackeskadern med visst delegerat ansvar till militärbefälhavarna i södra och mellersta Sverige samt övre Norrland. I dessa milo-staber inrättades särskilda flygstridsledarstaber. Jaktflyget med dess basorganisation, luftvärnet och strilorganisationen kom att hållas samman i fyra luftförsvarssektorer, ledda av sektorflottiljchefer. Sektorflottiljerna var F 4/Se NN, F 10/Se S, F 16/Se M och F 21/Se ÖN. När sedermera spanings- och transportflyget inordnades i Attackeskadern användes ånyå benämningen Första Flygeskadern, E 1, med säte i Göteborg. Flygvapnets sam-

Foto: Boris Erixson



Med Ölandsbron som magnifik bakgrund flyger en rote J 35 Draken från dåvarande F 12/Kalmar flygflottilj. Draken provflögs 1955 och har tillverkats i över 600 exemplar. Den unika "dubbeldeltan" ger goda låg- och högfartsegenskaper.



Flygvapnet var först i försvarsmakten med att examinera kvinnliga officerare. Året var 1981. Flygvapnet har nu kvinnliga officerare i alla yrkesfacken, inklusive flygfacket.

lade ledning skedde dock fortfarande från flygstaben i Stockholm.

Omorganisationen var delvis betingad av den krympning av flygvapnet som inletts under 60-talets senare år, föranledd av en delvis förändrad hotbild men också av ekonomiska skäl. Flygvapnets styrka i början av 90-talet var cirka 8.500 personer i fredstid, inberäknat värnpliktiga under grundutbildning samt ungefär 400 stridsflygplan i främsta linjen.

## Nuläget

1994 kom nästa stora omorganisation att äga rum. Den innebar att E 1 avvecklades och att luftförvarssektorerna ombildades till flygkommandon. Utvecklingen styrdes delvis av att flygplanens rolluppträdanden successivt upphörde, något som också återspeglats i flygslagsbeteckningarna JA, AJ och AJS. JAS 39 Gripen är den slutliga bekräftelsen.

Från flyghistorisk synpunkt kan det vara intressant att notera, att flerrolls-uppträdande diskuterades redan för Viggen-systemet. Det visade sig emellertid att elektronikutvecklingens då-

varande tekniska nivå inte medgav en sådan lösning. Samma erfarenhet gjordes också i USA med F-111 och rörande den europeiska samproduktionen MRCA (Multi Role Combat Aircraft), som sedermera blev Tornado.

● ● Trots nedskärningar har flygvapnet i dagsläget (1996) en imponerande styrka jämfört med omvärlden. Enligt de senaste uppgifter som flygvapnet redovisat till OSSE (Europeiska säkerhetsorganisationen i Wien) har flygvapnet 353 stridsflygplan – att jämföras med Storbritanniens cirka 450.

F 4 har JA 37 Jaktviggen. Krigsflygskolan F 5 har SK 60 samt trafikflyghögskolans (TFHS)-SK 61 Bulldog och Piper PA-31 Navajo. F 7 har AJS 37 och successivt alltfler JAS 39 Gripen. Vid F 10 finns en AJS-division samt våra återstående två divisioner J 35] Draken. Ytterligare två J 35-divisioner ligger i "malpåse". Nedläggningshotade F 15 har både AJS- och skolversionen av 37 Viggen. Den sista flottiljen som fick JA 37 är F 16. F 17

har två divisioner Jaktviggen. Vid F 21 i Luleå finns två divisioner JA 37 och en AJS-division. Den lätta attackversionen SK 60 B/C har baserats vid F 16 (men utgår före år 2000) och tunga transportflyget är förlagt till F 7. Rendlade skolförband är F 14 i Halmstad med Officershögskolan (FOHS), Basbefälsskolan (BBS), Flygvapnets Tekniska Skolor (FTS) och Informationsteknologiskolan samt F 20 i Uppsala med Flygvapnets Krigshögskola (FKHS), Flygbefälsskolan (FBS), Tolkskolan som är gemensam för försvarsmakten (Tolks), Stridslednings- och Luftbevakningsskolan (STRILS) samt Underrättelseskolan (UNDS).

Både F 5 och F 14 är nu nedläggningshotade varför skolorna sannolikt måste omlokaliseras. På Bromma i Stockholm ligger tillsvidare flygvapnets transportflygenhet, som sorterar under F 16. På anrika Malmen ligger (än så länge) målflygdivisionen med sina ombyggda jakt-lansar J 32B, J 32D (måldragsare) och J 32E (övningsstörning).





