



**1970 - 1979**  
Uppdaterad 2010-10-14

## **KRONOLOGI ÖVER FLYGET I SVERIGE**

### **1970**

Försvarets materielverk beställer hos Saab-Scania serietillverkning av ett amerikanskt instrumentlandningssystem för flygplan 37 Viggen, TILS (Tactical Instrument Landing System). Utrustningen tillverkas i USA och använder till skillnad från ILS mikrovågsfrekvenser vilket gör TILS mer okänsligt för terrängens inverkan.

Flygvapnet börjar vid urvalet av förare ta i bruk ett psykologiskt test, Defense Mechanism Test, DMT, utvecklat av den svenske psykologen Thomas Neuman på basis av tidigare arbete av Ulf Kragh. Testet presenteras översiktligt i Flygrevyn nr 4/1976.

Kustbevakningen hyr sitt första flygplan för bevakningsuppgifter, en Scottish Aviation Beagle Pup. Även MFI-15, Ralley och Aero Commander inhyrdes, innan det första egna planet anskaffades 1976, en Cessna 337. Senare kom Cessna 402 att användas samt från år 1987 Casa 212-200.

Företaget AB Fjällflyg i Gällivare byter namn till Norrlandsflyg AB och övertar ambulanshelikopter- verksamheten i Norrbottens län.

**1970, 5-6 januari:** Ett charterflygplan av typ Convair Coronado, från spanska Spantax utan passagerare störtar strax efter en tremotors-start sent på kvällen från Arlanda. Räddningstjänsten kritiserades, eftersom det dröjde fyra timmar innan flygplanet hittades. Fem personer ur besättningen, varav en svensk flygvärdinna, omkom i den starka kylan.<sup>1</sup>

Claes Henrik Nordenskiöld avgår som flygstabschef. Bidragande är handläggningen vid valet av ett nytt skolflygplan, SK 61, och engagemanget i ett företag som är leverantör till flygvapnet.

**1970 april:** Saab påbörjar konvertering av ett antal SK 60 till Sk 60B för att flygplanet även skall kunna klara attackuppgifter. Ett antal SK 60 konverterades även till SK 60C, utrustade med en 70 mm vidvinkelkamera i nosen för spaningsändamål.

**1970 maj:** Rikets allmänna kartverk, RAK, startar lodfotograferingar från en höjd av 10 000 meter med en inhyrd Learjet.

**1970, 26 maj:** En J 35 Draken från F 18 störtar i havet sydost om Herrvik på Gotland och föraren omkommer.

**1970, 8 juni:** Patent- och Registreringsverket beviljar registrering av firmanamnet Saab-Scania Aktiebolag.

**1970, 10 juni:** Ett FPL 51 havererar i närheten av Klagstorp söder om Skövde och de båda ombord omkommer.

**1970, 2 juli:** Första flygning med prototypen till SK 37 Viggen.

**1970, 1 september:** Danska flygvapnet tar emot sina första jakt/attackflygplan F-35 Draken; de har haft beteckningen 35XD. De följdes senare av spaningsversionen RF-35 och en tvåsitsig skol- och jakt-/attackversion. Draken var i dansk tjänst till 1993.

**1970, 24 september:** En J 35 Draken från F 13 störtar nära Kräklingbo på Gotland under avancerad flygning varvid föraren omkommer.

**1970 oktober:** FMV utnyttjar sin option att köpa ytterligare 75 st AJ/SK 37 Viggen.

**1970, oktober:** De tre sista S 29C, från målflygdivisionen F3, gör en sista landning på F14. Där ska de ingå som övningsobjekt i den blivande brandförvars- och räddningsskola som senare ska startas.

**1970, 1 oktober:** Stig Synnergren efterträder Torsten Rapp som ÖB.

**1970, 7 oktober:** En värnpliktig brandman vid räddningstjänsten på Helikopterskolan i Boden döms till 15 dagars disciplinbot med fem kronor om dagen för sin vägran att, trots sitt långa hår, bära hårnät under skyddshjälmen.

**1970 december:** Saab-Scania får beställning på utveckling av spaningsversioner av flygplan 37 Viggen.

**1971**

Under året fattar chefen för armén beslut om att Beagle Bulldog skall ersätta Fpl 51 och kallas FPL 61C. Under de två följande åren levereras 20 FPL 61C till armén.

Helikopterföretaget Turistflyg i Arjeplog bildas.

Rikspolisstyrelsen tar över ambulanshelikopterverksamheten i Stockholm och Göteborg samt vinterberedskapen i Västerviks skärgård.

**1971 januari:** Skolflygplanet Scottish Aviation Bulldog, SK 61, tas i bruk på F 5 Ljungbyhed.

**1971, 1 januari:** Motorflyg i Stockholm AB övertar från Saab (?) representationen i Sverige för Cessna Aircraft Company såsom fabriken enda representant i landet.

**1971, 22 februari:** SAS får sin första Boeing 747 levererad.

**1971, 23 februari:** Den första serietillverkade AJ 37 Viggen flyger för första gången. System Viggen kom att vara i flygvapentjänst i hela 34 år, till hösten 2005. Första Viggen-flottilj var F 7, Såtenäs.

**1971, 10 mars:** Vid inflygning till Kallinge i mörker och snöstorm med åska och hagel kommer Linjeflygs Metropolitan SE-CRP med 52 passagerare ombord på grund av en extremt kraftiga vindbyar att förlora höjd och slå i trädtopparna. Besättningen lyckas hålla kvar planet i luften och ser strax efteråt banljusen och kan landa. Passagerarna upplevde ingen kollision men en meterlång bit av en trädstam fastnade i ena hjulet och en bit av ena vingen slogs av.

