



1950 – 1959
Uppdaterad 2015-01-05

KRONOLOGI ÖVER FLYGET I SVERIGE

1950

◆ *Nordkoreanska styrkor överskrider 24 juni gränsen mot Sydkorea. Koreakriget bryter ut. Vapenstillestånd slöts 27 juli 1953. En demilitariserad zon bildades utmed 38:e breddgraden. Någon fred har ännu ej slutits. Svenskar har deltagit i FN:s övervakning av demarkationslinjen.*

Saab A 21R levereras till FV. A 21R var en omkonstruktion av Saab 21 med reamotor. Förändringarna hade blivit ganska omfattande. Flygplanet var i tjänst relativt kort tid, till 1956.

Tryggve Holm efterträder Ragnar Wahrgren som verkställande direktör för Saab och förblir på denna post till och med 1967 då han efterträds av Curt Mileikowsky.

Stockholms-Tidningens guldmedalj och stipendium för 1949 års främsta flygbragd utdelas till provflygaren vid Saab, Olle Klinker.¹

AB Jordbruksflyg bildas.

Ostermans Aero AB stationerar ambulanshelikoptrar på prov i Östersund (vilka senare togs över av Jämtlands Aero) och Kiruna.

1950, 9 januari: Styrelserna för ABA, DDL och DNL samlas i Oslo för att diskutera en fastare organisation för SAS. Oenigheten var stor och en del av den norska pressen bedrev en hätsk kampanj för att Norge skulle lämna SAS.

1950, 16 januari: Föreningen för Göteborgs försvar skänker flygvapnet en transportabel utbildningscentral för luftbevakningen, den första i landet.

1950, 18 januari: En SAS Douglas DC 6 startar på en rekognoseringsflygning till Hongkong med bl.a. Marshall Lindholm ombord. Den återkom 25 januari 1950.

1950, 20 januari: SILA upplöses.

1950, 2 februari: Den första STAL-motorn "Dovern" körs i provbock. Motorn var avsedd för Saab 32 Lansén, men den slogs ut av Rolls Royce Avon, RM 5. "Dovern"-projektet lades ned i slutet av 1952, liksom strax efteråt även motorprojektet Glan. STAL kunde dock utnyttja erfarenheterna vid konstruktion av senare stationära gasturbiner.

1950, 8 februari: "Pendeln" från Kastrup, en Douglas DC-3, rullar av Bulltoftafältet vid landningen. Debatten om det dåliga fältet tog fart. Mellan 11 och 15 februari stängdes det vattensjuka fältet. I december 1950 beslutade Malmö stad att bygga ut fältet med en permanent bana.

1950, 1 mars: Den första flygningen görs med den Saab 91 Safir med en förminskad pilvinge av det slag som är avsedd för flygplan 32 Lansén. Pilot på den första flygningen är Åke Sundén. Planet är avsett för utprovning av lågfartsegenskaperna, speciellt klaffutformningen. Det har beteckningen Saab 202 och är själva Safir-prototypen som tidigare använts för liknande försök med en nedskalad 29-vinge. Nu har planet dock försetts med en starkare motor.

1950, 2 mars: Rådhusrätten i Malmö dömer en privatflygare till 25 dagsböter för lågflygning över badstranden i Falsterbo.

1950, 1 april: Arméchefen beslutar att en försökskurs i fallskärmstjänst skall anordnas för fast anställda befäl.

Denna äger rum 1951 och leder till etablerandet av Fallskärmsjägarskolan i Karlsborg 1952.²

1950, 11 april: Det förband ur Flygkadettskolan som skall besöka Italien, startar från Uppsala. Under besöket i Italien besöks bl a byn Scala. Man besöker även Rom där man mottages i audiens av påven 17 april och sedan beser Vesuvius. Återfärden anträdes 24 april.

1950, 19 april: Bromma flygfält får besök av en Vickers Viscount, det första turbopropflygplan som landat i Sverige. Reguljär trafik Sverige - England med Viscount började 1 juli 1953.

1950, 25 maj: Saab levererar den första av åtta Saab 91A Safir till holländska trafikflygarskolan, Rijksluchtvaartschool, RLS, i Eelde. RLS köpte 1958 och 1961 även 23 st 91D Safir.

1950, 28 maj: Den internationella privatflygorganisationen, Fédération Aéronautique Internationale, FAI, öppnar sin 43:e världskongress i Stockholm. Den bildades 1905 och har sitt säte i Paris. Den har sektioner för motor-, segel-, ballong- och modellflyg samt fallskärmsport. FAI svarar för registrering av rekordnoteringar.

1950, 31 maj: Ett stort antal flygplan ur flygvapnet paraderar över Gärdet i Stockholm med anledning av FAI-kongressen och KSAK:s 50-årsjubileum. Saab J 29 Tunnan, visades offentligt för första gången.

1950, 1 juni: I samband med KSAK:s 50-årsjubileum flyger fransmannen Charles Dollfus över Stockholm i en vätgasballong, den första ballongflygningen i landet på länge. Landningen skedde på Lidingön.³

1950, 4 juni: Vid Nordvästra Skånes flygklubbs flygdag i Höganäs visas bl.a. avancerad flygning med en De Havilland Vampire, J 28, förd av flygvapenchefen (CFV) Bengt Nordenskiöld.

1950, 5-16 juli: De första officiella världsmästerskapen i segelflyg anordnas i Örebro av KSAK i samarbete med Flygvapnet. Vann gjorde svensken Billy Nilsson, tvåa kom amerikanen Paul B MacCready och trea Milan Borisek från Jugoslavien.

1950, 7 juli: Laroy Månsson slår svenskt rekord i distanssegelflygning tur och retur till angivet mål genom att flyga sträckan Ljungbyhed - Jönköping - Ljungbyhed, en distans om 390,0 km, med ett flygplan typ Weihe.⁴

1950, 20-22 juli: Charles Lindbergh kommer med färjan från Helsingør för ett kortare besök i Sverige. I en knapphändig intervju som en tidningsman lyckats få, säger Lindbergh att han lämnar Sverige för att han inte fått vara ifred.

1950 augusti: Torvald Andersson bildar flygbolaget Aeroscandia, ett halvår senare namnbytt till Airtaco, och skaffar som första flygplan en Avro Anson XIX.⁵ Verksamheten var huvudsakligen tidningsflyg med dessutom Lockheed L-12, L-14, L-18 och Douglas DC-3. Airtaco blev 1957 kärnan i det då bildade Linjeflyg.

1950, 21 augusti: En modellflygare från Öxnared dödas, då startlinan till hans flygplan kommer i kontakt med en kraftledning.

1950, 27 augusti: Den franske ballongföraren Charles Dollfus genomför en uppvisning vid Halleberg-Hunnebergs flygklubbs flygdag i Trollhättan.

1950, 30 augusti - 8 september: 1. div/F 9 Säve med J 28B besöker RAF, England, bl.a. North Weald och Farnborough.

1950, 2 - 3 september: Med anledning av KSAK:s 50-årsjubileum hålls stort motorflygrally i Linköping.

1950, 12 september: ABA hade beslutat att lägga ned flygtrafiken Bromma - Bulltofta, sedan statssubventionerna hade dragits in. En delegation från Skåne uppvaktar kommunikationsministern och begär att flygtrafiken skall bibehållas.

1950, 19 september: Sedan Storbritannien stoppat all export av militär utrustning, eftersom landet behöver den för det egna försvaret, förklarar försvarsministern Allan Voug, att han räknar med att vi i fortsättningen måste försöka klara oss med vad den egna flygindustrin kan producera för flygvapnets räkning.

1950, 23 september: En Avro Anson från Svenska Aero, SE-BRS, överstegras efter starten från Karlstad flygplats. Alla tio ombordvarande omkom. Felaktig lastfördelning ansågs vara den främsta orsaken till olyckan.

1950 oktober: Första Saab 90 Scandia levereras till ABA.

1950, 1 oktober: Benämningen stamflygförare ersätts med fältflygare.

1950, 1 oktober: Det sedan 1946 pågående samarbetet inom SAS formaliseras genom avtal mellan ABA, som äger 3/7, DDL, 2/7, och DNL, 2/7. ABA, DDL och DNL ägs till 50 % av respektive stat; de två hälften av varje bolags ägande skall vara privat. Det beslutades att SAS, som hittills varit delat i en europeisk (ESAS) och en utomeuropeisk (OSAS) division, skulle slås samman till en organisation. Även inrikestrafiken samordnades: DDL, DNL, ABA upphörde med egen flygverksamhet, vilket bl. a. innebar omfattande standardisering av instrument och radioutrustning i flygplanen, framför allt i de av 34 Douglas DC-3/C-47 som skulle behållas i trafik.

1950, 26 november: Vid KSAK:s årsmöte avgår dess ordförande sedan 1947, Carl August Wicander som 1937 förnyade KSAK genom att göra den till en verklig riksorganisation. Tage Wörn blir ny ordförande.

1951

De Havilland Vampire Trainer, J 28C, blir reaskolflygplan i FV. Kvarstod till 1968. Två versioner av typen användes.

För FV:s räkning tecknas under året två kontrakt gällande leverans av sammanlagt 60 nattjaktflygplan av typ De Havilland 112 Mk II Venom. Flygvapenbeteckningen blev J 33. Utgick 1960.

Tvåmotoriga amfibieflygplanet Grumman Goose, Tp 81, anskaffas i ett exemplar till FV för ambulansflygningar. Det baserades på F 21 Luleå och utgick efter ett haveri 5 april 1962 vid Hemavan.

Under året utbildades nio piloter, som i flygvapnet flyger S 31 Supermarine Spitfire, till artillerieldledare. (Under åren 1947 till 1951 utbildades inom flygvapnet i detta syfte sammanlagt 38 piloter varav 20 st flög J 9 och 18 flög S 31.)

Sven-Olof Olson, löjtnant vid F 1 och senare chef för flygvapnet, erhåller Stockholms-Tidningens medalj för 1950 års främsta flygbragd då han lyckades nödlanda en skadad J 30 Mosquito.⁶

Svensk Flygtjänst får de första Saab 17A från FV för att användas som målflygplan. Sammanlagt 17 kom att användas, de sista 1964. Hos gotländska Avia flögs ett exemplar fram till 1968.

Flygföretaget Engströms Växtskydd bildas i Eslöv. Verksamheten började med två Piper Cub.

Stockholms Aero bildas. Första egna flygplanen blev två Auster Mk V. Huvudverksamheten var flygfotografering.

Flygföretaget Nord-Flyg bildas i Eskilstuna. Första flygplan var en Taylorcraft BC, SE-ANU.

Per A Norlin återkommer som SAS-chef till 1954.

Flygtidningen Looping startas under våren sedan Sverige under flera år saknat ett fackorgan för flyg.⁷

1951, 8 februari: Besluten från oktober 1950 att SAS skall verka som en enhet, och att DDL, DNL, ABA, OSAS samt ESAS skall upphöra att vara verksamhetsdrivande bolag, träder i kraft. DDL, DNL och ABA blir nu holdingbolag och de övriga bolagen skall avvecklas. Det definitiva avtalet undertecknas i Oslo. Per A Norlin blir chef för SAS.

1951 mars: SFA levererar den första licenstillverkade reamotorn RM 2 och RM 2A, De Havilland Ghost 50, av 870 till flygvapnet. De användes till J 29 respektive J 33 Venom. Under 1951 levererades 57 svensktillverkade motorer. Den 789:e och sista RM2-motorn levererades i augusti 1955.

1951, mars: En efterbrännkammare konstrueras vid Svenska Flygmotor AB, SFA, efter idéer från Östen Svantesson, Kungliga Flygförvaltningen, KFF. Den första motorn med efterbrännkammare, ebk, RM 2B, levererades den 10 februari 1954 för användning i J 29F. Hela serien av RM2B, 390 motorer, tillkom genom ombyggnad vid främst CVM av RM2.⁸

1951, mars: Polismän med assistans av fjällflygaren Arne Gundersen griper i närheten av Ritsem den s k "fjälldesperadon", en norrman på flykt undan rättvisan. Han hade under sin flykt bl a dödat två norska flygare som spanat efter honom.⁹

1951, 4 april: Tjugofem flygkadetter med lärare startar med Mustang och Sk 16 på sin utlandsflygning som går till Sydfrankrike. Den 11 april är de hemma igen.¹⁰

1951, 25 april: SAS startar reguljär trafik Bromma –Tokyo genom förlängning av linjen till Bangkok. Några dagar tidigare hade en linje till Nairobi invigts.

1951 3 maj: Flygvapnets Avro Lancaster B Mk.1, Tp 80, levereras. Den är avsedd som en motorprovbänk för bl.a. reamotorn STAL "Dover" (RM 4) för Saab A 32A. Tp 80 havererade 8 maj 1956.

1951, 4 maj: Stockholms kvällstidningar börjar levereras med flyg till Lidköping och senare även till Trollhättan.

