

Signaltjänsten i flygvapnet

Text: C-G Simmons, Viken



Artikelserien om flygvapnets signaltjänst inleddes med TIFF nr 1/1985. I föregående nummer nådde skildringen fram till tröskeln till 1990-talet. Författaren avrundar här med några ord om signaltjänstens ställning inom försvarsgrenen.

□ När flygverksamheten var ung och armén och marinen hade var sitt flygväsende var materielen mycket primitiv. Motorerna var svaga och driftosäkra. Flygföraren lyssnade oavbrutet på motorns opålitliga gång och var ständigt beredd att nödlanda.

Generatoren stal motoreffekt

När radiosändare infördes i spaningsflygplanen under andra hälften av 1910-talet upplevde många flygförare detta mer eller mindre negativt. Orsaken var nog främst att generatoren "stal" motoreffekt, så där 10 %. Det gick inte att hålla höjden, och i vissa fall stannade motorn när radiogeneratoren belastades. Det är lätt att förstå reaktionerna hos förare i en "flygmaskin", som med en tung radiosändare behövde närmare 20 min för att stiga till observationshöjden 800 m. Han hade säkert en stark önskan att kunna hålla sig kvar på den anvisade spaningshöjden.

Radio till besvär

En inställning till radio växte fram mycket påtagligt inom arméflyget. När radio under 1920-talet blev aktuell även i ensitsiga jaktflygplan reagerade förarna starkt. De ville inte sitta i en "elektrisk stol", de hade redan förut tillräckligt många uppgifter med att flyga, leta sig fram och passa motorn m m.

Den som ibland "nödländade" hos bekanta – förebärande motorkrångel – hade naturligtvis inget intresse av att kontakta basen med radio och därvid få ovälkomna förhållningsorder. – Nedrustningsdiskussionerna under 1920-talet satte spår även i tjänsteambitionerna, kan tänkas.

Flygförarens inställning

Flygtjänsten har alltid varit basen för en god kamratskap. I kamratkretsen var tonen vanligtvis rå men hjärtlig. Men det fanns undantag. Några förare inom arméflyget använde obscena uttryck om signalister. Även om de var avsedda att uppfattas som skämtsamma fanns en elak underton.

Den nedlåtande inställningen till signaltjänsten och dess företrädare fördes – dessvärre – in i det nybildade flygvapnet. Det är ett faktum att åtskilliga av de officerare, som 1926 bildade stommen i flygvapnet, satte "en ära i att inte förstå radio".

Teknikerna klagade på att förare använde telegrafnyckeln som fotsteg vid i- och urstigning. Det var ett enkelt sätt att demolera den – för att därmed undgå att använda radiosändaren.

Radio ett viktigt hjälpmedel

Under trycket av den politiska utvecklingen i Europa under 1930-talet anskaffades i tiden moderna flygplan. Flygtjänsten utvecklades och radio blev ett nödvändigt hjälpmedel för navigering och flygsäkerhet. Då var flygsignalisterna en tillgång, särskilt i "tungbomb-förbanden" (fpl B3).

För många flygförare var radio alltjämt ett önskat inslag. Signalering med morsetelegrafering upplevdes som frustrerande och signalisterna benämndes "signalgreker".

Samtidigt med att signaltjänsten uppenbart ökade i betydelse inom luftförsvaret stängde CFV befodringsvägen via utbildning till flygförare för en enda kategori "underbefäl": signalister. Det blev med ett slag betydligt svårare att rekrytera volontärer till signalyrket. Yrkesgrenen minskade påtagligt i popularitet.

Signaltjänsten en "udda tjänstegren"

Dåtids officerare rekryterades till flygutbildning. De inriktades ensidigt mot flygtjänst. Flygskolans signalutbildning upplevdes som ointressant och ganska onödig. – Om detta har förf. egen erfarenhet.

Unga och oerfarna officerare placerades mot sin vilja som signalofficerare vid flottiljerna. Detta var inte ägnat att öka tilltron till den "udda tjänstegrenen".

