

CFV tjänsteställe handläggare

FS/Utplan, m j L Berns

Direktval 08/788 76 10

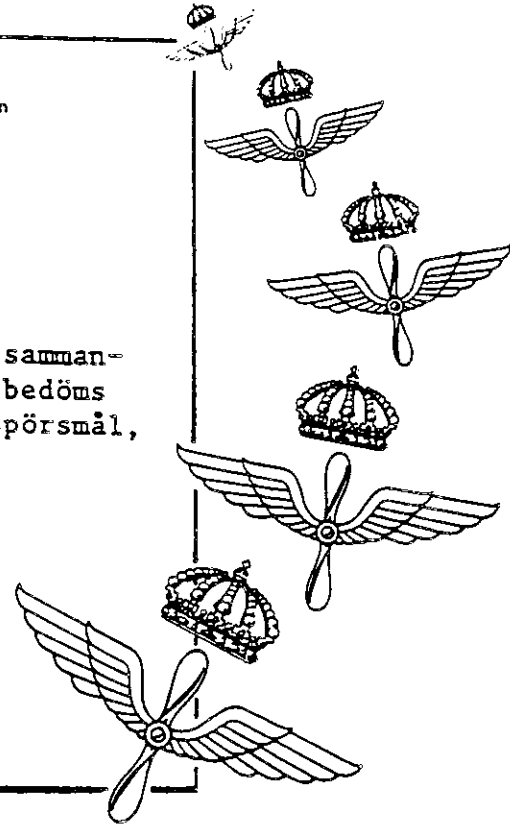
CFV föregående datum

Flygvapnets historia i sammandrag (1 bilaga)

Bifogade underlag utgör i mycket koncentrerad form en sammanfattning av flygvapnets 60-åriga historia. Underlaget bedöms kunna vara till hjälp för att besvara flyghistoriska frågor, dra historiska paralleller m m.

O Skoghagen

O Skoghagen
Chef för flygstabens
utbildningsplaneringsavdelning

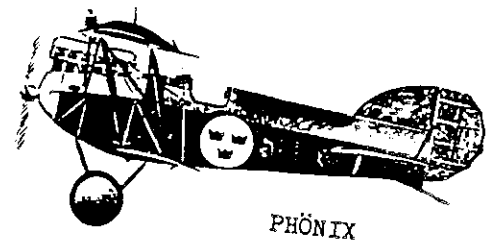


FLYGVAPNETS HISTORIA I SAMMANDRAG

1925 års försvarsbeslut fattades i krigsledans tecken och innebar kraftiga nedskärningar framförallt i fråga om arméregementen. Men det innebar också att Sverige fick ett självständigt flygvapen som ett av de första länderna i världen - som jämförelse kan nämnas att USA fick ett självständigt flygvapen först 1947.

En av de pådrivande bakom tillkomsten av det svenska flygvapnet var Carl Florman, föregångsman både inom det militära och det civila flyget, grundaren av ABA. Hans argumentation vägde tungt när riksdagen diskuterade frågan om ett självständigt svenskt flygvapen.

Flygvapnet bildades den 1 juli 1926. Folk och materiel härvdes från arméns och marinens flygväsenden. Flygplanen var en mångfald olika typer med skiftande kvalitet och utgjorde ett drygt hundratal. De vanligast förekommande planen var ett fyrtiotal Albatros och ett trettiootal Drott skolflygplan. I flygplanparken ingick också bland annat jaktplanen Phoenix och svenska J 23, Bristol Fighter och AW Siskin - det senare en trång skapelse som i engelsk tjänst möblerade om mängden förarens ansikte till s k "Siskin-face" genom sin mindre trevliga vana att ställa sig på näsan i landningen. Från marinen fick man tre flygbåtar av typen Macchi M.7 samt flera pontonförsedda plan. Det rörde sig sammanlagt om ett fyrtiotal olika typer från de båda försvarsgrenarna armén och marinen och det säger sig självt att underhålls- och reparations-tjänsten var mycket komplicerad, särskilt som dåtidens plan hade en viss haveribenägenhet. Ofta plockade man ihop hela plan av delar från sådana som havererat. Det fanns många sådana bastarder.



Nya kårer

I försvarsbeslutet 1925 bestämdes att flygvapnet skulle bestå av fem flygkårar. Vid F 2 Hägernäs strax norr om Stockholm skulle såväl marinspanings- som jakt-, bomb- och torpedenheter finnas. På anrika Malmen utanför Linköping med kärbeteckningen F 3 och på det nyuppsatta F 4 på Frösön skulle arméspanings- och jaktkompanier sättas upp. Flygutbildningen skulle förläggas till F 5 i Ljungbyhed i nordvästra Skåne. F 1 på Hässlö utanför Västerås skulle sättas upp först 1929.

Så blev det också 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 tillägg vidare dras med den ärvda materielen. Målet på över 200 plan gick inte att uppfylla.

