



# FRIVILLIGA FLYGKÅREN

## —en av våra yngsta frivilligorganisationer

UPPSÄTTANDET AV EN FRIVILLIG FLYGKÅR daterar sig officiellt till den 2 juni 1961; dessförinnan hade behovet av en frivillig flygkår utretts och klart dokumenterats. Nämda datum utfärdade så Kungl Maj:t, efter förslag från civilförsvarsstyrelsen och KSAK, föreskrifter om uppsättandet av Frivilliga Flygkåren, FFK. Dessa föreskrifter innehåller i sammandrag följande:

Den frivilliga flygkåren skall ha till uppgift att, utöver de uppgifter den tilldelas vid utövandet av civilförsvarsverksamhet, biträda även andra samhällsorgan, i den mån organisationen är lämplig härför, vid fullgörandet av uppgifter i totalförsvaret.

Den centrala ledningen handhaves närmast under civilförsvarsstyrelsen av svenska aeroklubben. Inom varje län utövas ledningen närmast under länsstyrelsen av en av aeroklubben i samråd med länsstyrelsen utsedd länsflygchef.

Sedan många år hade man inom KSAK:s ledning burit på tanken att av klubb- och övrigt privatflygs resurser skapa en frivillig kår och sedan 1953 års civilförsvarsutredning framlagt sitt betänkande, vilket skedde i februari 1958, fick man ett klart redovisat behov av en sådan organisation. Civilförsvarsutredningen framhöll nämligen angelägenheten av att civilförsvaret i krig har möjlighet att utnyttja flyg. I första hand hade man då räknat med heli-

*En kvartett FFK:are som ledde övningarna i Katrineholm söndagen den 7 juni. Fr v överstelöjtnant Nils Lundgren, motorflygchef i KSAK och kårchef i FFK, länsflygchefen disponent Göte Johansson, Nyge-Aero, Nyköping, generalsekreteraren överste Björn Lindskog, KSAK och överste Nils Personne, Flygstaben.*



koptrar, men den övnings- och försöksverksamhet som ägde rum 1958 och 1959 visade att de flesta uppgifterna för civilförsvaret väl kunde lösas av de konventionella flygplan som exempelvis landets flygklubbar disponerade. Det samarbete som vid dessa försök ägde rum mellan civilförsvarets ledning och aeroklubben ledde sedan till att kåren bildades och att Kungl Maj:t utfärdade ovan nämnda föreskrifter och ställde årliga anslag till förfogande.

Den centrala ledningen - kårledningen - som är inrymd i aeroklubbens sekretariat vid Skeppsbron 40, Stockholm, består av aeroklubbens generalsekreterare - fn överste Björn Lindskog - och kårchefen - fn aeroklubbens motorflygchef överstelöjtnant Nils Lundgren. Det bör kanske också framhållas att i aeroklubbens styrelse, som har det direkta överinseendet över kårledningen, ingår representanter för civilförsvarsstyrelsen, försvarsstaben och flygvapnet. Flygvapnets representant är för närvarande överste Nils Personne.

Den lokala ledningen utövas - under länsstyrelsen och kårledningen - av länsflygchefen som vid sin sida har en länsflygnämnd, sammansatt av representanter för länets flygklubbar. Länsflygchefen och nämnden uttager, klassificerar och placerar personal, förbereder uttagning av lämpliga flygplan och ordnar utbildning och övningar.

Flyggrupperna består av 8 flygplan, varav 2 i reserv, och en personal på 22 flyg- och/eller specialutbildade befattningshavare under ledning av en gruppchef. Sammanlagt består kåren när den är fullt uppsatt av 28 flyggrupper (en i varje län utom i Stockholms stad och län, där 3 grupper skall finnas, samt i Malmöhus och Göteborgs - Bohus län med vardera 2 grupper) med en personalstyrka på 670 man och en flygplanpark på 224 flygplan.

Som framgår av ovanstående är det alltså betydande resurser som här ställs till statens förfogande. Flygplanbeståndets marknadsvärde ligger fn på cirka 13,5 miljoner men med den förnyelse och modernisering, som sker praktiskt taget dagligen kommer det inom kort att uppgå till cirka 15 miljoner.

För anskaffning, förvaring, vård, reservdelar m m utgår inga som helst statliga anslag.

Icke heller för personalens utbildning behöver staten vidkännas några kostnader. Den del av utbildningen som drager de stora kostnaderna - flygutbildningen - är redan klar när inträdet i kåren beviljas. Den utgör ju det huvudsakliga kravet för att vederbörande skall bli uttagen till kåren, där fordringarna för flygförare av 1. graden är minst 150 flygtimmar, radiotelefoncertifikat och särskild FFK-kurs. Värdet av enbart flygtiden för en förare av denna kategori uppgår till närmare 12.000 kronor, vilket skulle innebära att samtliga flygförarens utbildningskostnader är värda cirka 10 miljoner.

Efter inträdet i kåren svarar staten för utgifterna för de kurser och övningar som direkt fordras för att vederbörande rätt skall kunna utföra sitt uppdrag i civilförsvarets m fl tjänst.

Uppgifterna i krig för civilförsvarets räkning är i huvudsak följande:

- a) rekognoscering av skadegörelse efter anfall, skadebildens utseende och förändring, framkomligheten för civilförsvarsenheter och därav föranledd rapportering;
- b) trafikövervakning, trafikräkning och rapportering och vid behov trafikdirigering i samband med flyktingströmmar m m;
- c) radiakindikering;
- d) transporter av personal och viktig materiel (exempelvis sjukvårdspersonal, medicin och blodplasma) samt sambandstjänst i övrigt.

