

Författare: Ingemar Strandberg

X. Reservflygkåren

1 juli 1948 beslöt CFV att F16/F20 skulle ansvara för organiserandet av en Reservflygkår om ett antal spaningsgrupper, utrustade med flygplan Sk 16A. Tanken var, att dessa grupper skulle överta vissa uppgifter, som tidigare åvilat F 2, vars flygverksamhet upphörde samma år. Dessa uppgifter utgjordes främst av samverkan med Marinen i kustnära farvatten och inomskärs. Spaningsgrupperna skulle dessutom utnyttjas för flygräddning och sambandsflygning. Spaningsuppgifter och marinsamverkan över öppet hav skulle fortfarande åvila F11 med S 18A.

Sk 16A modifierades för detta ändamål genom att man försåg 62 flygplan med utrustning, så att man kunde medföra beväpning. Den bestod antingen av 2 x 50 kg min- eller sprängbomber eller också 4 x 8/10/14,5 cm raketer. 8 cm raketerna blev den förhärskande beväpningen, eftersom tillgången härav var störst och den dessutom påstods ha en undervattensbana, lämpad för bekämpning av ubåtar och andra fartyg. Man monterade också ett modifierat reflexikte m/42A, som kom från SAAB B/S 17. För spaningsändamål utrustades spanaren vid behov med en handkamera typ Hka 7, tillverkad av Hasselblad.

Personalen utgjordes av reservbefäl och värnpliktiga. Chefer blev vanligen reservofficerare medan övrig flygande personal bestod av avgångna fältflygare och vpl flygförare, s k ”silvervingar”. Som spanare krigsplacerades främst f d flygsignalister.

Efter försök med olika organisationsformer fastnade man slutligen för 7 spaningsgrupper (101. – 107.) Totalt ingick 126 förare och spanare i organisationen, d v s 18 st/grupp. Till detta kom nödvändig markpersonal för gruppens 8 Sk 16A.

Från 1956 överfördes ansvaret för Reservflygkårens organisation och utbildning till Fjärde flygeskadern med placering i Luleå. I praktiken hade dock Reservflygkårens utbildning redan från början handhåfts av antingen F 11 eller F 21 genom sommarkurser om c:a 6 veckor. Efterhand kom utbildningen att enbart bedrivas vid F 21.

Besättningarna bestod genomgående av män med civil gärning. Den kunde vara väskhandlare, byråingenjör, lantbrukare, journalist, folkskollärare, handelsresande, bilmekaniker o s v. Många hade inte flugit på flera år. Utbildningen startade därför med återinflygning – i vissa fall även nyinflygning. Den som en gång lärt sig flyga glömmet det aldrig – precis som den som lärt sig cykla. Inflygningen var därför inte särskilt problematisk.

Den tillämpade utbildningen kunde därför snart påbörjas, till att börja med som orienterings- och navigeringsflygningar. Avancerad flygning upptog också en del av programmet.

Ganska snart startade den mera tillämpade utbildningen i form av bombfällning och raketskjutning. Raketskjutning visade sig snart vara en föga lämplig anfallsmetod med krokiga undervattensbanor, studsande raketer och ofta grova minusskott. Detta gjorde, att bombfällning blev den förhärskande anfallsmetoden. Taktiken blev då en anflygning på c:a 600 m. Då målet försvann under vingen dykning med c:a 45°. Målet placerades mellan reflexiktets underkant och motorkåpens överkant. Upptagning påbörjades på 500-400 meter.

Bullseye – om man med detta menar träffområde inom 10 m radie från utlagd målflottör.

I utbildningen ingick också en Sverige-runt-flygning om en dryg vecka, som mycket uppskattades av kursdeltagarna.

Reservflygkåren utgick ur organisationen 1 juli 1969. Då hade ingen utbildning skett sedan 1962. Den kom att efterträdas av ett antal spaningsflyggrupper Sk 60, som bestod av 5 flygplan vardera och där besättningarna bestod av personal ur skolor och staber.

Dessa Sk 60 var ej beväpnade och uppgifterna begränsades därför till kust- och skärgårdsövervakning samt sambandsflygning, som för den gamla reservflygkåren.