Särskilt frågan om nyanskaffning av jaktplan som ersättare för de föråldrade J 1 Phönix och J 2 Nieuport 29 var av största vikt. I slutet av tjugotalet gjordes äntligen en beställning av 18 plan av den inhemska typen J 5 och J 6 Jaktfalken samt 12 stycken

engelska Bristol Bulldog 11 A som fick svensk beteckning J 7. F 2 fick flottörförsedda J 4 Heinkel HD 19. Leverans av dessa plan skedde med början under perioden 1929-30.

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

Som spaningsplan vid F 2 fanns under flygvapnets första år ett antal flygande "galoscher" Hansa i olika versioner. En värdefull komplettering skedde under tjugotalets sista år då 14 stycken 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. Fokkrarna gjorde lång och trogen tjänst. Det sista planet i operativ tjänst flög så sent som 1941. Ett museiexemplar upprustades till flygbart skick i början av 60-talet.

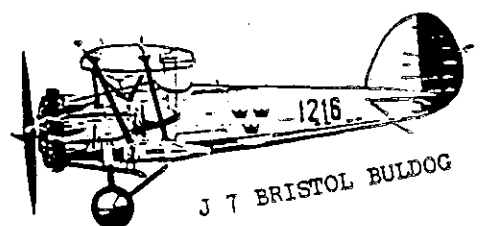
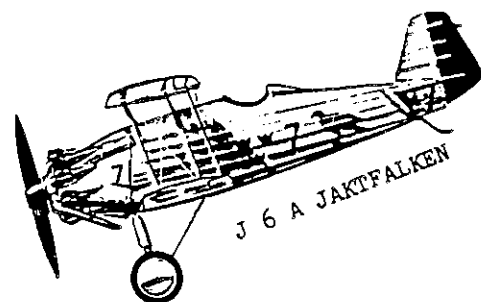
Som skolflygplan vid F 5 tjänstgjorde några SK i Albatros 120 och SK 3 Avro 504 - den senare också flitigt använd för den grundläggande flygutbildningen i brittiska RAF under många år. Efter hand tillfördes SK 4 Heinkel HD 24, SK 5 Heinkel HD 35 samt SK 6 Heinkel HD 36 i 21 exemplar.

Flygkommissionerna

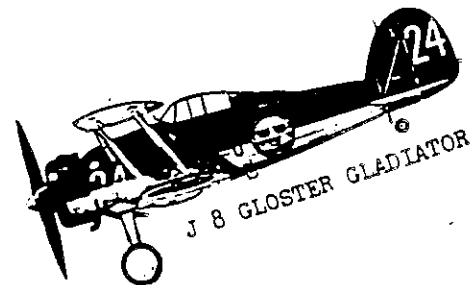
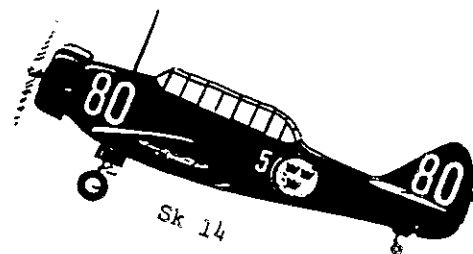
Någon utpräglad luftförsvarsstrategi fanns inte i Sverige vid denna tid, utan man inriktade sig huvudsakligen på utbildning av nya förare för de olika flygslagen. På grund av den ryckiga tillgången på flygmateriel och ständig kamp mot de anslagsbeviljande myndigheterna, bristen på en klart uttalad målsättning för verksamheten och en trög ledning kom mycken kritik att riktas mot flygvapnet. Som en uttryck för denna kritik tillsattes under trettioalets början två flygkommissioner som hade att utreda vad som uppfattades som missförhållanden i den unga försvarsgrenen. Kommissionerna hade delvis sin grund i några svåra olyckor som drabbade flygvapnet och som upprörde stämningarna. Mycket handlade kritiken om det nyanskaffade skolflygplanet SK 10 som var en licenstillverkning av den tyska Raab Katzenstein 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 angnarna från vetet i grundutbildningen av förare. Ett felaktigt utnyttjande gjorde att planet fick dåligt rykte från flygsäkerhetssynpunkt. Samtidigt ägde en diskussion rum om flygvapnets roll i försvaret av Sverige. Många hävdade härvid bombflygets stora betydelse i bekämpningen av främmande flygbaser för att härigenom förhindra fientligt flyg att komma upp i luften. Detta strategiska bombflyg hade redan på tjugotalet förespråkats av den italienske strategen Douhet. Att emellertid Sverige kom att i så stor utsträckning satsa på bombflyg hade mindre att göra med Douhet som att bombflygets prestanda vida översteg dåtidens jaktflyg. Försök hade också inletts med störtbombflyg efter amerikansk förebild. Det visade hur bombflyget kunde släppa sin bomblast med stor precision.

