



Text: C-G Simmons i Viken

Flygvapnets signaltjänst

I TIFF nr 2/1986 berördes 1936 års försvarsbeslut som avsågs innebära en "uppsättning" (= förstärkning) av flygvapnet. Men precis som ungefär två decennier tidigare visade sig politiska beslut och handling vara föga förenliga.

Flygvapnet tilldelades långt ifrån de medel som erfordrades för att genomföra den beslutade utökningen av flygvapnets resurser. I stället anbefalldes Kungl Maj:t 1938 (!) en kraftig reduktion av de planerade kostnaderna för anskaffning av materiel – inte minst signalmateriel av alla slag. Bland annat skulle CFV skära ned anskaffning av markradiomateriel.

Flygledningen argumenterade kraftigt mot detta. Det framhölls att *de fasta och transportabla radiostationerna utgöra grunden för flygradioanskaffningen och för radioförbindelseorganisationen i dess helhet inom flygvapnet*. Man underströk att den äldre materielen icke längre motsvarade aktuella krav från främst flygtjänsten. Därtill var materielen nu försliten och blev allt dyrare i underhåll.

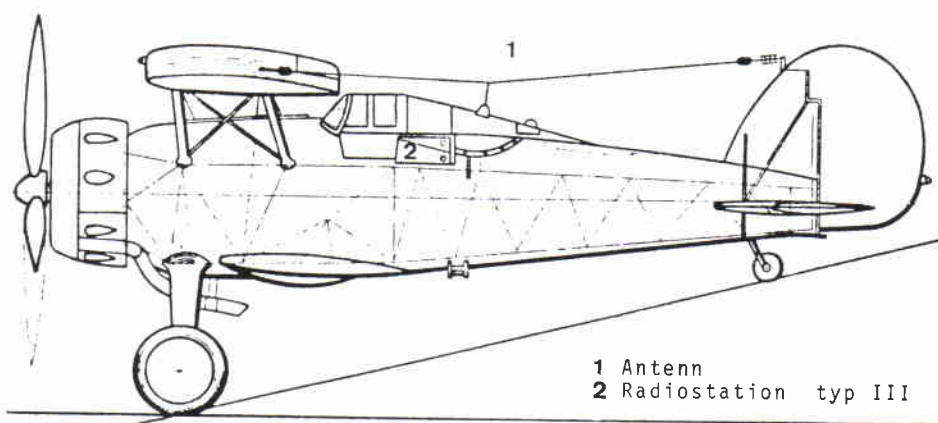
CFV anförde att varje nedskärning i anskaffningsplanen – eller senareläggning – skulle innebära "ett eftersättande av organisationens planerliga genomförande".

Inför utrikespolitiska realiteter tvingades riksdag och regering mycket snart att överge varje tanke på en försvagning av försvaret.

Flygsäkerheten kräver bättre flygradiostationer

Den teletekniska utvecklingen var i mitten av 1930-talet (mätt med våra dagars mått) ännu långsam. Men det var redan då viktigt att kunna disponera i tiden modern materiel. Med de tunga flygplan (B3 och T2) som togs i bruk ställdes nya och större krav på säkra radioförbindelser. För en effektiv flygtjänst med hög flygsäkerhet var det nödvändigt att få fram flygradiostationer med de prestanda, som CFV redovisat 1936 (TIFF 2/1986, sid 28).

Med den totala utvecklingen av flygvapnet ökade också omfattningen av de tjänstemeddelanden som förmedlades av markradiostationerna. Kraven på säkra mark-mark-förbindelser ökade liksom behovet av trafikkapacitet.



1 Antenn
2 Radiostation typ III

Genomskärning av jaktflygplan, typ J 8.

Markradiostationerna var engagerade i en tidvis mycket omfattande trafik. Utöver "ordinarie radiotrafik" d v s trafik med flygplan och flygvapnets markstationer gällde ytterligare uppgifter enligt fig 1.