**1971, 1 april:** SAS introducerar Boeing 747 på linjen Köpenhamn-New York.

**1971, 3 april:** SAS inviger rutten Köpenhamn – Moskva -Tokyo med Douglas-DC-8-62, den ”transsibiriska expressen”. Flygtiden blev 13 timmar, ca 4 timmar mindre än via Alaska.

**1971, 17 maj:** En amerikansk vietnamdesertör gör ett kapningsförsök på Bulltofta. Han vill hem till USA, säger han.

**1971 juni:** Saab-Scania får beställning på utveckling av jaktversionen av flygplan 37 Viggen.

**1971, 10 juni:** Två A 32A Lanser från F 7 Såtenäs kolliderar på låg höjd i närheten av Järpås. Alla fyra besättningsmännen omkom.

**1971, 18 augusti:** En belgisk flygofficer, Jaques Dewaelheyns, skjuter av misstag ut sig ur en SK 60 och landar med fallskärm nära Delary i södra Småland medan föraren Bengt Damberg återvänder till Ljungbyhed där han landar.<sup>2</sup>

**1971, 28 augusti:** 32 av de 34 ombordvarande omkommer då en Iljusjin 18D från det ungerska flygbolaget Malev vid inflygning för landning på Kastrup störtar på grunt vatten nära ön Saltholm. Detta var den då största flygolyckan inom Norden.

**1971, 14 september:** Den första serietillverkade AJ 37 Viggen havererar vid landningen på Malmen. Vid reversering åkte flygplanet av banan och fattade eld. Föraren Lars Bandling undkom oskadd.

**1971, oktober:** I slutet av oktober utkommer det första numret av den flyghistoriska skriften "Kontakt", bakom vilken står en grupp flyghistoriker i Göteborg, "Kontaktgruppen". Inte mindre än 104 nummer gavs ut under åren

1971 till 1991.<sup>3</sup>

**1971, 3 oktober:** Två J 35 Draken från F 1 i Västerås landar av misstag på Brandholmens lilla flygplats i Nyköping i stället för på F 11 i Skavsta som avsett.<sup>4</sup>

**1972**

♦ *Med den lyckade landningen av Apollo 16 i Stilla havet 29 december avslutas det amerikanska månprogrammet.*

Filmen "Viggen 37 -ett militärplans historia" av Maj Wechselmann har premiär. Polemiskt förenklat och i anti-militär anda redovisas ett stridsplans tillkomst med dokumentära intervjuer och tecknade inslag. Filmen väckte stor uppmärksamhet.

Volvo Flygmotor AB börjar medverka i det franska rymdraketprojektet Ariane. Bl.a. konstruerades och tillverkades brännkammare, där munstyckena bestod av tunna kylvätskerör, sammansvetsade med hög precision.

**1972, februari:** Ett förbud mot flygbesprutning av skog med hormoslyr beslutas av riksdagen efter ett starkt tryck från miljörelsen och media.

**1972, mars-april:** Försök med skidställ på FPL 61 genomförs vid Artilleriflygskolan.

**1972, 1 mars:** Luftfartsverket ger klartecken för trafik på Bromma flygplats med jetplan. Stockholms kommun överklagar beslutet.

**1972, 17 mars:** I regeringens försvarsproposition föreslås bl.a. att antalet jaktdivisioner skall minskas från 20 till 10 och att luftförsvarsroboten Bloodhound, RB 68, dras in.

**1972, 21 mars:** Svenska Ballongfararfederationen bildas vid möte mellan fem klubbar i Danderyd. Efter ett halvår ändrades namnet till Svenska Ballongfederationen.

**1972, 1 april:** Till ny chef för Artilleriflygskolan utses kapten Tor Almén.

**1972, 12 april:** Två MiG-21 från DDR flyger in över Skåne och kommer ända till Osby innan de vänder om. En beredskapsrote som just landat hinner skickas upp och kan identifiera planen.

**1972, 20 juni:** Regeringen beslutar att flygtrafiken på Bromma skall vara avvecklad 1978. Linjeflyg får under en provotid av 2½ år använda Fokker F.28.

**1972, 1 juli:** Civil överljudsflygning över svenskt område förbjuds enligt lag.

**1972, 9-23 juli:** Vid de olycksdrabbade världsmästerskapen i segelflyg i Vrsac, Jugoslavien, där bl a Åke Pettersson tvingas till ett fallskärmshopp, blir Göran Ax världsmästare i öppna klassen.

**1972, 15 september:** En SAS Douglas DC-9 kapas efter start från Torslanda mot Stockholm. Kaparna dirigerade planet till Bulltofta, där passagerarna släpptes mot att sju kroater från svenska fängelser och en halv miljon kronor i kontanter överlämnades. Kaparna och de frisläppta fångarna flögs efterföljande dag med samma plan till Madrid, där de begärde asyl.

**1972, 6 oktober:** Regeringen omvandlar Stig Wennerströms livstidsstraff till 20 års fängelse. Det innebar att han senare kunde frigges villkorligt i juli 1974 sedan han avtjänat tio år av sitt straff.

**1972, oktober:** Den sista av 58 beställda SK 61 Scottish Aviation "Bulldog" levereras den 23:e till F5. Dessutom innehar Armén 20 st.

**1972, 10 oktober:** Ett taxiplan störtar strax före landning på Källinge. Samtliga åtta ombordvarande omkom.

**1972, 1 december:** F 14 Halmstad omorganiserar till Flygvapnets Halmstadsskolor.

**1972, 1 december:** Malmös storflygplats Sturup invigs, sedan Bulltoftas sista reguljära avgång ägt rum på kvällen 30 november.<sup>5</sup> Viss jordbruksflygverksamhet fortsatte på Bulltofta till 1979, och även MFI samt "nya MFI" (Malmö Forsknings- och Innovations AB) bedrev viss flygverksamhet **måhända ända in på 90-talet (?)**. (Ta upp Saabs tillverkning av MFI-15.Landning av MFI-18 i maj 1983 möjligen sista landning. Michael Magnussons

## 1973

♦ *Rymdlaboratoriet Skylab placeras 14 maj i omloppsbanan runt jorden.*

Under året säljer armén sina kvarvarande FPL 51B till KSAK och olika flygklubbar.