Svensk flygindustri

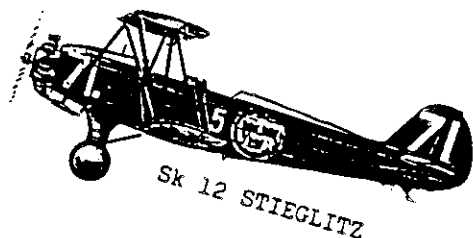
En omsvängning till flygvapnets fördel i fördelningen av de militära resurserna kom med 1936 års försvarsbeslut, som hade sin



grund dels i den alltmera hotande politiska situationen i Europa och dels de diskussioner som förts av ett antal tongivande officerare. Försvarsbeslutet innebar en kraftig förstärkning av flygvapnet med inköp av ny materiel. 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 var tillskapandet av en svensk flygindustri med nära nog monopolställning. Ur Svenska Järnvägsverkstäderna, NOHAB, och Bofors bildades efter långa och besvärliga förhandlingar, där även bland andra Götaverken var inblandade, Svenska Aeroplan Aktiebolaget - SAAB. För att skaffa erfarenhet startades licensproduktion av de amerikanska typerna SK 14 North American NA 16-4 och störtbombaren Northrop 8-A1 med svenska beteckningen B 5, det senare en helmetallkonstruktion, något för Sverige helt nytt. Till Trollhättan förlades tillverkningen av det 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 på Barkarby utanför Stockholm anskaffades den engelska Gloster Gladiator, J 8. Samtidigt tillfördes F 4 på Frösön det likaledes engelska 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.

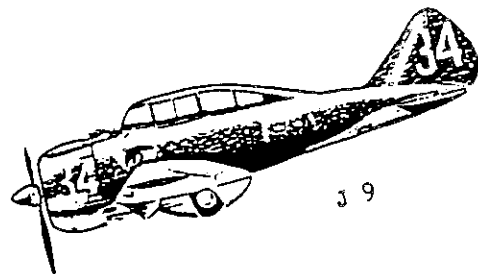


När försvarsbeslutet 1936 togs bestod flygvapnet endast av cirka 75 stridsdugliga plan. Nyanskaffningarna som blev följden av beslutet var betydande och lyckades tack vare att det fortfarande var relativt enkelt att anskaffa modern flygmateriel utomlands. När kriget bröt ut stoppades dock i allt väsentligt dessa möjligheter. Många besvärliga förhandlingar fördes för att nå de uppställda målen. Från USA fick man ett antal moderna jaktplan av typen J 9 Seversky Republic EP-1 innan USA's exportembargo utfärdades. Trevare gjordes till Italien, Ryssland och en del andra länder. England erbjöd omsider Hurricane, med den typen ansågs inte fylla måttet. Satsningen på jakt jämfört med försvarsbeslutet hade sin grund i flera orsaker. Dels det finska vinterkriget där jakten åsamkade det ryska bombflyget stora förluster och dels "Slaget om Storbritannien" där jaktens insatser blev helt avgörande för utgången. En annan viktig faktor var att jaktflyget utvecklats prestandamässigt. I 1939 års försvarsbeslut kom proportionerna mellan bomb och jakt att bli 6:6.



Anskaffning utomlands

Jaktflygplanfrågan fick en någorlunda acceptabel lösning genom anskaffning av 60 Reggiane 2000 Falco J 20 - ett plan som mycket liknade J 9 - samt 60 Fiat CR 42 J 11 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 J 22 som var en blandning av trä och metall. Som motor avsågs den amerikanska Twin Wasp. Eftersom motorn inte gick att få tag i på legala vägar kopierades den av Svenska Flygmotor i Trollhättan, en storartad ingenjörsbedrift.



Spaningen, som under krigsåren var av den största betydelse för att få förvarning om anfall, tillgodosågs också inledningsvis genom import. Det var i detta sammanhang som den senare ökända S 16 Caproni Ca 313 fann sina vägar hit. Inte heller under de första krigsåren fanns någon uttalad strategi för de svenska luftstridskrafternas användning. Utbildningen var intensiv för att få fram nya förare samtidigt som militärledningen krävde plan för omedelbar insats. Det blev en hård kamp mellan nyinrättade överbefälhavaren och flygvapenledningen. Enheter med någorlunda stridsduglighet förflyttades runt om i landet där hotet bedömdes som störst och krigsflygfält växte upp som svampar ur jorden. När kriget bröt ut var Ljungbyhed det enda militärflygfältet söder om Malmen. Från att flygvapnet hittills

varit en utbildningsanstalt kom det att bli ett viktigt försvarsinstrument såväl i självständigt uppträdande som i samverkan med armé- och marinstridskrafter.

J 22 är värd några egna rader. Planet kom från 1942 att tillverkas i Kungliga Flygförvaltningens egen regi, eftersom SAAB inte hade kapacitet. För att få plats med tillverkningen hyrde man hangarer på Bromma som ABA lät uppföra mitt under brinnande krig i avvaktan på civilflygets expansion när krigshandlingarna upphört. Totalt levererades 200 J 22. När amerikanerna i krigsslutet levererade Mustang till oss var det många amerikanska förare som efter provflygning av J 22 undrade varför vi skaffat Mustang när vi redan hade ett så bra plan!