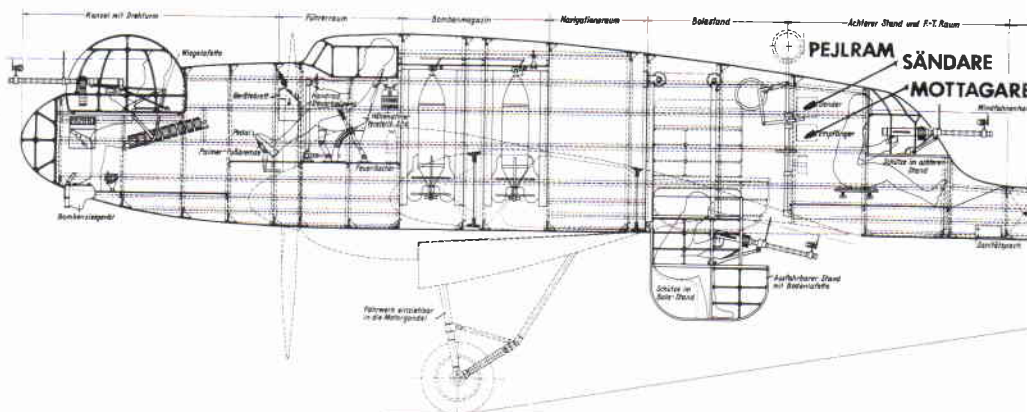
I detta läge kämpade flygvapnet med sin föråldrade och förslitna materiel. Det blev ofrånkomligt att till sist kassera alla de flygradiostationer, som 1926 hade övertagits från armén och marinen. Kvarvarande utrustningar modifierades för att få något förlängd livstid. Underhållspersonalen hade ett tungt arbete för att hålla materielen i driftdueligt skick!

Trots allt lyckades flygförvaltningen driva utvecklingsarbetet för blivande fr III (för jaktflygplan) och fr II. Dessa stationer kom till förbanden

med början 1938 resp 1939. Med B3 kom fr I. En ny transportabel markstation (Tmr VIII) var också under utveckling. Den levererades med början 1940 och blev en viktig tillgång. Även de fasta markstationerna tillfördes så småningom nya utrustningar.

Samarbete mellan flygvapnet och civila luftfarten

Med tiden blev det uppenbart att olika former av samarbete mellan flygvapnet och den civila luftfarten borde aktualiseras. Flygförvaltningen påtalade att många fördelar stod att vinna om organisationerna tilläts komplettera varandra. CFV ställde sig positiv, dock med förbehållet att flygvapnets signalister inte skulle "påtaga sig den



Åren före andra världskriget

I. Allmänna bestämmelser.

1. Med flygvapnets ständiga radiosignaltjänst avses den signaltjänst vid flygvapnets radio- och radiopejlstationer, för vilken bestämmelser utfärdas av chefen för flygvapnet.
2. Flygvapnets ständiga radiosignaltjänst omfattar
 - Ordinarie radiotrafik,
 - Väderlekssignalering,
 - Radiotekniska prov,
 - Samtrafik med radiostationer tillhörande armén och marinen,
 - Samtrafik med kommersiella radiostationer samt
 - Radiospaning.
3. I flygvapnets ständiga radiosignaltjänst delta samtliga flottiljer (flygkrigsskolan) samt detachement i den utsträckning, som av vederbörande flottiljchef (chef för flygkrigsskolan) bedömes lämpligt.

Fig 1. Allmänna bestämmelser för radiosignaltjänsten.

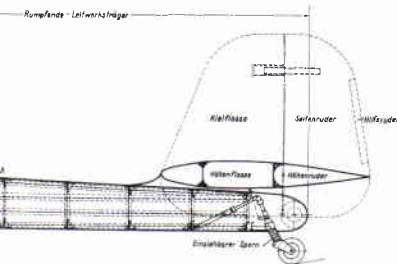
Sammanfattning av förslag till utbildning av signalister

(Utdrag ur CF1 rapport – Radioskolan Nr 16 den 15/9 1936)

- 1) Gemensam manskapsutbildning vid rekryt- och vicekorpralskola, signalister uttages "enligt nuvarande grunder"
- 2) 1. signalunderbefälskurs 1/5–15/10 – underkända elever återgår till kategorien mekaniker
- 3) korpralskola, andra året 1/11–15/3 – gemensam för signalister
- 4) verkstadsutbildning 1/4–1/5 (andra året)
- 5) 2. signalunderbefälskurs 1/5–15/8 (andra året)
- 6) därefter praktisk tjänst vid resp förband 15/8 – omkring 15/10 tredje året
- 7) gemensam furirskola för signalister 1/11–15/10 fjärde året
- 8) därefter praktisk utbildning vid förband.

Fig 2. Förslag till utbildning av signalister på F1 år 1936.

