

Flygvapnet

under beredskapstiden

Avsnitt 3

Överstelöjtnant NILS KINDBERG fortsätter här sin artikelserie om Svenska flygvapnet under beredskapstiden.

FLYGVAPENNYTT inför i dag sista avsnittet av försvarsberedskapshistorikens "Återblick" på vårt flygvapens beredskap, verksamhet och utveckling under den förstärkta försvarsberedskapens tid t o m den 30 juni 1945. Läsaren finner där uppgifter om beredskapens rön och värde, om våra krigsförluster samt avslutningsvis - om kontentan av erfarenheterna - att det alltså är nödvändigt att med all kraft arbeta på flygvapnets fortsatta utveckling och stärkande. Framtidens flygvapen bygges i dag - på det förgångnas arbete och rön samt på nutidens grundval - för framtiden och för dess i nuläget icke i detalj kända behov.

Vår "Återblick" får nu tala:

"Under beredskapsåren gjordes många rika rön i fråga om t ex flygoperationers planläggning och utförande (bl a vid större flygövningar m m), flygoperationer i utlandet (den frivilliga flyg-

General Bengt G:son Nordenskiöld, Flygvapnets förste flygande chef. Under hans kraftfulla och målmedvetna ledning danades det moderna svenska flygvapnet. Bilden: en gåva till Flygvapnet - oljemålning 1946 av framtidne konstnären greve Louis Sparre.



flottiljen 'F 19', under Finlands vinterkrig 1940), flygorganisation (de upprepade, stora utredningarna om flygvapnets stärkande o d), personalrekrytering och personalorganisation, utbildning, räddningstjänst och teknisk tjänst.

Flygvapnets betydelsefulla insats under försvarsberedskapstiden, främst i form av dess ständigt pågående, oftast höga beredskap blev - såsom det framgick av historiken - en av de faktorer, som bevarade Sveriges fred.

De många och långa spaningsflygningarna längs gränserna och över de oss kringliggande vattnen höll vår högsta ledning underkunnig om lägets skiftningar.

Det så småningom skapade, centralt ledda jaktförsvaret blev efter hand en faktor att räkna med.



Beredskap med jaktflyg blev ett ofta återkommande drag de kritiska åren 1939-1945. Här en startklar J 22-division med sin helt svenskbyggda materiel. Förarna skyndar ut till planen sedan uppdraget meddelats vid nyss verkställd "briefing".



Bombflyget hade länge den tyska tvåmotoriga B 3 (Junkers Ju 86 K) som sitt "tyngre" element. Våren 1944 kunde B 3:orna börja ersättas med svensk materiel, SAAB:s B 18 A, försedd med 1.065 hk SFA-tillverkade Twin Wasp-motorer. F 1 blev den första flottilj som fick B 18.

Bombflygets beredskap mot invasion från olika riktningar gav skärpa åt neutralitetspolitiken.

De upprepade, för flygvapnet och dess beredskap stärkande större flygövningarna höjde personalens skicklighet och gav tillfällen till prov med nya taktiska och tekniska metoder, ny materiel m.m.

Den kontakt med utlandets krigsflyg, på båda de krigförande sidorna, som vanns genom omhändertagande och bärgning av här efter nedskjutningar, störtningar, nödlandningar, vid haverier eller på annat sätt hitkomna främmande krigsflygplan med besättningar (i allt över 300 'fall'), och av tyska robotvapen, gav utbyte i form av bl a flygmilitära och flygtekniska underrättelser samt åtskilliga nya impulser och möjligheter till förbättringar på vårt flygvapens olika områden.

Flygvapnets positiva vinster av beredskapstidens yttre tryck på vårt land m m kunde icke nås utan avsevärda offer. Bland dessa märktes främst följande:

a) fyra av flygvapnets krigsflygplan - tre fjärrrepaningsplan typ S 16 och ett jaktplan typ J 20 - med så gott som hela sina besättningar gick under neutralitetsvakt förlorade till följd av tyska nedskjutningar; en del av dessa fall blev först i krigets slutskede eller flera år därefter till fullo bevisade,

b) vissa av flygvapnets bästa reservofficerare m fl stupade år 1943, när två svenska, civila trafikplan blev nedskjutna av tyskt nattjaktflyg, under försöken att med svenskt kurirflyg hålla våra kontakter västerut öppna,

c) en del flygande personal, teknisk markpersonal m fl omkom vid sprängningsolyckor i hangar (1940) och på flygfält (1942),

d) ett betydande antal svenska krigsflygplan med besättningar gick förlorade till följd av även i vanlig fredstjänst förekommande anledningar, såsom tekniska fel, svåra väderleksförhållanden m m, vilka haverianledningar delvis accentuerats av beredskapstjänstens skärpta krav.