Den stora satsningen på jaktflyg innebar inte att bombflyget försumrades. Den tidigare anskaffade och licensbyggda B 3 blev snabbt omodern. I Sverige jobbades det intensivt på ett eget bombflygplan och det provflögs 1942 som SAAB B 18. Planet försågs med två motorvarianter och kom att byggas i såväl bomb- som torpedplansversioner. Planet tillfördes först bombflottiljen i Västerås men kom sedan att spridas över landet. B 18 blev tillverkad i närmare 200 exemplar och gjorde tjänst till slutet av femtiotalet. Förutom de tidigare nämnda versionerna modifierades planet även för spaningsuppgifter.

Kraftig utbyggnad

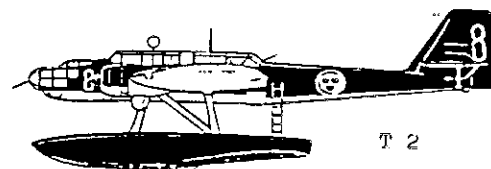
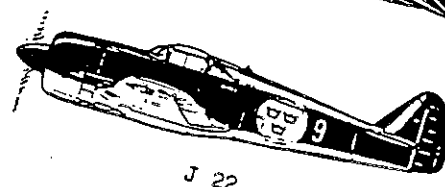
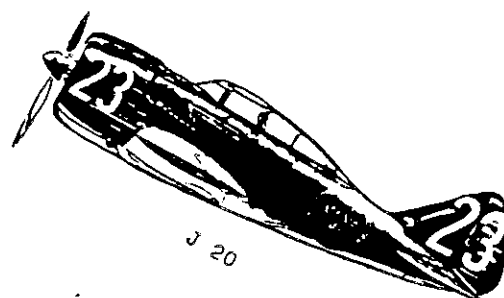
Den snabba utbyggnaden av flygvapnet under krigsåren innebar också att flera nya flottiljer uppsattes. Flygkårerna försvann redan i krigets inledningsskede med undantag för F 2 och F 21 som senare återfick kärbenämningen. I 1942 års försvarsbeslut tillkom F 13 i Norrköping, F 14 i Halmstad, F 15 i Söderhamn, F 16 i Uppsala och F 17 i Kallinge utanför Konneby. Dessförinnan hade beslut tagits om ytterligare flottiljer. Nu räknade man totalt 16 flottiljer, fördelade på sex bomb-, sex jakt- och tre spaningsflottiljer samt en torpedflottilj. Taktiskt skedde en uppdelning i fyra eskadrar betjänade av fem flygbasområden. 1944 års riksdag beslutade om en sjunde jaktflottilj, den på F 18 i Tullinge söder om Stockholm.

Trots att den tidigare omnämnda J 22 var ett ypperligt flygplan var den ändå ett provisorium för att täcka bristen på jaktplan. Därför satte SAAB snabbt igång projekteringen av ett eget jaktplan. Det blev den okonventionella J 21 som flög 1943, ett plan med dubbla stjärtpommar och skjutande propeller. Filosofin bakom var genial. Sämre prestanda skulle kompenseras med beväpningen koncentrerad till nosen. För att inte förarna skulle hackas i strimlor vid uthopp försågs J 21 med katapultstol, något som var helt nytt i världen för ett operativt flygplan.

Sida 5

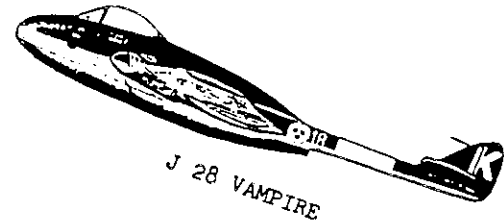
Ett annat genialt flygplan som också kom att ingå i flygvapnet var P-51 Mustang med svensk beteckning J 26. 1944 nödlandade ett 10-tal Mustang i Sverige efter uppdrag över Tyskland och fyra införlivades snabbt i organisationen. 1945 köptes 50 Mustang från amerikanska överskottslager till en billig penning. Ursprungstanken var att ersätta nedslitna J 20 vid F 10 i Skåne, med det ansågs olämpligt eftersom kriget fortfarande rasade in på knutarna. Planen kom istället att tillföras F 16 i Uppsala. Efter kriget inköptes ytterligare 60 Mustang. De placerades vid F 4 som då ombeväpnat till jakt. Ytterligare 21 Mustang inköptes 1948.

Marinflyget 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 fick man en division enmotoriga Heinkel He-114B-1 med beteckning S 12. För flygräddning användes Dornier Do-24 som en flykting så lämpligt försett oss med. 1947 köptes tre Catalina-flygbåtar TP 47 för samma ändamål.