Införandet av FPL 61 tvingar Artilleriflygskolan att i högre grad än tidigare använda vägar för basering. Efter begäran ger Länsstyrelsen tillstånd till att vissa vägar används för start- och landningsövningar.

Helikopterföretaget Hyr-Flyg G Pihl AB bildas.

**1973, 30 januari:** SAS beställer 20 Douglas DC-9-41 för leverans 1974-75. Alla Sud-Aviation Caravelle skall säljas.

**1973, 19 mars:** En förare från F 15 Söderhamn omkommer, då han skall övningslanda med urkopplade servon i en A 32A Lansen.

**1973, 30 mars:** Överstelöjtnant Gunnar Zachrisson avgår som chef för arméns Helikopterskola i Boden, för vilken han varit chef sedan 1959. Till ny chef utses överstelöjtnant Torsten Sellin.

**April 1973:** F 17 tillförs de första J 35 Draken. Därmed blir flottiljen unik så tillvida att den under två år framöver kommer att vara både jakt- och attackflottilj, genom att flottiljen kommer att använda ett antal A 32 Lansen samtidigt.

**1973, maj:** Företaget Ostermans Aero AB får uppdraget att sköta helikoptertrafiken till och från OPAB:s oljeborrstation utanför Gotland.

**1973, 15 juni:** Linjeflygs första Fokker F.28 sätts i trafik på Bromma flygplats med regeringens tillstånd till slutet av 1975.

**1973, 18 juni:** Varmluftballongen "Andrea" flyger förankrat på Spetsbergen med norrmannen Bjørn Hansen som kapten i samband med en Andrée-expedition under ledning av Pej Kristoffersson. Detta var länge den nordligaste flygningen med varmluftballong.

**1973, 24-30 juni:** Vid distriktsmästerskap i segelflyg på Vängsö används för första gången en dator vid beräkning av resultat. Användandet blev en framgång.<sup>6</sup>

**1973, 1 oktober:** Dick Stenberg tillträder som flygvapenchef (CFV). Han efterträder Stig Norén.

**1973, 2 oktober:** Marinen får den första av åtta beställda Kawasaki Vertol 107. Militär beteckning blir HKP 4C.

## 1974

Två besättningar från arméns Helikopterskola deltar i helikopterfälttävlan i Österrike. Ingen svensk besättning lyckas vinna.

Under våren införs nya flygleder och övrigt kontrollerat luftrum, Luftrum 74. Undersidan av luftrummet blev 1 500 meter och översidan 13 500 meter. (Bör kunna formuleras bättre; några tips?)

Under 1974 inträffar 14 totalhaverier i flygvapnet varvid sex piloter omkom.

Benämningen Krigsmakten ersätts med Försvarmakten.

SAS tar sina Caravelle ur trafik i september.<sup>7</sup>

Saab-Scania i samarbete med Kockums demonstrerar vid Barsebäck en fyra tons svävare som använder kjolteknik. Den har tagits fram i samarbete med Marinkonsult AB.<sup>8</sup>

**1974 februari:** FV erhåller första exemplaret av två Sud-Aviation Caravelle, tidigare tillhöriga SAS. Flygplanstypen fick beteckning TP 85 och skulle i första hand användas för signalspaning. Planen hade sedan 1971 varit under ombyggnad för tjänst i FV.

**1974, 28 februari:** Vid midnatt träder stora förändringar i luftrummet över Sverige i kraft under benämningen "Luftrum 74". Bl.a. blev det nya och förändrade luftleder, ett antal nya navigeringsfyror tillkom och äldre fyror

lades ned. Undersidan för luftleder blev 4500 fot, gränsen mellan övre och undre luftrummet höjs till FL 245 och ovasidan FL 450.<sup>9</sup>

**1974, 14 mars:** En av arméns HKP 6 havererar på sjön Puostjärvis is väster om Övertorneå varvid två personer omkommer.

**1974, april:** Under ledning av Carl Gustaf von Rosen och med finansiering via hjälporganisationer som Lutherhjälpen och Röda Korset börjar en svältande befolkning i det etiopiska höglandet att matförsörjas ”matbombning” från plan av typ MFI-15. Verksamheten kommer att pågå under drygt tre år, till von Rosens död i juli 1977, och under denna tid levereras drygt 550 ton mat från luften.<sup>10</sup>

**1974, 1 april:** Till ny chef för Artilleriflygskolan utses överstelöjtnant Stig Thorén.

**1974 maj:** Kustbevakningen provar under året övervakning per flyg. En Aero Commander inhyrdes för försök i Skåne.

**1974, 11 maj:** Varmluftballongen "Andrea" flyger bemannat inomhus i hangar 4 på Arlanda.

**1974, 30 juni:** Kungliga Roslagens flygflottilj, F 2 Hägernäs, läggs ned. Kungliga Östgöta flygflottilj, F 3 Malmen, läggs ned. F 13 Norrköping övertar ansvaret för flygvapenförbanden på Malmen, F 13M. Kungliga Svea flygflottilj, F 8 Barkarby, läggs ned. Kungliga Södertörns flygflottilj, F 18 Tullinge, omvandlas från jaktflottilj till Flygvapnets Södertörnsskolor.

**1974 juli:** Crownair, som till 50 % ägs av staten och försvarsdepartementet och till 50 % av Linjeflyg, köper Svensk Flygtjänst AB. Nytt namn blev Crownair Svensk Flygtjänst, som efter ett halvår ändrades till Swedair, med aktiefördelningen staten 50 %, LIN 25 % och ABA 25 %.

