



**1960 – 1969**  
Uppdaterad 2014-01-04

## KRONOLOGI ÖVER FLYGET I SVERIGE

### 1960

♦ *Ett amerikanskt spaningsplan, Lockheed U-2, skjuts 1 maj ned över sovjetiskt område och piloten, Francis Gary Powers, tas tillfånga.*

Saab börjar konstruktionsarbetet på Saab 105, som senare i FV blir SK 60.

SAS öppnar under året interkontinentala förbindelser med DC-8 till New York 1 maj, Los Angeles 3 juni och Tokyo 11 oktober samt öppnar sitt första hotell, i Köpenhamn.

Flygvapnets Markstridsskola, FMS, etableras i Halmstad.

Under året inträffar det första helikopterhaveriet med dödlig utgång inom arméflyget varvid en person omkom.

Under våren avvecklas AB Jordbruksflyg varför artilleriflygorganisationen tecknar avtal med ANA-flyg i Nyköping för att tillförsäkra sig tekniskt underhåll.

Kraven på värnpliktiga artilleriflygförare ökar. Alla skall minst uppfylla LFV krav för trafikflygcertifikat av 3-klass (B-certifikat). Samtidigt förlängs utbildningen som nu kallas Grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) respektive Fortsatt flygslagsutbildning (FFSU).

Under året utbildas nio nya värnpliktiga artilleriflygförare.

Luftfartsverket avtalar med Lapplandsflyg AB att företaget skall svara för ambulanshelikopter verksamhet åt Västerbottens Läns Landsting och räddningsflyg. Företaget köper upp Ostermans verksamhet i Kiruna.

Företaget AB Fjällflyg bildas i Gällivare.

**1960, januari:** Transair köper tre Douglas DC-6 från SAS för sin chartertrafik.

**1960, 5 januari:** Arlanda flygplats utanför Stockholm öppnas för trafik.

**1960, 7 januari:** Grundläggande flygslagsutbildning påbörjas för arméns helikopterkurs 1959/60 vid Helikopterskolan (arméns Helikopterskola i Boden).

**1960, 14 januari:** J 35B Draken uppnår den dubbla ljudhastigheten med Erik Dahlström som förare.

**1960, 19 januari:** SAS Caravelle "Orm Viking" OY-KRB, på väg från Istanbul i Turkiet till Ankara, kolliderar med marken under inflygning till flygplatsen där varvid samtliga 42 ombord omkommer.

**1960, 1 februari:** Det första av två tvåmotoriga jetflygplan English Electric Canberra B.2, Tp 52, inköpta av FV, anländer till F 8 Barkarby. Tp 52 användes till 1974 för signalspaning och utprovning av teleteknisk utrustning. 52001 finns nu på Svedinos Bil- och Flygmuseum i Ugglarp i Halland och 52002 på Flygvapenmuseum.

**1960, 5 februari:** En Hkp 1 från marinens första division på Bromma havererar i samband med nödlandningsövningar på Skå flygfält utanför Stockholm. Besättningen om tre man omkommer. Detta är försvarets första helikopterolycka med dödlig utgång.

**1960, mars:** Grundläggande flygslagsutbildning av nio värnpliktiga blivande artilleriflygförare genomförs vid

AB Jordbruksflyg i Alunda.

**1960, 4 mars:** Linjeflygs första Convair CV340/440 Metropolitan, SE-CRP, registeras. Sammanlagt flög LIN 21 egna Metropolitan och 2 tillfälligt inhyrda.

**1960, 8 mars:** Bråvalla flygflottilj, F 13, mottar de två första serieflygplanen av typ J 35A Draken, och blir den första Draken-flottiljen.

**1960, 21 mars:** Arméns helikopterkurs 1959/60 ombaserar till Abisko för tre veckors fjällflygutbildning.

**1960, 28 mars:** Vid KSAK:s årsmöte delas Stockholms-Tidningens guldmedalj "För svensk flygargärning" ut till kapten Åke Duvander i SAS och provflygaren vid Saab, Ceylon Utterborn.

**1960, 30 mars:** Under skolflygning i Lapplandsfjällen havererar en Hkp 2 från Helikopterskolan. Vid start från en fjälltopp fastnar ena medstället under en sten varvid helikoptern välter. Stora skador uppstår på helikoptern men varken lärare eller elev skadas. Samma dag under flygning mellan Kiruna och Abisko nödlandar en Hkp 2 från Helikopterskolan efter motorstörning. Inga personskador uppstod men den tekniska undersökningen visar att ett kompressorblad brustit varför alla arméns Hkp 2 beläggs med flygförbud till dess att motorena undersökts.

**1960, 31 mars:** SAS tar emot sin första Douglas DC-8, OY-KTA som döptes till Dan Viking och som 3 april landade på Arlanda. SAS och Pan Am flyttade under våren sin trafik till Arlanda. SAS anskaffade totalt 28 DC-8 av åtta olika versioner. Den sista gick ur SAS tjänst 7 juni 1989.

**1960, 31 mars:** En ny stationsbyggnad invigs på Bulltofta.

**1960, 8 april:** Ingrid Wickman-Kjellgren från Karlstad blir Sveriges första kvinnliga flyglärare.

**1960, 17 april:** Everöds flygfält nära Kristianstad öppnas för civil trafik.

**1960, 23-26 april:** Vid 20-års minnet av Finska Vinterkriget 1939-1940 gör svenska veteraner en minnesresa Luleå-Kemi-Rovaniemi-Markjärvi-Haparanda-Luleå. Kransnedläggning sker vid hjältegravarna vid Kemi Kyrka, Rovaniemi och Kemijärvi kyrka och minnesstunder vid frivilliggraven, Dyrssen-stenen och Salla kyrka. Besöket uppmärksammades mycket i Finland med några helsidesartiklar i dagstidningar, uppställningar av militär osv.<sup>1</sup>

**1960, 28 april:** Arméns helikopterkurs 1959/60 avslutas varvid chefen för armén, general Thord C:son Bonde, delar ut diplom till de 15 examinerade helikopterförarna.

**1960, maj:** En Hkp 2 från Helikopterskolan transporterar en barack från Nikkaluokta till den forskningsstation som Stockholms universitets geologiska institution har i Tarfaladalen.

**1960, 17 maj:** Flygkadettskolans årliga utlandsflygning startar från F 10 i Ängelholm. Färden går mot Jugoslavien dit man flyger med tre divisioner J 29 och två transportplan. 78 personer deltar, däribland 36 kadetter.

**1960, 1 juni:** Ingenjör Carl Olson, mannen bakom elektronikföretaget Oltronix, landar på Bromma med sin enmotoriga Piper Comanche efter en 42 timmars ensamflygning från New York.

**1960, 26 juni:** SAS DC-8 Rurik Viking startar från Arlanda och inleder härmed SAS reguljära trafik på denna flygplats. Typen används i trafik på New York och Los Angeles och under hösten tillkommer Tokyo.

**1960 juli:** SAS motorverkstad på Bromma, Lintaverken, tas i användning.

**1960, 1 juli:** Torsten Rapp efterträder Axel Ljungdahl som chef för flygvapnet (CFV).

**1960, 1 juli:** Arméstabens flygavdelning, ast/flyg, upprättas med överstelöjtnant Albrecht Berg von Linde som chef. Avdelningen underställs artilleriinspektören.

**1960, 22 juli:** Delar av den svenska FN-bataljonen i Gaza flygs till Kongo och landar i Leopoldville. Senare kommer svensk personal att tjänstgöra i Kongo för den transportflygverksamhet FN sätter upp där.<sup>2</sup>

**1960 augusti:** Statens tjänstemän får använda flyg i tjänsteresor förutsatt att flygsträckan överstiger 450

kilometer och att den resande tjänstemannen gör en tidsvinst genom att välja flyget som färdsätt. (Enligt "Ett år i luften" krönika infördes en liknande regel redan i juli 1949.)

**1960, augusti:** Samövningar mellan Helikopterskolan och 1. divisionen F 15 äger rum som syftar till att klarlägga jaktflygets möjlighet att upptäcka och nedkämpa helikoptrar.

**1960, 12 augusti:** Sveriges enda luftvärdiga autogiro, SE-AZB, en Cierva C.30A, säljs av den 70-årige örebrofabrikören Arvid Gullberg till Rolf von Bahr.<sup>3</sup>

**1960, 24 augusti:** Två värnpliktiga omkommer vid en olycka på F 12 i Kalmar då vådaskott avlossas från ett bogserat flygplan Lansen J 32B.

**1960, september:** Med understöd av fyra Hkp 2 från Helikopterskolan bygger Ing 3 i Boden en 17 km lång väg i ödebygden vid Nautja-Udtja.

**1960, 1 september:** Flyglinjen Stockholm – Ängelholm invigs av Linjeflyg.

**1960, 4 september:** Frälsningsarmén i Malmö håller gudstjänst i ett chartrat flygplan under en rundflygning över Skåne. Till kyrkkaffet gives musik av tre dragspelare.

**1960, 27 september:** En av armén inhyrd helikopter, Bell 47, havererar under samövning med repetitionsförband från P10 i Strängnäs. Föraren, furir Olle Larsson från T3 Sollefteå, skadades så svårt att han senare avlider. Han var den förste att omkomma i det "nya arméflyget".

**1960, 30 september:** SAS inlämnar en skrivelse till luftfartsmyndigheterna i Sverige och Danmark i vilken man önskar en flyttning av F 5 Ljungbyhed, eftersom dess verksamhet anses störa flygtrafiken runt Kastrups flygplats i Köpenhamn. Flyglärarna på F 5 föreslog i stället att Kastrup skulle flyttas.

**1961, oktober:** Norrbottens flygbaskår F21 i Luleå, som omfattar en spaningsdivision, tillförs en allväderjaktdivision med J 32B Lansen och därmed omvandlas kåren till flygflottilj.

**1960, 6 oktober:** En ny flygstationsbyggnad invigs i Hultsfred.

**1960, 12 oktober:** Sedan grundläggande flygutbildning genomförts i F 5 regi på Rinkaby flygfält påbörjar arméflygkurs 1960/61 grundläggande helikopterutbildning i marinens regi på Norrtälje flygfält.

**1960, 16 oktober:** Det nya flygfältet vid Jönköping, Axamo, invigs med en landning av en Curtiss C-46 från Transair, förd av Carl Gustaf von Rosen.

Flygvapnet ges tillstånd att ge ut en periodisk skrift med namnet "Flygvapennytt". Den avses komma ut med sex nummer om året. (När startades den; troligen först några år senare?) Den lades ned 2003.

**1960, 26 oktober:** 7 personer på marken dödas när en A 32A Lansen från F 6, Karlsborg, slår ned i mangårdsbyggnaden på Vikbo gård nära Kolsva sedan föraren efter ett motorstopp på ca 500 meters höjd stigit upp i moln och där lämnat planet med katapultstol. Ytterligare en person avlider senare.

**1960, 4 november:** Åtta Saab Safir 91D leveransflygs till Tunisien. Senare leveraras ytterligare 7 plan. De är avsedda för den flygskola med ca 10 flyglärare och tekniker, tjänstlediga från flygvapnet, som skall byggas upp i landet.

**1960, 10 november:** SAS börjar trafikera Kirunas nya flygplats.

**1960 december:** Saab startar produktion av en tvåsitsig version av Draken, Sk 35C. Totalt 25 ex. levererades till F 16 Uppsala. Sk 35C var ombyggda J 35A.

**1960, 14 december:** Civilförsvarsstyrelsen och KSAK kommer överens om att sätta upp en frivillig flygkår till civilförsvarets tjänst. Den leds av KSAK och i varje län avses länsflygavdelningar upprättas.

**1960, 27 december:** Saab J 35D flyger med RM 6C, Rolls Royce Avon Mk 60, på 7 755 kp med ebk. Samma motortyp användes i alla senare versioner av flygplanet.

## 1961

◆Jurij Gagarin (1934-1968) blir den 12 april 1961 den första människan i rymden genom att i Vostok 1 med start från Tyura-Tam i dåvarande Sovjetunionen färdas ett varv runt jorden på 1 timme 48 minuter.<sup>4</sup>

◆Gränsen mellan Västberlin och Östberlin spärras 13 augusti och Berlinmuren börjar byggas. Den öppnades först 9 november 1989.