1951, 10 maj: Den första Saab J 29A levereras till flygvapnet, F 13 Norrköping. Totalt tillverkades 4 prototyper, 224 J 29A, 360 J 29B, modifierade till E och F, och 76 S 29C.

1951, 15 maj: Radioreportern Lars Madsén och flygjournalisten Yngve Norrvi startar på den första etappen av tre av en rundresa genom Sverige med sjöflygplan under sommaren och hösten "i Nils Holgerssons spår". Rapporter inflyter i tidningen Looping.

1951, 24 maj: Den norske flygaren vid SAS Jan Christie gör en rekordflygning i en lätt modifierad Klemm 35 över en distans av 2.000 km på en bana bestående av två varv Bromma-Fornebu-Svenshögen-Bromma. Han flyger dessa 200 mil på 11 timmar och 15 minuter, vilket är världsrekord för den aktuella viktclassen.

1951, 29 maj: Artilleriinspektören föreslår att frågan om ett nytt artilleriflyg skall utredas.

1951 juni: Flygvapnet beställer ett nytt skolflygplan, Sk 50B, Safir, från Saab. Flygplanet kom att licensbyggas av de Schelde i Holland, eftersom Saab-verkstäderna var fullt upptagna med produktionen av Saab 29.

1951, 3 juni: Flygvapnets 25-årsdag firas med en flygparad över Gärdet inför uppskattningsvis 200 000 åskådare och med flygande bland andra Tummelisa och Saab J 29. I Kungsträdgården visades Monoplanet, Nieuport IV G, J 1, Phönix D.III, och en av prototyperna till Saab J 29.

1951, 13 juni: Det brittiska HMS "Indomitable" kommer som första hangarfartyg till Stockholm.

1951 juli: Transair Sweden AB, TSA, bildas ur Nordisk Aero Transport. som året innan grundats av Per Lovén. Verksamheten var de första åren tidningsflyg för att mot mitten av 50-talet bli turistcharter. TSA gick 1975 upp i SAS som dotterbolag och upphörde 1981.¹¹

1951, 14 juli: Ett tidningsplan av typ Lockheed Hudson (SE-BTN) störtar omedelbart efter lättning från Bromma tidigt på morgonen. Av de sex ombordvarande omkommer fyra personer.¹²

1951 augusti: KSAK anholder hos Luftfartsstyrelsen att få bedriva fallskärmshoppning som sport, men ansökan avslogs. Bl a nämnde en representant för Luftfartsstyrelsen vid ett tillfälle att man ju inte heller tävlar med livbojar.¹³

1951, 3 augusti: Ett polskt sportflygplan, möjligen ett "hemmabygge" med delar från olika plan, landar på Bulltofta med tre unga polacker och en polska efter en dramatisk flykt från Polen. Den brittiska "Daily Express" omnämner händelsen samt anger att under de föregående tre veckorna har inte mindre än 26 flyktingar anlänt till Sverige från länder bakom Järnridån.

1951, 26 augusti: Ca 40 000 åskådare besöker F 3:s flygdag på Malmen, ett led i flygvapnets 25-årsjubileum.

1951 september: Arméchefen föreslår att frivillig uttagning till fallskärmsjägare skall påbörjas vid höstens värnpliktsinskrivningar.

1951, 17 september: En Lockheed Lodestar från Aero Nord startar från Bromma på den längsta charterflygningen hittills till Wellington, Nya Zeeland, med dammsugardelar för Electrolux. Den kom åter till Bromma 26 oktober 1951.

1951, 3 oktober: Saab levererar den första Saab Scandia till ABA/SAS. Ytterligare sju Scandia köptes av ABA. Flygplanstypen avvecklades 1957 huvudsakligen p.g.a. att den saknade tryckkabin. Alla av Saab tillverkade Scandia hamnade slutligen hos VASP i Brasilien.

1951, 18 december: Segelflygaren Karl-Erik Övgård omkommer p.g.a. syrebrist under en flygning i lävågor i Kalifornien. Han hade uppnått minst 12 000 meters höjd.

1951, 25 december: Flygvapnets Beechcraft 18R Tp 4, tillfälligt registrerad SE-BTX gör sin första flygning från Antarktis is. Tillsammans med en Flygvapnet tillhörig Tp 91 Saab Safir , registrerad SE-BTY, utgör den ”sommarens” flyggrupp i en flerårig norsk-brittisk-svensk Antarktisexpedition. Uppgiften var främst flygfotografering och sammanlagt görs 11 långflygningar under den ca 3 veckor långa vistelsen i Antarktis. Transporten dit med fartyg tog nästan två månader. Gruppen bestod av 7 personer ur flygvapnet samt en norsk fotograf. Planen flögs sedan hem från Kanarieöarna, och det fanns mer att berätta om denna hemflygning än om flygningarna i Antarktis som gynnades av väl gjorda förberedelser och goda väderförhållanden.

1951, 26 december: Flygvapenchefen (CFV) Bengt Nordenskiöld besöker Etiopien på inbjudan av kejsare Haile Selassie. Kejsaren hade anställt Claes Smith som chef för sitt privata flyg.

1952

♦ *USA tillkännager regeringen den 16 november att lyckade prov med en vätebomb har utförts.*

Till Airtaco AB levereras första exemplaret av Lockheed Lodestar. Det blev en betydelsefull flygplantyp i det tidiga tidningsflygets verksamhet.

I Eskilstuna vid Ekeby flygplats startar AB Nord-Flyg sin verksamhet med rund-, reklam- och fotoflyg.

1952, 1 januari: Carl Ljungberg, chef för Luftfartsstyrelsen, tillträder som generalsekreterare för ICAO och tjänstgör som sådan till 31 juli 1959.

1952, 11 januari: I regeringens budgetproposition begärs 1 405 miljoner kronor till försvaret, varav 512 miljoner till flygvapnet.

1952, 21 januari: Saab 210, provflygplan för Saab 35 och så småningom kallat Lilldraken, flyger för första gången. Flygplanet användes i nästan fem år och fick göra närmare 900 flygningar.

1952, 28 januari: Vinterns postflygningar med helikopter till Stockholms skärgård börjar. Det är fjärde året i följd och med 100 % regularitet.

1952, 2 april: Flygkadettskolan startar på sin årliga utlandsflygning som detta år går till England med 24 Mustangar samt två transportplan, Tp 79 och B 3. Om resan berättas i Ett år i Luften 1953 av fänrik Hans Wallin.

1952, 6 april: Segelflygaren Thorleif Gummesson når 5 000 meters höjd i Åre med hjälp av lävågor.

1952, 18 april: Kartverkets Nord NC-701 SE-KAG ”landar” helt obemannad i Långtarmen i Mälaren efter det att besättningen lämnat planet med fallskärm p g a att höger landställ inte kunde fällas ut. Planet reparerades och kom i tjänst igen 1954!

1952, 30 april: KFF beställer prototyper av Saab 35, som får beteckningen J 35 Draken.

1952 maj: SAS får sin första Douglas DC-6 B och utökar ordern på flygplanstypen från 8 till 14.

1952, 13 maj: De 30 första värnpliktiga fallskärmsjägarna gör sina första hopp vid fallskärmsjägarskolan i Karlsborg.

1952, 27 maj: Vid KSAK:s och Internationella klubbens traditionella vårfest på Grand i Stockholm utdelas Stockholms-Tidningens guldmedalj och stipendium för 1951 års främsta flygbragd till fältflygaren vid F 18 Jules Gaston-Portefaix.

1952 juni: En domstol i Milano dömer Caproniverken att betala Flygförvaltningen en halv miljon kronor i ersättning för bristfälliga flygplan.

1952, 13 juni: En Douglas C-47 (DC-3), Tp 79, 79001 med åtta mans besättning ur FV försvinner vid flygning över Östersjön. Flygplanet användes av Försvarets radioanstalt, FRA, för signalspaning. Tillsammans med händelsen 16 juni 1952 orsakade affären långvarig notväxling mellan Sverige och Sovjetunionen, dock utan klarläggande svar förrän på 1990-talet. Det har också framgått att spionen Stig Wennerström (se 20 juni 1963) kände till planerna på att flygplanet skulle skjutas ned av sovjetisk jakt. Först sommaren 2003 då nyheten publicerades 18 juni, kunde vraket lokaliseras genom spaningar på privat initiativ. Försvarsmakten påbörjade bärgningsarbeten i oktober samma år vilka dock inte hann slutföras före vintern.¹⁴

1952, 16 juni: En Consolidated Canso (Catalina), Tp 47, 47002, ur FV på spaning efter den sedan 13 juni

försvunna Douglas C-47, skjuts ned av två sovjetiska jaktflygplan av typen Mikojan-Gurevich MiG 15. Besättningen på Tp 47 räddades av det västtyska lastfartyget Münsterland.

1952, 20 juni: Den originelle amerikanske långdistansflygaren Max Conrad anländer till Torslanda. Han hade startat från New York den 12:e med en Piper Pacer PA-20 N7330K. Han besöker sedan flera platser i Skandinavien.

1952, 2 juli: Den första Saab 91B Safir, Sk 50, levereras till F 5 Ljungbyhed som ersättning för Sk 25. 75 st levererades från De Schelde i Holland eftersom Saab är fullt upptaget med tillverkningen av J 29. Den första, 50001, återköptes dock nästan omgående av Saab som skickade den vidare till Japan, där den idag finns på museum.. Saab bygger senare Sk 50C och den första levereras 1 april 1960. Sammanlagt 89 flygplan av typen levererades, 75 Sk 50B och 14 Sk 50C.

1952 augusti: Flygförvaltningen överlämnar till KSAK ett antal Focke-Wulf Fw 44J Stieglitz, Sk 12, och flygvapnets överskott på segelflygplan.

1952, 3 augusti: De Havilland Comet Mk I, det första kommersiella reatrafikflygplanet, besöker Bromma flygplats.

1952, 25 augusti: Det första haveriet i förbandstjänst med J 29 där föraren omkommer inträffade vid inflygning för landning på F 16. Förare var löjtnant Rolf Sarder och haveriet det första av liknande haverier eller svåra tillbud innan man uppmärksammat de speciella krav planet ställde på "ren" flygning.¹⁵

1952, 3 oktober: Flygkadetterna startar med sina Mustangar för ett besök i Grekland. Man återkommer den 11 oktober. Två plan hemkommer senare.

1952, 3 november: Saab 32 Lansen flyger för första gången med provflygaren Bengt Olow som förare. Motorn var en Rolls Royce Avon utan ebk. Problem med luftintagen medförde modifieringar. Projektledare var Artur Bråsjö.

1952, 8 november: KFF annullerar vidare utveckling av reamotorn "Dovern" och även motorprojektet "Glan".

1952, 19-20 november: SAS utprovar som första flygbolag möjligheten till trafik med USA via polarområdet. Mellanlandningar skedde i Edmonton, Canada och på Thulebasen på Grönland. Flygplanet var Douglas DC-6B "Arild Viking", OY-KME. De reguljära turerna började först 15 november 1954.

1952, 26 november: En Lockheed Lodestar från Aero-Nord med last av Aftontidningen störtar vid landningen i Jönköping där vädret är dåligt med starkt snöfall. De två ombord omkommer.

1952, 20 december: Det första svenska readrivna nattjaktplanet, De Havilland DH 112 NF.51 Venom, J 33, landar på F 1 Västerås. Sammanlagt 60 J 33 anskaffades. Flygplanet utgick 1960.

1952, 25 december: Den fjärde filmen med Nils Poppe i rollen som Fabian Bom, kallad "Flyg-Bom", har premiär. Den anses vara en av de bättre i serien. I filmen medverkar även Elisaveta (Elisaveta von Gersdorff Oxenstierna), Yvonne Lombard, Gunnar Björnstrand, Hjärdis Petterson m fl. Poppe utför som inkallad i flygvapnet "flygakrobatik i den högre skolan".

1953

◆ *Sovjetunionen spränger 20 augusti sin första vätebomb.*

Flygbolaget Lapplandsflyg bildas genom att företagen AB Arosflyg och AB Eskilstunaflyg uppgår i Firma Flygtransporter. Seabee, Norseman och Auster ingick i flygplansflottan.

Tillverkningen av Saab J 29B börjar. Totalt kom 360 att levereras till FV.

Tvåmotoriga transportflygplanet Percival Pembroke, Tp 83, beställs i 16 exemplar till FV. Ytterligare två plan köptes senare från Danmark.

Bengt Fryklund från flygvapnet genomgår provflygarutbildning vid Empire Test Pilots' School i Farnborough i England. Han placerar sig som etta vid kursen där samt blir även den förste svensk som passerar ljudvallen. Han är den förste av många svenska flygare som genomgår provflygarutbildning utomlands.¹⁶

1953, 8 januari: SAS förlänger sin Nairobinlinje till Johannesburg, Sydafrika.

