

KUNGLIGA SVEA FLYGFLOTTILJ F8

BARKARBY INCIDENTBEREDSKAP

ÅR 1959 MED J34 HAWKER

HUNTER



SUNE BLOMQVIST

LEIF KALMLIDEN

HELGE RÖD

KUNGLIGA SVEA FLYGFLOTTILJ

F8 BARKARBY

1938- 1974

F8 var Sveriges största flygflottilj under 1940 -och 1950 -talet, med c:a 130 flygplan av 11 olika typer, och med c:a 300 flygförare som periodvis hade sin flygtjänst där. Vi gör här en liten historisk återblick på den omfattande flygverksamheten på F8. Det sker genom att vi skildrar ett skarpt incidentuppdrag, med J34 Hawker Hunter en vinternatt år 1959 bland många andra spännande uppdrag som F8 -jakten genomförde, då det kalla kriget rasade som allra värst.



Incidentrote J34 Hawker Hunter ur 1:a div. F8 (Helge Röd) startar i månskenet en vinternatt på F8 år 1959. Foto: Ove Gellermark

Incidentberedskap år 1959

Vid incidentberedskap, som var vårt lands främsta skydd mot en eventuell snabb invasion av främmande makt, stod man i högsta beredskap i en banände, med två skarpladdade jaktflygplan (en rote), med förarna sittande startberedda i sitsen fyra timmar i sträck.

När startorder givits, fick det ta max en minut tills roten lättade från banan, så det gick minsann undan - men med stor flygsäkerhet.

Startordern initierades av att stridsledningen såg på sin radar att främmande oidentifierade flygplan flög an mot vårt lands gränser och som måste identifieras och avvisas. Det var vid den här tiden ett mycket stort antal incidenter som inträffade över "fredens hav" Östersjön.

Vårt eminenta flygvapen, som omkring år 1960 var det 4:e starkaste flygvapnet i världen med sina 19 flottiljer (54 stridande divisioner), avvisade dock effektivt varje anflygning mot vårt lands gränser. I dag år 2003, finns det snart tyvärr endast 4 flottiljer (8 divisioner) kvar av vårt en gång så stolta flygvapen för att hålla fienden borta från vårt territorium.

Incidentberedskapen i Sverige drogs igång efter den sovjetiska nedskjutningen av en Tp79 DC3 ur F8 då åtta man omkom, och en Tp47 Catalina ur F2, då sju man räddades, den 13 resp 16 juni 1952.

Tillkomsten av J29 Tunnan vid samma tid, som kunde mäta sig med stormakternas stridsflygplan, var förutsättningen för incidentberedskapen.

"DC3:an har nu, den 16 juni 2003, återfunnits på havets botten, på internationellt vatten i Östersjön, efter 51 års letande."



Incidentrote J34 på väg mot målet - fienden.

Foto: Ove Gellermark

Incident - genomförande

Midvinternattens köld är hård, stjärnorna gnistra och glimma, snön ligger vit på taken, endast F8 - jakten är vaken.

När startorder kommer rappt, stiger pulsen snabbt uti månens trolska, klara sken.

Då gäller det att ej vara för sen, utan man bör skynda på som bara den, annars kan man "dingel" få, av den fiende man bör rå på.

Våra piloter som spakar sina Hunters de fina, tycker inte det är en pina

utan "ger järnet" längs vår hala F8-bana, utan att åka kana,

De stiger sedan snabbt mot den månbelysta skyn

för att på fienden få syn

och jaga denna bort, kort och gott.

Inkräktaren denna gång, en IL28

från sovjetisk flygarflotta

tvingas snabbt till reträtt

på vårt eget avvisningssätt,

och därmed kommer den till korta

denna IL28

mot vår jakt från F8.

Reträtten sker dock utan "buller och bång", för det blev inte nödvändigt denna gång.

När IL28:an styr så sakta bort,

lättar vårt sinne inom kort,

för det gick ju som smort

att få jaga denna IL28 bort kort och gott.

Efter väl förrättat värv, och utan att ha råkat ut för något fördärv vår rote vänder åter till sitt trygga F8-näste, stolta över att än en gång varit den bäste, och skyddat vår vackra huvudstad, trots att det var natt och inte dag.

Så gick det till under det kalla krigets dagar,

med dess obefintliga lagar

när fienden flög an mot vårt fosterland,

för att få det i brand,

men motades bort, kort och gott

av F8:s jakt

som den här natten var Svea Rikes vakt.

Midvinternattens köld är hård, stjärnorna gnistra och glimma snön ligger vit på taken endast F8 - jakten är vaken.

Epilog

Vi vill med denna skrivning visa vår starka känsla för vårt fosterland Sverige och vår mycket höga stridsberedskap i flygvapnet under det kalla krigets dagar.

Landet skulle försvaras till varje pris, kosta vad det kosta vill, så var vår inställning i flygvapnet vid den här tiden.

Det är förhoppningsvis också dagens inställning, med våra mycket effektiva stridsflygplan av högsta världsklass, SAAB:s Ja37 Viggen och Jas39 Gripen, som idag år 2003 håller vår incidentberedskap, Vi bedömer dock, med erfarenhet från tidigare flygplantypers normala tillgänglighet på förband, att vi har behov av samtliga beställda, Jas39 Gripen-flygplan om det skulle "brinna till" runt knuten framgent. Varje minskning av antalet flygplan -och förband -, medför en allvarlig försvagning av vårt så viktiga luftförsvar.

Man måste ta yttersta hänsyn till detta förhållande, så att vi, om en krigssituation plötsligt uppstår, inte hamnar i samma situation som 1939 då 2:a världskriget bröt ut, och vi hade ett mycket svagt flygvapen.

Det tog sedan ungefär 20 år, 1939-1959 att bygga upp flygvapnet till full slagkraft.

Så är tidsaspekten även i dag, om man ser på framtagningen av moderna stridsflygplan som exempelvis Jas 39 Gripen, som beslutades konstrueras år 1982 och först i dag år 2003 finns ute på 3 flottiljer och håller på att trimmas in för sina stridsuppgifter.



"SIC TRANSIT GLORIA MUNDI"



Foto:Leif Kalmliden

Sune Blomqvist

Leif Kalmliden

Helge Röd