Under året upprättas en provisorisk artilleriflygskola vid Nyge-Aero (tidigare ANA-flyg) på Brandholmen i Nyköping.

Arméflygkursens grundläggande flygutbildning ökas till 100 timmar varav 50 timmar GFU I fortfarande genomförs i F 5 regi på Rinkaby flygfält medan 50 timmar GFU II genomförs vid Helikopterskolan i Boden.

Curt Nicolin tillträder under året (4 juli) som chef för SAS för nio månader. Han tar över efter Åke Rusck och kommer från ASEA. Marcus Wallenberg har övertalat honom att "ta över och rädda" SAS.

En Decca DASR-1 radarstation tas i drift i närheten av Torslanda flygplats och den kontrollcentral för flygledning som är lokaliserad där utrustas med 4 PPI:er.

Rikets allmänna kartverk (RAK) börjar använda Aero Commander för flygfotografering vilka opererades av olika ägare såsom X-air eller Värmlandsflyg.

**1961, 4 januari:** Saabs helikopterdivision i Norrköping överlämnar den sista Hkp 2 i en serie på 12 till armén.

**1961, 8 januari:** Svensk Flyghistorisk förening bildas vid ett möte i Malmö och en interimstyrelse utses.<sup>5</sup>

**1961, 10 januari:** Grundläggande flygslagsutbildning påbörjas för arméflygkurs 1960/61 vid Helikopterskolan i Boden.

**1961, 10 januari:** Flygvapnet meddelar att man avser skaffa landningsradaranläggningar, GCA (Ground Control Approach), till en början till fyra flygflottiljer.

**1961, 15 januari:** Vid striderna i Kongo blir en svensk tågskort anfallen vid Bukama 9 mil sydost Kamina varvid tre soldater sårades. Helikopterföraren Anders Bengtsson (från marinens 1. hkpdiv) hämtar med Sven-Erik Everstål som bisittare under beskjutning upp de sårade svenskarna och även, från ett annat ställe, en belgisk läkare med sin Sikorsky S-55. Bengtsson hedrades senare med Stockholm-Tidningens flygarmedalj där juryn ansåg att han visat personligt mod, parat med kallt omdöme och stor flygskicklighet.

**1961, 18 januari:** En Hkp 2 från Helikopterskolan flyger personalen från Rödkallens fyr i Bottenviken till Luleå sedan isen lagt sig och sjöfarten ställts in.

**1961, 25 januari:** Armétygförvaltningen (KATF) genomför skjutprov med en kulspruta m/58 monterad på en av arméns Hkp 2 på Järvafältet utanför Stockholm.

**1961, 8 februari:** En rote A 32 Lansen från F 7 kolliderar med vattnet (bleke) i samband med raketskjutning vid Hattefuren i Väneren. Båda flygförarna och navigatörerna omkommer.

**1961, 27 januari:** Regeringen ger Flygförvaltningen tillstånd att sälja femton J 29 till Österrike.

**1961 februari:** J 35F Draken provflygs.

**1961, 11 februari:** En av de största krigsmaterielbeställningar som Sverige gjort i England under de senaste åren bekräftas. Det handlar om utrustning för luftförsvarscentraler som skall levereras under en lång tid. I utrustningen, som tillverkas av det engelska Marconibolaget, ingår "en viss typ av elektronhjärnor som utför kalkyler rörande positioner av angripande flygplan och samordnar försvarsåtgärder mot angriparen från försvarets jaktplan och luftvärn" enligt "Ett år i luften" 1961-62.

Flygförvaltningen ger Saab direktiv beträffande en ny flygplantyp avsedd för olika taktiska uppgifter. Direktiven resulterade i Saab 37.

**1961, 12 eller 14 februari:** En J 35 Draken passerar ljudvallen över Kolmården på 8 000 meters höjd i ovanliga luftskiktningförhållanden och cirka 250 hustak skadas i Sandbyområdet i Norrköping. Två år senare betalades

en skadeersättning på 207 288 kronor ut.<sup>6</sup>

**1961, 25 februari:** MFI-10 Vipan flyger för första gången. Vipan var ett högvingat, fyrsitsigt flygplan med STOL-egenskaper och helt byggt i honeycomb-konstruktion. Endast tre exemplar tillverkades av AB Malmö Flygindustri. Konstruktör är Ernst Wohlberg. Armén gjorde utprovningar under 1963 för eventuellt inköp av MFI-10 med beteckningen Fpl 54.

**1961 mars:** SAS och Linjeflyg flyger denna månad 50 390 passagerare vilket är en ökning med hela 68 % från föregående år.

**1961, mars:** Grundläggande flygslagsutbildning av nio värnpliktiga blivande artilleriflygförare vid A3 i Kristianstad genomförs.

**1961, 7 mars:** En Hkp 2 från Helikopterskolan flyger en skadad fiskare från Degerön till Luleå.

**1961, 8 mars:** Piratradiosändaren "Radio Nord" startar sina sändningar från fartyget "Bon Jour" som är förankrat på internationellt vatten utanför Ornö i Stockholms södra skärgård. Programmen sammanställs på land varefter de inspelade banden läggs i en vattentät behållare som kastas ned invid fartyget från ett flygplan som dagligen flyger från Bromma. Verksamheten pågick till 30 juni 1962.

**1961, 14 mars:** Arméflygkurs 1960/61 ombaserar till Hemavan för tre veckors fjällflygutbildning.

**1961, 12 april:** Med sex Hkp 2 från Helikopterskolan flyger sexton kommunal- och riksdagspolitiker från Jäckvik till norska Saltdals fjällstation för samtal med norska kolleger gällande vägbygge mellan svenska Sädvajaure och norska Graddis. Flygningen följde den för vägbygget tänkta sträckningen och blev också den första utlandsflygningen för Helikopterskolan

**1961, 18 april:** En Hkp 2 från Helikopterskolan deltar i sökandet efter och finner en fältflygare, Hans O Rogberg, som hoppat fallskärm från sin A 32 Lansen i närheten av Arvidsjaur sedan han under lågflygning kolliderat med en torrflura.<sup>7</sup>

**1961, 26 april:** Arméflygkurs 1960/61 avslutas varvid militärbefälhavaren i VI. milo, general Nils Björk, delar ut det nyframtagna Utbildningstecknet m/60 för arméflygförare till de sju examinerade helikopterförarna.

**1961 maj:** MFI-9 Junior provflygs första gången i form av en modifierad BA-7, hemtagen från USA av konstruktören Björn Andreasson. Flygplanet togs fram av och tillverkades av AB Malmö Flygindustri. I Tyskland kom Bölkow med tiden att på licens tillverka över 200 exemplar av Bölkow 208, baserad på den utvecklade versionen MFI-9B.

**1961 maj:** KFF beställer fem exemplar av Dornier Do 27A för arméns räkning. Det första planet levererades i september och leveranserna sträckte sig in i nästa år. Planet fick beteckningen flpl 53.

**1961, 2 maj:** Flygkadetterna startar sin årliga utlandsflygning som detta år går mot södra Frankrike. Man är tillbaka den 12 maj i Uppsala.

**1961, 23 maj:** Bromma flygplats 25-årsjubilerar. 1936 var passagerarantalet 5 670 medan 1960 överskreds för första gången siffran en miljon för antalet ankommande och avgående passagerare.

**1961 juni:** Flygbolaget Scanair bildas; startade sin första flygning i september.

**1961, 2 juni:** Föreskrifter för bildandet av en frivillig flygkår "i civilförsvarets tjänst" utfärdas i ett Kungligt brev. Frivilliga Flygkåren, FFK, blir en del av KSAK fram till 1988, då den blir en fristående frivillig försvarsorganisation med stadgar fastställda av regeringen.

**1961, 4 juni:** Fänrik Rolf Clementson från F 17 tilldelas Stockholms-Tidningens guldmedalj "för svensk flygargärning" för att han räddat sig själv, navigatören och planet, en A 32 Lansen, ur en mycket unik och kritisk situation.

**1961, 13 juni:** Tre Hkp 2 från Helikopterskolan transporterar 45 ton byggnadsmaterial till två förläggningshus, en mäss, en matsal samt en förrådsbyggnad från Nikkaluokta till Stockholms universitets geologiska institutions station i Tarfaladalen.

**1961, 1-2 juli:** Jesper Hydén och Hans Pettersson landar på Skå-Edeby efter att ha tillbringat 50 timmar och 25 minuter i luften med en Cessna 172. De överträffade härmed i tid Carl Gustaf von Rosens nästan 31 timmar långa flygning till Addis Abeba 1947.

**1961, 2 juli:** Vid en av KSAK anordnad demonstration och flyguppvisning på Johannesberg i Västerås meddelas att Piper Colt visat sig vara en för svenskt klubbflyg lämplig standardtyp. (Av detta blev väl inget?)

**1961, 6 juli:** J 29F börjar levereras till Österrike. Sammanlagt såldes 30 flygplan som utgick ur flygvapnet när J 35 Draken tillfördes. Förare och tekniker utbildades vid F 15 Söderhamn och F 9 Säve.

**1961, 7 augusti:** En Hkp 2 från Helikopterskolan i Boden undsätter tre timmerflottare i Lilla Lule älv 400 m nedströms dammbygget i Letsi. Flottarnas båt har krossats mot en timmerbröt men de själva har lyckats ta sig upp på de hala timmerstockarna. Vid räddningen används en repstege som tagits från gymnastiksalen på I 19. Forsen ligger i en trång ravin och korsas av en kraftledning.

**1961, 14 augusti:** Den första uppskjutningen i Sverige av en höghöjds forskningsraket äger rum från en plats ca 30 km sydväst om Jokkmokk, Nausta. Syftet var att utvärdera beskaffenheten av det stoft som finns på höjder kring 100 km samt att skaffa erfarenheter av raketförsök.<sup>8</sup>

**1961, 17 augusti:** GFU II för arméflygkurs 1961/62 påbörjas vid Helikopterskolan i Boden.

**1961, 23 augusti:** Tre Hkp 2 från Helikopterskolan deltar i spaningar i Sarekfjällen där ett kansliråd från Stockholm varit försvunnen sedan den 14 augusti.

**1961, 26 augusti:** Vid Stora Sjöfallet, i samband med tankning av en Hkp 2 från Helikopterskolan, uppstår gnistbildning i en batteridriven bränslepump varvid bränslet antänds. Mekanikerns hår och kläder antänds men han har sinnesnärvaro nog att springa 25 m till sjön Langas där han kastar sig i vattnet. Han flygs sedan till Gällivare lasarett där hans 20%-iga brännskador tas om hand. Helikoptern blir totalfördörd.

**1961, hösten:** Grundläggande helikopterutbildning för arméflygkurs 1961/62 genomförs på Norrtälje flygfält och tre omgångar fortsatt flygslagsutbildning av värnpliktiga artilleriflygförare genomförs på Karlskoga flygfält.

**1961, september:** Den första av fem STOL-flygplan av typen Dornier Do 27, Fpl 53, levereras till Helikopterskolan i Boden.

**1961, september:** Flygvapnets Signalskola, FSS, flyttar till Halmstad från Västerås och etableras som Flygvapnets sambands och stabstjänstskola.

**1961, 4 september:** Marinen inviger helikopterbasen vid Berga på Södertörn.

**1961, 13 september:** En A32A Lanser från F 7 störtar i närheten av Bäl på Gotland efter att ha fått motorstopp i samband med raketskjutning mot ett mål vid kusten nära Slite. De två ombord räddas sig med fallskärms hopp.<sup>9</sup>

**1961, 17 september:** FN:s generalsekreterare Dag Hammarskjöld omkommer. Hans flygplan, en Douglas DC-6 från Transair, havererade före landningen i Ndola i dåvarande Nordrhodesia. Haveriorsaken har blivit föremål för många spekulationer.

**1961, 23 september:** Regeringen beslutar att ställa ett mindre antal jaktflygplan till FN:s förfogande för tjänstgöring i Kongo.