1936 utkom Gerhard Otto med "Konstruktionselemente für den Flugzeugbau." I slutet av boken visades bl a detta 2-motoriga lågvingade bombflygplan. Kanske föregångaren till Ju 86 (B3)?



civila luftfartens säkerhetstjänst".

Uppslaget togs upp och snart gjordes en överenskommelse med ABA om hur flygvapnets radiostationer – främst F1 och F2 – skulle stötta bolagets flyglinje Stockholm – Helsingfors och nattpostlinjen Stockholm – Malmö. På den sistnämnda medföljde förare och flygsignalister ur flygvapnet för egen utbildning.

Tillfällig radioskola vid F1

Under tiden fram till 1936 hade flygvapnets "radiomän" rekryterats på frivillig väg bland mekaniker. De erhöll större delen av sin utbildning i "radio" vid någon av marinens radioskolor. Det största problemet var då att vid förbanden bereda eleverna er-

forderlig praktik. Bristen på signalutbildade officerare vid förbanden gjorde att det blev si och så med den praktiska signalutbildningen. Inte minst samarbetet med ABA förrådade signalisternas begränsade rutin och erfarenhet.

CFV beslöt (1936) om en tillfällig radioskola vid F1. Där skulle prövas om signalisterna kunde ges en mer flygvapenanpassad kunskap jämte en bättre befäst rutin.

Försöket slog väl ut. Ett förslag väcktes om en utbildningsgång som skulle ge allsidiga kunskaper inom hela signaltjänstområdet. Därvid togs hänsyn till att signalhantverkare och radiomekaniker nu tillkommit. Huvuddragen av förslaget rörande utbildning av signalister framgår av fig 2.

Följande år (1937) tog CFV ett viktigt beslut: Till F1 skulle förläggas för signalister (stammanskap) gemensam signalrekrytkurs, signalkorpralskola, signalfurirskola, signalunderofficers- och signalofficerskurser samt övriga kurser för utbildning av personal i signaltjänst. Grunden för FLYGVAPNETS SIGNALSKOLA (FSS) var därmed lagd.

CFV fastställde därefter omfattningen av manskapsutbildningen och angav då för signalister främst det som framgår av fig 3. Av anvisningarna för betygsättning framgår hur de viktigaste ämnena värderas inbördes, se fig 4.

Utbildning av signalofficerare startas

Det blev snart ofrånkomligt att stärka signaltjänstens ledning vid förbanden.

Rekrytutbildning:

Biträdande signalist vid radiostation,
Signalist vid trådsektion och optisk station,
Befälhavare för linjegrupp.

Korpralsutbildning:

Signalist vid radiosektion och optisk station,
Befälhavare för radio- och trådsektion.

Furirsutbildning:

Tjänst som signalunderofficer vid signalavdelning.

Skolfritt år:

Praktisk tjänstgöring vid flygförband för att befästa och förbättra tidigare inhämtade kunskaper och färdigheter.

Fig 3. Av CFV år 1937 fastställd utbildning av signalister inom flygvapnet.

Sammanställning av betygskoefficienter

- 4 Uppförande, lämplighet
- 3 Elektronik
- 2 Radiosignaljänst, radiomaterielkännedom, trådsignaljänst
- 1 Allmän signaljänst, trådmaterielkännedom, optisk signaljänst

Fig 4. År 1937 fastställd betygssättning av signalister.

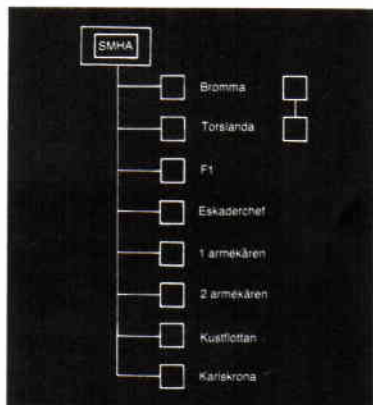


Fig 6. Planerad begränsat fjärrskriftnät för vädertrafik.

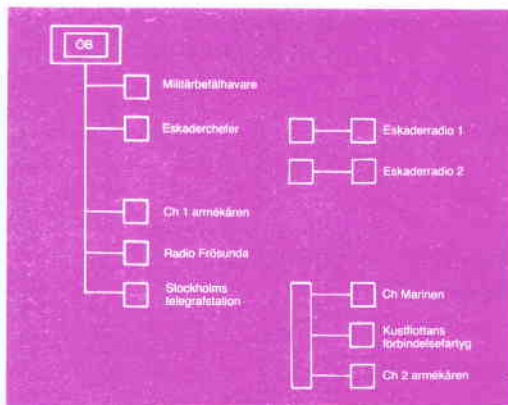


Fig 7. Planerad utökning av krigsfjärrskriftnätet.