**Blandgrupper har utgjort en särskild attraktion vid flygvapnets flygdagar de senaste åren. Planen har ofta kommit från försökscentralen (FMV:Prov) på Malmen. Split-up-knippen på bilden är fr v: J 32B Lansen, JAS 39 Gripen, JA 37 Viggen och nederst J 35F Draken.**

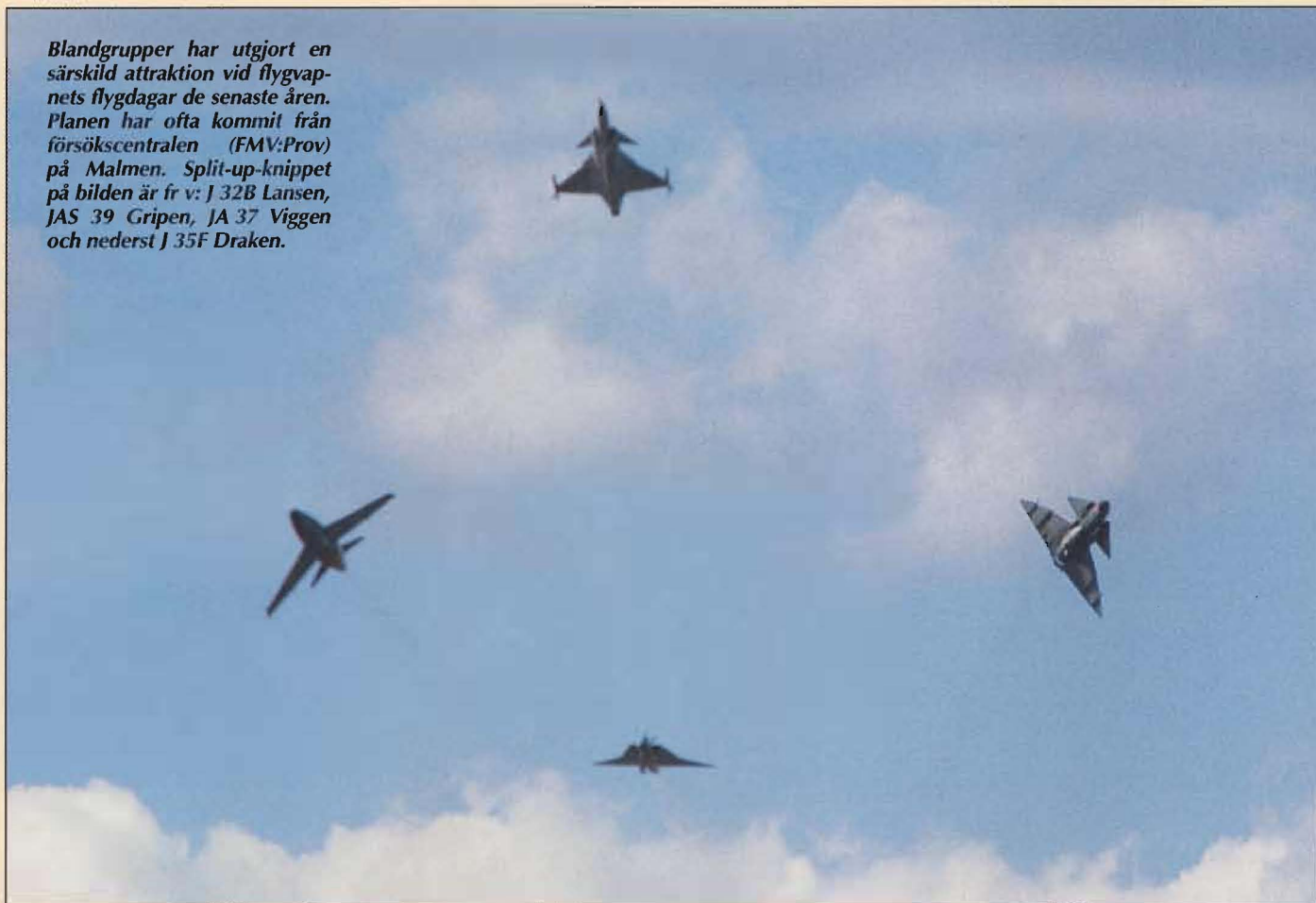


Foto: Jahn Charleville

Flygstaben upphörde som egen myndighet 1994. Reducerad till hälften ingår den numera som flygvapenledningen i Försvarsmaktens gemensamma högkvarter (HKV).

● ● Det ligger utanför temats ram att spekulera i kommande organisationsförändringar. Klart är emellertid att flygvapnet inom den närmaste tiden tvingas minska sin organisation radikalt. Med gällande planeringsdirektiv från regeringen kommer sannolikt tre flottiljadministrationer att avvecklas och antalet divisioner att reduceras till 12 eller 13. Flygstridskrafternas taktiska ledning kommer också att omorganiseras.