**1961, 30 september – 4 oktober:** Fem Saab J 29B från F 10 Ängelholm flygs till Kongo och anländer till Leopoldville för FN-tjänst. En ny förbandsbeteckning, F 22, används för det svenska jakt- och spaningsflyget inom FN-styrkorna. Ytterligare flygplan tillfördes, två S 29C och senare ytterligare fyra J 29. Från arméns artilleriflygskola hade tidigare sex Piper Super Cub, Fpl 51, ställts till förfogande i Kongo redan i juli 1960 men kom aldrig att användas där utan transporterades tillbaka till Sverige.

**1961, 30 september:** Kungl. Hallands flygflottilj, F 14, läggs ned.

**1961, oktober:** Norrbottens flygbaskår F21 i Luleå, som omfattar en spaningsdivision, tillförs en allväderjaktdivision med J 32B Lanser och därmed omvandlas kåren till flygflottilj.

**1961, 1 oktober:** Kungl. Hallands flygkår, F 14, uppstår efter att flottiljen har lagts ned. F 14 blir ett skolförband.

**1961, 1 oktober:** Ny flygvapenchef (CFV), Lage Thunberg, tillträder. Han efterträder Torsten Rapp som blir ÖB. Rapp efterträder Nils Swedlund.

**1961 november:** Regeringen beslutar att flottiljflygplatser får användas för civil lufttrafik. Regler för trafikens samordnande utarbetades.

**1961, 2 december:** Försvarets materielverk väljer Pratt & Whitney JT8D som motor i flygplan 37, svensk beteckning RM 8. Svensk Flygmotor AB, SFA, skaffade tillverkningslicens och började anpassningen från civil användning och utvecklingen av ebk och reversering.

**1961, 9 december:** FV beslutar med riksdagens godkännande att starta ett utvecklingsprogram för flygplanssystem 37 med attackplanet AJ 37 som enhetsplattform, följt av spaningsplanet S 37 och jaktplanet JA 37. Saab får även klartecken för Saab 105, det blivande SK 60.<sup>10</sup>

**1961, 16 december:** Linjeflyg börjar trafikera Örnköldsvik, Umeå och Skellefteå.

**1962**

♦ *John H Glenn blir 20 februari den förste amerikanen runt jorden i rymden.*

Antalet flygpassagerare vid Bromma och Arlanda under 1962 uppgick till ca 1 350.000 vilket innebar en 13-procentig ökning i inrikestrafiken.<sup>11</sup>

Karl Nilsson tar över som SAS-chef till 1969 efter att ha biträtt Nicolin som vice VD. Nilsson stannar till 1969.

Kafferostningsföretaget Löfbergs Lila i Karlstad är i behov av ett transportmedel för snabba resor inom företaget och grundar West Air Sweden med en Piper PA-31 Navajo.

Det föreslås att arméstabens flygavdelning skall undersöka skogsbolagens flygstråk för eventuell användning av arméns flygplan och helikoptrar.

Mot slutet av året anses försökstiden för arméns flyg vara slut och arméflyget var nu en realitet.

Douglas AD-4W Skyraider börjar användas som målflygplan av Svensk Flygtjänst. Flygplanet var ett av de största enmotoriga kolvmotordrivna. Normal startvikt var runt åtta ton men kunde uppgå till tolv ton, vilket ungefär motsvarade den maximala startvikten för Douglas DC-3. Tolv flygplan anskaffades från brittiska Royal Navy. Senare anskaffades ett ytterligare plan som ersättning för ett havererat. Planen fick registreringar SE-EBA t o m –EBN. Flygplanstypen togs ur bruk 1977.

Flygvapnets Tekniska Skola, FTS, etableras i Halmstad efter flyttning från Västerås.

Ett exemplar av tvåmotoriga STOL-flygplanet De Havilland DHC-4 Caribou, Tp 55, anskaffas för utvärdering av FV. Fpl inhyrdes från DHC från september 1962 till mars 1965.

KFF begär regeringens tillstånd att köpa två Boeing Vertol 107 helikoptrar, Hkp 4.

**1962 januari:** Arméflygkurs 1961/62 påbörjar grundläggande flygslagsutbildning vid Helikopterskolan i Boden.

**1962, 7 januari:** Den 19-årige gymnasisten Olle Ringstrand landar på Bromma efter att ensam ha fullbordat en Atlantflygning i en Piper PA-24 Comanche (senare registrerad SE-EDF) med start i Florida 28 december och med mellanlandningar på Bermudas och Azorerna innan han anländer till Lissabon. Flygningen uppmärksammades i media och han erhöll även KSAK:s guldplakett. Ringstrand omkom senare i ett haveri i Nigeria 1968.

**1962 februari:** Den medeltunga transporthelikoptern Agusta Bell AB 204A, Hkp 3, börjar levereras; tio till flygvapnet och sexton till armén.<sup>12</sup>

**1962, februari:** Företaget AB Lapplandsflyg köper en Agusta-Bell 47 J-2, företagets första egna helikopter.

**1962, 14 februari:** 50-årsminnet av av Sveriges förste militärflygares, löjtnanten i Kungl. Flottan Olle Dahlbeck,

insats högtidlighålls på Kungl. Roslagens flygkår, F 2 i Hägernäs. Bl a sker kransnedläggning vid flygkårens minnessten för stupade flygare av cheferna för flygvapnet (CFV) och marinen, Lage Thunberg respektive Åke Lindemalm.

**1962, mars:** Under vinterfälttjänstövningen i trakten av Morjärv prövas Hkp 2 användbarhet för transport av sårade soldater. Under månaden anländer också det femte Fpl 53 till Helikopterskolan i Boden.

**1962, 1 april:** Arlanda flygplats invigs av kung Gustav VI Adolf, och flygplatsen övertar Brommas internationella linjefart. Bromma stängs för reguljär utrikestrafik. Linjeflyg blir kvar.

**1962, 3 april:** Arméflygkurs 1961/62 ombaserar till Hemavan för två veckors fjällflygutbildning.

**1962, 27 april:** Vid examen på Krigsflygskolan på Ljungbyhed får 25 elever sina vingar. Gallringen har uppgått till 63 procent.

**1962, 27 april:** Arméflygkurs 1961/62 avslutas och de åtta eleverna tilldelas sina utbildningstecken av militärbefälhavaren i VI. milo general Nils Björk vid en högtid i Boden.

**1962 maj:** Skolversionen av Saab 35 Draken, Sk 35C, börjar levereras till F 16 Uppsala. SAS sätter in två Convair Coronado 990 i trafik. De hade hyrts från Swissair enligt tidigare samarbetsavtal, enligt vilket Swissair hyrde fyra Sud-Aviation Caravelle av SAS. Coronado blev SAS snabbaste flygmaskin med en marschhastighet några tiotal km/h högre än andra samtida jettrafikplan.

**1962, maj:** Hkp 2 från Helikopterskolan transporterar en kompressor och annan materiel för Tarfalastationens räknning. Vid återfärden medtas 1,5 ton glaciäris som skall studeras av glaciärforskarna vid Stockholms universitet.

**1962, maj:** Svenska Privat- och Affärsflygföreningen, SPAF, bildas. Initiativtagare var Carl O Olsson som också blev föreningens förste ordförande. Man byter senare namn till Svenska Allmänflygföreningen.

**1962, 10 maj:** Flygkadettskolan beger sig på sin årliga utlandsflygning som går till Österrike via Holland. Starten blir något försenad på grund av dåligt väder.

**1962, 27 maj:** Umeå flygplats invigs i närvaro av bl a statsrådet Gösta Skoglund.<sup>13</sup>

**1962, 28 maj:** Kungl. flygförvaltningen begär att få sälja ytterligare femton J 29 till Österrike jämte tillhörande utrustning, inalles en affär på omkring 7,7 miljoner kronor.

**1962, 29 juni:** Vid officersexamen i Uppsala utnämns 46 nya fänrikar i flygvapnet.

**1962, 6 juli:** Vid fältflygarexamen på Ljungbyhed examineras 22 elever.

**1962, 8 juli:** Vid Försvarets dag i Kalix demonstrerar Hkp 2 från Helikopterskolan nedsläpp av röjdykare som genomför en undervattenssprängning. Även undsättning av personer ombord på en fingerad eldhärjad fritidsbåt demonstreras.

**1962, augusti:** Två Hkp 2 från Helikopterskolan deltar i arméns Jägarskolas fjällmarsch.

**1962, 9 augusti:** Malmö Flygindustris MFI-9B provflygs. Flygplanet var en utveckling av BA-7 och MFI:s första serieflygplan. En BA-4B, SE-XBS, hade tillverkats av MFI 1965/66. MFI-9 byggdes i Sverige och på licens utomlands. Flygplanet provades även av FV i tio exemplar för skolningsändamål med beteckningen Fpl 801.

**1962, 10 augusti:** Sverige vinner VM-titeln i flygmilitär femkamp med ett lag bestående av Bengt-Åke Andersson, Hans Andersson, Göran Bertilsson och Lars-Folke Blom samt Erik Öivert som reserv.

**1962 september:** Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien, IVA, förutspår att det inom tjugo år kommer att finnas över 100 flygplatser med passagerartrafik i Sverige.

**1962, 2 september:** Militärflygets 50-årsdag firas på Malmslätt i dåligt väder med 80 000 åskådare. Kung Gustaf Adolf avtäckar en minnessten över Carl Cederström. Fritz Crona flyger ”monoplanet” från 1912, med användande av 28 liter ricinolja som inköpts från Linköpings apotek. Två J 35 från F 13 i Norrköping kan



genomföra ett uppvisningsprogram på lägsta höjd.

**1962, 9 september:** Vid en flygdag i Gällivare störtar en J 32B Lansen. De två ombord omkommer.

**1962, 15 september:** Ett transportflygplan De Havilland Canada Caribou, Tp 55, landar på F 7 Såtenäs efter flygvapnets första atlantflygning någonsin. Flygplanet hade hyrts in för utprovning och återvände till Canada i mars 1965 när flygvapnet i stället beslutat sig för Lockheed Hercules, Tp 84.

**1962, 20 september:** Postflygets 50-årsjubileum firas med att en helikopter med Albin Ahrenberg som passagerare flyger från Gärdet i Stockholm till Tureberg, den sträcka Olle Dahlbeck flög med post 1912.

**1962, 27 september:** Vid höstens fältflygarexamen på Ljunghed examineras 21 elever i närvaro av chefen för flygvapnet (CFV), Lage Thunberg.

**1962 november:** Ytterligare fyra J 29B tillförs FN-trupperna i Kongo.

**1962 november:** Grundläggande flygslagsutbildning genomförs för elva värnpliktiga blivande artilleriflygförare.

**1962, 27 november-6 december:** Fyra Hkp 2 från Helikopterskolan deltar i samövning i Västerbotten med I 20 och K 4.

**1962, 6 december:** Flygvapnet och Saab lättar litet på sekretessen kring flygplan 37 som döps till Viggen.

**1962, 12 december:** Första reguljära postflygningarna till Gotland startar med Linjeflyg som befraktare.

## 1963

♦ *President John F Kennedy mördas den 22 november i Dallas, Texas. Han efterträds av Lyndon B Johnson.*

Den provisoriskt upprättade artilleriflygskolan (ArtflygS) vid Nyge-Aero på Brandholmen i Nyköping upphöjs till skolförband inom armén. Det är ännu oklart huruvida skolan skall vara en självständig enhet underställd Arméstabens flygavdelning eller ett detachement av Helikopterskolan i Boden.

Personalläget inom armén medför svårigheter att endast utbilda fast anställt befäl till helikopterförare. För att fylla behovet av förare för krigsplacering beslutas att värnpliktiga helikopterförare skall utbildas.

Under året säljer armén de sex först inköpta Fpl 51A av vilka fyra köps av flygklubbar och två av privatpersoner.

Kungliga Norrbottens flygbaskår vid Luleå ombildas till Kungliga Norrbottens flygflottilj, F 21.

Första exemplaret av helikoptern Boeing Vertol 107, Hkp 4, levereras till flygvapnet. Samtliga helikoptrar av denna typ överfördes senare till marinen.

Under året omkommer 30 personer i samband med militär flygverksamhet, varav en person vid motorprov på marken samt en radioreporter och en fotograf medföljande en helikopter.<sup>14</sup>

Rikets allmänna kartverk får leverans av tre Nord NC 701 D.