1953, 9 januari: Vid ett haveri i starten från F 4 med ambulansflygplanet Tp 4 (Beech 18R) omkommer den legendariske ambulansflygaren Knut Gunnerfeldt.

1953, 11 januari: Ett tidningsflygplan av typ Lockheed Lodestar från Airtaco störtar vid landningen i Jönköping och de båda ombordvarande omkommer.

1953, 19 mars: Flygvapnets första reaskolplan levereras, De Havilland DH 115 Vampire Trainer T.55, J 28C. Sammanlagt anskaffades 57, därav 12 som modifierats från J 28B av CVM. F 5 Ljungbyhed använde från 1954 även J 28B, stundom omnämnd som Sk 28B, i en allt ökande utsträckning inför en övergång till en mer omfattande jet-skolning vid Ljungbyhed f o m 1956.

1953, 6 april: Transair börjar sina mångåriga charterflygningar med en flygning till Hamburg. Flygplanet vid premiärturen var en Douglas DC-3. Passagerarna reste sedan vidare i Europa med Svensk Bussresetjänsts bussar. Detta företag började 1955 ett samarbete med Svenska Aero som använde brittisk-registrerade Vickers Viking.¹⁷

1953, 7 april: Nordens enda helikopterskola, Ostermans, utexaminerar de första helikopterförarna och helikopterteknikerna till det norska flygvapnet.

1953, 27 april: Omkring 150 st unga flygare utexamineras på Ljungbyhed och får sina gyllene vingar.¹⁸ I september blev en mindre kull om 56 flygare klar.

1953 maj: Luftfartsverket meddelar att utländska flygcertifikat gäller för att flyga svenskregistrerade flygplan.

1953, 15 maj: Regeringen medger att flygvapnets hela bestånd av Bücker Bestmann, Sk 25, 95 flygplan, får säljas till utlandet.

1953, 16 maj: Curt Nicolin, teknisk chef och vice VD vid STAL i Finspång tilldelas Thulimedaljen för sitt arbete med reamotorn Dovertorn.

1953, 23 maj: Douglas DC-6B "Hjalmar Viking", LN-LMO, tillhörig SAS, flyger Gardermoen – Thule – Anchorage – Shemya - Tokyo, den första flygningen mellan Europa och Japan norra vägen. Effektiv flygtid var 33 timmar.

1953, 3 juni: S 29C, spaningsversionen av Saab 29, flyger för första gången.

1953, 6 juni: Vid en stor flygparad, ingående i Stockholms 700-årsjubileum, deltar Saab 210, nu kallad "Lilldraken".

1953, 1 juli: Den första reguljära flygningen med ett passagerarplan med turbopropdrift från och till en svensk destination, Stockholm-Bromma flygplats, görs idag med en Vickers Viscount tillhörande British European Airways, BEA.

1953 augusti: FV får leverans av en Vickers Varsity, Tp 82. Flygplanet är utvecklat ur trafikflygplanet Vickers Viking. Flygplanet användes främst till signalspaning - utgick 1974.

1953, 16 augusti: Enligt SAS planer kommer Göteborg att bli nästan helt utan flygförbindelser. Direktlinjen Göteborg - New York dras in, Bromma - London går via Köpenhamn, och Stockholm - Göteborg läggs sannolikt ned.

1953, 3 september: Vid en misslyckad moln genomgång störtar tre J 29A ur 3.div/F 16 i Kolmården/Bråviken några kilometer väster om Nävekvärn, varvid piloterna omkommer.

1953, 8 september: En division J 29 ur F 12 Kalmar besöker det danska flygvapnet. Det var första gången J 29 visades utomlands.

1953, 16 september: Flygkadettskolan startar sin årliga utlandsflygning från Uppsala med J 28A och Sk 16. Man har på nedresan till Holland besvär med vädret innan man sedan samlat kom fram till Reims i Frankrike.¹⁹

1953, 30 september: 12 jetplan, troligen av typ Thunderjet, flyger tidigt på morgonen in över Ängelholmstrakten västerifrån på låg höjd. Efter ett par minuter försvinner de nordvästvärt.

1953, 6 oktober: SAS genomför sin första flygning över med passagerare ombord. Destinationen var Tokyo, men de första turerna var inte reguljära flygningar utan beställda för Röda Korset.

1953, 18 oktober: Den fyrsitsiga Saab 91C Safir flyger för första gången.

1953, 21 oktober: Flygvapnets propagandafilm "Jaktflygare" premiärvisas på Saga-biografen i Stockholm. Regi Helge Sahlin. Filmen var i huvudsak inspelad på F 13 i Norrköping. Tillsammans med spelfilmen "Gula divisionen" året därpå bidrog den till en kraftig tillströmning av sökande till flygvapnet.²⁰

1953, 25 (26?) oktober: En Saab 32 Lansen med Bengt Olow som förare flyger fortare än ljudets hastighet, machtalet 1. Lansen är det första svenskbyggda flygplan som är konstruerat för att klara detta. Hastigheten uppnåddes efter en lång och brant dykning.²¹

1953, 28 november: Transair öppnar daglig förbindelse Stockholm - Göteborg.

1953, 5 december: Flygets femtioårsminne firas i stadshuset i Stockholm med en fest arrangerad av SAS, flygvapnet och KSAK. General Nordenskiöld högtidstalar och Gösta von Porat och Lars Fjällbäck mottar KSAK:s Wicandermedalj. Vidare visas flygvapnets första färgfilm "Jaktflygare".

1953, 17 december: Under en flygning på drygt 2000 m höjd från Bulltofta till Bromma observerar Transair-piloten Ulf Christiernsson och hans färdmekaniker Olof Johansson ett mystiskt metalliskt föremål på mötande kurs och något lägre. Händelsen blev omskriven i dagspressen och "expertis" på Försvarsstaben, FOA m fl institutioner kopplades in.²²

1954

En organisation för artilleriflyg inom armén börjar byggas upp, till en början med flygplan av typen Piper Cub från AB Jordbruksflyg och med civila flyglärare. Under året omkommer en person under uppbyggandet av det nya artilleriflyget.

Flygföretaget Svenska Aero bildas och börjar flyga på Palma de Mallorca med en Vickers Viking. (1955?)

Riksdagen beviljar under året ekonomiskt stöd till ambulanshelikopterverksamheten i Stockholm och Norrbotten. Bidraget ändras senare så att även Jämtland och Västerbotten får var sin del. Luftfartsverket står som huvudman för samtliga ambulansflygningar.

1954, 1 februari: Bulltoftas permanentade bana, 1900 meter lång och försedd med ILS, invigs.

1954, 3 mars: Stockholms-Tidningens guldmedalj för 1953 års främsta flygbragd tilldelas kapten Erdtman Smitt från F 12 i Kalmar som 11 maj 1953 lyckades landa sin J 29:a med hjälp av stabilisatoromställningen sedan höjdrodret låst sig.

1954, 20 mars: J 29F, Saab 29 med efterbrännkammare och den nya sågtandade vingen, flyger för första gången.

1954 april: Kapten Esse Eriksson, F 5 Ljungbyhed, påbörjar en flerårig flygarkeologisk verksamhet över Skåne. Eriksson utvecklade nya teorier inom det flygarkeologiska området.

1954, 20 april: Kungl.Maj:t bemyndigar chefen för armén att bedriva utbildning av artilleriflygförare.

1954, 20 april: Kaptenerna Stig Gahr och Karl-Ivar Cahné, båda från A6 i Jönköping, påbörjar grundläggande flygutbildning vid den franska artilleriflygskolan i Wachenheim.

1954, 30 april: Den första S 29C, spaningsversionen av Saab 29, levereras. Kamerorna hade rörelsekomparerad filmbana, vilket gjorde att det kunde användas för fotografering på låg höjd i hög fart.

1954, 6 maj: Kapten Anders Westerlund sätter världsrekord på 500 km slutna bana i [en J 29B med](#) medelhastigheten 976,9 km/h.²³

1954, 8 maj: Främmande flygplan överflyger enligt vittnen den svensk-finska gränsen i norr. Senare har framkommit att det handlade om amerikanska RB-47 spaningsplan som förföljdes av sovjetiskt jaktflyg efter att ha flugit in över Sovjet norrifrån och sedan flytt via Finland.

1954, 24 maj: SAS utför en andra passagerarflygning över Nordpolen med en Douglas DC-6B "Leif Viking", LN-LMP, från SAS. Vägen var Oslo – Bodø – Fairbanks – Shemya – Tokyo, och passagerarna var avlösningspersonal till det norska fältsjukhuset i Sydkorea.

1954, 18 juni: Ett skolflygplan från franska artilleriflygskolan i Wachenheim havererar varvid flygeleven, den

svenske kaptenen Stig Gahr, skadas så svårt att han senare avlider. Flygläraren, Daniel Pellodi, skadas men överlever.

1954, 20 juni: Det hittills största flyganfallet med skarp ammunition inför publik äger rum i Karlshamns skärgård. Ett sextiotal flygplan deltog, bl.a. Saab T 18B med 57 mm automatkanon.

1954, 20 juni: Det första reguljära trafikflygplanet landar i Kiruna/Kalixfors. Det var en Saab Scandia från SAS.

1954, 29 juni: Den första segelflygningen över Ålands hav utförs av Olle Berg som från Skarpnäck vid Stockholm försöker nå Åbo men tvingas landa med sin Weihe i Mariehamn på Åland.

1954, 30 juni: Under den totala solförmörkelsen gör Radiotjänst ett reportage ovan molnen från en J 28C. Den avgående flygvapenchefen (CFV) Bengt Nordenskiöld tar farväl av flygvapnets personal genom att flyga runt till alla flygflottiljerna med en J 28B.²⁴

1954, 1 juli: Den nya flygvapenchefen (CFV), Axel Ljungdahl, tillträder.

1954, 16 juli: Den första kullen blivande artilleriflygförare påbörjar grundläggande flygutbildning vid AB Jordbruksflyg i Alunda i Uppland. Till elever uttogs 10 värnpliktiga, ingen äldre än 30 år, alla innehavare av civilt flygcertifikat och med minst 100 timmars flygerfarenhet. Kurschef är den vid franska artilleriflygskolan utbildade kapten Karl-Ivar Cahné.

1954, september: Under månaden levererar Saab i genomsnitt en J 29 varje dag.

1954, september: Byggandet av en 2000 meter lång betongbana påbörjas på Visby flygplats. Banan kommer att korsas av en befintlig järnväg. Trafikledaren kommer sålunda att tjänstgöra även som tågklarare de gånger trafiken sammanfaller vilket bedöms ske ca fem gånger dagligen men flygplanen har dock förkörsrätt skriver "Ett år i luften 1956" i en notis för januari 1955. Efter några få år lades järnvägen ned – av andra skäl.

1954, 8 september: Flygkadettskolan startar från Uppsala på sin årliga flygning som detta år går till Belgien med ett antal J 28A och Sk 16. Det handlar om 79 man och 42 flygplan.²⁵

1954, 26 oktober: Den första landningen på Halmsjöfältet sker med en Douglas DC-6 "Alvar Viking", SE-BDF, från SAS och fluget av chefpiloten Georg Lindow. Fältet, som senare fick namnet Arlanda²⁶, var till en början avsett som reserv- och skolflygfält för Bromma. Den nya banan fick mycken kritik av piloter, SAS, Luftfartsstyrelsen m fl, främst för sin stora puckel som skapade en nivåskillnad av nio meter på 500 meter bana.²⁷ Arlanda beslöts bli Stockholms internationella flygplats först efter många turer där platser som Jordbro, Skå-Edeby, Barkarby m fl föreslagits och förkastats (se notis för 17 december 1957).

1954, 31 oktober: Av ekonomiska skäl lägger SAS ned sin trafik Stockholm - Göteborg fram till den 16 april 1955.

1954 november: SAS beställer elva Convair 440 Metropolitan för leverans 1956. Ytterligare nio beställdes senare.

Nicaragua köper 24 North American Mustang, J 26, som tidigare använts av flygvapnet.

1954, 4 november: Prototyp nr 3 av Saab 32 Lansén havererar, varvid Bengt Fryklund vid Flygvapnets Försökscentral omkommer. Fryklund var kursetta vid Empire Test Pilots' School i England 1953.

1954, 15 november: Flyglinjen Skandinavien - Los Angeles introduceras av SAS med Douglas DC-6B "Helge Viking", OY-KMI, som med start från Kastrup flyger med mellanlandning i Söndre Strömfjord och Winnipeg. Åt andra hållet flyger nästan samtidigt "Leif Viking", LN-LMP. Under de två första åren befordrades 19 800 passagerare på denna linje.

1954, 16 november: Vid en förevisningsskjutning på Rosersberg för den etiopiske kejsaren Haile Selassie deltar 130 Saab J 29 och två divisioner Saab B 18B.