Om detta vet krönikören vid flygvapnets 75-årsjubileum år 2001 säkert mera att berätta. ■



## Vårt militära

Det var genom privata initiativ snarare än genom militär eller politisk klarsyn som det militära flyget föddes i Sverige. Redan 1911 skänkte bryggeridisponenten *Otto Neumüller* ett flygplan av typen Blériot till flottans höstmanöver under förutsättning att hans svärson, löjtnant *Olof Dahlbeck*, fick flygutbildningen bekostad av staten. Så bestämdes. Dahlbeck gjorde den första militära flygningen i Sverige den 3 februari 1912 på Värtans is utanför Stockholm, ett flyghistoriskt märkesdatum. Samma år skänkte också Svenska Aeronautiska Sällskapet ett flygplan till armén mot det att staten också åtog sig att införskaffa ett flygplan. Typerna som anskaffades för arméns flygväsande var Nieuport IV och Bréguet C-1, vilka fick de svenska beteckningarna M1 respektive B1.

Marinens flygskola kom att förläggas till Oskar Fredriksborg invid Vaxholm fram till första världskrigets utbrott. Då flyttade man till Horsfjärden sydost om Stockholm samt till olika platser runt om i landet för neutralitetsvakt. Flygplan



# Flygvapnet 70 år

- 21/1 Jubileumskonsert, Berwaldhallen/Stockholm
- 12-13/3 Kontaktkonferens "Människan i Gripen", F 7
- 1/6 Jubileumsboken distribueras
- 9/6 Invigning av GripenCentrum/F 7
- 15/6 Flygdag – F 4 70 år
- 1/7 Stockholm  
Minneshallen/Tre Vapen  
Mottagning/Karlbergs slott
- 13-16/8 Internationellt Seminarium "Air Power", Linköping
- 25/8 Huvudflygdag – F 5 70 år



## Flyg före 1926

Sveriges  
förste militäre pilot: Löjtnant  
Olof Dahlbeck,  
Flottan.



hade man inte behövt köpa utan erhållit som gåvor, dels från enskilda, dels genom insamlingar. Flygskolan kom under krigsåren att ändra namn till marinens flygväsende.

Efter kriget förlades verksamheten till Hägernäs strax norr om Stockholm samt till Karlskrona. Den marina flygverksamhet som dittills bedrivits vid Galärvarvet på Djurgården i Stockholm tvingades samtidigt också flytta, under förberedanden av bullerskäl. Intet nytt

under solen, således! Det marina flygets uppgifter var främst att bedriva spaning.

Arméns flygverksamhet inordnades under Fälttelegrafkåren. Den kom från början att ha organisatorisk stadga och därmed förutsättningar för en god utveckling. Efter att ha varit förlagd till Axvall i Västergötland under sommaren 1912 flyttade flygverksamheten till den gamla vapenövningsplatsen Malmen strax utanför Linköping. Här kom flyget att utvecklas såväl under armén som med hjälp av den så kallade flygbaronen, friherre Carl Cederström, som drev en privat flygskola där.

Arméns 1914 beslutade och 1916 inrättade flygkompani kom inte enbart att flyga vid Malmen. Det deltog också vid olika landskapsmanövrar runt om i landet. Inledningsvis bedrevs liksom vid marinen endast spaning. Så småningom tillkom såväl bomb- som jaktflygplan. Flera flygplan köptes från utlandet. Till viss del licenstillverkades emellertid några typer i Sverige. Vid Flygkompaniets verkstäder på Malmen gjordes också vissa framgångsrika konstruktioner – t ex övningsplanet Ö 1 Tummeliten, i flygarkretsar även kallad "Lisa" eftersom typen hade viss benägenhet att tippa över på rygg – i luften. ■

Lennart Berns

**Jämtlands flygflottilj, F 4**, numera flygvapnets äldsta stridsflygförband, uppsatt 1926 som Fjärde Flygkåren, baserad på Frösön utanför Östersund. Kåren blev flygflottilj 1936, då utrustad med störbombflygplan, ombeväpnades till jaktflyg 1947. 1967 blev F 4 sektorflottilj med ansvar för luftförsvaret av Nedre Norrlands militär-område, vilket upphörde 1993, då flygvapnet organiseras i flygkommandon. F 4 svarade för det regionala ambulansflyget 1927-58. Är idag utrustad med JA 37 Jaktviggen och några helikoptrar.