Sista Douglas DC-3 i SAS-trafik flyger en avslutningstur Visby - Stockholm.

Företaget Ostermans Aero AB överlåter ambulanshelikopter verksamheten i Kiruna, Gällivare och Storuman till företaget AB Lapplandsflyg och verksamheten i Östersund till företaget Jämtlands Aero AB. Det senare företaget, som startades 1954, börjar nu sälja ut sina flygplan. Antalet helikoptrar blir efter hand sex.

**1963 januari:** Arméflygkurs 1962/63 påbörjar grundläggande flygslagsutbildning vid Helikopterskolan i Boden.

**1963 januari-april:** Grundläggande helikopterutbildning utan föregående GFU genomförs för tre arméflygläkare vid Helikopterskolan i Boden.

**1963, 18 januari:** Chefen för flygvapnet (CFV) lägger fram förslag om effektivisering av flygsäkerhetstjänsten. (Ingår här driftstörningsanmälan-principen och avskaffande av straff? Utvecklas!)

**1963, 23 januari:** De två första av arméns nya helikopter, Augusta-Bell 204, Hkp 3, anländer till Helikopterskolan i Boden. Under tiden fram till 1969 levereras totalt 15 Hkp 3.

**1963, 7 februari:** Fyra svenskar som tjänstgjort vid FN-insatsen i Kongo får Vasamedaljen i guld av åttonde storleken för ”synnerligt mod och behjärtat handlingssätt”. De är flygkapten Anders Lundqvist, trafikflygare Billy Nilsson, radiotelegrafist Sven Kempe och flygmekaniker Thorbjörn Bergh.

**1963, 8 mars:** Saab visar en provmodell av en markeffekt farkost, en ”mefa” eller svävare, kallad Saab 401. Den har en normal ”flygvikt” av 1 550 kg, medan en verklig mefa skulle bli av ”minst samma storlek som en medelstor motortorpedbåt” antyder en närvarande amiral.

**1963, 15 mars:** Generallöjtnant G A Westring omkommer vid en trafikflygolycka i Anderna nära Tacna i södra Peru.

**1963, april:** Arméflygkurs 1962/63 avslutas och de sex eleverna tilldelas sina utbildningstecken.

**1963, april-maj:** Grundläggande flygslagsutbildning genomförs för 11 blivande värnpliktiga artilleriflygförare på Karlskoga flygfält.

**1963, 25 april:** Vid Krigsflygskolan på Ljungbyhed utexamineras 40 elever, fördelade på 28 officersaspiranter, 5 flygingenjöraspiranter och 7 meteorologaspiranter.

**1963, 19-24 maj:** Olle Ringstrand och Sigurd Hallström flyger i den senares Piper Comanche från Bodø till Anchorage i Alaska med en mellanlandning. De flyger sedan tillbaka till Bromma efter att ha mellanlandat i Bodø.

**1963, 1 juni:** Olle Berg segelflyger från Skarpnäck vid Stockholm till Værløse utanför Köpenhamn på 10 och en halv timme. Sträckan är 520 km.

**1963, 6 juni:** En grupp flygkadetter anträder den årliga resan, denna gång till England dit man anländer till Binbrook.

**1963, 7 juni:** Den 25:e internationella flygsalongen i Paris öppnas. Svenska flygvapnet deltar med en uppvisningsgrupp med fyra J 35 Draken under ledning av kapten Per Fogde (?). Saab och Svenska Flygmotor deltar också med bl a flygplan och motorer.

**1963, 20 juni:** Flygöversten Stig Wennerström anhålls skäligen misstänkt för spioneri. Den rättegång som följde visade att Wennerström under femton års tid varit knuten till den sovjetiska underrättelsetjänsten och bedrivit grov olovlig underrättelseverksamhet både om svenska och utländska militära förhållanden. Wennerström dömdes 12 juni 1964 till livstids fängelse. Han frigavs villkorligt 6 september 1974.

**1963, 27 juni:** Spaningsflygplanet S 35E Draken provflygs för första gången.

**1963, 29 juni:** Saab 105 premiärflyger med Karl-Erik Fernberg vid spakarna och en beställning på 150 flygplan har lagts av flygvapnet hos Saab. Flygplanet fick flygvapenbeteckningen SK 60 och kom att användas som skolflygplan, som lätt attackflygplan och i en version med vidvinkelkamera för 70 mm film. Även en sambandsversion med plats för fyra personer producerades. Tillsammans med en version med kraftigare motorer, varav 40 exporterades till Österrike, uppgick tillverkningen av flygplanet till 192 plan. Flygplanet byggdes i versionerna SK 60A, SK 60B, SK 60C, SK 60D, SK 60E och 105 G/OE.<sup>15</sup>

**1963, 1 juli:** Norrbottens flygbaskår, F 21 i Luleå blir Kungliga Norrbottens Flygflottilj, F 21.

**1963, 1 juli:** Till chef för Artilleriflygskolan (ArtflygS) utses kapten Gunnar Berggren.

**1963, 5 juli:** Stockholmstidningens guldmedalj för 1962 års främsta flygarbragd tilldelas löjtnant Bertil Eriksson vid F 3.

**1963 augusti:** Kvarvarande flygplan från F 22 i Kongo, fem J 29, flygs hem till Sverige.

**1963, 15 augusti:** De två första av tio beställda Boeing Vertol 107- helikoptrar (hkp 4A) levereras till Svea flygflottilj (F 8).

**1963, 19 augusti:** Kapten Kjell Vester från F 21 lyckas med konststycket att nödlanda sin S 29 Tunnan på Umeå flygplats efter ett motorstopp (skurna bränslepumpar) över Nordmaling på 10 000 m. höjd. Efter misslyckade återstarts försök av motorn, tog han beslutet att försöka landa "normalt". Nödsystemet inklusive utfällning av landningsställ, klaffar och luftbroms fungerade perfekt och gjorde att ff kunde stanna före banslutet.

**1963, 14 oktober:** Officiell start av Artilleriflygskolan på Brandholmen i Nyköping.

Till arméflygkurs 1963/64 uttas nio av 35 sökande värnpliktiga artilleriflygförare. Grundläggande helikopterutbildning genomförs under oktober-december vid ArtflygS med tre från Ostermans Aero AB inhyrda Bell 47 och flyglärare från Helikopterskolan och Ostermans Aero AB. Under kursen inträffar ett haveri då helikopterns stjärtrotor lossnar under flygning.

**1963, 21 oktober:** Löjtnant Lennart Fyrö vid Flygförvaltningens försökscentral går ut som etta vid den amerikanska flottans provflygarskola i Maryland. Han var då den sjätte svenske provflygare som beretts en utbildning vid en skola utomlands

**1963, 8 november:** Vid motorstopp på en J 29 lyckas kadett Gunnar Tenghed, trots att piloten hade få flygtimmar på J 29, ta sig ned på F 4 Östersund, från en höjd av 11 000 m, ett avstånd på 60 kilometer och till största delen utan marksikt.

**1963, 17 december:** Vid flygarexamen på Ljungbyhed befordras 22 elever till fältflygare av andra graden (furir). Samtidigt avslutades grundläggande flygutbildning för sju blivande helikopterförare ur marinen.

**1963, 20 december:** Österrikes flygvapen beställer tjugofyra Saab 91 Safir.

## 1964

SAS beställer fyra Douglas DC-8-62 och option för ytterligare fyra. Optionen utnyttjades senare.

För flygvapnet blir 1964 det bästa året hittills vad avser antalet omkomna. 9 personer omkom under året, medan inte mindre än 26 dödsoffer krävdes 1963.

Under året organiserar Helikopterskolan (HkpS) i Boden en lätt helikopterpluton med HKP 2 och en medeltung helikopterpluton med HKP 3 vilka samövar med flera arméförband, bland andra arméns Jägarskola i Kiruna. Vidare får Artilleriflygskolan en provisorisk verksamhetsordning och blir i utbildningshänseende underställd artilleriinspektören och i administrativt hänseende Svea artilleriregemente vars chef fungerar som flottiljchef. Skolans formella benämning blir Artilleriflygskolan A1 (ArtflygS A1).

Två HKP 2 totalhavererar under året dock utan personskador.

Artilleriflygskolan tilldelas två helikoptrar Hughes 269A, HKP 5, för jämförande tester med FPL 51 vid artillerieldledning.

Flygtekniska föreningen håller ett internationellt symposium i Stockholm rörande civila överljudsplan för 1970-talet.

KFF bemyndigas att hyra en Lockheed C-130E Hercules för utvärdering som transportflygplan inom flygvapnet. Se notis för 18 december.

Luffartsverket underkänner under hösten träsegelflygplan äldre än från före 1946 eftersom de bedöms ha av åldring försvagade limfogar. Problemet var känt sedan länge och sedan några år var antalet sådana plan i stark minskning.<sup>16</sup>

Torslanda flygplats utrustas med en Precision Approach Radar, PAR, där en flygledare med hjälp av radarbilden kan "prata ned" ett flygplan. Bana 04 saknar fortfarande ILS.

Företaget AB Fjällflyg hyr sin första helikopter, en Bell 47 G2 från Ostermans Aero AB.

**1964, januari:** Företaget Jämtlands Aero AB köper en Agusta-Bell 47J, företagets första egna helikopter

**1964, 3 februari:** Vid en evakuering av personal vid en missionssationstation i Kongo uppstår stridigheter varvid en av FN-flygets obeväpnade Otter-plan med Thorwald Glantz och Stig von Bayer som besättning gör en förtjänstfull insats för att hindra milisens framryckning för vilken de senare tilldelades Vasamedaljen i guld i

8:de storleken.<sup>17</sup>

**1964, 1 mars:** Polisen startar sin helikopterflygverksamhet med en helikopter SE-HDP av typ Bell 47 G-2A som hyrs in via Ostermans Aero. Pilot blir Gert Skogsberg. En viktig användning blir vid den sovjetiska ledaren Nikita Chrustjevs besök i juni.<sup>18</sup>

**1964, 6 mars:** Flygförvaltningen får bemyndigande att beställa ett drygt hundratal skolflygplan av typ SK 60 (Saab 105).

**1964, 9 mars:** En HKP 2 från Helikopterskolan havererar vid Furunäs NNO om Umeå och totalförstörs.

**1964, 25 mars:** Vid det sedan 1961 årliga segelflygläget i Ottsjö är denna dag förhållandena sådana att Stig Kernell kan kuperas motorn i sin Super Cub SE-ECX och segelflyga i hela 3 timmar och 15 minuter vilket ger honom en notering i Guinness Rekordbok.<sup>19</sup>

**1964, 9 april:** Arlandas nya trafikledningstorn tas i bruk.

**1964, 14 april:** Den första avfyrningen av en skarpladdad luftvärnsrobot av typ Hawk äger rum på ett skjutfält övre Norrland. Man skjuter ned en Jindivik-robot ”på flera mils avstånd”.

**1964, 16 april:** En HKP 2 från Helikopterskolan transporterar 50 ton cement och byggnadsmaterial vid ett skidliftsbygge på Måttsundsberget i Boden.

**1964, 15 maj:** Två HKP 2 från Helikopterskolan flyger sprängämnesexperter och dynamit från Ing 3 för att spränga bort en ispropp i Torne älv vid Svanstein.

**1964, 22 maj:** Vid en av FN-flygets inspektionsflygningar i Kongo med fanjunkare G. Elgh som förare blev planet beskjutet. Motorn skadades och Elgh måste landa på en smal landsväg. Alla 5 personer ombord klarade sig oskadda och blev undsatta av en FN-konvoj. Elgh tilldelades för detta senare Stockholm-Tidningens flygarmedalj.

**1964, 24 maj:** För sina insatser i Kongo tilldelas fältflygaren Jan Erik Norlund Stockholms-Tidningens flygarmedalj för 1963. ST:s minnesmedalj tilldelades samtidigt de vid flygföretagen mot Kolwezi medverkande Axel Barthelson, Gilbert Casselsjö, Åke Christiansson, Tönnies Finke, Bjarne Gustavson, John-Erik Jönsson, Olof Lindström, Bertil Nordström och Carl Gustaf Wesslén.