1954, 24 november: En Airspeed Consul från Aero-Nord störtar i samband med en start från Sundsvall/Härnösands flygplats och de två ombord omkommer.

1954, 29 november: Filmen "Gula divisionen" med Stig Olin som regissör har premiär på biografen Royal i Stockholm. Bl.a. medverkade Lars Ekborg, Hasse Ekman, Ann-Marie Gyllenspetz, Sven Lindberg, Lars Ekborg, Mona Malm och Gertrud Fridh. Den byggde på boken "Gyllene vingor" av Lars Widding och medverkande

flygplan var J 29 Tunnan. Filmen spelades in på F 8 i Barkarby. Flygteknisk konsult var Sven Lampell som bl a gjorde en looping runt Västerbrons valv med en Saab Safir.²⁸

1954, 19 december: Den första Hunting Percival P 66 C Mk 52 Pembroke, Tp 83, levereras till flygvapnet. De första 16 Tp 83 fördelades på F 1 Västerås, F 17 Ronneby och F 14 Halmstad. Det sista av dessa tvåmotoriga transportflygplan utgick 1977. Förutom för rena transporter hade det även utnyttjats för utbildning av flygnavigatörer för Lansén.

1954, 30 december: Regeringen beslutar i konselj att flygvapnet skall ställa tre B 3 till förfogande för en filminspelning i Tyskland. Det handlar om en filmatisering av Carl Zuckmayers bok om Ernst Udets liv, "Djävulens general". Inspelningen ägde rum i Hamburg under januari 1955. Se artikel i Flyghistoriskt Månadsblad 8/1984.

1955

◆ *Warszawapakten, WP, undertecknas den 14 maj. Den är öststaternas motdrag mot att Västtyskland blivit medlem av NATO.*

Armén provar Ostermans Aero AB:s nyförvärv Sikorsky S-55. Denna helikopter kunde lasta 6-7 fältutrustade soldater eller 700-750 kg materiel.

KSAK:s skogsbevakningsflygningar startar.

Under året tillträder norrmannen Henning Throne-Holst som chef för SAS och han blir kvar på denna post till och med utgången av 1957. Företaget fattar under året beslut om att beställa sju Douglas DC-8, samma dag som DC-7C "Seven Seas" första gången provflygs på fabriken i Kalifornien.

Under 1955 omkom 24 personer i flygvapnet, en ökning med 6 från 1954 års 18 omkomna.

Luftfartsverket beslutar att övergå till ett uppföljningssystem för flygledning med hjälp av ett s k Flight Progress Board, där uppföljningen sker genom att en s k "strip", en liten pappersremsa i en speciell hållare, flyttas allteftersom planet passerar de olika rapportpunkterna längs flygvägen.

1955, 18 januari: Tolv elever, de flesta f d fältflygare i flygvapnet, påbörjar utbildning vid Ostermans helikopterflygskola på Skå-Edeby utanför Stockholm och på Bromma. Åtta stycken får sedan anställning i företaget.²⁹

1955, 21 februari: Poliser i helikopter jagar fartsyndare i Stockholm och flyghöjden är sådan att bilnumren kan avläsas. En bilist körde in i framförvarande bil när han upptäckte en helikopter strax bakom sig. Polisen ändrade därefter sina arbetsmetoder vid trafikövervakning med helikopter.

1955, 17 mars-9 april: Grundläggande flygutbildning av 15 värnpliktiga blivande artilleriflygförare genomförs på Jönköpings flygplats. Vid kursens slut godkändes 13 elever.

1955, 17 mars: F 3 förläggs tills vidare på sjön Roxens is för att låta personalen få pröva på primitiva vinterförhållanden.

1955, 23 mars: Hans Neij och Birger Eriksson sätter världsrekord på slutna bana 1 000 km i Saab S 29C. Medelhastigheten var 900,6 km/h.

1955, 25 mars: Slutprov med utrullningshinder för flygvapnet äger rum på Malmen då en J 29 kör in i hindret med 150 km/h. De installerades på alla flottilflygfält.³⁰

1955, 2 maj: Vid moln genomgång havererar fyra J 29A Tunnan ur 3. div/F13 Norrköping i sjön Nedre Glottern 10 km norr om Norrköping, varvid piloterna omkommer.³¹

1955, 8 maj: "Människocentrifugen" vid flyg- och navalmedicinska nämnden på Karolinska Institutet visas för deltagarna i en pågående flygmedicinsk konferens med flygvapenpersonal.

1955, 8 juni: Provflygarna Bengt Olow och Bengt Fryklund tilldelas var sin av Stockholms-Tidningens guldmedalj för 1954 års främsta flygbragder, den senare postumt.

1955, 10 juni: Osterman Aero AB startar helikoptertrafik mellan Helsingborg och Helsingör i samband med utställningen H 55 i Helsingborg. Vid flygningarna användes en Sikorsky S-55, SE-HBA, som kunde ta åtta passagerare.

1955, 17 juni: Ostermans startar reguljär helikoptertrafik mellan Malmö och Köpenhamn. Sergej Sikorsky, son till Igor Sikorsky, var passagerare på den första turen.

1955, 26 juni: Vid den internationella flygutställningen i Genève imponerar fyra st J 29:or från F 9 med ett väl genomfört program, då bl a rök i de svenska och schweiziska färgerna släpps ut under omformering i en looping.

1955, 17 juli: SM i segelflygning avslutas på Ålleberg. Reviderade tävlingbestämmelser och krävande väderförhållanden bryter veteranernas hegemoni. Vinner gör Irve Silesmo från Örebro.

1955, 29 juli: Svensk Flygtjänst får sin första Gloster Meteor, när SE-CAS, det första civila svenska reoplanet, landar på Bulltofta. Totalt kom företaget att operera sju Meteor i två versioner och det sista utgick ur tjänst 1974. Flygplanen användes för målbogsering.

1955, 27 augusti: Första exemplaret av det engelska jaktflygplanet Hawker Hunter Mk 50, J 34, anländer till F 18 Tullinge. Totalt 120 levererades och blev kvar i tjänst inom flygvapnet till 1968. Några av flygplanen exporterades i samband med avvecklingen.

1955, september: Flygkadettskolans utlandsflygning går till Malta. Mellanlandningar görs i Holland, Frankrike och Italien. Flygningen genomförs med 24 st J 29 samt 4 transportplan. Den 9 september är man åter och landar på Ljungbyhed.

1955, 22 september: SAS köper 11 st Convair 440.

1955, 28 september: Svenska Fallskärmsklubben/Fallskärmsförbundet (SFF) bildas av militär personal vid Fallskärmsjägarskolan på Karlsborg.

1955, 1 oktober: Den första licenstillverkade Rolls Royce RA 21R Avon, RM 5A, provkörs vid SFA. Dragkraften var 3 640 kp, med ebk 4 700 kp. 350 RM 5A tillverkades för A 32A och S 32C.

1955, 21 oktober: Handelsminister Gunnar Lange inviger två nya vindtunnlar vid Flygtekniska försöksanstalten i Ulvsunda. De tillåter hastigheter omkring 4 gånger ljudets.

1955, 25 oktober: Saab J 35 Draken premiärflygs med Bengt Olow som förare. Flygplanet byggdes i en rad versioner och tillsammans med ombyggnader blev det sju olika huvudtyper. Flygplanet kom att vara i tjänst inom flygvapnet mycket längre än man förväntat sig, ända till slutet av år 1998. Sammanlagt byggdes 615 flygplan: 9 prototyper, 543 till flygvapnet, 51 till Danmark och 12 till Finland, monterade av Valmet. Ett antal begagnade svenska plan exporterades efter översyn och ibland modifiering till Finland och Österrike. Huvudansvarig på Saab för Draken var Erik Bratt.

1955 december: Första Saab 32A Lansen tillförs FV som A 32A. Flygplanet kvarstod i tjänst till 1976. Totalt tillverkades 449 flygplan i versionerna A 32A, J 32B och S 32C. Ett antal Lansen byggdes senare om till målflygplan och till elektronikplattformar, som versionerna D och E. Sista militära flygningen skedde 1997.

1955, 20 december: SAS tecknar sin första order på jetplan. Man beställer 7 st Douglas DC-8.

1956

KSAK tar initiativet till hembygge av flygplan och har som lämpliga objekt valt ett par versioner av franska flygplanet Jodel. KSAK anordnade samtidigt kurser i hembygge. Kalkyler hade visat att de kunde byggas med en arbetsinsats, beroende på version, av mellan 1400 och 2000 timmar och till en kostnad av 11 000 resp. 20 000 kr. Planen som byggdes var i D.11x-serien - x beroende på motor, företrädesvis D.112 (65 hp Continental A65) eller D.113 (100 hp Continental O-200). Drygt 10 plan kom att färdigställas inom de närmast följande åren.³²

Marinens helikopter verksamhet startar enligt beslut av K.M:t efter utredning av marinens helikopterkommitté från 1955, som lagts fram under våren. Försöksverksamhet hade bedrivits ett antal år i samarbete med Ostermans Aero AB och fortsatte till dess marinen hade fått sina egna helikoptrar i tillräcklig omfattning.

Framställning om inrättande av en fredstida artilleriflygorganisation inlämnas till chefen för armén.

Armén provar Ostermans Aero AB:s Sikorsky S-55 under vinterförhållanden vid T3 i Sollefteå. Helikoptern ansågs idealisk för sjuktransporter men lastkapaciteten för trupptransporter ansågs vara för låg.

Under hösten provar armén både Sikorsky S-55 och Bell 47 under övningar i Övre Norrland.

Lapplandsflyg AB, som startades 1953, påbörjar verksamhet med helikoptrar från en bas i Porjus.

Vid flygolyckor inom flygvapnet under 1956 omkom 28 personer. Antalet civila motorflyghaverier var 56 varav 20 inom privatflyget, därav två med dödlig utgång. Jordbruksflyget bidrog med tio haverier.

Flygvapnet spelar in en kortfilm "Attackflyg" med Helge Sahlin som regissör. Filmen hade premiär 1957.³³

Vid året utgång fanns 361 civila motordrivna luftfartyg.

Bromma flygplats utrustas med en Precision Approach Radar, PAR, där en speciellt utbildad flygledare med hjälp av radarbilden kan "prata ned" ett flygplan. Den var i bruk till 1980. (Flyttas ev. till 1957 enl Sanz Bromma-bok?)

1956 januari: Luftfartsstyrelsen har utrett frågan om Stockholms nya storflygplats. Jordbro förordades som alternativ plats framför Halmsjön, i linje med vad överdirektören vid Flygtekniska försöksanstalten, FFA, Bo Lundberg förespråkade. Jordbro-alternativet mötte dock protester från marint håll genom att fältet skulle komma alltför nära viktiga försvarsanläggningar.

1956, 21 januari: Svenska Flygmotors chef, Gunnar Engellau, nämner i en redogörelse för företagsnämnden att företaget för närvarande har en order på 200 miljoner kronor för RM 6 jetmotorer, vilket är bara en liten del av den beräknade slutliga ordern. Sedan 1954 hade arbetsstyrkan ökat med 300 man.

1956, 26 januari: Saab Draken går genom ljudvallen för första gången, i planflykt och utan ebk.

1956, 25 februari: Landets första sporthopp med fallskärm sker över Storsjöns is i Jämtland av Olle Falkerheim, Göran Lorichs, Mickelsson, Allan Rosenberg, Samuelsson, Svensson och Söderberg. Hoppen skedde från ett Fairchild-plan, fört av "Spökis" Gunnar Andersson.

1956, 4 mars: Fyra A 28B från 2.div/F 14 Halmstad flyger in i nordsidan av Kullaberg. Piloterna omkommer.

1956, 9 mars: Radioreportern Lars Ramsten skildrar i radio hur det känns att krossa ljudvallen. Detta hade skett i en Lansen med Åke Sundqvist vid spakarna.

1956, 15 mars: En Lockheed Constellation i reguljärtrafik från Air France landar på Barkarby – piloterna tror sig vara på Bromma.

1956, 23 mars: SAS får leverans av den första Convair 440 Metropolitan. Ytterligare 19 anskaffades efter hand av SAS och Linjeflyg.

1956, 3-28 april: Grundläggande flygutbildning av 20 värnpliktiga blivande artilleriflygförare genomförs vid A3 i Kristianstad. Vid kursens slut godkändes 15 elever. Under kursens gång inträffade två haverier, dock utan personskador.

1956, 7 maj: "Den flygande bonden" Gunnar Esbjörnsson på Svimmelsberga gård anordnar en flygdag i Kågeröd i Skåne. 21 flygplan deltar, därav nio danska.

1956, 8 maj: Flygvapnets enda Avro Lancaster, Tp 80 (nr 80001, från Försökscentralen), havererar under flygprov med reamotorn RM 6A (Rolls Royce Avon med efterförbrännkammare) i närheten av Linköping. Av de 4 ombordvarande räddade sig två med fallskärm, medan föraren och en mätobservatör omkom.