**1974, 13 – 26 augusti:** Ett luftskepp, blimpen ”Europa” från Goodyear, besöker ett antal orter i Sverige, bl a Malmö, Örebro, Stockholm/Bromma och Jönköping.

**1974, 28 augusti:** I samband med Tekniska Högskolans årliga haveriundersökningskurs låter man en utrangeringsfärdig Pembroke TP 83 (nr 83013, kod 83 på fenan) krascha i en grusgrop på F 18.

**1974, slutet av augusti:** En Lockheed C-5A Galaxy, världens största flygplan, landar på Arlanda och lastar pansarfordon och lastbilar för de svenska FN-trupperna på Cypern.

**1974, 26 september:** Luftfartsverkets flygledarskola på Sturup invigs. Trafikledarskolan på Bromma läggs ned.

**1974, 27 september:** Prototypen till JA 37 Viggen, det modifierade provplanet 37-7, flyger med Per Pellebergs vid spakarna..

**1974, 27 september:** Vid undersökningarna beträffande eventuella nervskador av jetbränslet MC 77 fastställs att bl.a. elva anställda vid Saab i Linköping har drabbats.

**1974, 27 september:** SAS gör sin sista reguljära Caravelle-flygning från Torslanda till Arlanda med OY-KRC.

**1974, 5 oktober:** Den första Douglas DC-10 levereras till SAS. I början av november sattes den in på direktlinjen Köpenhamn - Los Angeles.

**1974, 19 december:** Den legendariske flygaren Gunnar ”Spökis” Andersson omkommer då hans helikopter, en Bell 206B Jet Ranger II, SE-HEP, kolliderar med en kraftledning nära Ånge.

## 1975

♦ *Ett nästan 30-åriga stridande i Vietnam upphör. 30 april luftevakueras ett stort antal personer från den amerikanska Saigon-ambassadens område.*

Flygvapnets haveristatistik uppvisar lägre siffror än någonsin detta år. Tre flygare omkom vid två haverier vilket ger 1,9 omkomna på 100.000 flygtimmar, internationellt en mycket låg siffra. Landningsfasen förefaller vara den svåraste fasen under flygning. Antalet fågelkollisioner var högre än tidigare. (Kommentar om driftstörningsanmälan?)

Arméns Helikopterskola bjuder in flera svenska och två österrikiska lag till helikopterfälttävlan i Gällivare. Första och Andra helikopterdivisionen ställer upp med två lag vardera, polisen och Artilleriflygskolan med ett var. Österrikes lag får dock inte tillstånd av sin försvarsminister att delta i tävlingen. Segrar gör ett av Första helikopterdivisionens lag från Berga.

Stansaab (f d Standard Radio) får en stor order på flygledningsutrustning till Sovjet, baserad på den kunskap företaget erhållit vid militära och civila utrustningar för kunder i Sverige och Västeuropa. Den bygger också på avancerad amerikansk mikrokretsteknik som inte får exporteras till öst, vilket senare leder till viss handelspolitisk uppståndelse.

Taxiflygbolaget Golden Air, med Göran Johansson som VD, börjar sin verksamhet. Efter en konkurs 1992 återuppstod bolaget, nu som en del av Thun AB, ett etablerat företag med sina rötter i sjöfart.

Helikopterföretaget Roslagens Helikopterflyg AB bildas i Rimbo. Företaget är svensk agent för Enstrom Helicopters och specialiserat på flygutbildning. Det opererar med åtta helikoptrar och har nu stor erfarenhet av IFR-utbildning.

Företaget Sterner Aero AB övertar AB Helikopertjänst i Mora.

**1975, 4 januari:** En dansk Piper Cherokee på väg från Billund i Danmark till Bromma får motorstopp strax före landning och tvingas i kvällsmörkret nödlanda på Årstaviken intill Hammarbyslussen. Två personer av de fyra ombordvarande omkommer trots en kontrollerad landning.

**1975, april:** Företaget Ostermans Aero AB placerar en flytande heliport intill Gamla stans tunnelbanestation i Stockholm.

**1975, 24 april:** En av arméns HKP 6 havererar i trakten av Avafors två mil nordost om Boden.

**1975, 29 april – 25 maj:** KSAK anordnar en jubileumsutställning på Teknorama i Stockholm med anledning av de gångna 75 åren.

**1975, sommaren:** Fpl A 32 Lansen utgår ur organisationen vid F 15 Söderhamn och ersätts med AJ 37 Viggen. Det stora flertalet Lansar vid flottiljen kommer att skrotas.

**Sommaren 1975:** Den väldiga havsviken Zuider Zee i Holland som f.n. delvis håller på att torrläggas för utvidgning av åkermark, uppvisar många lämningar av krigföringen i området under århundradena. För flyghistoriker är spåren av två världskrig särskilt intressanta. Särskilt under andra världskriget 1939-1945 var havsviken ett vatten som passerades av stora allierade flygstyrkor och därför var också många tyska jaktförband baserade här.

Bland de flygplansvrak som hittats finns ett från 1:a världskriget som fortfarande hade luften kvar i däck. Ett Messerschmittjaktplan från 2:a världskriget med 53 markeringar av nedskjutna allierade plan finns i samlingen. I en Spitfire satt piloten fortfarande kvar på förarplatsen. I hans kläder hittades dokument som bl.a. visade att han gift sig bara 14 dagar före sitt sista uppdrag.

En tämligen väl bibehållen Boeing B-17 Flygande fästning är ett annat av Zuider Zees hittills dolda hemligheter. Bland de frilagda skeppsvraken räknades också 350 spanska fartyg in. Dessa har under 1500- och 1600-talen gått under i Zuider Zee under Spaniens krig mot Nederländerna, Storbritannien och Frankrike.