**1964, 12 juni:** Flygkadetterna återkommer till Uppsala efter årets utlandsflygning till Holland och Schweiz.

**1964, midsommar:** Arméflygkurs 1963/64, värnpliktiga artilleriflygförare har genomfört grundläggande flygslagsutbildning efter typinflygning på HKP 2 vid Helikopterflygskolan i Boden och examineras till midsommar.

**1964, 9 juli:** En HKP 2 från Helikopterskolan lyfter upp och sätter kupolen på plats på kyrkkapellet i Kaitum.

**1964, 13 juli:** En beställning från Kungliga Flygförvaltningen på 130 st skolflygplan typ 60 (Saab 105) till ett värde av 155 942.660 kr ankommer till Saab. Ordern utökades senare med ytterligare 20 plan.

**1964, 14 augusti:** Åfors Raket & Ballongklubb bildas.

**1964, 20 augusti:** Birgitta Blomstedt från Vreta Kloster landar på Saabs fält i Linköping efter att med ett tvåmotorigt affärsplan ha flugit över Atlanten. Flygningen utgick från Norwood nära Boston och mellanlandningar skedde på ett antal ställen.

**1964, 2 september:** De första Saab 91 Safir D för Österrikes flygvapen levereras och flygs till Österrike av österrikiska förare.

**1964, 14 september:** En HKP 2 från Helikopterskolan havererar vid Rågraven nordväst om Boden och totalförstörs. (Eller är det Rågraven nordväst om Kalix?)

**1964, 29 september:** En HKP 3 från Helikopterskolan havererar i Bramstorp i Småland under samövning med andra arméförband.

**1964 november:** Transair avtalar om övertagande av tio Douglas DC-7B från Eastern Air Lines, USA.

**1964, 11 november:** Rikspolisstyrelsen köper en Agusta-Bell 47 G2-A helikopter.

**1964, 20 november:** Linjeflygs ordinarie plan från Stockholm, en Convair Metropolitan SE-CCK, kolliderar med marken på under mörker vid inflygningen till Barkåkra flygplats utanför Ängelholm. Av planets 43 ombordvarande omkommer 31.

**1964, 15 december:** Armén får tillstånd av regeringen att utbilda och godkänna värnpliktiga flygförare.

**1964, 16 december:** En samling flygentusiaster samlas i en SAS-lokal på Bromma och beslutar ansöka om medlemskap i den amerikanska organisationen för hembyggda flygplan EAA och 1965 godkänns de som första lokalavdelning utanför Nordamerika och blir "Chapter (lokalavdelning) 222"

**1964, 18 december:** Regeringen medger att Flygförvaltningen får hyra ett amerikanskt transportflygplan av typ Lockheed Hercules under tiden 1 mars – 31 december 1965. Kostnaderna beräknas till 1,2 miljoner kr. (Planet kom att inköpas i september.) Det tidigare provade DHC 4 Caribou anses inte fylla kraven.

## 1965

♦ *Den amerikanska telesatelliten "Early Bird" reläer TV-bilder över Atlanten.*

Spaningsflygplanet S 35E Draken börjar tillföras F 11 Nyköping. Sammanlagt levererades 60 flygplan. Med fyra fälltankar hade S 35E den längsta aktionsradien av de olika versionerna. Flygplanet ersattes 1979 av spaningsversionen av Saab 37 Viggen.

Under året omkommer 12 personer vid haverier i flygvapnet.

Arméflyget utprovar det schweiziska flygplanet Pilatus Porter, det brittiska Beagle Husky och helikopter Hughes 269.

Vid arméflygkurs 1965/66 är alla elever värnpliktiga officers- och underofficerslever.

Vid Artilleriflygskolan genomförs GFSU för sammanlagt 52 elever och FFSU för sammanlagt 49 elever.

Arméns HKP 3A moderniseras till HKP 3B.

**1965, 12 januari:** Försvarsdepartementet meddelar att årets försvarsbudget uppgår till 4,15 miljarder kr, varav 1,54 miljarder till flygvapnet. För flygmateriel anslås preliminärt en dryg miljard.

**1965, 20 januari:** Enskilda flygplanbyggarnas världsorganisation EAA, Experimental Aircraft Association, grundad i USA 1953, får sin första avläggare utanför USA genom EAA Chapter 222 i Sverige som denna dag får sina Chapter-rättigheter. Ett första möte hölls 18 december året innan, det första "officiella" 29 januari på Bromma (i SAS nödträningslokal). Bland de grundande medlemmarna märks Björn Andreasson, Jan Christie, Holger Duell, Hugo Ericsson och Anders Ljungberg.

**1965, 25 januari:** Skogsbrandsbevakningen från luften i KSAK:s regi och med statsunderstöd firar 10-årsjubileum. Bevakningsområdet omfattar ca 78 % av landets areal.

**1965, 8 februari:** Den svenska flygfilmen "Flygplan saknas" har premiär på biograferna Kaparen och Victoria i Göteborg och visas 15 november på Astoria, Plaza och Victoria i Stockholm. Den handlade om en besättning på en S 32C Lansén. Regi Per Gunwall och medverkande Olle Johansson, Birgit Nordin, Runar Martholm, Ulla Edin och Arne Nyberg. I en pregnant biroll syns Jan-Åke Berg, senare ordförande i SFF. Mycket var bra tänkt men mindre väl realiserat menar Bertil Skogsberg i sin bok "På filmens vingar" medan recensenterna var mer rakt på sak nedgörande.

**1965, 8 februari:** En fältflygarkurs om 23 elever utexamineras på Ljungbyhed.

**1965, 4 mars:** Det av flygvapnet hyrda Lockheed C-130E Hercules, TP 84, landar på F 7 Såtenäs. Flygplanet inköptes i september 1965.

**1965, 12 maj:** Ett Bloodhound-förband visas upp på F 8, Barkarby. Denna luftvärnsrobot RB 68 kom att ingå i krigsorganisationen i flygvapnet under drygt 12 år.<sup>20</sup>

**1965, 26 mars:** SAS flygplansflotta uppges uppgå till 58 flygplan, varav 30 jetplan. 8 plan är beställda; 4 st DC-8 och 4 st Caraveller.

**1965 april:** Luftfartsverket föreslår ny- eller utbyggnad av flygplatserna i Malmö, Borås, Linköping, Vänersborg/Trollhättan, Växjö, Ådalen och Örebro.

**1965 april:** Arméflygkurs 1964/65 avslutas i slutet av månaden. HKP 3 från Helikopterskolan transporterar material vid byggandet av skidlift vid fjället Nuolja i Abisko varvid en HKP 3 nödlandar i snårskog.

**1965, 5 april:** En konstruktionsattrapp till Viggen, 37-0, byggd i trä och metall och med flera autentiska detaljer, visas upp för pressen.<sup>21</sup>

**1965, 7 april:** Flygvapnets kortfilm ”Horisont” utses av Sveriges Public Relations Förening till ”Årets PR-film” för 1956. Regissör var Helge Sahlin. Filmen erhöll även pris vid en internationell kortfilmsfestival.

**1965 maj:** SAS får den första av tre inhyrda Douglas DC-8-55. SAS köpte dem relativt snart av Douglas. SAS beställde också fyra Douglas DC-9. I oktober beställde SAS ytterligare fyra Douglas DC-8, denna gång av versionen 62 med extra lång räckvidd. SAS skrev påföljande månad även kontrakt på fyra Douglas DC-8-63.

**1965, 8 maj:** En SAS DC-7C, SE-CCC Stig Viking, havererar vid starten från Teneriffa och brinner upp men alla 91 ombord klarar sig utan större skador.

**1965, 24 maj:** Flygkadettskolan startar på sin årliga flygning, denna gång till Italien via Västtyskland.

**1965, 4 juni:** SAS-flygvärdinnan Josephine Plum väljs till världens flygvärdinna nr 1 i en årligt återkommande tävling ”Miss International Air Hostess”.

**1965, 15 juni:** Till ny chef för ArtflygS utses ryttmästare Kurt Boudrie.

**1965, 18 juni:** De enskilda flyguppvisningarna på den internationella flygutställningen i Paris inleds, varvid Göran ”Boris” Bjuremalm flyger Draken. Vidare deltar två svenska 4-grupper Draken från F 16 och F 18.

**1965 juli:** Åtta helikoptrar från Helikopterskolan transporterar byggnadsmaterial till stugor och ett brobygge i Padjelanta nationalpark. Detta väcker irritation i Flygföretagens riksförbund, som, utan framgång, protesterar hos Luftfartsstyrelsen.

**1965, 1 juli:** Inom Flygförvaltningen organiseras en projektledning för system 37 Viggen under ledning av Lars Brising.

**1965, 5 juli:** 28 amerikanska medlemmar i AOPA på rundresa i Europa i 10 st hyrda franska Gardan Horizon anländer till Bromma från Bulltofta.<sup>22</sup>

**1965 augusti:** En grupp Hawker Hunter från Schweiz anländer till F 12 Kalmar för skjutningar över internationellt vatten. Det var första gången utländskt militärflyg opererar från svenskt territorium.

**1965, augusti:** Den första leveransen av S 35 Draken som ska ersätta S 32 Lansen sker på F 11.

**1965, 2 augusti:** Vid det internationella flygrallyt i Göteborg är Gösta Fraenckel prisutdelare.

**1965, 3 september:** Vid en leveransflygning från USA försvinner Sten Englund med en Beechcraft 35-C33 Debonair, SE-EKP utanför New Foundlands kust. Han hade hämtat flygplanet i Wichita den 25 augusti och flugit via Coram Field i New Jersey. (Även via en fransk ö utanför Kanadas kust?)

**1965, 16 oktober:** Under trafikövervakning vid Lästringe kyrka norr om Nyköping i Södermanlands län havererar Rikspolisstyrelsens Agusta-Bell 47 G2 varvid den ene besättningsmedlemmen omkommer. Den andre överlever med 25-procentiga brännskador.

**1965, 28 oktober:** En ny trafikledningscentral invigs på Arlanda för mellersta Sverige (Stockholm FIR; Flight Information Region) efter att ha varit i bruk sedan i mars. Den baseras på teknik som Standard Radio tidigare utvecklats för flygvapnet och är kopplad till en befintlig radarstation av fabrikat Decca vid Arlanda och en nyare radom-försedd Selenia-station invid Bromma flygplats, Bällsta radar. Något år senare tillkommer där landets

första sekundärradarstation (SSR) i Bällsta. I centralen finns även en militär del, Svea kontroll.

**1965, 26 december:** Fyra personer omkommer då ett mindre flygplan störtar på Söderåsen i Skåne.

## 1966

KSAK tar initiativ till bildande av Svenska Flygsportförbundet som anslöts till Riksidrottsförbundet. Förbundet kom under de närmast kommande åren att organiseras med sektioner för motorflyg, segelflyg, fallskämshoppning samt modellflyg.<sup>23</sup>

Under året omkommer vid flygolyckor inom flygvapnet 6 flygare. Det inträffar två haverier inom arméflyget varvid tre personer omkommer.

Över en miljon passagerare noteras på Arlanda under året, vilket är en ökning med 20 % från 1965.

Norrlandsflyg AB i Gällivare, som startades 1960, köper en Bell 47J och påbörjar sin verksamhet med helikoptrar.

**En Cessna störtar utanför Holmögadd med fyra ombord under året? (Enligt vrakletarartikel i DN 28 september 2008.)**

**1966 januari:** Stadsfullmäktiges ordförande i Malmö meddelar att regionens nya storflygplats skall ligga i Holmeja, ca fem kilometer nordost om Svedala. Som så ofta i flygplatslokaliseringsfrågor blev det inte så.

**1966 februari:** SAS avser att satsa på Douglas DC-9-41 för korta och medellånga sträckor. Tio flygplan av typen beställdes och samtidigt gavs option på ytterligare fjorton.

**1966, 4 februari:** Rikspolisstyrelsens nya helikopter Bell 47 G4 registreras SE-HPA och blir den första helikoptern i HP-serien där P står för polishelikopter.

**1966, 22 februari:** SPAF arrangerar en Allmänflygriksdag i Stockholm. Inbjudna var förutom medlemmar KSAK, Luftfartsstyrelsen, Pilotföreningen, flygklubbar, flygföretag m fl.