1956, 9 maj: En ny flyglinje öppnas Stockholm – Riga – Moskva. SAS flyger Saab Scandia och Aeroflot Iljushin Il-14.

1956, 10 maj: Det västtyska försvarsdepartementet beslutar att inköpa det italienska skolflygplanet Piaggio P.149 och inte det av landets flygexpertis förordade Saab Safir. Saab går därmed miste om en order värd omkring 30 miljoner kronor.

1956, 11 maj: SAS chefpilot Georg Lindow får Stockholms-Tidningens flygarmedalj för år 1955.

1956, 24 maj: Riksdagen beslutar om en ny eskaderorganisation för flygvapnet:

E 1, Göteborg: F 6, F 7, F 14 och F 17.

E 2, Ängelholm: F 3, F 9, F 10 och F 12.

E 3, Stockholm: F 1, F 8, F 13, F 16 och F 18.

E 4, Luleå: F 4, F 11, F 15 och F 21.

F 17 Ronneby får sin första A 32A Lansen. Dessförinnan hade FC erhållit ett antal flygplan för utprovning och utbildning. Efter F 17 utrustades F 7 Såtenäs, F 14 Halmstad, F 6, Karlsborg och F 15 Söderhamn med sammanlagt 285 A 32A.

1956, 24 maj: Redan första dagen under säsongens skogsbrandsbevakning i Jämtland upptäcks en skogsbrand norr om Börtnan av en flygare.

1956, 3 juni: Georg Lithander och Ulf Engelbrecht flyger på 24 timmar en tvåmotorig Piper Apache [SE-CBL](#) från New York till Torlanda via Goose Bay och Reykjavik. Detta var den första gången svenskar flög ett ”småflygplan” över Atlanten. Senare under månaden gjorde Stig Troive och Sven Norrman en liknande flygning, också med en Piper Apache men via Skottland.

1956, 8 juni: Drottning Elizabeth anländer till Stockholm ombord på ”Britannia” och hälsas välkommen av 300 svenska reoplan.

1956, 22 juni: Gun-Britt Flodén från Motala, medlem i Linköpings flygklubb, flyger den ca 310 km långa sträckan Älleberg – Trelleborg och blir därmed den första svenska kvinnliga segelflygare som flugit över 300 km.

1956, 19 juli: Den första gruppen om sex svenska flygpojkar i det internationella utbytet av flygintresserad ungdom startar sin treveckorsresa till Canada, England och Holland. Senare reser en grupp om fem pojkar till USA

1956 augusti: KFF beställer första serien av Saab 35 Draken. Typbeteckningen blev J 35A.

1956, 8 augusti: SAS första Douglas DC-7C ”Torstein Viking”, LN-MOD, anländer till Bromma flygfält. Det är SAS första flygplan med radar. Totalt köpte SAS 14 Douglas DC-7C. Den första reguljära flygningen gick 8 september 1956 till New York.

1956, 3 september: Flygkadettskolan startar sin elfte utlandsflygning som denna gång går till Portugal. 81 personer medföljer i tjugofyra J 29:or och fyra DC-3:or. 13 september landar man igen på F 10 i Ängelholm.

1956, 20 september: Den första av 25 Saab Safir 91B-2 levereras till det norska flygvapnet. Flygplansparken kompletterades 21 december 1978 med fem 91B från flygvapnet.

1956 oktober: Chefen för marinen inger ett förslag om marin helikopterorganisation till K.M:t.

1956, 30 oktober: En Pembroke, Tp 83, 83003, från F 1 Västerås havererar i närheten av Västerås. Av de elva ombordvarande omkom sju. Haveriorsaken var motorskärning p.g.a. olämplig motorolja och dåliga enmotorprestanda.

1956, 15-21 november: En repetitionskurs för sex värnpliktiga artilleriflygförare genomförs på Rommeheds flygplats.

1956, 16 -17 november: SAS sätter rekord på sträckan Los Angeles - Bromma med en Douglas DC-7 C. Flygtiden blev 21 timmar, 41 minuter och 18 sekunder, vilket motsvarar en genomsnittlig hastighet av 450 km/h.

1956, 30 november-10 december: En repetitionskurs för 10 värnpliktiga artilleriflygförare genomförs på Skå-Edeby flygfält.

1956, 14 december: Flygvapnets senaste rekryteringsfilm ”Tills vingarna bär” premiärvisas på biografen Royal i Stockholm.³⁴

1957

♦ *Den sovjetiska Sputnik I, vikt 83,6 kg, diameter 58 cm, blir 4 oktober med 24 500 km/h den första konstgjorda satelliten i rymden. Den 3 november följer Sputnik II medförande hunden Laika, den första jordinnevånaren på en färd i rymden. Detta väcker stor uppmärksamhet, speciellt som ett amerikanskt försök att skjuta upp en mycket liten satellit med en Vanguard-raket snopet misslyckas den 6 december.*

Engströms Växtskydd i Skåne får landets första civila helikopter av typen Sud-Est Alouette.

Flygstabschefen, generalmajor Lennart Peyron, påpekar att J 35 Draken troligen blir Sveriges sista bemannade

stridsflygplan. Även utomlands spekulerades i om robotar skulle överta framför allt jaktflygets roll.

Marinförvaltningen beslutar om inköp av fyra helikoptrar av typen Boeing-Vertol 44, Hkp 1 ("Bananen"). Kostnaden uppgår till ca 9,1 miljoner kr.

SAS beställer väderradar till alla sina flygplan.

Riksräkenskapsverket, senare Riksrevisionsverket, framför att Statens Järnvägar borde överta inrikesflyget för att rationalisera trafiken samt för att få rätsida på SJ:s dåliga ekonomi. Var rationaliseringsvinster skulle uppstå uppgavs inte.

Antalet omkomna vid haverier i flygvapnet blev under året 21 personer, en minskning med 25 % från 1956. Flygtiden hade varit ungefär densamma. Enligt Luftfartsstyrelsens statistik inträffade 63 haverier med svenska civila flygplan, varav fem med dödlig utgång.

I Västerås vid flygförvaltningens verkstadsskola hålls en kurs i hur man bygger träflygplan av typ Jodel utifrån den ritningssats och materielrekommendationer KSAK gjort tillgängliga för intresserade. En sådan byggledar kurs hölls även påföljande år. I var och en av kurserna deltog 16 elever.

1957, 7 januari: Saab 32 Lansen i nattjaktversion, J 32B, provflygs för första gången. Den var utrustad med RM 6A med svenskkonstruerad ebk, dragkraft 4 880 kp, 6 500 kp med ebk.

1957, 9 januari: En av de många turerna kring Stockholms nya storflygplats tillkännages, när flygplatskommittén rekommenderar Skå-Edeby på Ekerö som bästa lokalisering för den nya flygplatsen.

1957, 24 februari: SAS startar flyglinje Skandinavien – Alaska - Tokyo, en sträcka på 11 300 kilometer, med Douglas DC-7. Första flygningen tog 29 timmar och 6 minuter och var därmed 20 timmar kortare än den tidigare använda routen via Mellanöstern. Vid invigningen möttes två DC-7C från Anchorage resp. Köpenhamn över Nordpolen.

1957, 4-12 mars: Under vinterfälttjänstövningen inom VI. milo (militärområdet) genomför armén ett större helikopterförsök med tre Bell 47 och en Sikorsky S-55. Förare och mekaniker kommer från Ostermans Aero AB.

1957, 26 mars: Spaningsversionen av Saab 32 Lansen, S 32C, provflygs för första gången.

1957, 31 mars: AB Lapplandsflyg börjar passagerarflyg på sträckan Porjus - Luleå.

1957, april: Två repetitionskurser för sammanlagt 17 värnpliktiga artilleriflygförare genomförs på Norrtälje flygfält.

1957, 2 april: Inrikesflygbolaget Linjeflyg, LIN, bildas genom ett avtal mellan Airtacos ägare Dagens Nyheter och Stockholms-Tidningen samt SAS. Detta bolags svenska del ABA har tecknat halva aktiekapitalet. Airtacos flygplan kompletterades med ett antal Douglas DC-3 från SAS.³⁵

1957, 5 april: SAS öppnar linjer till Warszawa och Prag.

1957, 14 april: Linjeflygs första reguljära linje, Stockholm - Kalmar, öppnas. Den trafikeras med Douglas DC-3 och på försök under ett år får flygvapnets fält vid F 12 Kalmar användas.

1957, 14 april: Stockholms-Tidningens guldmedalj med inskriptionen "för svensk flygargärning" för 1956 tilldelas ambulansflygaren Arne Gundersen i Lappland samt fältflygaren Roland Adefelt, Norrköping.³⁶

1957, 14 april: En Saab 91A Safir SE-AZI, tillhörande Stockholms Nya Flygskola på Skå-Edeby och med tre personer ombord, försvinner under en flygning till Mariehamn på Åland. Några månader senare hittas i havet en jacka, tillhörande en av de ombordvarande, samt en sittdyna.

1957 maj: SAS beslutar inköpa sex Sud-Aviation Caravelle, det första reaflygplan bolaget kom att sätta i trafik, och förbigår därmed turbopropalternativet, som i de flesta flygbolag föregått anskaffning av reaflygplan.

1957, 2 maj: Kungl. Maj:t beslutar om inrättande av en artilleriflygorganisation.

1957, 9 maj: I riksdagen frågar Inga Thorsson (s) om försvarsministern kan bekräfta eller dementera pressuppgifter om att de obemannade målflygplan Rb 01, Jindivik, som inköpts från Australien, i praktiken innebär en utrustning av försvaret med kärnvapen. Inköpet hade orsakat upprörda inlägg från olika grupper, som

trott att roboten var avsedd som vapenbärare för svenska atombomber.

1957 juni: Flygplan och personal från F 11 Nyköping deltar i en stråkfotografering av hela Sverige från en höjd av 10 000 meter. Arbetet pågick under två säsonger i samarbete med Lantmäteriverket.

1957, 20 augusti: 16 De Havilland Vampire, J 28B, säljs till Dominikanska republiken.

1957, september-oktober: Grundläggande flygutbildning av värnpliktiga blivande artilleriflygförare genomförs vid A9 i Kristinehamn.

1957, 24 september: Flygvapnet meddelar Luftfartsstyrelsen att om den kommande vintern visar på en fortsatt friktionsfri samordning mellan civil och militär trafik som hittills varit fallet i Kalmar, är flygvapnet berett att släppa in reguljär trafik på ytterligare flottiljflygplatser. (Se även notis för november 1961.)

1957, 27 september: SAS säljer sina sista Saab Scandia till flygbolaget VASP i Sao Paulo, Brasilien.

1957 oktober: Saab Safir 91D provflygs första gången.

1957, november-december: Grundläggande flygutbildning av värnpliktiga blivande artilleriflygförare genomförs vid A 3 i Kristianstad.

1957, november: Chefen för armén tillställer överbefälhavaren ett förslag om arméns helikopterorganisation. ÖB tillsatte en utredning för att undersöka totalförsvarets helikopterbehov. (Se notis för 12 maj 1958.)

En grupp på 23 riksdagsmän motionerar om att använda Barkarby och Bromma flygplatser för civilflyget i stället för den planerade flygplatsen vid Halmsjön. Motionen byggde på de skrivelser och förslag i flygplatsfrågan som förts fram av Bo Lundberg.

1957, 7 november: En polsk flygofficer flyr med en Mikojan-Gurevich MiG 15 och nödlandar mellan Veddige och Horred på gränsen mellan Halland och Västergötland. Föraren begär politisk asyl. Efter undersökning återlämnades flygplanet till Polen.³⁷

1957, 28 november: En av SAS DC-6B, SE-BDP, totalhavererar i samband med skolflygning på Kungsängens flygplats i Norrköping. Planet gör en "oavsiktlig buklandning" och totalförstörs av eld. Inga ombordvarande kommer till skada.

1957, 9 december: Bo Lundberg, överdirektör vid Flygtekniska försöksanstalten, FFA, riktar skarp kritik mot Luftfartsstyrelsen för handläggningen av Stockholms flygplatsfråga

1957, 11 december: Statsutskottet tar ställning i frågan om Stockholms nya flygplats och förordar Halmsjön, dock med reservationer från vissa ledamöter, som vill ha en ny utredning om Bromma/Barkarby och ett alternativ vid Rydbo.

1957, 17 december: Bo Lundberg kritiserar i ett uttalande åter Halmsjön-projektet och säger sig vara övertygad om att beslutet till förmån för Halmsjön skall komma att rivs upp. Samma dag beslutade riksdagen emellertid efter 14 års utredande att Halmsjön skulle bli Stockholms nya storflygplats. En ny bana skulle byggas och den gamla banan med en puckel byggas om.³⁸

1958

◆ *Detta år är det första då fler flyger över Atlanten än färdas sjöledes.*

Saab J 32B Lansen börjar levereras till FV.

