

SVENORDA

Militärt flygsäkerhetssamarbete mellan Sverige, Norge och Danmark – en del av krigsförberedelserna

Av HANS-OVE GÖRTZ

Arbetet inom Försvarets Historiska Telesamlingar med projekt SVE-NORDA genomfördes i perioden 2013–2020 och inom projektets huvudrapport – titel enligt ovan – så studerades arkivhandlingar i Sverige, Norge och Danmark vilket även har givit upphov till flera andra delrapporter nedan – (samtliga rapporter finns digitalt på FHT hemsida www.fht.nu):

- *Samarbete inom luftbevakningen mellan Sverige, Danmark, Norge och Finland, utveckling och fördjupning (1930-talet),*
- *Skandinavisk försvarsutredning 1948–1949 – uppstarten och dess inverkan under kalla kriget,*
- *Svensk-Norska flygövningar med radarstation PJ-21 och dess personal från Norge på F 9 Säve under 1949,*
- *LGC W 52 Luftförsvarsgruppcentralen i Karlskoga som även var Lfc under 1950-talet – en del av de svenska och norska krigsförberedelserna och*
- *Det Norska Kontroll- och Varslingssystemets historia 1945–2000.*

(I Norge publicerades boken *Kontroll & Varslingssystemets historie* som har överetts i projektet).

Nedan finns en kortfattad beskrivning av det formella SVENORDA-samarbetet med dess uppstart och utveckling med mera, samt några korta omnämningar av verksamheten. De utbyten som genomfördes via kadettskola och divisioner var inte direkt en del av flygsäkerhetssamarbetet – men var en viktig del för den personal som medverkade för kunskap och social samverkan. Mer detaljerad information om flygsäkerhetsplanering och utbyten finns att läsa i rapporterna ovan.

Det finns säkert bland läsarna de som varit aktiva i flygningar till Norge och Danmark (och vise versa). Jag hoppas att min artikel ”triggar” läsarna till att lämna berättelser från tiden hur ”det gick till”.

Hans-Ove Görtz FHT/FVgrp

Flygsäkerhetsarbetet Sverige-Norge-Danmark

Samarbetet påbörjades i form av att luftbevakningsinformation överfördes mellan länderna och startade i slutet av 1930-talet och omfattade även vissa aktiviteter med Finland. Kontakterna mellan Sverige, Norge och Danmark återupptogs direkt efter andra världskriget. Ett närmande mellan de tre länderna med gemensamma behov av luftbevakning och delgivning av information mellan länderna som stöd i flygsäkerhetsarbetet kom att äga rum. Samarbetet berörde även möjligheter till gemensamma tekniska system för användning vid eventuellt framtida krig.

Tankarna fördjupades alltmer och i perioden 1946–48 bedrevs ett intensivt stabarbete i de tre försvarstabernas högsta ledningar vilket blev upphöjt till den politiska nivån med en gemensam *Skandinavisk försvarsutredning 1948–1949*. Det officiella samarbetet på den politiska nivån upphörde tidigt 1949 i samband med att Norge och Danmark blev medlemmar i uppstarten av Nato.

På den militära nivån fortsatte ansträngningarna främst rörande flygsäkerhets- och tekniskt samarbete. Förutom de hemliga förberedelserna för samarbete vid eventuellt framtida krig med ett djupare operativt och taktiskt/tekniskt samarbete – vidareutvecklades samarbetet riktat mot framtida flygsäkerhetstjänst – även det hemligstämplat.

Grunderna för flygsäkerhetsarbetet

Under våren 1949 påbörjas en gemensam svensk-norsk flygövning i södra Norge och Bohuslän med flygande enheter och lån av norsk radarstation med placering vid F 9 i Säve. Under hösten beslutar den svenska regeringen om den fortsatta planeringen för samordningen mellan länderna av luftbevakningen (anordna tråd- och radioförbindelser) och jaktstridsledningen. Samordning bör direkt kunna ske med hänsyn till framtida flygräddnings- och väderlekstjänst.

Under 1950 fortsätter olika möten och diskussioner om samordningsmöjligheter. En fråga som var grundläggande var ensning av tillträdesbestämmelserna i respektive land. Under våren sker även en samordnad (teoretisk) planering för en gemensam radartäckning i Norden, vilket skulle ge god förvarning och trygghet, bland annat för flygningar över hav med mera. Planering pågår i Försvars- och Flygstab med att anordna direkta telefonförbindelser i krig mellan luftförsvarscentral (Lfc) S 1 (Hässleholm) – Danmark (vid Værlose), Jaktcentral (Jc) W1 (Göteborg) och Jc N4 (Östersund) – Norge (Holmenkollen och Værnes). Arbetet med införande av ett gemensamt lägesangivningssystem pågår och information hämtas från bland annat USA.