Härtill kom de förluster i personal och materiel som det svenska frivilliga flygförbandet 'F 19' led i Finlands vinterkrig 1940, nämligen tre man flygande personal stupade samt två jaktplan



I Finlands försvarskrig 1940 mot Sovjetunionen kämpade en frivilligflottilj "F 19" ur svenska flygvapnet på finsk sida. En jaktdivision J 8 (Gloster Gladiator) och en lätt bombgrupp B 4 (Hawker Hart) var allt vi då kunde avvara. Flottiljens bas låg i Nordfinland. Här flottiljehöfen, dåv majoren Hugo Beckhammar (t v) och hans stabschef, dåv kaptenen Björn Bjuggren, framför ett B 4-plan.



Finlandshjälp 1940: En B 4 (Hawker Hart) ur F 19 på en bas i nordöstra Finland. Motor 590 hk Nohab Mercury. Fart omkr 220 km/tim. Två 8 mm kulsprutor och ca 200 kg bomblast.



Här ett av de 12 ryska plan, som de svenska frivilliga kunde tillgodoräkna sig under vinterkriget i Finland. Planet - ett "snabbt" bombplan av typ SB-2 med en fart av omkr 320 km/tim och 500 - 800 kg bomblast - sköts ner den 7 mars 1940 sydöst om Uleåborg av svenske fänriken Theler, F 19:s jaktdivision.

*

typ J 8 och tre lätta bombplan typ B 4 förlorade.

I förhållande till det slutliga resultatet av flygvapnets hela verksamhet under försvarsberedskapstiden syns dock offren små. Förluster av helt annan storleksordning hade måst tagas och bäras, om det yttersta provet - kriget - trots



vår beredskap ändå hade kommit över oss under de år flygvapnet verkade i Sveriges samlade, förstärkta försvarsberedskaps tjänst.

ERFARENHETERNAS SLUTSUNNA

Försvarsberedskapstidens erfarenheter, dess ofta hasardartade lägen och därvid blottade, talrika brister i beredskap, bör inte glömmas. Inför framtidskrigets nya, här prövade aspekter gäller det fortfarande - ej minst beträffande vårt flygvapen - att detsamma av alla berörda, myndigheter a fl, samt av sin egen personal, måste allt fortfarande uppbyggas och bibringas en sådan styrka, att krigsflyget och dess tekniska grundvalar, den svenska flygindustrien, kan bestå de hårda prövningarna i det slutliga eldprovet, när allvarets stund kommer."

Härtill kan nu tilläggas:



General Helge Jung, ÖB sedan den 1 april 1944, mottas 1 maj 1945 på F 11:s flygfält av flottiljchefen, då överste Birger Schyberg. ÖB:s färd skedde i ett av Flygvapnet förhyrt civilt transportplan typ Junkers Ju 52/3.

*

Flygvapnets Danmarkshjälp: Bilden är från Sätene 4 april 1945 och visar dansk flygande personal, utbildad och utrustad här med 15 lätta bombplan typ SAAB B 17 C, försedda med danska nationalitetsbeteckningar. Händelseutvecklingen i söder medförde dock att endast personalen och inte flygplanen i början på maj 1945 fortsatte till Danmark.



Flygvapnets Norgehjälp: Våren 1945 slutfördes "Operation Ball", de under svensk medverkan med amerikanska transportflygplan verkställda transportererna från F 21 (Kallax) till Nordnorge (Kirkenes) av norska, i Sverige utbildade och utrustade "flyktingsoldater". Omkr 1.550 personer och 360 ton materiel kom på så sätt per flyg till hjälp åt de i slutskedet hårt trängda norska styrkorna längst i norr. Här en ilastning på Kallax-fältet vid Luleå.

Det är på denna punkt, som flygvapnets ledning och all dess personal nu sätter sitt hopp och sin lit till de för vårt gamla rikes fortsatta väl och bestånd ansvariga - till ett flygsinnat folk och till statsmakterna.

*