Finska flygvapnet beställer tjugo Saab 91 Safir för leverans 1958 - 1959.

Ur ett utkast till ett deltavingat affärsflygplan från Erik Bratt vid Saab uppstår ett projekt till ett mer konventionellt nytt skolflygplan för FV som kommer att ledas av Ragnar Härdmark. Projektet döptes till Saab 105 och flygvapenbeteckningen blev SK 60.

Armén får sina första eldledningsflygplan Piper PA 18-150 Super Cub, i armén kallade flygplan 51. Typen hade provats redan från 1955 med inhyrda civila exemplar. Sammanlagt 29 anskaffades. Typen utgick 1974.

Under året omkommer 11 personer vid flygolyckor i flygvapnet, att jämföras med 21 omkomna under 1957.

Flygtiden var i stort sett oförändrad.

1958, 1 januari: Henning Throne-Holst avgår på egen begäran som chef för SAS. Han efterträds av Åke Rusck som har att ta itu med de problem inträdet i jetåldern medfört. Rusck stannar till 1961.³⁹

1958, 4 februari: Modifierade Lansplan är vad vi främst skulle vilja ha som atomvapenbärare säger en representant för flygvapnet vid Folk och Försvars årliga konferens. Missiler var av mindre intresse.⁴⁰

1958, 15 februari: Första serieflygplanet av J 35A Draken provflygs. Leveranserna till F 13 Norrköping började 8 mars 1960.

1958, 20 februari: Flygförvaltningen köper tolv flygkroppar från De Havilland för ombyggnad av J 28B till J 28C.

1958, 28 februari: Sven Östling, som hittills varit både VD i Linjeflyg och vice VD i SAS, kommer i fortsättningen att på heltid ägna sig åt Linjeflyg.

1958, 9 mars: Saab tar över AB Carl Engströms helikopteragentur för Sud-Aviation. Verksamheten inom helikopteravdelningen förlades till Norrköping.

1958, 12 mars: Två helikoptrar Boeing Vertol 44, Hkp 1, anländer till Torslanda flygplats i Göteborg och är de första av elva som anskaffats till marinen och två till flygvapnet. De hade monterats i Tyskland och flugits till Torslanda. Senare leverade exemplar monterades vid Ostermans verkstäder i Södertälje. Marinens 1. hkpddiv sattes upp på Bromma och flyttade under 1961 till Berga. 2. hkpddiv organiserades på Torslanda för att flytta till Säve, när F 9 Säve lades ned 1969.

1958, 27 mars: En ny stationsbyggnad i Visby invigs.

1958, 1 april: Linjeflyg inviger linjen Östersund – Bromma.

1958, 21 april: Under samövning med luftvärnet störtar en J 29 från F 10 i Ängelholm vid ett fingerat anfall mot luftvärnspjäser i oljehamnen i norra Malmö. Föraren omkom.

1958, 25 april: Finska flygvapnet väljer Saab Safir 91D som skolflygplan.

1958, maj: På Trollhättans flygfält provflygs för första gången i Sverige en ultralätt Bensen Gyroglider av Karl-Erik Brandt och Ingemar Ehrenström.⁴¹

1958, 10 maj: Löjtnant Stefan Båld från F 12 får vid en ceremoni i samband med en stor flygdag i Västerås Stockholms-Tidningens guldmedalj för 1957 års främsta flygbragd. Bålds plan kolliderade med en fågel som krossade huven, men trots att Båld skadades svårt lyckades han landa planet.

1958, 12 maj: Flygkadetterna vid F 20 i Uppsala startar på sin årliga utlandsresa som denna gång går till Turkiet. Man flyger med 27 st J 29 samt 4 DC-3 transportplan och återvänder hem den 23 maj.

1958, 12 maj: Den av överbefälhavaren tillsatta utredningen angående totalförsvarets helikopterbehov föreslår att varje försvarsgren själv förvaltar sin materiel, men att i besparingssyfte viss samordning sker beträffande materielanskaffning. Dessutom föreslås att försvarsgrenarnas förberedande flygutbildning om 50 timmar på flygplan bör förläggas till F5, Ljungbyhed.

Vidare föreslås att arméns helikopter verksamhet skall förläggas till Bodens flygfält och att intill 1962 12 lätta och 7 medeltunga helikoptrar bör anskaffas. Anskaffning av STOL-flygplan bedömdes vara en fråga att lösa efterhand.

1958, 24 maj: I meddelande från chefen för armén söks elever till arméns helikopterkurs 1958/59 för uppsättande av den planerade arméflygorganisationen i Boden.

1958, 30 maj: Vid en explosionsolycka i SAS motorverkstad på Bromma dödas fem personer och 24 skadas, varav tre allvarligt.

1958, juni: En tre veckor lång repetitionskurs för artilleriflygutbildade reservofficerare genomförs.

1958, juni: Sedan Sverige fått inbjudan från USA sändes kapten Gunnar Zachrisson dit för sex månaders utbildning. Först för en grundläggande helikopterutbildning vid US Army helikopterskola i Fort Rucker och

därefter för tjänstgöring vid 82:a luftburna divisionen i Fort Bragg.

1958, 18 juni: 88 ansökningar har detta datum inkommit till arméns helikopterkurs 1958/59.

1958, 28 juni: Arméns tre första egna flygplan, Piper PA-18 Super Cub, levereras. Armébeteckningen blev Fpl 51A. Senare levererades ytterligare tre flygplan.

1958, 28 juni: Fyra Sk 16 och ett transportplan med 12 man från flygvapnet flyger från Västerås för att på FN:s begäran till Sverige delta i FN:s insatser UNOGIL för att bringa ordnade förhållanden i Libanon där oroligheter utbrutit. Senare fick gruppen förstärkning liksom mer lämpade spaningsflygplan (icke-svenska) samt helikoptrar. Flygverksamheten avslutades 26 november.⁴²

1958, 11 augusti: Grundläggande flygutbildning för arméns helikopterkurs 1958/59 börjar på Skå-Edeby flygfält i regi av AB Jordbruksflyg. Tre officerare, en underofficer och två underbefäl hade valts ut. Under kursens gång tillkom ytterligare tre officerare samt den blivande förbandsingenjören. Som skolflygplan användes Piper PA-18 Super Cub. Utbildningen på helikopter påbörjades sedan i oktober (se notis för 10 oktober.).

1958, 16 augusti: Svenska fallskärmsklubben anordnar den första större nationella hopp tävlingen i landet. Den äger rum i Karlsborg och ett 40-tal hoppare deltar.

1958 25 augusti: På Flygförvaltningens förslag införs inom Flygvapnet beteckningen jetmotor i stället för det tidigare använda reamotor. Benämningen ”jet” hade då redan fått genomslag i medier.⁴³

1958, 30-31 augusti: En stor flygdag arrangeras på Torslanda för att fira flygplatsens 35-åriga tillvaro. Arrangör är Aeroklubben i Göteborg som samtidigt fyller 40 år.⁴⁴

1958, september-oktober: En krigsplacerad värnpliktig artilleriflygtropp inkallas till repövning vid A6 i Jönköping. Repövningen avslutas med deltagande i fälttjänstövningen i Dalsland.

1958 september: S 32C Lansen börjar levereras till F 11 Nyköping.

1958, 14 september: En flygdag äger rum på F 10 i Ängelholm. Dagarna efteråt inkommer många rapporter att en ljudvallsbang orsakat stora skador. Enligt en krönikenotis i ”Ett år i luften” torde hela nettot från flygdagen gå åt för att betala skador i form av krossade fönsterrutor, att en äldre person slungats omkull m m.

1958, 24 september: Den första av fyra De Havilland NF.51 Venom, J 33, överförs till Svensk Flygtjänst för målflygning på den nyetablerade Robotförsöksplats Norrland, RFN, i Vidsel. Registreringen blev SE-DCA/B/C/D. DCA och DCD överfördes 1968/69 till Flygvapenmuseum.

1958 oktober: J 32B Lansen börjar levereras till F 12 Kalmar.

1958, 6 oktober: SAS och Swissair tecknar samarbetsavtal. Samtidigt beställdes sju Convair 880 Coronado av Swissair, varav två skulle hyras av SAS under fyra år. Fyra av de Sud-Aviation Caravelle som SAS hade i beställning hyrdes ut till Swissair. De två Coronado SAS själv tecknade avtal på avbeställdes 1961. SAS återlämnade sina två hyrda Coronado medan Swissair köpte de fyra Caravelle, som hyrts av SAS.

1958, 10 oktober: Grundläggande helikopterutbildning för arméns helikopterkurs 1958/59 (se notis för 11 augusti) påbörjas hos Ostermans Aero AB på Bromma flygplats.⁴⁵

1958, 17 oktober: Nyköping får sin moderna civilflygplats intill Stadsfjärden klar. Man avser komplettera den med en sjöflygplats enligt krönikan i ”Ett år i luften”.

1958, 28 oktober: Den sista flygningen med Junkers Ju 86B, B 3, sker vid F 1 Västerås.

1958, 3-12 november: Grundläggande flygutbildning av värnpliktiga blivande artilleriflygförare genomförs på Sundbro flygfält norr om Uppsala.

1958, 7 november: Vid träning med den s k Hagegårdgruppen, en uppvisningsgrupp med fem J 29 vid F 16, kolliderar två plan vid Ärna och gruppledaren Bengt M Hagegård och Jan A Söderberg omkommer.

1958, 13 november: Marinen beställer åtta Sud-Aviation Alouette II, Hkp 2, från Saabs helikopteravdelning.⁴⁶

1958, 9 december: I en kommuniké bemöter flygvapnet påståenden om att militär trafik äventyrar den civila flygsäkerheten; man följer helt de internationella bestämmelserna. Det nämns att koordineringen mellan trafik på

Barkarby och Bromma är svår men att den nya gemensamma militära och civila radarövervakningen på Bromma är av godo. Vad beträffar civilt jetflyg anser man att även om luftleder 1960 kommer att inrättas över 6.000 meter, så bör de bara hållas öppna då civil trafik så kräver.

1958, 19 december: De första Saab Safir 91D levereras till finska flygvapnet. Sammanlagt köptes 36.

1959

♦ *Den sovjetiska Lunik II blir 12 september den första jordsatellit som landar på månen.*

81 haverier i den civila luftfarten inträffar under året. Fyra olyckor med dödlig utgång förekom med sammanlagt sex omkomna. En person skadades till döds av en helikopterrotor.

Saabs tillverkning av flygplan i Trollhättan upphör.

SAS köper 30 % av aktierna i Thai Airways International och bidrar till flygbolagets uppbyggnad. Flygchef blev Lars-Axel Nilsson, SAS.

Transair inköper tre Douglas DC-6 av SAS för sin chartertrafik.

Saab J 35A Draken börjar levereras till FV. Flera versioner kom att följa och flygplanet blev ett av FV:s mångsidigaste flygplan.

Saab S 32C Lansen börjar levereras till F. F 11 Nyköping erhåller ett fyrtiotal exemplar.

English Electric Canberra, inköps i två exemplar till FV där de som Tp 52 gjorde tjänst som signalspaningsflygplan till 1974.

I order från chefen för armén söktes fast anställd personal till helikopterkurs 1959/60. Behöriga att söka är officerare och underbefäl inte äldre än 30 år samt övriga officerare, underofficerare och underbefäl med omfattande flygerfarenhet.

Under hösten genomförs en flyginstruktörskurs med sex värnpliktiga artilleriflygförare.

Saab får beställning från Etiopien på 28 Saab 91C Safir och från Holland på 18 Saab 91D Safir.

Regeringen meddelar efter överläggningar att Linjeflyg får föra postverkets emblem på de flygplan, som flyger nattpost på sträckan Malmö -Stockholm.

Landshövdingen i Umeå tillsammans med en delegation uppvaktar kommunikationsministern om en flygplats i Umeå. Flygplatsen hade beslutats av riksdagen redan 1946 och man tyckte att beslutet borde förverkligas.

Nyge-Aero AB etableras som ett dotterbolag till Nyge-Verken i Nyköping. Grunden för verksamheten är generalagenturen för Piper Aircraft, som tas över från ANA-flyg (Nyköpings Automobilfabriks flygavdelning) och som sedan innehas fram till år 2002.⁴⁷

1959 januari: Sud-Aviation 3130 Alouette II, Hkp 2, börjar levereras till marinen som fick tretton. Armén fick tolv och flygvapnet tre. Sju överfördes 1969 från armén till flygvapnet.

1959, 21 januari: Gösta Andrée, flygpionjär och flygplatschef i Visby, omkommer liksom planets pilot vid ett haveri med en av Svensk Flygtjänsts Gloster Meteor på Visby flygplats.

1959, 14 februari: Arméns helikopterkurs 1958/59 ombaserar till Bodens flygfält för grundläggande flygslagsutbildning.