I Norge beslutades 1951 om de nya tillträdesbestämmelserna för flyg (och fartyg) den 19 januari och motsvarande beslutades i Danmark den 25 juli.

Parallellt med planeringen av den samordnade luftbevakningen Norge - Sverige (*Plan lbev NS*) genomförs arbete med en plan för flygräddningstjänsten (*Plan flygräddning NS*) som beslutas april. Respektive lands radiopejlsystem är viktigt för alla tre länderna för att utnyttjas av piloterna för att fastställa position och anvisning för att flyga hem eller i nöd till närmaste

flygplats. I Norge genomförs en höstövning (S Norge) och Flygstaben beordrar radarspaning (troligen vid Säve) och att flygräddningstjänst organiseras i Sverige för deras övning.

Under 1952 finns erfarenheter av militära överflygningar av varandras territorier (även Finlands) vilket irriterar respektive lands utrikesdepartement (UD). För att stävja detta i Sverige inskräpades ett tydligare ansvar för chefer och piloter samt att alla överflygningar över svenskt territorium ska anmälas till den centrala flygsäkerhetsledningen (Cefyl) i Flygstaben för åtgärd.

Samarbetet med Norge angående samverkan mellan flygvapnen vid eventuellt krig pågår och behandlar främst Skagerackområdet och omfattar flygterminologi och användbara radiofrekvenser. Pejlstationernas geografiska läge och benämningar utväxlas som gör att svenska flygplan i nöd kan använda pejlsystemet. Planering sker även för att anordna direkt radiolänkförbindelse mellan en norsk radarstation på ön Måkerøy och närmaste svenska radarstation. Den svenska radarstationen PJ-21 från F 9 fick uppgiften att vara grupperad vid Smögen från våren samt att en provisorisk radiostation anordnas där.

På hösten genomförs besök i Danmark av Lt Torsten Rapp med flera och besök gjordes även vid luftförsvarscentralen i Karup. Vid flygstationen där genomfördes flygning med en dansk Meteor och med träning av landning med hjälp av (UK)-pejl och radarlandningshjälpmedel. Utbildning och användning med landningsradar i operativ drift genomfördes. Den norska höstövningen besöktes av Chefen för 2. flygeskadern (C E2), gmj Folke Ramström, och då är radarstationerna vid Måkerøy och Trögstad bemannade – de svenska flygövningarna vid F 7 och F 9 följdes av dessa radarstationer.

Danske CFV hälsar C E2 välkommen till Kastrup. Nedre bilden: fyra J 29 Tunnan från F 12. Foto Berlingske Aftenavis 8 september 1953.



Tidigt under 1953 godkänns *Plan Skagerack SN* och norska pejlfrekvenser överlämnas för användning vid kontroll av norska jaktflygplan.

Svenska Flygvapnets första officiella flygbesök till Danmark genomfördes i september. Det var C E2 gmj Ramström, som var inbjuden med en division J 29 från F 12 (anförd av mj Gustaf Langéen) och därutöver var det 2 st. J 28B och en DC-3 med markpersonal som flög via Kastrup till Karup. Besök gjordes även vid Værlose flygstation och dess stridsledningscentral.

Flygsäkerhetsplaneringen startar

Under hösten påbörjas nu arbetet med *Plan för förbättring av den militära flygsäkerheten i Skagerack och Kattegattområdet*. Planerna syftar till att flygplan snabbt och säkert ska erhålla sin position eller kurs till sin bas. Arbetet med införandet ska ske i tre skeden (innefattande pejltjänst och flygsäkerhetstjänst särskilt i nödsituationer, slutlig plan uppgörs för hjälp vid allmän navigering och i nödsituationer).

Chefen för 2.flygeskadern får i uppdrag att med danska flygvapnet genomföra skede 1 av *Plan för förbättring av den militära flygsäkerheten i Skagerack och Kattegattområdet*.

Tidigt under 1954 får C F 9 och C F 10 uppgift att medverka i skede 1 i Kattegatt och något senare får C F 7 i uppgift att medverka i Skagerack.

Chefen luftkommando Nord besöker chefen för flygbasområde Övre Norrland (C Flybo ÖN) och diskuterar direkt sammankoppling av stridslednings- och luftbevakningssystemen i Nordnorge och Norra Sverige. De avhandlar även utbytesbesök av flygdivisioner för att bekanta sig med de olika flygplatserna (i nöd), information om norsk radartäckning och landningsprocedurer i Bodö/Bardufoss överlämnades.