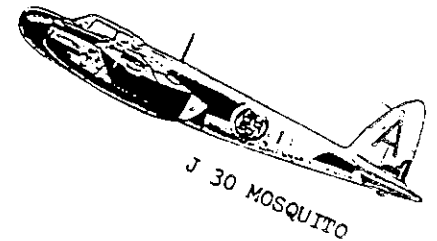


Readrift

Kriget tog slut och general Nordenskiöld hade blivit chef för flygvapnet. Han var en förutseende och bestämd person. I både Tyskland och Storbritannien hade den s k readriften kommit så smått. Nordenskiöld 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 jet hette på den tiden - införskaffades redan 1946 en division Vampire från England. Planen placerades vid F 13 i Norrköping som alltså dess kommit att inta en tätposition i introduktionen av ny flygmateriel. Samtidigt jobbade SAAB med att konvertera J 21 för readrift. J 21 R blev den enda lyckade konverteringen i världen av ett kolvmotorplan till readrift. Erfarenheterna som vanns av de första 70 Vampire gjorde att en ytterligare beställning gjordes på 310 plan 1949. Vampire-planen fördelades på F 4, F 8, F 9, F 10, F 15 och F 18. En attackvariant tilldelades F 7 och F 14. Efter avslutad tjänst i främsta linjen blev Vampire med beteckningen J 28 degraderad till skolflygplan på Ljungbyhed, där den fostrat mängder av flygkullar.

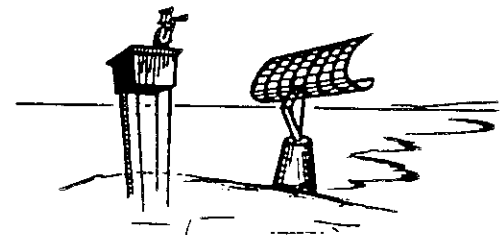


J 28 Vampire var dock inte det enda flygplan vi anskaffade från Storbritannien vid denna tid. Tyska erfarenheter hade visat på nattjaktens stora betydelse. Ur surpluslager kunde flygvapnet 1948 beställa ett antal Mosquito i nattjaktversion som placerades vid F 1 i Västerås. Mosquito köptes i 60 exemplar med en amerikansk nattjakt radar i nosen. J 30, som Mosquito benämndes i flygvapnet, blev inte helt lyckad. Den drabbades av många haverier, men så var också engelska krigsflygplan dimensionerade för en betydligt kortare gångtid. En annan anskaffning från Storbritannien var spaningsflygplanet Spitfire i versionen Mk XIX som fick beteckningen S 31. Vi köpte 50 stycken av detta plan som i ursprungs-versionen tillsammans med Hurricane vunnit demokratin åt Europa i "Slaget om Storbritannien" sommaren och hösten 1940.

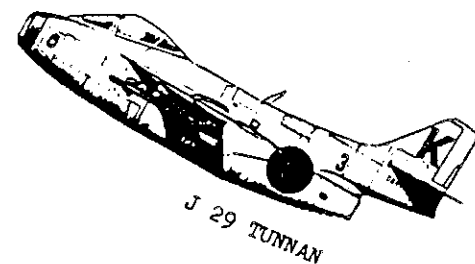


Luftbevakning och stridsledning

Nyanskaffningarna till flygvapnet vid denna tid var inte enbart flygplan. Lärdom från England hade inpräntat hos flygvapnet betydelsen av en funktionell luftbevakning och stridsledning. Redan 1944 fick flygvapnet tillgång till radarn ER IIIB. Luftbevakningen med "tornvalor" hade alltför stor fördröjning med de högre farterna som blivit. Flygvapnet övertog luftbevakningen från armén 1984 och med radar och optisk luftbevakning - det senare för övrigt ett system som Sverige behåller än i dag för täckning på låg höjd - lades grunden till dagens STRIL 60, som i datoriserad form är en utveckling av det allra första stril-systemet.



Början av 50-talet var en orolig tid. Koreakriget, blockaden av Berlin och nedskjutningen av obebäpnade svenska transportflygplan över Östersjön var 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 - Västeuropas första operativa jetflygplan med pilvinge. Planet hade redan 1945 legat på ritborden i Linköping. Efter en intensiv provflygningsperiod levererades 224 plan av den första versionen till flygvapnet. Återigen blev det F 13 som fick svara för introduktionen av något nytt. I omvärlden var det bara amerikanernas F-86 Sabre och ryssarnas MiG-15 som kunde mäta sig med J 29. Svenskt flyg hade på bara tio år svängt sig upp på världstoppen i fråga om modernitet, en alldeles enastående bedrift som väckte stor beundran i omvärlden. J 29 kom att utvecklas i många olika versioner och tillverkas i nära 700 exemplar. Förutom jaktplan blev den också attack- och spaningsflygplan. Nästan alla svenska flottiljer kom att få Tunnan - ett svärfluget plan men som blev ett slagkraftigt stridsinstrument när förarna var väl influgna.



Tunnan som dagjaktplan kom att i början av 50-talet att kompletteras av nyansskaffade 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: nedskjutningen av de svenska transportflygplanen över Östersjön, J 29 Tunnan och nya stridsledningsradarn PJ 21 som köpts från Storbritannien. Dygnet runt, året runt, fanns startberedda jaktplan beredda att gå upp om något okänt eko visade sig på radarskärmar.

Nya flygbaser

Nytt den här tiden var också utbyggnaden av bassystemet med vägbaser, något som flygvapnet var pionjärer med i världen. Vanliga landsvägsstumpar rätades ut och förstärktes och kunde på så sätt tjäna som start- och landningsbana. Även isarna på våra sjöar användes för basering. Det gick alldeles utmärkt trots de heta jetstrålarna.