**1975, 7 juni:** NATO-länderna Danmark, Norge, Holland och Belgien beslutar att köpa General Dynamics F-16 Fighting Falcon från USA i stället för Saab 37 Viggen eller franska Dassault-Breguet Mirage. Saab hade drivit en omfattande försäljningskampanj, där även regeringen och flygvapnet deltagit.

**1975, 27 juni:** En av ÖB beställd utredning om Artilleriflygskolans lokalisering föreslår att skolan flyttar till Skavsta från Brandholmen.

**1975, 1 juli:** Riksdagen beslutar tillåta flygbesprutning av skog från 1 juli vilket resulterar i mycket omfattande protestaktioner. Skogsflygplatser ockuperas av miljögrupper, och besprutningsplan hindras lyfta.<sup>11</sup>

**1975, 11 juli:** Linjeflygs del av inrikesflyget lamslås när ca 200 flygvärdinnor och tekniker, anslutna till SACO/SR, går i strejk för rätten att teckna egna avtal. Strejken upphörde 23 september 1975.

**1975, 22-24 augusti:** VM i precisionsflygning arrangeras i Gävle. Ny världsmästare blir svensken Jan-Olof Friskman. Dessutom vann Friskman och Gerhard Gunnarsson lagtävlingen åt Sverige.

**1975, 13 september:** Växjö's nya flygplats vid Öjaby, ca 8 km från stadens centrum, invigs då kung Carl Gustaf passerar på sin Eriksgata.

**1975, 1 oktober:** SAS övertar det nedläggningshotade charterbolaget Transair med 200 anställda.

**1975, 10 oktober:** Flygförbud utfärdas för AJ 37 Viggen. Två vingbrott hade inträffat den senaste veckan, 6 oktober vid F 7 Såtenäs och 10 oktober vid F 15 Söderhamn. Även ett tidigare haveri, 11 juli 1974 vid F 7, visade sig bero på vingbrott. Flygförbudet hävdes först i mars 1976 sedan vingbalkarna förstärkts. De kvarvarande 21 första serieflygplanen fick nya kraftigare vingbalkar.

**1975, 19 november:** Regeringen beslutar att inrikesflyget skall flytta från Bromma till Arlanda senast 1 juli 1977 på grund av "stora sanitära olägenheter".

## 1976

Luftfartsverket flyttar under året från olika lokaler i Stockholm till nybyggda lokaler i Norrköping.

Under året genomför armén försök med pansarvärnshelikoptrar. Två HKP 6 utrustade med gyrostabiliserade sikten och målmarkerande videokameror deltar i ett flertal övningar runt om i landet.

Under året havererar ett FPL 61.

Företaget Laroy Flyg AB bildas sedan Laroy Månsson köpt jordbruksflygföretaget AB Gullviks flygavdelning.

Hängflygsektionen inom Svenska Flygsportförbundet bildas.

**1976, 13 januari:** 34 kg cannabis påträffas i en pakistansk Hercules, som skulle hämta reservdelar till MFI-17 hos Saab, Linköping. Efter en omfattande undersökning med hjälp av svenska Hercules-tekniker dömdes en pakistansk löjtnant till fyra års fängelse.

**1976, 19 januari:** Vid tankning av ett FPL 61 vid Artilleriflygskolan brister bränsleslangen och bränslet fattar eld. Ett FPL 61 och ett FPL 53 brinner upp men tack vare rådigt ingripande från personal uppstår inga personskador eller allvarliga skador på övriga flygplan. För rådigt ingripande belönas senare fyra värnpliktiga.

**1976, 11 februari:** En utredning om mutor från Lockheed till flygplansköpare i hela världen visar, att inga oegentligheter kunde upptäckas för Sveriges del.

**1976, 12-18 april:** Det första EM för varmluftsballonger äger rum i Skövde. 32 lag deltar varav 5 svenska. Endast 2 deltävlingar kan genomföras.

**1976, maj:** Två helikoptrar från Helikopterskolan flyger kung Carl XVI Gustaf med fästmo Silvia Sommerlath vid deras besök i Sareks och Padjelantas nationalparker. Paret är inbjudet av Domänverket.

**1976, 4 maj:** En av arméns HKP 6 nödlandar efter motorstopp varvid stjärtbommen bryts.

**1976, 1 juli:** Flygvapnets 50-årsdag firades med kransnedläggning framför Flygarmonumentet vid Karlaplan i Stockholm samt överflygning med ett antal flygplan av olika typer, både stridsplan och skolplan. En jubileumsfilm "Från Phönix till Viggen" visades och en flyghistorisk utställning öppnades på Armémuseum. I samband härmed överlämnades en penninggåva till flygvapnet från 26 olika svenska företag avsedd för ett blivande flygvapenmuseum.<sup>12</sup>

**1976, 1 juli:** Nödradiosändare, ELT, blir obligatorisk på alla civila motorflygplan.

**1976, 1 juli:** En Cessna 337 levereras till Kustbevakningen och blir det första egna, icke inhyrda, planet.

**1976, 18 augusti:** Ett engelskt bombplan från andra världskrigets dagar, Handley Page Hampden AE 436 från 144. Squadron, påträffas på Tsatsafjället i Sareks nationalpark, 30 kilometer nordväst om Kvikkjokk. Flygplanet hade havererat 5 september 1942. Två av besättningen på fem man hade överlevt och återsänts till England. Delar av flygplanet återsändes på 1980-talet till England för att ingå i en restaurerad Hampden.<sup>13</sup>

**1976, 29 augusti:** Ulf Ståbi flyger med varmluftballong från Grisslehamn i Roslagen till en liten kobbe söder om Mariehamn på Åland.

**1976, 30 oktober:** SAS tar sina sista två Metropolitan ur tjänst och har nu enbart jetplan i trafik.<sup>14</sup>

**1976 november:** Regeringen tillsätter en ny utredning rörande inrikesflygets flyttning från Bromma till Arlanda.

**1976, 30 oktober:** Den nya terminalbyggnaden på Arlanda, Arlanda International (senare benämnd Terminal 5), invigs av kung Carl XIV Gustaf och drottning Silvia och med tal av den nye kommunikationsministern Bo Turesson.