1959, 1 mars - 24 mars: SAS trafik står stilla under en arbetskonflikt, där piloterna är lock-outade.

1959, 7-13 mars: Arméns helikopterkurs 1958/59 deltar i vinterfälttjänstövningen i VI. milo. I övningen deltar också en artilleriflygtropp med sex Fpl 51, marinen med en helikopter Hkp 1 och Saab med en helikopter Alouette II.

1959, 20 mars: Föraren Ingemar Persson och passageraren, värnpliktig Nils Borg, räddar sig ur en De Havilland Venom, J 33, i en och samma fallskärm. Deras flygplan hade brutits sönder vid skjutning mot markmål på Kärnskogsmossen i närheten av Askersund.

1959 april: Lufthansa återupptar trafiken på Sverige med linjen München – Düsseldorf – Hamburg - Bromma. Linjen trafikerades med Vickers 814 Viscount.

1959, 12 april: Arméns helikopterkurs 1958/59 avslutas efter att 23 mars – 7 april ha genomfört fjällflygutbildning i Åre.

1959, 13 april: SAS första Sud-Aviation Caravelle "Finn Viking", LN-KLH, levereras till Bromma vilket väcker en Caravelle-feber i hela landet. 26 april görs en invigningsflygning på linjen Köpenhamn – Beirut.

1959, 21 april: Leverans av ytterligare sex Piper PA-18 Super Cub påbörjas. Dessa får beteckningen Fpl 51B.

1959 maj: Den första i Sverige sammansatta helikoptern, en Sud-Aviation 3130 Alouette II, flyger hos Saab i Norrköping.

1959, 11 maj: För första gången genomförs med ett målflygplan av typ Jindivik MK 2 i Sverige flygning med ett förarlöst, fjärrstyrt flygplan. Planet startar och landar på en bana vid Vidsel. Jindivik, Rb 01, kom att användas fram till 26 maj 1964, och under dessa fem år genomfördes 104 uppdrag med de 10 exemplar som inköptes från Australien. Namnet Jindivik betyder "Den jagade".

1959, 15 maj: SAS sätter in Sud-Aviation Caravelle i reguljär trafik, en dryg vecka efter Air France som var först.

1959, 15-16 maj: Vid en nattlig hangarbrand på F 1 i Västerås förstörs fyra J 32B Lansen och en TP 83 Pembroke, som användes för utbildning av navigatörer till Lansenplanen.

1959, 19 maj: Flygkadettskolan startar sin årliga flygning. Man flyger till England, där man besöker Cranwell, Odiham och London. På vägen besöks Västtyskland och Norge.

1959, 14 juni: Provflygaren vid flygförvaltningens försökscentral L E Larsson erhåller Stockholms-Tidningens flygarmedalj för 1958. Han räddade en specialutrustad A 32 Lansen som bar en stridsladdad bomb och som råkat i brand.

1959, 16 juni - 24 juli: Linjeflygs trafik lamslås av en arbetsmarknadskonflikt när piloterna strejkar och kräver löner i paritet med SAS löner.

1959, juni: Vid den stora flygutställningen i Paris visas Draken upp internationellt för första gången. Ceylon Utterborns flygning imponerar vilket bl a engelska The Times uppmärksammar.⁴⁸

1959 juli: Kontrakt skrivs i Helsingfors om leverans av 20 Saab Safir för finska flygvapnet.

1959, 20 juli: Grundläggande flygutbildning för arméns helikopterkurs 1959/60 påbörjas på Rinkaby flygfält. Två officerare, fyra underofficerare och elva underbefäl hade valts ut. Kurschef och flyglärare kommer från F5, Ljungbyhed och som skolflygplan användes Fpl 51B. Kursen avslutades den 25 september i närvaro av bl a chefen för armén. Under kursens gång skildes tre elever från utbildningen.

1959, 24 augusti: SAS och Thai Airways bildar Thai International.

1959, september: Armén beställer åtta helikoptrar av typen Sud-Aviation 3130 Alouette II, Hkp 2, som kom att sättas samman på Saabs helikopteravdelning på Kungsängens flygplats i Norrköping.

1959, 10 oktober: Flygvapnet köper utrustning för det elektroniska luftbevakningssystemet "modell 60" för ca 22 miljoner kronor från Marconi i England. "Systemet motsvarar det amerikanska Sage och begagnar liksom detta elektroniska databehandlingsmaskiner och elektroniskt minne" berättar krönikören Bill Bergman i "Ett år i luften".⁴⁹

1959, 10 oktober: Grundläggande helikopterutbildning för arméns helikopterkurs 1959/60 påbörjas på Norrtälje flygfält. Kurschef och flyglärare kommer från marinen. På grund av bristen på militära helikoptrar utbildas åtta elever på marinens Alouette II, Hkp2. Nio elever utbildas på Bell 47 med flyglärare från Ostermans Aero AB. Examensflygning genomfördes den 15 december. Under kursens gång hade två elever avskilts från utbildningen.

1959, 15 oktober: Marinens (?) andra helikopterdivision sätts upp på Torslanda med en Vertol och en Alouette. (Den första?)

1959, 29 oktober: Sveriges lag segrar i VM i flygmilitär femkamp för femte året i följd. Tävlingsarna hålls i Göteborg. Individuell segrare blir Ove Glemin.

1959, 1 november: Arméns helikopterskola, HkpS i Boden, blir formellt organiserad. Till skolchef utsågs kapten Gunnar Zachrisson. Utbildningen startade den 1 januari 1960 med tre (snart fyra) egna Hkp 2 samt nio st inhyrda Bell 47.

1959, 21 november: KSAK rapporterar till statens brandinspektion att nära hälften av landets areal har genom flygklubbarna skogsbrandbevakats under sommarhalvåret.

1959, 29 november: J 35B Draken flyger första gången. Det är en ombyggd J 35A (35011), försedd med RM 6B-motor och ebk 66. Leverans till förband skedde från februari 1962 och versionen fanns i operativ tjänst fram till F 18 Tullinge upphörde som jaktförband 1974.

1959, 1 december: Den nya flygstationsbyggnaden på Bulltofta tas i bruk.

1959, 4 december: Ett norskt charterplan på väg från Oslo till Arboga får problem med navigations- och radioutrustning. Vädret var också dåligt och planet fortsatte mot Stockholm. Med hjälp av en J 34 och en Sk 16 från Barkarby kunde planet ledas till landning på Bromma.

1959, 9 december: Arméns två första Alouette II, Hkp2, landar i Boden.

1959, 14 december: Första flygplanet landar på Arlanda flygplats i samband med invigningen. Flygplanet var en Sud-Aviation Caravelle från SAS.

1959, 30 december: En tvåsitsig övningsversion av Saab 35 Draken, Sk 35C, provflygs av Saabs provflygare Karl-Erik Fernberg.

1959, 31 december: En av arméns Hkp 2 med kapten Gunnar Zachrisson som förare deltar i sökandet efter två samer som försvunnit i trakten av Kvikkjokk. Samerna påträffades välbehållna.

Noter:

¹ "Bragdjuryns" motivering var att Klinker så väl observerat händelseförloppet då hans J 21R 28 mars 1949 bröts sönder under en provflygning att man snabbt kunnat lokalisera orsaken till haveriet samt dra värdefulla rön av händelsen för den fortsatta utprovningen. I redogörelsen för händelsen i "Ett år i luften" 1951 (i artikeln om Stockholms-Tidningens bragdmedalj) antas den primära orsaken vara att ett turbinblad i den engelskstillverkade (sic!) motorn lossnat medan Klinker i SFT nr 3/1996 anser att det mer var ett typiskt fall av roderfladder.

² Om hur fallskärmsjägerutbildningen startade och om vilka pionjärerna var kan läsas i Stig Kernells "Hopp i nöd och lust" (SFF, 1997)

³ Ballongflygningen 1 juni 1950 varade i ca 1 timme. Medföljde gjorde även fotografen Hans Malmberg och flygningen arrangerades i samarbete med bildtidningen "Se". Det var Dollfus 296:e uppstigning.

⁴ Laroy Månssons rekord var det fjärde (och sista) som sattes i tur och retur-flygning under denna säsong! Det första som sattes, också av Laroy Månsson, var på 121,4 km och det sista på 390,0 km! Det blev även godkänt som världsrekord. Se krönikan i "Ett år i luften 1951" för 7 juli. Ytterligare detaljer och litet om personen Laroy Månsson finns i Lars Gibsons "Flygskränikor 6", sid 22-25 (våren 2003, eget förlag).

⁵ Aeroscandias personal kom från det år 1948 nedlagda flygbolaget Skandinaviska Aero. Som medhjälpare i företaget hade Torvald Andersson bl. a. Sigurd Fränneby och Thure Carlsson. Namnbytet till Airtaco, Air Torvald Andersson Co, gjordes på begäran av SAS som befarade förväxlingar. Kanske också Saabs val av namnet Scandia för sitt trafikplan var en bidragande orsak. Om Airtaco kan läsas bl a i Michael Sanz bok "Linjeflyg - från start till landning" (Allt om Hobby).

⁶ Händelsen för vilken Olson erhöll Stockholms-Tidningens guldmedalj och stipendium inträffade under mörker 14 november 1950, och skildras i Mikael Forslunds bok "J 30 Mosquito" (Allt om Hobby, 1997). Genom att Olson kunde landa planet framkom att orsaken till de svåra skakningarna inte var ett motorfel som man misstänkt, utan hade med radarantennens rörelsemekanik att göra.

⁷ Looping startades på våren 1951 under ledning av Yngve Norrvi, till en början med ett nummer varannan vecka. Den utgjorde fackorgan för KSAK men inriktade sig även förtjänstfullt mot annat flyg. 1955 blev namnet

"Flygrevyn" och tidskriften fanns i den allmänna handeln till 1957. Namnet ändrades till "KSAK-Nytt" för att bli ett internt informationsblad under några år varefter namnet Flygrevyn återkom 1966 (1967?).

⁸ Om jetmotorn De Havilland Ghost (RM 2) kan man bl a läsa om i "Flygande Tunnan – en antologi" (huvudredaktör Lennart Berns, Allt om Hobby, 1996). Tidskriften "Kontakt" behandlar i nr 86 (år 1988) också motorn liksom alla övriga svensktillverkade motorer som då förekommit i svenska militära plan genom tiderna.

⁹ SVT visade 4 mars 2000 en dokumentär om den sk Fjälldesperadon och hans infångande, en händelse som på sin tid var mycket uppmärksammasad. Han var en norsk bondson vid namn Torbjörn Hansen och sades vara en fulltrimmad fjällräv, duktig skidkarl och pricksäker skytt. Han greps i närheten av Ritsem av överkonstapel Torsten Gustafsson med hjälp av flygaren Arne Gundersen. En spelfilm har sedan länge planerats (2005).

¹⁰ En utförlig berättelse om Flygkadettskolans Frankrikeresa våren 1951 finns i "Ett år i luften" 1952, skriven av Sigurd Beck-Friis.

¹¹ Charterflygbolaget Transairs historia berättas bl a i SFT flyghistoriska revy "Trettio år med Transair" av Lars-Åke Holst och Inge Grundberg (2001).

¹² Haveriet på Bromma 14 juli med ett tidningsplan finns skildrat bl a i Torvald Lindéns bok "Äventyr i luften" (Fingraf, 1979) samt Göte Roséns "25 års luftaffärer" samt även i Michael Sanz Brommabok (Allt om Hobby, 1996). Planet slog ned i "bankryssat". Lindén som bodde nära fältet hann fram före brandkåren och kunde rädda Rosén ur lågorna.

¹³ Krönikan i "Ett år i luften" 1952 nämner även att flygtidningen Looping gör en undersökning bland svenska folket om intresset för fallskärmssport "och finner att detta intresse är så stort, att luftfartsstyrelsen egentligen borde känna sig alldeles förkrossad." (Krönikören, Yngve Norrvi, var också chefredaktör och ansvarig utgivare för Looping.) Yngve Norrvi har även berört detta i ett avsnitt av sin essäsamling "Dessa fantastiska män..." (Airsafe AB).

¹⁴ Nedskjutningen 1952 av DC-3:an och Catalinaplanet har varit föremål för många böcker, rapporter och utredningar. I SFT nr 3/2002 ger Christer Lokind en skildring av händelserna samt för- och efterhistorien.

¹⁵ Ett flertal landningshaverier med J 29 inträffade på grund av att pilvingade plans gir-roll koppling inte tillräckligt uppmärksammasats av de ansvariga under den tidiga utprovningen. Se bl a boken "In Memoriam, Svenska Vingar 4" (AHR, 2002) samt en artikel i tidskriften MACH nr 70 om landningshaverierna med J 29 av Oskar "Musse" Östman.

¹⁶ Fryklund berättar om sin provflygarutbildning vid EPTS i "Ett år i luften" 1955. Han omkom 4 november 1954 under provflygning av en A 32 Lansen.