Även om ambitioner att utveckla och modernisera ibland kom till synes hade unga officerare oftast svårt att göra sig gällande. Signaltjänsten förblev en tjänst, som vägde lätt.

Beredskapsåren

Beredskapen under andra världskriget inbar en myckenhet av arbete. Med en snäv fokusering av intresset mot uppsättning av nya flottiljer, anskaffning av flygplan, motorer, vapen och nya flygbaser fanns inte utrymme för någon nämnvärd modernisering av signaltjänsten. Flygvapnets signaltjänst stannade kvar på 1930-talsnivå, även under krigsåren.

Ingen flygförare var intresserad av att bli övervakad från marken. Den med tiden ofrånkomliga radiotrafiken i samband med start och landning utväxlades med markradiostationer. Förbandens trafikledare saknade alltjämt radioutrustning.

På förkrignivå även 1950

Efter kriget skrev den engelska chefen för invasionsflyget 1944 att **the radio war** förmodligen var krigets viktigaste erfarenhet. Därmed avsågs förmågan att demolera fiendens signalsamband och möjligheten att hålla det egna någorlunda intakt.

Denna dyrköpta krigserfarenhet borde enligt 1950-talets FS/S utnyttjas vid planeringen av flygvapnets framtida signalorganisation. Den uppfattningen renderade vederbörande betyget att "överdriva signaltjänstens betydelse".

Signaltjänsten befann sig ännu tiotalet år efter krigets slut kvar på förkrignivå. Den fungerade otillfredsställande – eller kollapsade – under alla stora tillämpningsövningar.

Signalorganisationens bristande förmåga att möta luftförsvarets växande krav gav ytterligare anledningar att klanka på den.

Styvmoderlig resurstilldelning

FS/S arbete för att modernisera signalorganisationen genomfördes i samarbete med KFF/EL och KFF/Uh. Målet var att skapa ett samband inom flygvapnet med transmissionsresurser, som i rimlig grad kunde motstå krigets påfrestningar. Motståndet mot att tilldela signalorganisatio-

nen de resurser, som krävdes av ett modernt luftförsvaret, föranledde förf att formulera signaltjänstens dilemma:

När signaltjänsten fungerar väl, då märks den inte. När den inte förmår lösa sina uppgifter, då blir man förb-d. Negativa erfarenheter tas som anledning till en än mer styvmoderlig resurstilldelning.

Fr o m 1960-talet

De av FS/S under 1950-talet initierade sambandsnäten blev – som tänkt – gemensamma för försvarsmakten. De var tillgängliga även för andra funktioner inom totalförsvaret. Detta var positivt och signaltjänsten blev mer korrekt bedömd. Snart började 1950-talets grundläggande "doktrin" att falla i glömska. Den om att luftförsvaret ställde de hårdaste kraven på sambandet och att flygvapnet därför måste ha en ledande roll i utvecklingsarbetet.

Den rollen gled med början under 1960-talet successivt över till försvarsstaben. Detta kan te sig logiskt i en tid när samverkan mellan försvarsfunktionerna ökade. Men utvecklingen kom att innebära att intresset inom flygvapnet för signalorganisationen åter minskade.

Flygvapnets vägran att låta markradionätet bilda stommen i ett gemensamt radionät är ett uttryck för nedgången. Den snart därefter beslutade nedläggningen av detta nät är ett annat.

Enligt förf mening synes konsekvenserna av ett **radio war** inte ha beaktats i erforderlig grad under 1970- och 1980-talen. – Det måste här tillfogas att de politiska besluten om nedskärningar har spelat en väsentlig roll i utvecklingen.