**1976, 19 november (?):** 3 st J 35F från F 10 flyger sträckan Luleå – Ängelholm på 59 minuter med hjälp av en stark medvind (jetström). Distansen är ca 1200 km och genomsittsfarten var 1170 km/h. Tidigare ”rekord” på sträckan slogs med ca 5 minuter. Allt enligt en artikel i Dagens Nyheter.

## 1977

Under hösten testar Helikopterskolan ljusförstärkande nattglasögon (Night Vision Goggles) tillsammans med Decca Doppler 71. Försöken med båda dessa hjälpmedel fortsätter under 1978.

**1977, 15 januari:** Under inflygning till Bromma havererar ett trafikflygplan av typ Vickers Viscount, SE-FOZ, på en parkeringsplats i ett bostadsområde i Kälvesta, Spånga. Samtliga 22 ombordvarande omkom, bland dem den kände bordtennisspelaren Hans Alsér. Orsaken till olyckan var nedisning av stabilisatorn. Flygplanet var inhyrt av Linjeflyg från charterbolaget Skylines, Sturup. Inga människor på marken kom till skada men ett tiotal bilar förstördes och fastigheter fick brandskador.

**1977, 13 maj:** Den finska kvinnliga piloten Orvokki Kuorti tvingas på sin tionde atlantflygning landa i Atlanten mellan Goose Bay och Reykjavik under en leveransflygning till Jönköping av en amfibie Lake Buccaneer på grund av problem med bränslesystemet. Hon räddas med helikopter.

**1977, 26 maj:** Ett sovjetiskt inrikesplan av typ Antonov An-24 kapas i Lettland av en rysk ingenjör och landar på Arlanda. Kaparen begärde och erhöll politisk asyl trots att Sovjetunionen begärde honom utlämnad. Han dömdes i Sverige till fyra års fängelse.

**1977, 12 juni:** På flygklubbar över hela landet ordnas denna söndag ”Allmänflygets dag”. Arrangemanget upprepas de kommande åren.

**1977, midsommar:** 55 utländska plan kommer till Getteröfältet vid Varberg som deltagare i Västkustrallyt eller bara på besök.

**1977, 13 juli:** Carl Gustaf von Rosen dödas vid en gerillaattack mot byn Gorde i sydöstra Etiopien. von Rosen befann sig i det krigshärjade området för att flyga in förnödenheter.

**1977, 8 augusti:** Regeringen ger Saab tillstånd att förhandla om försäljning av 20 flygplan 37 Viggen till Indien. Förhandlingarna gav inga resultat.

**1977, 14 augusti:** Vid VM i Motorflyg i Österrike blir svensken Tomas Krave världsmästare i motorflyg (precisionsflyg). Han upprepar denna bravad 1981.

**1977, 1 oktober:** Göteborgs nya flygplats Landvetter invigs officiellt denna lördag.. Konung Carl XVI Gustaf förrättar den officiella invigningen. I talet sa han bland annat: "Jag kan bara konstatera att denna region som omfattar nästan en femtedel av Sveriges befolkning och har ett stort antal industrier och företag har nu fått en toppmodern flygplats av mycket hög internationell klass". På måndag 3 oktober landade det första planet.<sup>15</sup>

**1977, 3 november:** I en proposition föreslår regeringen att Bromma behålls för inrikes- och allmänflyg.

**1977, 30 december:** Kammarrätten upphäver förbudet att flyga på Bromma med jetflygplanet Fokker F.28 efter 1 januari 1979.

## 1978

Försvarets haverikommission ersätts av Statens haverikommission.<sup>16</sup>

Under året inträffar två haverier med arméns FPL 61 varvid tre personer omkommer.



Under somrarna 1977 och 1978 bedriver Stockholms Läns Landsting, med helikoptrar från Ostermans Aero AB, försök med läkarbemannad ambulanshelikopterverksamhet i Stockholms Län med mycket positivt resultat.

Carl-Olov Munkberg tillträder som chef för SAS. Med bakgrund i resebyråbranschen och SAS charterbolag Scanair skulle han stärka marknadstänkandet men mötte svårigheter. Han efterträddes 1981 av Jan Carlzon.

Sten Gustafsson tillträder som VD för Saab-Scania och efterträder Curt Mileikowsky.

**1978 januari:** SAS upphör med de hårt kritiserade frikorterna till bl.a. politiker, gällande gratis resor över hela världen för innehavaren och dennes familj.

**1978, 9 januari:** Regeringen uppskjuter ett beslut om att tillverka det lätta attackplanet Saab B3LA ett år. En ny utredning tillsattes.

**1978, 20 maj:** Den första tävlingen i avancerad flygning, aerobatics, i Sverige anordnas på Eskilstuna/Kjula flygplats av EAA Chapter 222 Sverige och Eskilstuna Motorflygklubb. Segrare blev Pär Cederkvist i en Tiger Moth.

**1978, juni:** Företaget Ostermans Aero AB startar reguljär helikoptertrafik mellan Malmö och Köpenhamn med en Agusta A 109.

**1978, 26 juli:** USA tillåter inte Saab att sälja flygplan 37 Viggen till Indien.

**1978, 1 oktober:** Lennart Ljung efterträder Stig Synnergren som ÖB.

**1978, 5 oktober:** Riksdagen beslutar att kvinnor skall få bli yrkesofficerare. Den första etappen gäller markbefattningar i flygvapnet. Den första omgången ryckte in till F 16 Uppsala 20 juli 1980.