¹⁷ I sin bok "Vägen till Palma – 25 års luftaffärer" (flera utgåvor, olika förlag) berättar Göte Rosén, initiativtagaren till idén med turistcharter, om hur denna verksamhet tog sin början.

¹⁸ Under en bild i krönikan i "Ett år i luften 1954" för 1953 kan man läsa: "Bäste fältflygare av kategorin realskolepojkar blev stockholmaren Hans Ingemar Bladh, som här ses stiga ur sitt flygplan efter examensflygningen." Den 16 november 1953 överlever Bladh mirakulöst en krasch med en J 29 inför landning på Barkåkra då han i sin outlösta katapultstol slungas in i en lyckligt placerad halmstack. Han får svåra skador och bl a måste vänster ben amputeras men han kan i juli 1955 börja flyga Vampire på F 18.

¹⁹ Flygkadettskolans utlandsflygning 1953 till Holland och Frankrike skildras av C Norberg i "Ett År i Luften" 1954.

²⁰ Om rekryteringspropagandafilmen "Jaktflygare", dess inspelning och om vilka som syntes i bild berättar Lennart Berns i boken "Flygande Tunnan – en antologi" (Allt om Hobby 1996). Filmen erhöll pris vid Cannes-festivalen 1954.

²¹ Senare förekom i flygvapentjänst med J 29 flera mer eller mindre väl dokumenterade fall av att ljudhastighet uppnåddes och en ljudbang uppstod som tecken härpå. Först torde Bengt Fryklund ha varit med en J 29E den 4 juli 1954 (källa??), även om uppgifter finns att han tidigare bangat med J 29B. Se även Bertil Erikssons berättelse "Ljudhastighet med Tunnan" i boken "Flygtiga Minnen 2" av Sölve Fasth och Torvald Johannes (AoH, 2000), där Eriksson berättar om sin egen bang med en J 29F i april 1965. Även Owe Skoghagen har bangat med J 29F och sannolikt flera än dem. Om Skoghagens Mach 1-flygning kan man läsa i boken Flygande Tunnan (Allt om Hobbys Förlag).

²² Bland de förklaringar som gavs till Christiernssons och Johanssons "UFO-observation" var att det kunde ha handlat om en ballong eller meteorit. Christiernsson lämnade en skriven rapport till Försvarsstaben. Mer att läsa finns på <http://www.ufo.se/fakta/artiklar/piloter.shtml>

²³ Anders Westerlund berättade om sin rekordflygning 6 maj 1954 på 500 km slutna bana för F 18 kamratförening i maj 2001 och denna berättelse finns refererad i F 18-kamraten, nr 25 September 2001, sid. 13ff.

²⁴ Bytet av FV-chef (CFV) 1954 och speciellt Nordenskiölds insats blev föremål för stor uppmärksamhet i dagspress såväl som fackpress. I krönikan i "Ett år i luften" 1955 finns ett stort antal klipp från sådana artiklar.

²⁵ Kadett B Hagegård har berättat om kadettskolans resa 1954 till Belgien i Ett År i Luften 1955 (krönikedelen). Där berättas även om upplevelser på resan året innan till Holland och Frankrike.

²⁶ Det insågs att Halmsjön inte var ett internationellt gångbart namn. En namntävling hölls där juryn ville ge benämningen "Nordvalla" första pris. En tillfrågad namnforskare vid Språk- och folkminnesinstitutet gillade dock inte namnet när DN den 18 januari 1958 ville ha en kommentar. Han föreslog i stället "Arland" som en gång varit benämningen på det område där Märsta nu utgör ett centrum. Efter vissa turer bestämde sig ortsnamnkommissionen för ett liknande namn, Arlanda. Man ansåg det lämpligt för en flygplats och bl a fanns ju redan Torslanda som ett närljudande exempel. (Källa: Artikel av Martin Stugart 28 december 2003 i DN.)

²⁷ Georg Lindow sade efter den första Arlanda-landningen 26 oktober 1954 ungefär: "Inte på något ställe i världen har jag sett en nybyggd bana så urbotad dumt konstruerad som Halmsjöbanan". Det handlade om den östvästliga banan. I krönikan i "Ett år i luften" sägs att först 20 december 1962, d v s efter att flygplatsen tagits i bruk och även invigts, var banan fullt användbar.

²⁸ Bertil Skogsberg konstaterar i sin bok "På filmens vingar" (Bra Böcker, 1981) att filmen tyvärr saknade mycket av kvaliteterna i Widdings roman. Detta kan till en del bero på att dåvarande flygvapenchefen (CFV) hade bestämda synpunkter på vad filmen skulle innehålla och vad den inte fick innehålla. Det senare och annat om filminspelningen nämns av Lennart Berns i boken "Flygande Tunnan – en antologi" (Allt om Hobby 1996). (Den folkkäre författaren Lars Widding (1924 - 1994) hade för övrigt påbörjat flygutbildning vid Ljungbyhed men drabbades under utbildningen av tuberkulos, då ännu ett gissel.) Se även Bertil Skogsbergs "Svenska filmlustigheter" (AoS 2005).

²⁹ Ostermans omfattande och mångåriga utbildning genom åren av förare och mekaniker för olika helikopteranvändares behov, inhemska såväl som utländska, civila som militära, samt underhåll och reparation av helikoptrar, bl a i en verkstad i Södertälje uthamn, beskrivs i Göran Wallerts "Ostermans Aero AB – Helikoptern 50 år i Sverige".

³⁰ Enligt krönikan i "Ett år i luften" är en "Tunna" värd 700 000 kr medan hindret beräknas kosta 16 000 kr. Provet på Malmen 23 mars 1955 var slutprovet efter 2 års försök och experiment. "Efter 123 meter stannade det sex ton tunga planet med ett mjukt ryck".

³¹ Flera haverier med J 29 kan ha haft sin orsak i felfunktion hos eller felhantering av J 29:ans avancerade kurshorison, framtagen av och tillverkad av AGA. Så var troligen fallet vid detta haveri i sjön Nedre Glottern liksom vid ett tidigare haveri 3 september 1953 nära Näve kvarn. Se boken "In Memoriam" (AHR, 2002).

³² I Flygrevyn nr 4-5 för år 1975 skriver Nils Söderberg tillbakablickande om Jodel-projektet. Bl a nämns att det första planet, SE-CIC, provflögs 1961.

³³ I "Ett år i luften 1956" (Allhem 1956) berättar flygvapnets filmregissör Helge Sahlin om inspelning av rekryterings- och informationsfilmer, bl a den då aktuella filmen Attackflyg. Där omnämns även tidigare filmer som "Jag lär mig flyga", "Jaktflygare" och "Nattjakt".

³⁴ Filmen "Tills vingarna bär" från Sueciafilm är inspelad på Ljungbyhed i färg och vidfilm teknik ("cinemascope"), med kameraoptik från svenska Aga ("AgaScope"). Helge Sahlin regisserade och Carl-Erik Edlund svarade för fotot. Harry Arnold hade komponerat musiken och Stig Grybe var berättare. (Se bl a krönikan i "Ett år i luften".)

³⁵ Linjeflygs historia har utförligt beskrivits av Michael Sanz i boken "Linjeflyg – från start till landning" (Allt om Hobby, 2000).

³⁶ En jury med chefen för flygvapnet som ordförande tilldelade helikopterföraren och ambulansflygaren Arne Gundersen, Gällivare, samt fältflygaren Roland Adefelt Norrköping, var sin av Stockholms-Tidningens guldmedalj för 1956 års främsta flygbragd. Gundersen hade under fyra år utfört ett stort antal ambulansflygningar i Lappland, delvis under mycket svåra förhållanden. Fältflygare Adefelt lyckades i oktober 1956 rädda ett fpl av typen J 29 som fått motorhaveri och som började skaka våldsamt på låg höjd.

³⁷ I L-E Larssons bok "Flyginstrument på Malmen 1919-1999" berättas om hur den nära Veddige i Halland 1957 landade MiG 15 i samband med transporten på lastbil mot Stockholm i smyg undersöktes på Malmen vad gäller gyrosiktet och gyrohorisontinstrumentet. De befanns vara av hög klass, bättre än motsvarande svensk utrustning.

³⁸ Riksdagsdebatten 17 december 1957 varade i nästan sju timmar och följdes spánt av Bo Lundberg och hans antagonist, Luftfartsverkets chef Henrik Winberg. Vid diskussion av de bullerproblem med en Bromma/Barkarbylösning som Luftfartsverket påpekat men Lundberg förnekade, yttrade det ansvariga statsrådet Skoglund att "herr Lundberg inte hade 'kompetens' eller 'behörighet' i saken – han hade slagits som privatman, hans anstalt saknade bullerexpertis och borde rätteligen bara ägna sig åt aerodynamiska prov, hållfasthetsberäkningar och vindtunnlar." (Citat ur krönikan i "Ett år i luften" 1958.)

³⁹ I SAS 50-årsjubileumsskrift karakteriseras Ruscks ledarstil sålunda: "*His ambition was to tame the unruly Danes, Norwegians and Swedes with passion and good sense but he never got the chance.*"

⁴⁰ Frågan om svenska kärnvapen diskuterades livligt under 50-talet. Vid motsvarande konferens 1957 hade FOA-chefen Hugo Larsson förklarat att atomvapnet var billigt och effektivt och att ett svenskt atomvapen skulle ha en starkt fredsfrämjande betydelse. FOA skulle behöva tre à fyra år för att få fram en färdig bomb. Nu blev det inget vapen, frågan avgjordes i praktiken i november 1959 när ett tidigare i frågan splittrat socialdemokratiskt parti "konstaterade" att något beslut ännu inte behövde tas. Därefter svängde opinionen och 1968 sade riksdagen definitivt nej. Inget speciellt nytt flygplanprojekt nämndes i debatten. (?)

⁴¹ Brandt hade importerat denna Bensen Gyroglider i byggsats från USA och ämnade marknadsföra den även i en motordriven version, Gyrocopter, genom sitt bilföretag i Uddevalla. Se även Teknikens Värld nr 6 år 1958.

⁴² Om UNOGIL –insatsen i Libanon 1958 har bl a deltagaren S-E Everstål skrivit i "Ett år i luften" 1959-1960 (Allhems förlag, 1959) samt Jan Forsgren i Ikaros 2001 (Flygvapenmusei årsbok).

⁴³ Mer att läsa om orden "rea" och "jet" finns i "Ett år i luften 1958", (Allhem) sid 199 ff. Här framgår att i flygvapnets nya nomenklatur 1958 behölls "reaktionsmotor" som ett överordnat begrepp för "jetmotor" och "raketmotor". En "jetmotor" kunde sedan antingen vara en turbojetmotor, rammotor eller pulsmotor.

⁴⁴ Flygdagarna på Torslanda i augusti 1958 drog 40.000 åskådare, och 15000 bilar kom. Dans till Sven Sjöholms orkester förekom och bland artisterna märktes Maj Lindström och Lulu Ziegler. Landshövding Per Nyström invigde. I flyguppvisningsprogrammet deltog bl a världsmästaren i konstflygning Albert Falderbaum samt det franska "fallskärmsfenomenet" Christian Ladouet. Denne hoppade från 5.800 m i fritt fall till 400 m, då han drog skärmen. I ena skon hade en fackla i ena skon för att kunna ses av åskådarna. (Mail från Nils-Olof Andersson.)

⁴⁵ Vid utbildningen på helikopter vid arméns helikopterkurs 1958/59 som påbörjas 10 oktober tillkommer en underofficer. Efter 10 flygtimmar avskildes ett av underbefälen och den andre fick tillfälligt avbryta utbildningen. Han ingick sedan i nästa års kurs.

⁴⁶ Av dessa 1958 av marinen beställda 8 st Alouette II helikoptrar byggdes 4 st i Frankrike hos Sud-Aviation medan de fyra återstående monterades på licens av Saab i Norrköping.

⁴⁷ I ÖFS meddelande 1/2007 berättas om företagsledaren Göte Johansson som tog över ANA-flyg och dess Piper-agentur.

⁴⁸ The Times skrev 22 juni 1959: "If one aircraft can be said to have 'stolen the show' it was the Swedish Saab Draken supersonic interceptor, which has distinctive double-delta shaped wings and is powered by a Rolls-Royce Avon turbo-jet made under licence in Sweden. Mr. C Utterborn flew it with great precision, rolling it at a tremendous rate. Making due allowance for the skill of a practised pilot at the controls, the Draken must be regarded as a most impressive fighter aircraft."

⁴⁹ I Bjarne Darwalls bok "Luftens dirigenter" (AHR) framgår bl a att en av konkurrenterna till anbudsvinnaren Marconi var Decca, som under många år levererat utrustning till flygvapnet, och som inte såg med blida ögon på Flygförvaltningens val av leverantör.