Även vid Ljungbyhed gjorde jetdriften sitt intåg. Arbetshästen SK 16 Harvard fördelades på flottiljerna som sambandsplan och ersattes som skolflygplantyp II av Vampire i en- och tvåsitsiga versioner. De ensitsiga var pensionerade J 28B medan de tvåsitsiga huvudsakligen nyköptes från Storbritannien, där de hade beteckningen T 55. Vid ungefär samma tid ersattes skolflygplantyp I SK 25 Bücker Bestman av SAAB-fullträffen Safir som är svensk flygindustris största exportframgång hittills om man ser till antalet plan. Safiren fick flygvapenbeteckningen SK 50 och blev skolbänk för tusentals svenska förarelever.

Under 1952 flögs vid SAAB för första gången två plan som skulle få stor betydelse för flygvapnets fortsatta utveckling. Det ena var A 32A Lansen, attackplanet som var det första svenska flygplanet att överskrida ljudhastigheten. Det andra var 210 Draken, det nedskalade experimentplanet med dubbeldelta som sedermera fick lämna sitt namn till sin mera fullgångna storebror J 35.

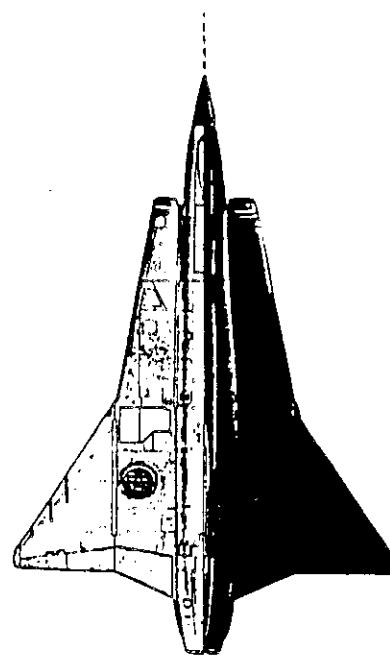
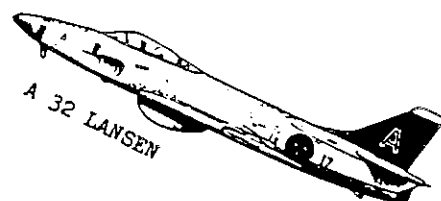
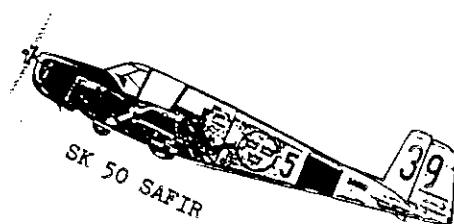
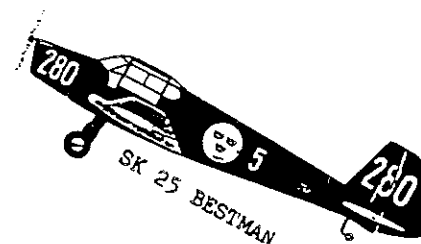
J 35 Draken

J 35 Draken provflögs 1955. Den var konstruerad mot bakgrund av den tidens hotbild som var högflygande bombflygplan. Attackflyget dimensionerades att möta invasionsflottor långt ute till havs. Vid 50-talets slut hade Lansen tillförts attackflottiljerna F 6 i Karlsborg, F 7 i Sätenäs och F 14 i Halmstad. En särskild allvädersversion fanns på F 1 i Västerås och F 12 i Kalmar. Nära 450 Lansen byggdes.

För att täppa till skarven mellan J 29 Tunnan och J 35 Draken anskaffades 120 engelska jaktplan av typen Hawker Hunter som inledningsvis fördelades på Stockholmsflottiljerna F 8 och F 18. J 34 Hunters och J 35 Drakens goda prestanda krävde en motsvarande utveckling av strilssystemet och de första storradarstationerna PS 08 tillfördes. De hade en räckvidd på över 40 mil och kunde alltså nå över Östersjön vilket gav erforderlig förvarning om ett anfall skulle komma från det hållet. Samtidigt som flygvapnet moderniserade stril behöll man den gamla beprövade optiska luftbevakningen för att i vårt lands ofta kuperade terräng kunna upptäcka lågflygande plan som sökte skydd i dalgångar och bakom berg. Strilssystemet, 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 med nummer fyra på "rankinglistan".