**1966, 25 februari:** Stockholms-Tidningens guldmedalj för 1965 års främsta flygarbragd tilldelas fältflygaren Lars Erik Eriksson från Stora Tuna och F 6.

**1966 mars:** Fyra HKP 3 från Helikopterskolan deltar i arméns Jägarskolas vinterövning. Chefen för Jägarskolan anser att helikoptrarna är till ovärderlig nytta.

**1966, 2 mars:** Ett FPL 51 havererar söder om Nyköping varvid två personer omkommer.

**1966, 1 april:** Knut Hammarskjöld, tillträder som generaldirektör i IATA och verkar som sådan till 1985.

**1966, 23 april:** Vid KSAK:s årsmöte väljs direktör Harry Hjalmarsson till ordförande efter generaldirektör Karl Ljungberg. KSAK har ca 11.500 medlemmar, varav ca 6.000 är aktiva flygare.

**1966, 8 maj:** Kungl Göta Flygflottilj, F 9; firar 25-årsjubileum med stor flygdag och över 40 000 åskådare.

**1966, 29 maj:** Årets svenske mästare i segelflyg blir Irve Silesmo från Örebro.

**1966, 5 juni:** Under en flygdag vid F 4 i samband med flottiljens 40-årsjubileum havererar en SK 16 varvid de två ombordvarande omkommer. Haveriet inträffade utom synhåll för publiken och flyguppvisningen fortsatte. Först efter uppvisningen slut berättade speakern om olyckan och flaggorna sänktes på halv stång. Haveriet inträffade under fingerad luftstrid med en annan SK 16.

**1966, 7 juni:** Flygkadettskolan ger sig iväg på sin årliga utlandsflygning som detta år går till Västtyskland.

**1966, 13 juni:** Företaget AB Fjällflyg köper en Bell 47J som första egna helikopter.

**1966, 1 juli:** Ett FPL 51 havererar i närheten av Skövde varvid föraren omkommer.

**1966, 1 juli – 4 september:** Fyra helikopterförare, fem helikoptertekniker och en flygläkare från Helikopterskolan i Boden ställs till Stockholms universitets geografiska institution förfogande för en expedition till Spetsbergen. Två HKP 2 och en HKP 3 civilregistreras vilket krävdes av norska utrikesdepartementet.

**1966, natten 28-29 juli:** Fjorton J 35 Draken flyttas från F3 i Malmslätt till Saabfältet eftersom start- och landningsbanorna skall byggas om på Malmen. Planen bogseras genom Linköpings gator nattetid efter en noggrann planering.<sup>24</sup>

**1966, 19 augusti:** Flygvapnets första TP 84 Hercules skadas då den vid en förövning till en uppvisning med fallskärmsjägare skall starta från det inte tillräckligt bäriga Flugebyfältet norr om Karlsborg. Högra sidans hjul skar ned i den lösa marken. Planet lättades men vid försök att med motorernas hjälp få det framåt skar vänstra sidans hjul ned varvid vänster yttermotor bröts loss och slungades in mot kroppen. (Se artikel i SFT 1/2003 av Karl-Axel Hansson.)

**1966, 6 september:** Nio Commander Snow S-2D från Sterner Aero AB i Leksand startar från Bulltofta flygplats för att flyga till Khartoum i Sudan där flygplanen under nästan fem månader skall användas för insektsbekämpning i landets stora bomullsodlingar.

**1966 oktober:** SAS sätter in första Douglas DC-9-32 i trafik. Fem hade hyrts i avvaktan på att den av SAS beställda versionen DC-9-41 skulle levereras.

**1966, oktober:** Efter omskolning på F1 i Västerås för instruktörsgruppen på F4 anländer de första J 32B till Frösön, som ska ersätta flottiljens J 29 Tunnan.

**1966, 1 oktober:** Flygvapnets haverikommission ersätts av Försvarets haverikommission med ansvar för utredning av alla militära flyghaverier.

**1966 november:** K.M:t tillsätter en utredning under Kommunikationsdepartementet för att utreda flygtrafikledningen, såväl civil som militär.

## 1967

◆ *I ett blixkrieg i början av juni, det s k "sexdagarskriget", uppnår Israel stora segrar över sina grannländer bl a genom sitt flygvapens insatser.*

◆ *1967 är enligt ICAO det bästa året hittills med avseende på civilflygets säkerhet. 674 passagerare förolyckades mot 926 under 1966 som var ett dåligt år.*<sup>25</sup>

Saab 29 Tunnan, utgår ur tjänst som krigsflygplan men används som målflygplan till 1974. Ett exemplar av dessa hölls flygdugligt tills flygvapnets 50-årsjubileum 1976. Under åren hade 661 exemplar i olika versioner tillverkats.

Saab 105, SK 60, börjar ersätta De Havilland Vampire, J 28C, som skolflygplan.

Under året omkommer 8 flygare inom flygvapnet.<sup>26</sup>

Under året inträffar två haverier inom arméflyget varvid en person omkommer.

Vid Artilleriflygskolan genomförs utprovning av Cessna 172 och Piper PA-28 Cherokee.

I samband med omorganisation av Luftfartsverket försvinner benämningen Luftfartsstyrelsen.

SAS beställer två Boeing 747 för leverans år 1971.

Transair får sin första leverans av Boeing 727-100.

Saab och Linjeflyg träffar avtal som innebär att Saab skall ta fram ett kommersiellt jetflygplan för Linjeflyg.

Saab övertar agenturen för Cessna från Solberg Flyg AB. (Saab helikopteragenturverksamhet bör f ö tas med på något sätt.)



Helikopterföretaget Rehnström Aero AB bildas med kontor i Mölle och bas i Eslöv. Företaget är specialiserat på kraftledningsinspektioner och opererar med tre helikoptrar.

Företaget AB Helikoptertjänst i Mora startas. Företaget opererar i södra fjällvärlden och håller viss ambulansberedskap i Mora. Företaget utnyttjas även av Artilleriskjutskolan i Trängslet.

SPAF:s medlemstidning SPAF-Horisont börjar säljas i allmän handel efter att ha startat som ett internt medlemsbrev 1964. Sverige har då varit utan en flygtidning i 10 år sedan KSAK lade ned Flygrevyn 1957.<sup>27</sup>

**1967, 8 februari:** Saab 37 Viggen flyger för första gången. Flygningen genomfördes av Erik Dahlström.<sup>28</sup>

**1967, 15 februari:** Linjeflyg köper två st Nord 262. I maj sätts de franska turbopropflygplanen i trafik. De blev inte långlivade hos LIN bland annat p.g.a. dålig driftekonomi.

**1967, 29 april:** En version av Saab 105 betecknad 105 XT flyger för första gången med General Electric J-85-motorer, 2 x 1290 hk. 40 av den nya versionen kom att exporteras till det österrikiska flygvapnet.

**1967, 1 maj:** En landning med flygplan nära Kebnekaises sydtopp på över 2000 meters höjd genomförs av den kände fjällfotografen Sven Hörnell i Riksgränsen. Han flög sin Piper Super Cub, SE-EPF, utrustad med skidor.<sup>29</sup>

**1967, 23 maj:** Curt Mileikowsky utnämns till verkställande direktör i Saab. Han kommer närmast från vice VD-posten i Asea och efterträder vid årsskiftet Trygve Holm. Under 1969 blir han även VD för Scania-Vabis och när företagen fusionerats 1970, VD för Saab-Scania fram till 1978.

**1967, 25 maj:** Fanjunkare Sune Brykt omkommer då en fyrgrupp SK 60 i Ljungbyhed tränar inför en kommande uppvisning i Paris. Detta är det första SK 60-haveriet med dödlig utgång. (?)

**1967 juni:** Som första flygbolag sätter SAS in Douglas DC-8-62 i trafik.

**1967, 1 juni:** Arne Wickberg, vVD i SAS, tar över ledningen av Linjeflyg efter Sven Östling.

**1967, 8 juni:** Sex poliser som utbildats till helikopterförare vid Helikopterskolan i Boden avlägger examen och får ta emot polisflygförarmärket ur rikspolischefen Carl Perssons hand.<sup>30</sup>

**1967 juli:** Österrike beställer 20 Saab 105 OE, en version av Saab 105 XT. De kommer tillsammans med ytterligare 20 st att levereras åren 1970-1972.

**1967, 21 juli:** Rikspolisstyrelsen får sin första Agusta-Bell 206A helikopter.

**1967, augusti:** Företaget Ostermans Aero AB registrerar den första civila Agusta-Bell 206A helikoptern.

**1967, 28 augusti:** Första vänskapsbesöket utanför Sovjetunionen med stridsflyg görs av tio Mikojan-Gurevich MiG 21 på F 16 Uppsala.

**1967, 1 augusti:** Flygvapnets målflygdivision uppsätts vid F 3 Malmen.

**1967, 2-4 september:** Chefen för armén ställer FPL 51, HKP 2 och HKP 3 till länspolischefernas förfogande i samband med omläggningen till högertrafik 3 september. Även marinen och flygvapnet deltar med HKP 2 respektive HKP 3.

**1967, 4 november:** Transasienlinjen via Tasjkent till Bangkok invigs av SAS.

**1967, 1 december:** I ett betänkande föreslår landshövding Eric Wesström att F 18 och F 2 läggs ned 1972 resp. 1971. (Se även senare notiser. F 18 nedlades som jaktflottilj 1974 men annan verksamhet fortsatte, bland annat olika skolor som flyttades från F 2 vid dess nedläggning 1974 till F 18-området varvid Flygvapnets Södertörnsskolor uppstod.)

**1967, 7 december:** SAS tar sin sista Douglas DC-7C ur trafik. Därmed sänktes underhållskostnaderna per passagerarkilometer betydligt.

**1968**

◆ *Det sovjetiska överljudstrafikplanet Tupolev Tu-144 flyger 31 december för första gången och uppnår senare machtalet 2,37.*

Flygstabschefen Claes Henrik Nordenskiöld förordnas som tillfällig chef för flygvapnet (CFV).

Inom försvaret finns nu 88 helikoptrar. Flygtidsuttaget 1 juli 1967 – 30 juni 1968 är 14.058 timmar varav 1.405 timmar är förhyrda.

I skrivelse till chefen för armén ber chefen för Artilleriflygskolan om undantag från bestämmelsen att lägsta flyghöjd vid flyguppvisning skall vara 50 m. Ansökan beviljades.

De första två av tre Saab 32B Lansen civilregistreras på Svensk Flygtjänst och baseras på Robotförsöksplats Norrland, RFN, i Vidsele. De används för målgång och målbogsering.

Saab projekterar två civila flygplan, ett turbo-prop-flygplan för 45 passagerare och en hastighet av 420 km/h och ett fanjet-flygplan för 85 passagerare och en hastighet av 800 km/h.

SAS sätter Douglas DC-9-41 i trafik, den första av SAS ägda DC-9.

Danmarks flygvapen beställer 23 Saab 35XD Draken med leveransstart 1970.

Luftfartsverket får uppdraget att anlägga en storflygplats vid Sturup som ersättning för Bulltofta i Malmö. Lokaliseringsfrågan, som hade varit föremål för utredningar under ett par decennier, löstes därmed.

SAS beställer ytterligare sju Douglas DC-9.

Regeringen avvisar fortsatt trafik med jetflygplan på Bromma flygfält.

SAS sätter sin första Douglas DC-8-63 i trafik.

Företagen Ostermans Aero AB, SAAB Helikopter och AB Lapplandsflyg går samman och bildar Helikopterföretagens Riksförbund.

Företaget AB Nord-Flyg i Eskilstuna börjar helikopter verksamhet med en Hughes 269B.

**1968 januari:** FF beställer 22 helikoptrar Agusta Bell Jetranger från Italien för armén.

**1968, 12 januari:** Två Vertolhelikoptrar från F 11 räddar fem besättningsmän från det västtyska fartyget Merkur under dramatiska förhållanden.

**1968, 31 januari:** Vid en ceremoni på Bromma överlämnar Åke Gävert från Luftfartsverket det 10.000:de A-certifikatet till Karl-Eron Persson.