Upplysning behövs

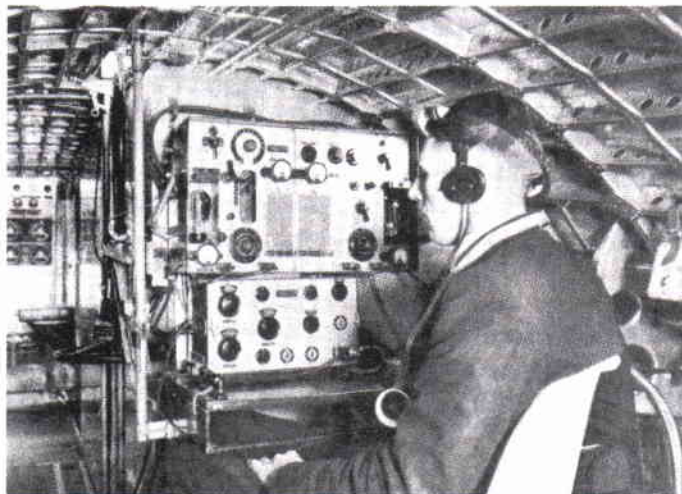
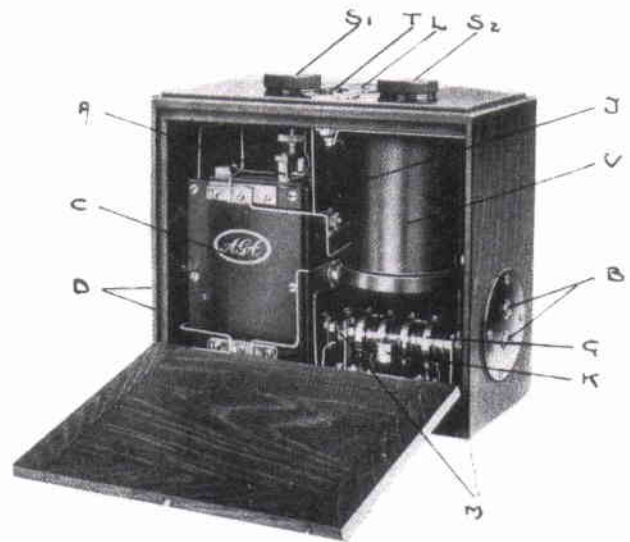
Naturligtvis är inte signaltjänstens företrädare oskyldiga till signaltjänstens ställning inom flygvapnet. Onödigt krångel har väckt berättigad kritik. Det har ibland saknats förmåga – även vilja – att sprida bättre allmänna kunskaper om sambandsmedlens förmåga, begränsningar och behov. Osakliga angrepp har inte alltid bemötts med klara tillrättlägganden.

Ett led i ambitionerna att sprida erforderliga kunskaper om signaltjänsten var boken SignalF (1961). Men den blev mer uppskattad av signalpersonalen än av dem, som i högre grad hade behövt läsa den. – Förhoppningsvis når den SignalF efterföljare, som nu är under framtagande, ut till den vidare läsekretsen.

Slutord

De läsare av TIFF, som följt artikelserien får själva bilda sig en uppfattning om i vad mån signalorganisationen inom flygvapnet har den ställning, som är motiverad av dess uppgifter inom ett luftförsvaret i tiden.

Arméflyget erbjöds 1916 en batteridrivna gnistsändare som lån. Den är i dag helt okänd, med undantag för en kort "handhavandebeskrivning" varur bilden är hämtad. – Det tunga ackumulatorbatteriet bars i en särskild väska.



Tidiga flygande radiooperatörer var hänvisade till en primitiv och bullrig arbetsmiljö. Deras arbetsinsats bidrog i hög grad till att utveckla och öka flygsäkerheten.

I våra dagar är det astronauter som flyger närmast solen. De har inga livsviktiga hjälpmedel fastsatta med vax och de släpper inte heller loss övermodiga tankar. Under hela rymdfärden förlitar sig astronauten på goda och säkra signalförbindelser till sina ledningsorgan nere på marken. Han tar icke någon som helst onödig risk. Rymdflygning är en av våra moderna exponenter för kommunikation människor emellan.