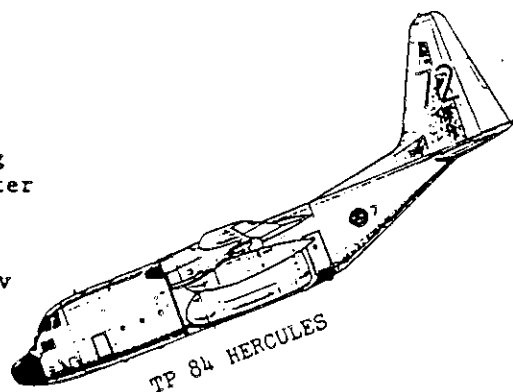
Transportflyget

Alltmedan stridsflyget förstärktes med modern materiel försumades dock transportflyget med en blandning olika typer av äldre årgångar. Ekonomin tillät inte annat. Rygggraden utgjordes av TP 79 eller DC-3 från 30-talets mitt. Andra transportflygplan

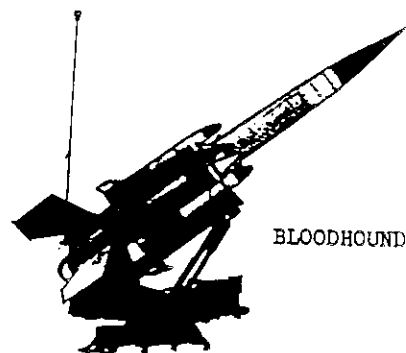


J 35 DRAKEN

under 50-talet var TP 46 Dove och TP 47 Catalina. För utprovning av jetmotorer av svensk tillverkning användes TP 80 Avro Lancaster som var det dåtida flygvapnets största flygplan. Anskaffning skedde också av den engelska Pembroke som kunde ta ett tiotal passagerare. Svensk beteckning var TP 83. 1965 kom det första av flygvapnets tunga transportflygplan TP 84 Hercules från den amerikanska Lockheed-fabriken. Antalet Hercules har i olika omgångar vuxit till dagens åtta plan.

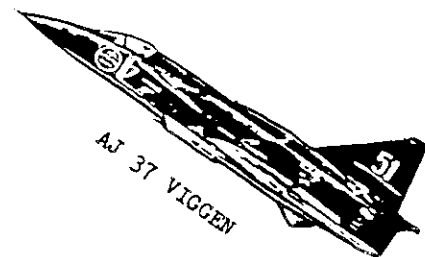


I början av 60-talet stod alltså flygvapnet på topp. Därefter började kräftgången med nedläggning av flottiljer och indragning av divisioner. F 2 i Hägernäs och F 14 i Halmstad drabbades först. Men flygvapnet fick också sina första luftvärnsrobotar, den engelska Bloodhound. Den skrotades dock efter något 10-tal år av finansiella skäl. Under 60-talet omprövades även flygvapnets uppträdande. Nu handlade stormakternas strategi inte längre om massiv vedergällning med kärnvapen utan om valmöjligheter med konventionella stridskrafter. Det alltmer uttalade låghöjdshotet med attackflygplan gjorde att Draken fick en ny roll som jaktplan i alla höjdsnitt och stril kompletterades med särskilda låghöjdsstationer monterade på höga master. Dessa fick beteckningen PS 15. Det nya skolflygplanet SK 60 från SAAB fick en andrahandsroll som lätt attackflygplan för samverkan med arméstridskrafter.



Viggen

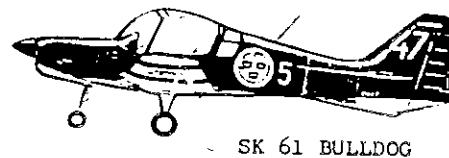
1967 provflögs på SAAB det flygplan som under 70- och 80-talen skulle utgöra ryggraden i flygvapnet. Det var flygplan 37 Viggen som var ett halvt steg på vägen till dagens enhetsflygplan. Först kom AJ 37 som succesivt under 70-talet ersatte A 32A Lansen, följt av olika versioner för spaning och jakt. Viggen utgjorde ett värdefullt kvalitativt tillskott som i viss utsträckning kompenserade för den av statsfinansiella skäl betingade fortsatta bantningen av flygvapnet. F 8 i Barkarby, F 9 i Göteborg och senare F 3 på Malmen, spaningsflottiljen F 11 i Nyköping, F 12 i Kalmar och F 1 i Västerås drogs in. Antalet jaktdivisioner minskades med två tredjedelar och attackdivisionerna med hälften.



Viggen och den utvecklade Draken-versionen J 35F utgör i dag ett av Västeuropas bästa luftförsvarssystem. J 35F, med sina radar- och IR-robotar och integrering i stril, började tillföras redan 1965. F 13 i Norrköping, som alltså alltid varit något av premiärsken för nya flygplantyper, blev först och därefter följde F 1, F 3, F 10 och F 12. Omfördelning av plan i samband med förbandsindragningar gjorde att även F 16 och F 17 fick J 35F. Nu återstår dock bara tre divisioner och alla är samlade vid F 10, där de avses bli modifierade till en modernare version benämnd J 35J. Tidigare versioner av Draken har funnits vid alla flygvapnets jaktflottiljer utom på nedlagda F 8 och F 9 och den till attack ombeväpnade F 15-flottiljen i Söderhamn. Totalt byggdes cirka 550 Draken.