**1968, 13 mars:** Saab köper AB Malmö Flygindustri från Trelleborgsgruppen.

**1968, 5 april:** Regeringen godkänner Kungl. Flygförvaltningens förslag till beställning av 100 AJ 37 Viggen och Sk 37 Viggen. I beställningen fanns en option på ytterligare 75 flygplan.

**1968, 28 april:** De fyra sista av arméns 22 Augusta Bell 206, HKP 6A, landar på Bromma flygplats.

**1968, 19 maj:** Flygvapnets Krigsskola (f d Flygkadettskolan) startar den årliga utlandsflygningen som går till Holland. En av de 24 J 29 som deltar kom att lämnas till ett franskt flygmuseum.

**1968, 31 maj:** Provflygaren Lennart Fyrö omkommer då han vådautskjuts ur ett Viggen provflygplan på marken på Saabs flygfält.

**1968 juni:** Försvarets materielverk, FMV, inrättas genom att försvarsgrenarnas materielförvaltningar, däribland Kungl. Flygförvaltningen, slås samman. Armén, marinen och flygvapnet blir försvarsgrenar inom Försvarsmakten, efter att tidigare ha varit vapengrenar inom Krigsmakten.

**1968, 1 juni:** Friedhelm Stüven sätter svenskt och nordiskt rekord i segelflygning på 500 km triangelbana med 71 km/h. Det tidigare rekordet svenska rekordet om 55 km/h sattes 1966 av Istvan Wlassics.

**1968, 9 juni:** F 16 i Uppsala firar sitt 25-årsjubileum med en flygdag. I samband härmed får Gunnar ”Spökis” Andersson Aftonbladets flygarbragdmédalj för ”visade prov på personligt mod, framåtanda och hjälpvillighet, parad med säker bedömning av risker och egen förmåga”.

**1968, 19 juni:** Segelflyginstruktören vid KSAK, Lennart Ståhlfors, erhåller FAI:s Lilienthal-medalj, som är världens förnämsta utmärkelse på segelflygområdet. Tidigare hade Per-Axel Persson erhållit 1948 års medalj.

**1968, 4 juli:** Flygpionjären Albin Ahrenberg avlider i en ålder av 79 år.

**1968, 16 juli:** En Piper PA-28 Cherokee, SE-FCS, från Östra Sörmlands Flygklubb försvinner vid en flygning från Barcelona till Palma de Mallorca med en person ombord, Åke Fagerqvist från Uttran, ordförande i ÖSFK:s motorflygsektion.

**1968 augusti:** Leveransflygning till Sverige av SAS nya Douglas DC 8-63.

**1968, augusti:** Armén får de första av 22 Agusta-Bell 206A helikoptrar som får beteckningen Hkp 6A.

(1968, augusti: Biafra-konflikten; Transair, Röda Korset, von Rosen, Ringstrand omkom 28 september m m. Att utvecklas. Se "Gerillapilot i Biafra" av Gunnar Haglund (AoH) och på Fredric Lagerquists blogg <http://lae.blogg.se/biafra.html> )

**1968 hösten:** Artilleriflygskolan flyttar mörkerflygningsövningarna till F11, Skavsta, sedan idrottsplatsen intill Brandholmen försetts med intensivt lysande strålkastare.

**1968, 6 september:** Ett av de svåraste haverierna inom svenskt militärflyg inträffar då en av marinens Vertolhelikoptrar (HKP 4) störtar vid Huvudskär vid färd från Gotska Sandön till Berga örlogsbas. 10 av de 12 ombordvarande omkom.

**1968, 16 september:** Farnborough-utställningen öppnas vid vilken Ceylon Utterborn visar upp J 35 Draken.

**1968, 1 oktober:** Stig Norén utnämns till chef för flygvapnet (CFV). Företrädaren, Lage Thunberg har under juni månad utsetts till krigsmaterielinspektör.

**1968, 30 oktober:** Det svensk-danska charterbolaget Internord går i konkurs.

**1968, 19 december:** Saab och Scania-Vabis meddelar att de har beslutat om ett samgående.

Broströms rederiaktiebolag köper Transairs tre Boeing 727 och hyr ut dem till Scanair.

## 1969

♦ Den 9 februari flyger Boeing 747 för första gången och den 3 december sker den första reguljära passagerarflygningen.

♦ Det brittiskt-franska samarbetsprojektet BAC/SUD Concorde provflygs den 2 mars och uppnår machtalet 2,2.

♦ De första människorna, astronauterna Neil Armstrong och Edwin Aldrin, stiger ned på månens yta 21 juli efter en färd från jorden med Apollo XI.

Norrmannen Knut Hagrup blir chef för SAS fram till 1978.<sup>31</sup>

Turi Widerøe blir SAS och västvärldens första kvinnliga pilot i flygbolagstjänst.

Marinen flyger hem 10 beställda Agusta-Bell 206A från Italien. De får beteckningen Hkp 6B.

Birgit Thüring mottar Aftonbladets guldmedalj "för framstående flygargärning.

Företaget AB Skogsflyg Cassel Aero i Arnäsvall/Husum bildas och skaffar två Hughes 269B helikoptrar.

**1969, 13 januari:** SAS, KLM och Swissair and SAS sluter ett avtal om operativt och tekniskt samarbete. Seanare ansluter sig det franska UTA och KSSU-gruppen skapas för samordnad anskaffning och underhåll av bl a Boeing 747 and DC-10.

**1969, 13 januari:** En SAS DC-8-62 (LN-MOO Sverre Viking) hamnar under inflygning till Los Angelse i havet

varvid 15 personer omkommer.<sup>32</sup>

**1969 februari:** 1966 års utredning av trafikledningsfunktionen avger sitt första betänkande där man bl.a. föreslår en central utbildning av trafikledare för Luftfartsverket och flygvapnet. Utbildningen vid Trafikledarskolan, baserad vid Sturup, påbörjades september 1974.

**1969, februari:** Jaktdivisionen vid F 21 i Luleå tar avsked av sin första flygplanstyp, J 32B, som varit i tjänst sedan jaktdivisionen uppsattes 1961.

**1969, 20 februari:** Försvarets fastighetsnämnd (FFN) anhåller att ÖB utreder möjligheten att flytta Helikopterskolan till annan ort sedan Bodens stad under flera år ansökt om att få ta över skolans område för att där bygga bostäder. Utredningen visar att en flyttning till Vidsele är möjlig. När Bodens kommun får klart för sig att en flyttning ingalunda är otänkbart slår man snabbt till reträtt och ändrar omgående sin stadsplan.

**1969 mars:** Förslag väcks att till Artilleriflygskolan anskaffa en simulator för att träna eldledning från luften. En sådan levereras i oktober och kom att göra god tjänst i flera år till dess att datorstödda system tog över.

**1969 maj:** Saab förenas med Scania-Vabis. Det nya företaget kallas Saab-Scania.

**1969 juni:** FMV beställer 58 Scottish Aviation Bulldog, Sk 61, med option på ytterligare 45.

**1969, 5 juni:** En svensk DC-7B som flyger för Svenska Röda Korset med hjälpsändningar till Nigeria skjuts ned av nigerianska MiG-plan och de fyra ombordvarande omkommer. Alla flygningar till Biafra i Röda Korsets regi kom därefter att ställas in och aldrig att återupptas innan Biafra-konfliktens slut i januari 1970.

**1969, 30 juni:** Kungliga Göta flygflottilj, F 9 Säve, läggs ned. F 7 Såtenäs övertar sektorflottiljfunktionen.

**1969, 1 juli:** Luftfartsverket överläter ansvaret för ambulanshelikopterverksamheten till Rikspolisstyrelsen.

**1969, 11 juli:** Prototypen till MFI-15 (registrerad SE-301) flyger för första gången på Bulltofta med Ove Dahln vid spakarna. Totalt kom ca 150 MFI-15 (Saab Safari) och den något utvecklade MFI-17 (Saab Supporter) (???) att tillverkas av Saab-MFI innan tillverkningsrätten i slutet på 80-talet överläts till Pakistan, där den under namnet Mushshak framställdes i stort antal (mer än ca 350 st varav 34 på export).<sup>33</sup>

**1969, 22 augusti:** Ett nytt avtal tecknas mellan FMV-A och Nyge-Aero eftersom omfattningen av ArtflygS verksamhet ökat och därmed behovet av företagets tjänster vad avser teknisk tjänst och lokaler.

**1969, 20 september:** Helikopterskolan vid armén firar tioårsjubileum med flyguppvisning på Bodens flygfält.

#### Noter:

<sup>1</sup> Deltagarna i Minnesresan var: Syster Maja Andersson, flygstabslotta Ruth Hülphers-Bille, Generalmajor Björn Bjuggren, Generalmajor Greger Falk, Specialflygläkare Arne Frykholm, Byråchef John-Fredrik Hamilton, Trafikledare Thore Hansson, 1. Verkmästare Nils Hedblad, revisor Lennart Hök, Konsul Åke Svensk, Överstelöjtnant Ian Jacobi, Överstelöjtnant Arne Jung, Trafikledare Åke Nettelblatt-Hollsten, Fanjunkare Karl Rask, Major Gunnar Rissler, Major P.E. Sterner, Fanjunkare Matti Sundsten, Major Åke Söderberg, Flygdirektör Martin Wennerström, Kapten Nils Svanberg och Kapten Signar Åström. Personalrulla för F 19 finns i Flyghistorisk Revy 33, ”En krönika om F 19/ F 19:n Kronikka ” av Greger Falk.

<sup>2</sup> Den snabba svenska insatsen i Kongo 1960 var en följd av en förfrågan 16 juli från FN om Sverige kunde ställa Gaza-bataljonen till förfogande. Samtidigt uttryckte FN önskemål om att Sverige skulle ställa flygplan, flygförare och flygteknisk personal till förfogande för den flygtransportflotta FN avsåg att sätta upp i Kongo. Detta ledde till att inom kort kunde en svensk styrka om 41 personer, varav 28 från flygvapnet, 7 från marinen samt 6 från armén under ledning av kapten Sven-Erik Everstål vid flygvapnet ställas till FN:s förfogande i Kongo. Som förbindelseofficer vid FN-staben tjänstgjorde major Ingemar Wilander. Redan den 25 juli kunde två Globemaster från MATS transportera sex Fpl 51 från Bulltofta flygplats till FN-tjänst i Kongo men alla sex återsändes till Sverige ganska snart utan att bli använda. Mer om denna transportflyginsats i Kongo finns att läsa bl a i FlygvapenNytt 4/1995 där en av deltagarna, Goblin Björklund, ger minnesbilder. Om det svenska jakt- och spaningsförbandet F 22 som sattes upp i september 1961 har bl a Sven Lampell berättat i ”Ett år i luften” 1969-1970. Under de fyra år svenskar fanns inom FN-flyget i Kongo, tjänstgjorde 440 man i transport-, sambands- och helikopterdivisionerna samt mellan 210 och 220 i jakt- och spaningsförbandet F22. Ytterligare litteratur finns.

---

såsom Leif Hellströms bok *Fredsflygarna (AoH)* samt "historiska" TV-inslag publicerade på Internet (*SVT Öppet Arkiv*).

<sup>3</sup> Arvid Gullberg var vid denna autogiroförsäljning 1960 vid 70 års ålder landets äldste certifikatinnehavare. Han hade för ca 10 år sedan både köpt och lärt sig flyga maskinen SE-AZB av just den person som nu köpte tillbaka den, Rolf von Bahr. (Officiellt hade Örebro Bil- och Flygklubb stått som ägare.) Maskinen förblev luftvärdig ytterligare i 6 år efter 1960. Den blev 1981 utställd på RAF-museet i Hendon i London i sin ursprungliga RAF-märkning. Von Bahr hade 1960 inte mindre än 7.400 flygtimmar med autogiro. (Krönikan för 1960 i "Ett år i luften".)

<sup>4</sup> Den 6-7 augusti 1961 gjorde German Titov (1935-2000) 17 varv i Vostok 2 på 25 timmar 18 minuter och blev därmed först att tillbringa ett dygn i rymden. Inte förrän den 20 februari 1962 kom en amerikan ut i rymden - John Glenn (1921-) i Mercury 6 med 3 varv runt jorden på 4 timmar 55 minuter. Titovs prestation slogs först den 15 maj 1963 när Gordon Cooper (1927-2004) tillbringade 22 varv på 34 timmar 20 minuter i Mercury 9. Den första kvinnan i rymden blev Valentina Teresjkova 16 juni 1963 med Vostok 6.