**1978, 12 oktober:** En svensk Piper PA-28 störtar nära Narvik och de tre ombordvarande omkommer.

**1978 november:** I diskussionen om efterföljare till flygplan 37 Viggen föreslår flygindustrin ett nytt skol- och lätt attackplan benämnt SK 38/A 38, baserat på det tidigare presenterade B3LA-konceptet, och en minskning av tillverkningsstakten av JA 37.

**1978, 15 november:** SAS och LIN gör radikala prisförändringar med bl.a. 100-kronorsbiljett för ungdom, pensionärsrabatter och röda avgångar. Även utrikesflygningar prissänks. En biljett New York t.o.r. kostar som lägst 1 650:- kronor. Passagerarbeläggningen ökade markant.

**1978, 18 november:** Den sista flygningen i förband med S 32 Lansens utförs av åtta plan ur första divisionen vid F 11 i Nyköping som företar en farvälruna över flottiljens omgivning.

## 1979

♦ *Amerikanen Bryan Allen flyger 12 juni över Engelska kanalen med muskelkraft med Gossamer Albatross, en konstruktion framtagen under ledning av Paul MacCready.*

Arne Nylén blir världsmästare i motorflyg (precisionsflyg) vid tävlingarna i Kanada. Sverige vann även lagguldet.

Under budgetåret 1978/79 övergick 68 förare från flygvapnet till civilflyget. Sju totalhaverier inträffade med fem omkomna.

**1979, 3-10 januari:** Det fjärde VM för varmluftsballonger hålls i Uppsala med 33 ballonger och deltagare från 16 länder. Vinner gör amerikanen Paul Woessner som också vann 1997.

**1979, 23 februari:** Den borgerliga minoritetsregeringen beslutar att lägga ned B3LA-projektet. Framtiden för svensk flygindustri ser mörk ut.

**1979 mars:** SAS tar emot sin första Airbus A 300 och var första kund på typen. 4 plan kom att levereras som kom att användas endast under drygt 5 år tid innan de byttes mot mindre och fler flygplan.

**1979, 1 mars:** En ny flygledningscentral för den samordnade övervakningen och ledningen av civil och militär flygtrafik inom Stockholm flyginformationssområde (FIR) tas i bruk. Den tidigare centralen som tillkom 1965

hade inte längre tillräcklig kapacitet.<sup>17</sup>

**1979, 31 mars:** Linjeflyg gör sin sista reguljära flygning med Convair 440 Metropolitan SE-CCP på sträckan Borlänge/Falun - Bromma. Därefter utförde tre Metropolitan en formationsflygning över Stockholmstrakten samt gjordes några speciella tack- och avskedsflygningar med personal och inbjudna.

**1979, 25 april:** Riksdagen beslutar att 40-50 nya skolflygplan med begränsad beväpning skall anskaffas.

**1979, 1 maj:** Riksdagen säger nej till flygplansprojektet B3LA.

**1979, 17 juni:** En Concorde, F-BVFD, från Air France besöker Landvetter. Senare har Concordeplan besökt Arlanda (två gånger) samt Västerås.

**1979, 15 augusti:** Fem personer omkommer, när en helikopter Sikorsky S-55T, SE-HHY, flyger in i en kraftledning vid starten vid Sitasjaure nära kraftstationen i Ritsem.

**1979, 8 september:** 19 Saab MFI-17 Supporter förstörs vid en häftig brand i en hangar på Bulltofta.

**1979, 10 september:** En Saab B 18B, 18172, som i februari 1946 hade nödlandat på isen utanför Härnösand, bärgas från havsbotten. Den restaurerades och tillfördes samlingarna på Flygvapenmuseum.

**1979, 29 september:** Arméns Helikopterskola firar 20-årsjubileum med att anordna flygdag i Boden.

**1979, 1 oktober:** Överstelöjtnant Folke Ekstedt tillträder som ny chef för arméns Helikopterskola.

**1979, 1 november:** Arméns Helikopterskola (HkpS) blir förband och byter vid årsskiftet namn till Norrbottens arméflygbataljon, AF 1.

**1979, 9 november:** Linjeflyg håller en personalfest på Bromma. En grammofonskiva lär ha utgivits till minne av händelsen.<sup>18</sup>

**1979, december:** Saab föreslår försvarsdepartementet att ett lätt jakt/attack-flygplan, senare känt som JAS 39, utvecklas. Detta kom att innebära att ett mångårigt skede av osäkerhet om framtida flygplananskaffning äntligen var över.

**1979, 7 december:** En grupp bestående av samverkansofficerare, piloter och tekniker från Arméns Helikopterskola, HkpS i Boden medförande en HKP 3, transporteras med Flygvapnets TP 84 till Thailand för att där sköta FN:s livsmedelstransporter till flyktingläger.

## Noter:

---

<sup>1</sup> Om det s k "Spantaxhavariet" natten mellan 5 och 6 januari 1970 berättar Lennart Samuelsson analyserande i SFT nr 2/2003.

<sup>2</sup> Dewaelheyns oavsiktliga fallskärmshopp i augusti 1971 är skildrat i boken "Hopp i nöd och lust" av Stig Kernell (SFF 1997)

<sup>3</sup> Tidskriften Kontakts uppkomst och tillvaro beskrivs i dess sista nummer nr 104. I redaktionen och bland medarbetarna fanns bl a Åke Hall, Peter Kempe, Bo Widfeldt, Björn Kristiansen och Hans Percy. Tidskriften innehåller värdefull information av flyghistorisk karaktär om flygplantyper som förekommit i Sverige, inte minst de militära. Ofta tillägnades ett tidskriftsnummer en viss flygplantyp.

<sup>4</sup> Om denna landning på en alltför kort bana med två Draken-plan berättar rotetvåan Berndt Weimer i "Flyktiga minnen 2", en berättelsesamling redigerad av Sölve Fasth och Thorvald Johannes (AoH).