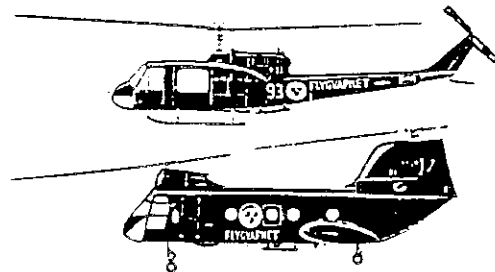
Men inte bara Draken är en trogen arbetshäst i flygvapnet. Lansen, som flög för första gången 1952, flyger fortfarande men som mål på Malmen där den beräknas hänga med in på 2000-talet. Snudd på världsrekord i flygoperativt sammanhang!

På skolplansidan inträffade under 70-talet den förändringen att den skottiska Bulldog med beteckningen SK 61 från 1971 kom att ersätta SK 50, vilka utportionerades på förbanden som sambandsflygplan och därmed succesivt ersatte SK 16. Transportflyget kompletterades med flera nya typer för skiftande ändamål. I raden kan nämnas två TP 52 Canberra, två TP 85 Caravelle, två TP 86 Sabreliner, två inhyrda TP 87 Cessna 404 och tillika en TP 88 Metro III. Flygvapnets förare skolas också för närvarande in på marinens SK 89, CASA Aviocar.



Helikoptrar

På helikoptersidan har flygvapnet nu kommit fram till ordningsnummer 9. Det var på 60-talet som helikoptrar började tillföras med stora tillskott framförallt under 70-talet. Helikoptertyperna i flygvapnet är Hkp 2 Alouette som nu går in i pensionsåldern, Hkp 3 Augusta Bell 204, Hkp 4 Vertol 107 och nytillskottet Hkp 9B, MBB BO-105.



Hkp 3 och Hkp 4

Flygvapnet i strid

Vid två tillfällen har flygvapnet varit i strid. Det första var under vintermånaderna 1940, då det svenska frivilligförbandet F 19 sammansatt av B 4 Hawker Hart från F 4 och J 8 Gloster Gladiator från F 8 satte in i striderna i norra Finland under vinterkriget. Trots den relativt omoderna materielen gjorde förbandet storartade insatser. Flera ryska plan sköts ner vilker tvingade ryssarna till en taktikanpassning som i hög grad underlättade de finländska markstridskrafternas operationer.

Det andra tillfället när svenskt stridsflyg sattes in i strid var under Kongo-krisen 1961-63. De resultat som nåddes av den svenska flygstyrkan F 22 kom att bli avgörande för konflikternas utgång till FN-styrkornas fördel. Såväl i Finland som i Kongo skedde insatserna till priset av mycket ringa förluster, vilket visade på flygvapnets mycket goda utbildningsstandard.

Flygvapnets styrka i dag är cirka 17.000 personer i fredstid inberäknat värnpliktiga under grundutbildning och ungefär 350 stridsflygplan i främsta linjen. F 4 har just ombeväpnat till JA 37 jakt-Viggen. Krigsflygskolan F 5 har SK 61 Bulldog och SK 60 samt rymmer den nyinrättade trafikflygarhögskolan TFHS. F 6 och F 7 har båda AJ 37 Viggen. Vid F 10 finns återstående Drakar och där sker också omskolningen av österrikiska förare till J 35D som Österrike köpt begagnade. Spaningsversionerna SF 37 och SH 37 Viggen samt jaktversionen JA 37 finns vid F 13 och F 15 har både attack- och skolversionen av Viggen. Senaste flotttilj som fått JA 37 är F 16. F 17 har i likhet med F 13 en blandning av spanings- och jakt-Viggen och detsamma gäller för F 21 i Luleå. Den lätta attackversionen av SK 60 har baserats vid F 16 och transportflyget är huvudsakligen förlagt till F 7. Renodlade skolförband är F 14 i Halmstad med bland annat den nyinrättade Officershögskolan och F 20 i Uppsala med Flygkrigshögskolan, Flygbefälsskolan och Tolkskolan. Underrättelseskolans finns på F 13. På Bromma ligger tills vidare flygvapnets sambandsflyggrupp, som sorterar under F 16.

Ledningen

Flygvapnet är för ledningen av flygstridskrafterna indelat i fyra luftförsvarssektorer vars ledning sker från F 4, F 10, F 16 och F 21 samt en attackeskader med säte i Göteborg. Flygvapnets samlade ledning sker från flygstaben i Stockholm.

Det mest spännande i flygvapnet i dag är introduktionen av enhetsflygplanet JAS 39 Gripen som beräknas premiärflyga i april 1987. JAS 39 Gripen förenar i ett och samma skal de tre rollerna jakt, attack och spaning. Inget annat land har vågat sig på den lösningen och svenska flygvapnet befäster därmed ytterligare sin ställning som ett av världens ledande, om inte kvantitativt så ändå kvalitativt och innovativt. Det senare gäller också och inte minst det nya Bas 90-systemet som bygger vidare på flygvapnets spridningsfilosofi. Varje bas ges bl a ett antal rullbanor för att minska sårbarheten. På motsvarande sätt sker en modernisering av strilssystemet. Nya radarstationerna PS 860 och PS 870 införs och ett flygburet radarspaningsystem med god räckvidd kommer.



JAS 39 GRIPEN



FLYGVAPNET