<sup>5</sup> Om hur Svensk Flyghistorisk Förening blev till, berättar Ola Laveson, en av grundarna, i SFF:s "Flyget i Sverige under 1900-talet" (SFF 2000). I denna skrift listas även några av SFF:s historiska hållpunkter fram till april år 2000.

<sup>6</sup> En del av uppgifterna om skadorna från en bangande J 35 Draken från F 13 14 februari 1961 är tagna från en notis i krönikan i "Ett År i Luften 1964" för den 23 februari 1963 då ersättningsfrågan avgjorts i Försvarets Civilförvaltning. Händelsen omnämns också i flottiljminnesboken "Bråvallavingar" (F 13, 1993) där ett ersättningsbelopp om endast 70 000 kr anges och det menas att man väl får se det beloppet delvis som en PR-kostnad för lagning av tidigare trasiga tak! I "Ett år i luften" 1961-1962 dateras händelsen till den 12 februari och en skadekostnad på 70 000 kr anges även där. Men det sägs också att villaägarna nu även vill ha sina skorstenar provtryckta. Därav det slutliga trefaldiga skadeståndsbeloppet. Måhända...

<sup>7</sup> Lansen-föraren Hans Rogberg har i SFT nr 1/2000 berättat om den övning som för hans del slutade i att han räddade sig med katapultstol efter att under lågflygning för att undgå radarupptäckt flugit mycket lågt och därvid kolliderat med ett träd. En helikopterförare från armén, fanjunkare Månsson, plockar upp Rogberg efter att från sin helikopter ha lyckats lokalisera Rogberg med utgångspunkt från vrakets läge.

<sup>8</sup> Om denna första uppskjutning i augusti 1961 av en raket av typ Arcas, skriver DN i en underrubrik: "35 kilos 'Plutnik' beräknas nå 8 mil". Viktiga erfarenheter av raketuppskjutning erhöles men de rent vetenskapliga resultaten uteblev. Sådana erhöles först vid det andra skottet med en Arcas-raket 14 augusti 1962 från en närbelägen plats, Kronogård. Om uppskjutningen 1961 kan man även läsa i Lars Reys rapport på <http://www.svengrahn.pp.se/histind/Nausta/ArcasfromNausta.html>, rubricerad "Rapport beträffande det höghöjdsskott med en raket av typ Arcas, som avsköts från en punkt i närheten av Nausta av meteorologiska institutionen vid Stockholms universitet".

<sup>9</sup> Haveriet 1961-09-13 nära Bäl på Gotland är föremål för en artikel i "Gotlänningen" nästföljande dag med intervjuer med ögonvittnen. Vrakdelar spreds över ett stort område och "...Planet slog ner endast några tiotal meter från Birger Hellgrens gård vid Gute och om planets riktning hade varit 30-40 meter mera västlig hade katastrofen varit ett faktum. Som genom ett under räddades även hr Hellgrens grannar, makarna Gustaf och Helga Larsson. De stod och gjorde en hästhacka klar just på nedslagsplatsen tio minuter tidigare." Ombord på Lansenplanet var föraren kadett Hans G Hjort samt Sjökrigsskolans chef, kommandör Hans C:son Uggla. De båda räddades sig med fallskärmshopp från ca 500 meters höjd och hämtades snabbt av en helikopter för transport till sjukhus enligt artikeln.

<sup>10</sup> Om den 9 december 1961 skriver Erik Bratt i sin bok "Silvervingar": "...Den viktigaste insatsen för 105 gjorde dock Brising som sålde projektet på papperet till Flygvapnet. Det avgörande beslutet ägde rum en makalös dag: Lördagen den 9 dec 1961, då Flygvapnet meddelade att både 105 och flygplan 37 skulle anskaffas från Saab."

<sup>11</sup> I sin årsbok för 1961 nämner Luftfartsverket (enligt krönikan i "Ett år i luften" för 2 augusti 1962):

- att antalet flygplatser under den senaste tioårsperioden ökat från 7 till 24
- att antalet registrerade luftfartyg nu är 550, varav 108 tillkom under 1961
- att antalet landningar under perioden 1949-1960 fyrdubblats
- att antalet passagerare under samma period nära femdubblats.

---

<sup>12</sup> I SFT 6/1998 och 1/1999 berättar Åke Reingsdahl om turerna kring anskaffning av helikoptern, dess tänkta användning inom flygvapnet för teleunderhåll, leveranserna och utbildningen.

<sup>13</sup> Vid invigningen av Umeås flygplats deltog även den 82-åriga f d lektorn Anna Grönfeldt som redan 1914 hade motionerat i stadsfullmäktige om att mark borde avsättas för ett flygfält. En historik för Alviks flygplats eller mer högtidligt "Umeå Airport" finns på <http://www.swedavia.se/lulea/om-lulea-airport/om-flygplatsen/fakta-om-flygplatsen/historik>.

<sup>14</sup> Uppgifter om antalet omkomna 1963 är hämtade ur "In Memoriam" (AHR) och tidskriften Kontakt nr 76 (Björn Eks artikel om haverier med Saab 32 Lansen.). Haverier med flygplan 32 Lansen svarade för 20 av de 30 omkomna. Den 20 september omkom inte mindre än sex besättningsmedlemmar vid tre helt olika haverier. 1963 var ett "mörkt år" avseende antalet omkomna vilka var fler än vad de varit på över ett decennium.

<sup>15</sup> Två artiklar om utprovningen av Saab 105 finns i boken "Flygtiga minnen 2". Där anger sålunda Erik Sjöberg 29 juni 1963 som datum för första flygningen medan flera andra flyghistoriska källor angett 1 juli. Detta torde bero på att den 1 juli var det ursprungligen planerade datumet och som ju dessutom är en naturligt datum att ange i planer, men att arbetet förlöpt så väl att man kunde göra flygningen något tidigare. Noteras kan även att den 29 juni var en lördag. Några försök att vidareutveckla planet för andra kunder beskrivs av Sture Rodling i ÖFS Meddelande 1/2005.

<sup>16</sup> Om träsegelflygplanens utfasning p g a limfogars åldring kan läsas i Yngve Norrvis bok, "60 år i upp vinden" (KSAK, 1983).

<sup>17</sup> Vid händelsen 3 februari 1964 vid missionsstationen i Kisandju i Kongo sattes fem H-19 helikoptrar och två DHC Otter in för att hämta all personal vid stationen. Med fanns också två beväpnade Harvard. Två helikoptrar landade men då en av förarna, en brasilianare, rapporterade att transmissionsoljan börjat ryka beordrades alla helikoptrar att landa för att också hämta den besättningen. Samtidigt gick milisen till anfall under vild skottlossning. De två beväpnade Harvards och en obeväpnad Otter, med Thorwald Glantz och Stig von Bayer som besättning, gjorde då upprepade dykanfall mot milisen vilket fördröjde deras framryckning så att helikoptrarna kunde starta.

<sup>18</sup> Polisen utvidgar under 1965 efter sitt förstatligande helikopterverksamheten, och ytterligare två piloter anställs. Se artikel av Gert Skogsberg i SFT nr1/2002 samt Göran Wallerts bok "Ostermans Aero AB – helikoptern 50 år i Sverige" (Patria Ostermans Aero, 2000).

<sup>19</sup> Om denna drygt 3 timmar långa långa motoravstängda flygning 1964 med en Super Cub i Ottsjö-rotorn kan man läsa i Stig Kernells egen bok "Vingar över Tranås" (*Holavedens Hembygdsförening*, 2001).

<sup>20</sup> På <http://www.skogsborg.se/rb68.html> berättar Dag N H Malmström om RB 68:as historia i flygvapnet.

<sup>21</sup> Flygvapenchefen (CFV) Lage Thunberg presenterade atrappen för pressens representanter, som flugits från Bromma till Linköping i två av flygvapnets DC-3. Han nämnde bl a att namnet Viggen syftade på asaguden Tors hammare som kunde slå mot flera fiender samtidigt.

<sup>22</sup> De amerikanska AOPA-medlemmarnas besök i Sverige och upplevelser av flygning i Europa skildras i Torgil Rosenbergs bok "Trots och tack vare" (bokförlaget *Volenza*, 2005).

<sup>23</sup> År 2002 hade antalet grenförbund/sektioner i Svenska Flygsportförbundet ökat till 8 från de ursprungliga 4:

- Svenska Ballongfederationen
- Svenska Fallskärmsförbundet
- Svenska Hängflygförbundet
- Svenska Konstflygarförbundet
- Sveriges Modellflygförbund
- Motorflygförbundet KSAK
- Segelflyget
- Svenska Skärmflygförbundet

<sup>24</sup> Planeringen av Draken-transporten genom Linköping 1966 leddes från flygvapnets sida av Sven Törngren, 14 år tidigare befälhavare på den Catalina som 1952 sköts ned vid spaning efter den av Sovjet nedskjutna DC-3:an öster om Gotska Sandön. Se bl a Östgöta Correspondenten 29 juli 2002 som finns tillgänglig på <http://archive.corren.se/archive/2002/7/29/gqlb30cfcwgg05.xml?category=go6qcodt8dxauuf>

---

<sup>25</sup> Enligt en annan uppgift var antalet omkomna passagerare år 1966 hela 1147 (och ej 926). Båda uppgifterna är hämtade ur *Ett År i Luften, årskrönikorna!*

<sup>26</sup> Enligt krönikan i *Ett År i Luften 1969-70* anser Flygledningen att ”den väsentligt förbättrade haveristatistiken under senare år har föranletts av det för fem år sedan införda självrapporteringssystemet vid tillbud”.

<sup>27</sup> Efter en tid ändrades namnet från SPAF Horisont till Flyghorisont. Tidningen blev under sitt sista år gemensamt organ för de nordiska SPAF-föreningarna men upphörde i början av 1991. Torgil Rosenberg som startade tidningen har beskrivit dess liv ur sitt perspektiv i självbiografin ”Trots och tack vare” (bokförlaget *Volenza*, 2005).

<sup>28</sup> Bland litteraturen om Viggen kan nämnas Sven Stridsbergs ”Flygplan 37 Viggen”, Frank Stenvalls förlag 1987. Flygplanets utveckling sett ur en aerodynamikers perspektiv har redovisats av Krister Karling i ”Saab 37 Viggen. Utvecklingen av ett nytt enhetsflygplan för det svenska flygvapnet 1952-1971”, publicerad av Svenska Mekanisters Riksförening 2002. Här ges även en översikt av de många alternativ som studerades av Saab, ofta av helt annorlunda utformning och som återspeglade ändrade krav samt flygtekniska framsteg på olika områden.

<sup>29</sup> I mitten på 1950-talet, 1955 eller 1957, landade fjällflygaren Olle Ek från Kiruna på Storglaciären på östra sidan av Kebnekaise-topparna samt på Tarfalasjön.

<sup>30</sup> 260 poliser hade sökt denna helikopterförarutbildning. 23 klarade alla tester och åtta elever påbörjade utbildningen på F5 i Ljungbyhed 1966. 6 elever avlade slutligen examen i juni 1967.

<sup>31</sup> Enligt SAS jubileumsbok 1996 var Hagrups motto ”Save, save on everything, in order to maintain a leading position.” Mer oklart var om han vid något tillfälle yttrat ”Motivation and motivation, they have their salaries, don't they?” Boksluten var bra varje år, främst genom att man sålde av plan. Hagrup hade flugit i RAF under VK2, började i SAS 1947 och var bidragande till att SAS valde Caravelle.

<sup>32</sup> I ”Flygtiga minnen 1” berättar tredjepiloten Ingvar Andersson om olyckan med SAS DC-8 utanför Sancta Monica där 30 av de 45 ombordvarande överlevde.

<sup>33</sup> Om Saab Safari och Supporter kan läsas i Michael Magnussons bok ”Saab Safari – det mångsidiga skolflygplanet” (Allt om Hobby, 2003).