<sup>5</sup> Den första landningen sker i 6-tiden på söndagsmorgonen 1 december med en Vickers Viscount från Skyline som "smiter före" det planerade premiärplanet, en Boeing 737 från Braathens, kommande från Genua med

---

blommor som ceremoniellt skall spridas vid den första landningen. Men det gick att högtidlighålla öppnandet ändå, enligt Sven Stridsbergs berättelse i SFT nr 1/1998.

<sup>6</sup> Den datorkunnige Lennart Jonsson, som i 1973 DM för Östra distriktet använde en HP-dator med ett programminne i form av en magnetremsa, fick i uppdrag av KSAK att använda datorteknik även vid kommande större tävlingar. Detta uppdrag kom att sträcka sig ett flertal år framöver. Långt senare, mot 1990-talets slut, kom GPS att helt förändra och förenkla mät- och beräkningsarbetet vid segelflygtävlingar.

<sup>7</sup> I Flygrevyn nr 7 1974 rapporteras om den sista Caravelle-flygningen i SAS färger 25 september 1974 från Arlanda till Kastrup. Kapten var Sten Hjalmarsson och styrman Ingemar Gustavsson. Artikelnen ger även kalenderbitardata om vad typen producerat i SAS tjänst.

<sup>8</sup> Ett reportage från en visning av svävaren i närheten av Barsebäck finns i Flygrevyn nr 8-9 1974.

<sup>9</sup> I televerkets tekniska tidskrift TELE, nr 3 år 1974, presenterar Sven Lagerström och Holger Sandin luftrumets organisation, olika radionavigeringshjälpmedel såsom VOR, Doppler-VOR och DME, samt vad "Luftrum 74" innebar i form av nyanläggning av anläggningar härför. Vidare sägs att det nya ledsystemet togs i bruk kl 04.00 den 28 februari efter att trafiken legat nere ett par timmar. Televerket upprätthöll då en extra hög beredskap för de teletekniska hjälpmedlen.

<sup>10</sup> Om hur konceptet "matbombning" med MFI-15 lanserades har Rudolf Abelin, som får betraktas som idéns upphovsman, berättat i Flygtekniska föreningens tidskrift "Bevingat" nr 4 år 1999. Verksamheten i Etiopien beskrivs i Michael Magnussons bok "Saab Safari – det mångsidiga skolflygplanet" (*Allt om Hobby*, 2003).

<sup>11</sup> Mer att läsa om regleringen av flygbesprutning av skog finns i rapporten "Framväxten av en skoglig miljöpolitik" av Karl-Göran Enander på [http://www.skogssverige.se/pdf/rapport\\_54kap\\_framvaxten.pdf](http://www.skogssverige.se/pdf/rapport_54kap_framvaxten.pdf)

<sup>12</sup> Denna penninggåva om drygt 1,3 miljoner kom, tillsammans med senare donationer, att förvaltas av en 1978 grundad "Stiftelsen för Flygvapenmuseet" som avvecklades 1990, då museets uppbyggnadsperiod kunde anses vara över.

<sup>13</sup> Om haveriet på Tsatsa-fjället, om en av de omkomna, hur vraket hittades sommaren 1976 och senare sök- och bevarandeinsatser berättar Magnus Löwenstein i SFT 1/2004 och 5/2005. Ytterligare ett Hampden-plan störtade i Sverige ett par mil sydost om Kvikkjokk samma natt under flygning från Shetlandsöarna till Afrikanda vid Murmansk och samtliga fem ombordvarande omkom. Denna flygning med ett förband om 32 plan var den första större planerade kränkningen av svenskt luftrum från brittisk sida under andra världskriget.

<sup>14</sup> 1984 börjar SAS åter använda propellerplan, Fokker F-27, i sin Commuter Division.

<sup>15</sup> Den regulära trafiken på Torslanda fortsatte fram till midnatt 2 oktober 1977. På måndagen 3 oktober landade som planerat det första planet på Landvetter, en SAS DC-9 från Torslanda, även om försök att komma före sägs ha gjorts. Formellt var det en transferflygning men ett antal lokala honoratiories medföljde, bl a flygplatschefen för Torslanda och Landvetter, Stig Andersson. I cockpit fanns Walter Thörnblad och Roy Fröjd. I Svensk Flygteknikerförenings organ "Flygteknikerns Värld" nr 4/2002 har flyghistorikern Åke Hall berättat om hur SAS tekniska verksamhet över helgen flyttades från Torslanda till Landvetter och ger även uppgifter för "kalenderbitare".

<sup>16</sup> Statens haverikommission (SHK) tillkom år 1978 för att utreda såväl civila som militära flygolyckor. År 1990 utökades SHK:s ansvarsområde till att avse alla typer av svåra olyckor oavsett om de inträffar till lands, till sjöss eller i luften.

<sup>17</sup> ATCAS 1 (Air Traffic Control Automated System 1) innebar en förbättrad radio- och radartäckning, det förra genom utökad räckvidd och fler kanaler för stationerna vid Arlanda, Jönköping och Visby samt flyttning av en station till Filipstad. Radartäckningen förbättrades genom tillkomsten av en radarstation söder om Nässjö samt förbättrade stationer vid Bromma och Arlanda. Samtliga stationer hade även sekundärradarutrustning. Presentationsutrustningen erbjöd en mer omfattande, lättläst och innehållsrik informationen, baserad på betydligt ökad datorkapacitet. Utrustningen levererades av (dåvarande) Datasaab i Järfälla. (Flygrevyn nr 3 1979.)

<sup>18</sup> Denna personalfest för Linjeflygs hela personal 1979 finns skildrad, liksom festens tillkomstshistoria, i ett av de sex (?) häften om Linjeflygs historia perioden 1957-1987 med titeln "Hur Sverige fick ett inrikesflyg" som Linjeflyg gav ut. Redaktör var Lars Wannberg.