Ett steg på vägen var att starta utbildning av signalofficerare. Den första kursen genomfördes vintern 1937–1938. Samtidigt inrättades en signalavdelning (avd VII) i flottiljstab.

Det dröjde emellertid innan motsvarande framsteg kom till flygstaben. Där tillkom först i mitten av 1941 en

tillfällig (men snart permanentad) signalavdelning. Även flygförvaltningens organisation förblev oförändrad under den tidsperiod som nu behandlas.

Bristande stadga i flygvapnets signaljänst berodde inte enbart på den personella organisationen. En väsentlig orsak torde ha varit avsaknaden av

Fig 5. Tabell över signalmedlens förekomst och användning (ur 1938 års 'SIGNALINSTRUKTION FÖR FLYGVAPNET').

Signalmedel	Vid			Mellan		
	flygvapnet	armén	marinen	flygvapnet och armén	flygvapnet och marinen	armén och marinen
Tråd-telefon	1	1	1	1	1	1
telegraf	1	1	1	–	–	–
Rario-telefon	1	1	1	–	–	–
telegraf	1	1	1	1	1	1
Optiska signalmedel						
blink	1	1	1	–	1	1
semafor	1	–	1	–	1	–
signalfaggor	–	–	1	–	–	–
särskilda signalmedel:						
signalduk	1	1	1	1	1	–
fyrverks-signalmateriel	1	1	1	1	1	1
manöver-signalmateriel	–	–	1	–	–	–
avstånds-signalmateriel	–	–	1	–	–	–

en enhetlig och tidsanpassad signalinstruktion. En sådan kom äntligen 1938, i stencil-upplaga. Den ersattes sedan 1940 av en tryckt publikation (med i stort sett oförändrat innehåll).

Förf till dessa rader påbörjade utbildningen vid F5 1938 och minns mycket väl det blå häftet. Läraren i signaljänst framhöll att det var en mycket betydelsefull instruktion, som man måste kunna väl.

För TIFF läsare torde detaljinhållet i denna flygvapnets första riktiga signalinstruktion inte ha intresse. Här återges därför endast tabellen över signalmedlens förekomst och användning, se fig 5.

Krigsfjärrskriftnät för vädertrafik

Flygtjänstens snabbt ökande behov av kontinuerliga väderleksunderrettelser och prognoser kom att ställa allt större krav på överföring av olika slag av vädermeddelanden.

Väderlekstjänsten omhänderhades av dåvarande SMHA. Erfarenheter av förmedlingen av vädermeddelanden till flottiljerna kom SMHA att initiera några lokala fjärrskriftförbindelser. Detta ledde till att ett begränsat krigsfjärrskriftnät för vädertrafik började planeras, se fig 6.

Planering av utökat fjärrskriftnät

ÖB och försvarstaben planerade samtidigt (1939) ett militärt krigsfjärrskriftnät mellan ÖB och försvarsgrenschefer m fl, fig 7.

Detta föranledde CFS att av flygförvaltningen begära en utredning om "den rent militära fjärrskriftförbindelsen mellan CFV och flottiljerna". Meningen var att ett sådant nät skulle vid sidan av markradioförbindelserna betjäna i första hand väderlekstjänsten inom flygvapnet. Ett bärande motiv för detta nya signálnät var att väderlekstrafik på radio skulle vara förbjuden i fall av krig.

CFV begärde därefter hos Kungl Maj:t medel för det tänkta signalmedlet. En särskild proposition härom förelades den urtima riksdagen 1939.

Den behandlades snabbt och positivt. Men ändå: Vid krigsutbrottet i september 1939 disponerade flygvapnet alltså enbart radio och trådtelefon (i televerkets nät) för snabb förmedling av tjänstemeddelanden, t ex vädermeddelanden. Man var därtill hänvisad till främst klartext eftersom tillgängliga krypton hade mycket begränsad kapacitet.

Vi har alla skäl att hysa tacksamhet för att vårt land händelsevis kom att stå utanför världskriget. ■