**Krigsflygskolan, F 5**, Ljungbyhed, skola för grundläggande flygutbildning av flygvapnets och Rikspolisstyrelsens piloter. Flygskolkåren upprättades 1926 och blev 1936 Flygkrigs-skolan, varvid en aspirant- och kadett-skola tillkom. Namnet ändrades 1943 till det nuvarande i samband med att kadettskolan bröts ut. Under krigsåren examinerades 200 piloter årligen. Under K lyder även Trafikflygarhögskolan (TFHS), Flygvapnets Väderskola (VÄDS) samt Flygvapnets Flygtrafik-tjänstskola (FFL). F 5:s flygfält är näst Tempelhof i Berlin världens äldsta flygplats i bruk. Utbildningen sker idag direkt på jetflygplan, SK 60.



**Skaraborgs flygflottilj, F 7**, är idag utrustad med AIS 37 Viggen och JAS 39 Gripen. F 7 tillkom genom 1936 års försvarsbeslut och lokaliserades till Sätenäs, Västergötland. Till F 7 hör även Flygvapnets transportflygenhet med TP 84 (C-130) Hercules, som bl a används internationellt för hjälpflygningar till drabbade områden.



**Skånska flygflottiljen, F 10**, ligger intill Ängelholm och sattes upp 1940 som jaktförband. Var under krigsåren baserad på Bulltofta i Malmö men flyttades 1945 till nuvarande område, Barkåkra. Idag är det bara F 10 som är utrustad med J 35J Draken, men har även S 37 Viggen. Vid F 10 har sedan 1986 österrikisk personal utbildats i samband med Österrikes köp av Draken-flygplan. Sedan 1994 är Södra flygkommandot, FKS, samlokaliserat med F 10.



**Flygvapnets Halmstadsskolor, F 14**, genomför en stor del av den grundläggande utbildningen i flygvapnet av blivande officerare i marktjänst samt fackutbildning för t ex teknisk tjänst. F 14 utgörs av Flygvapnets officershögskola (FOHS), basbefälsskola (BBS), sambands- och stabstjänstskola (FSS), tekniska skola (FTS) samt markeletekniska skola (FMST).



# 1956 had 20 fly 1996 fir

En pres

## Vår flygkor

Ängelholm



Södra flygkommandot, FKS

Mellers

# e flygvapnet gförband ns 10 kvar

ation i kort-kort

## a tre mmandon

Uppsala



gk mmandot, FKM

Luleå



Norra flygkommandot, FKN



**Hälsinge flygflottilj, F 15**, har sin basering i Söderhamn. F 15 sattes upp 1945 och var jaktflottilj fram till 1960 då ombeväpning till attackflyg ägde rum. H är tillika typinflygningsförband för all flygande personal på Viggen-systemet. F 15 är utrustad med AJS och SK 37 Viggen plus helikopter 10 Super Puma.



**Upplands flygflottilj, F 16**, Uppsala, uppsattes som jaktflottilj 1943 på Ärnafältet norr om Uppsala. Flygvapnets krigsskola (F 20) är sedan 1944 förlagd inom flottiljens område. U är idag utrustad med JA 37 Jaktviggen, lätta attackens SK 60 B/C plus några helikoptrar och transportflygplan. F 16 ingår i Mellersta flygkommandot (FKM).



**Blekinge flygflottilj, F 17**, förband för jakt-, spanings- och helikopterflyg med fredsövertagning i Kallinge intill Ronneby. F 17 sattes upp 1944 och användes i början för marinsamverkan med bl a torpedflygplan. B blev attackflottilj 1956, samtidigt som A 32 Lanssen togs i tjänst. B ombildades till jaktflottilj 1973, då två jaktdivisioner från nedlagda F 3 i Malmslätt övertogs. Är idag utrustad med JA 37 Jaktviggen och räddningshelikopter 10 Super Puma.



**Flygvapnets Uppsalaskolor, F 20**, ett av flygvapnets tre skolförband för utbildning av fast anställda befäl samt specialuttagna värnpliktiga. Det är organiserat på fem skolor: Flygvapnets krigshögskola, Flygvapnets flygbefälskola, Flygvapnets stridslednings- och luftbevakningsskola, Flygvapnets underrättelseskola samt Försvarets tolkskola. Skolorna är samlokaliserade med Upplands flygflottilj (F 16) i Uppsala.



**Norrbottens flygflottilj, F 21**, Luleå, tidigare Norrbottens flygbaskår. N sattes upp 1941 som basorganisation för flygband avdelade för beredskaps-tjänst i norra Sverige. Omorganisationen till flottilj med ansvar för luftförsvaret av övre Norrland ägde rum 1961. Flottiljens flygfält används även av civilflyget. Från 1993 ingår N i norra flygkommandot (FKN). F 21 är utrustad med JA 37 Jaktviggen och räddningshelikopter 10 Super Puma. N kommer att bli flygvapnets tredje flottilj som utrustas med JAS 39 Gripen.