Kungl Maj:t har emellertid föreskrivit att FFK utöver civilförsvarsuppgifterna skall biträda även andra samhällsorgan inom totalförsvaret i den mån organisationen är lämplig härför. Sådana uppgifter kan exempelvis vara övervakning av elkraftnätet samt transporter av fälttidningar, matriser och propagandamaterial för det psykologiska försvaret.

Vid de flesta av dessa uppdrag utföres det direkta övervaknings- och ledningsarbetet av speciellt utbildad personal ur civilförsvaret eller ur andra samhällsorgan. Förarens lokalkännedom är emellertid av största betydelse vid lösande av de olika uppgifterna.

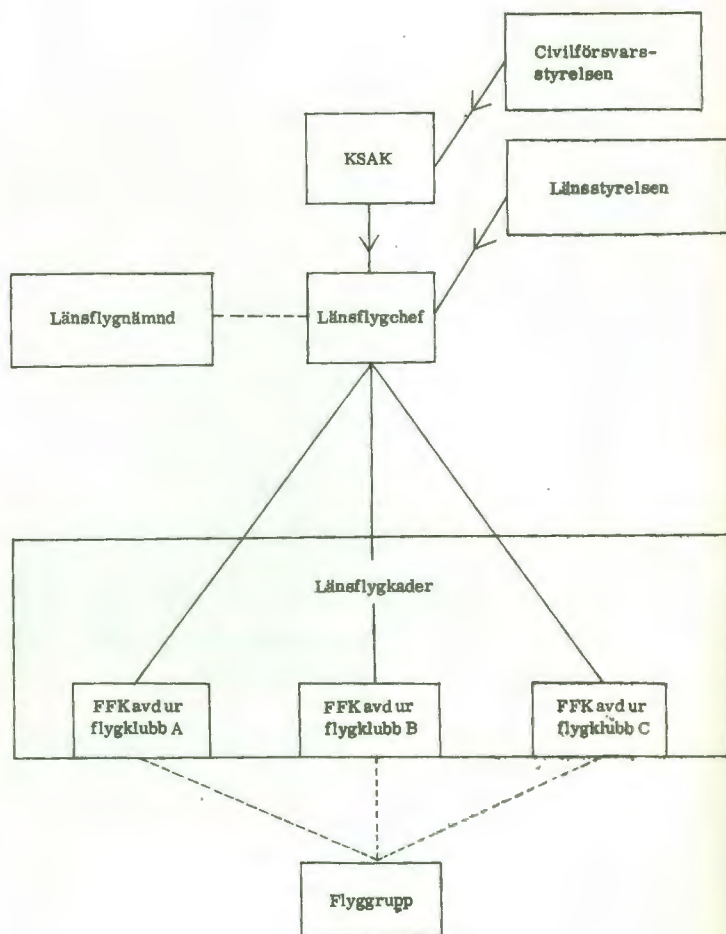
Uppsättningsarbetet har nu fortskridit så långt att länsvisa samverkansövningar har kunnat påbörjas. Under våren 1964 har således sådana övningar ägt rum i sju län. Övningarna har närmast haft försökskaraktär och uppgifterna har i stort sett varit att pröva beredskapen, samt skapa laganda och samhörighetskänsla mellan civilförsvarets personal och gruppmedlemmarna. Det har emellertid även vunnits direkta utbildningsresultat; som exempel må nämnas att besättningar efter några timmars övning kunde per radio leda undsättningskårer till ödelagda centra i olika tätorter även om mycket tillkrånglade anmarschvägar måste användas.

Avsikten är nu att ordna liknande övningar i samtliga län.

För länsflygchefer och gruppchefer har tre centrala kurser varit anordnade, varav två vid Statens Civilförvarsskola vid Rosersbergs slott, där man har utmärkta undervisnings- och förlägningslokaler till förfogande. Vid dessa tillfällen har även en orientering om bl a luftbevakningsorganisationen lämnats av lärare ur FV.

Sedan många år tillbaka har vissa klubbar inom KSAK efter särskilt tillstånd bedrivit sk hjälpflygverksamhet. Denna verksamhet var givetvis engod grund att bygga på för FFK, och omfattade räddningstjänst, skogsbrandsbevakning och målgång för luftvärnets räkning. Sedan 1961 har målgång för flygvapnets luftbevakningsförband tillkommit och har för varje år ökat i omfattning. Denna målgång med viss fordran på precision i kurs och höjdhållning är särskilt värdefull.

## ORGANISATION OCH TJÄNSTEVÄGAR



Vid några tillfällen har grupper ur frivilliga flygkåren inbjudits deltaga under eskader- eller sektorövningar. Kårledningen har all anledning att vara tacksam för att grupper fått tillfälle deltaga under så fältmässiga förhållanden som möjligt. Det fanns i början av FFK-verksamheten hos kårledningen en mycket stark oro för att de små flygplanen icke skulle kunna klara sina uppdrag utan att störa bilden av luftstridsläget. Dessbättre har hittills hållna övningar skingrat denna oro, men det är klart att FFK med tacksamhet mottager alla tillfällen som kan erbjudas till övning när samtidigt "riktig" luftkrigföring pågår.

Nils Lundgren