Försvarsstaben överlämnar till CFV en "Utvidgad plan för förbättring av den militära flygsäkerheten i Skandinavien". Planen omfattar en utvidgning av flygsäkerheten i Skagerack- och Kattegattområdet och ska även omfatta områdena Trøndelag – Mellersta Norrland samt i Nordnorge – Norra Norrland.

De första övningsnödlandningarna från Norge genomförs på F 21 i augusti 1960, I mitten på bilden Mj Sjöberg, till vänster i bild kn Svenøe och till höger It Hansen. Foto F 21.



Eskaderchefen sänder i augusti *Plan för skede 2 för förbättring av den militära flygsäkerheten i Skagerack- och Kattegattområdet (skede 2)*. (Beteckning SVENOR-S) och i oktober skickas *Förbättring av den militära flygsäkerheten i Kattegattområdet ("Sveda")* till Östre flyvebasiskommando och cheferna för F 9, F 10 och F 14.

Vid en konferens i Stockholm med norrmännen i augusti som behandlar i vilken grad vi bör försöka hemlighålla de praktiska arbeten som blir av framöver med sambandsutbyggnad för eventuellt framtida krig. Utbyggnad av tvärsamband borde ske som ett led i samarbetet för att öka den militära flygsäkerheten och för att förbättra samarbetet under eventuella räddningsaktioner. Detta innebär att sambands- behoven för samverkan för eventuellt framtida krig byggs i fredstid under arbetsbenämningen flygsäkerhet och inom kommande SVENORDA avtal (förfam).

I januari 1955 meddelar CFV att ett norskt officiellt flygbesök av norske CFV och en jaktdivision kan genomföras. De norska flygplanen är av typen F-84G och behöver en rullbana på 2 000 meter, Besöket genomförs i juni på Barkarby (F 8).

Efter fortsatt stabsarbete fastställs *Plan för förbättring av flygsäkerheten i Trøndelag – Mellersta Norrland*.

CFV sänder till eskader- och flottiljchefer en skrivelse om *Jaktstridsledning av NATO-flygplan* med uppgift att vid befälsutbildning för officerare gå igenom den terminologi som ska användas vid radiotrafik.

Ett möte genomfördes på F 4 med den norske flygkommendören gmj Motzfeldt och då överenskom man om att utbyta information för att i nöd möjliggöra landning på F 9, F 7, F 4, Kiruna, F 21 samt Rygge, Gardemoen, Værnes och Bodö.

I Norge föreslås, angående flygsäkerhetsarbetet, att förbättring/sammanknytning av ländernas stridslednings- och luftbevakningssystem sker inom ramen för samarbetet samt att ett ökat samarbete sker med information om användbara flygplatser, räddningsmateriel och utprovning av radartäckning i gränsområden.

Plan för förbättring av flygsäkerhe-

ten i Nord-Norge–Norra Norrland (Svenor/N-N) fastställs.

Danmark beslutar i juni att påbörja skede 2 av plan "Sveda". Ett förslag till skede 3 skickas med avsikt att anordna "Læsø kryss" och till det en radiolänkförbindelse till Jylland samt behov av samordning av de tre ländernas procedurer, terminologi och frekvenser.

C F 21 genomför FV första officiella flygbesök i Norge till Bodö i under fyra dagar i augusti med en spaningsdivision om åtta S 29 Tunnan samt ett transportflygplan B 3. Det var chefen för flygbas-kåren, öv Svennow, som tillsammans med 19 personal som deltog. En unik film från besöket finns på FHT:s hemsida.

Förslag till SVENORDA-plan

Tidigt 1956 redovisar chefen för 2.flygeskadern genomförda prov med *Sveda* och *Svenor-S*, om vunna erfarenheter och att planering för skede 3 nu kan inledas. Eskaderchefen föreslår att en gemensam plan bör uppgöras och lämnar förslag till en Svenorda-plan. Detta är första gången som en gemensam Svenorda-plan skapas.

Teleförbindelserna för ett separat *Flygsäkerhetsnät F 5–F 10–F 14* och Bulltofta, med radiolänk, är driftklara under våren. Vid F 10 tillkommer en speciell televäxel. Även förbindelse till Danmark (Værlose) upprättas via Lgc S 16 i Åstorp.

Under året börjar en diskussion inom FV om flygsäkerhetsbestämmelserna måste vara hemliga och frågan avgörs 1960 – se nedan.

Samarbetet mellan försvarsstabscheferna i Danmark och Sverige fortsätter 1957 och de kom överens om att etablera ett "Læsø och Bornholm kryss". Radiolänkförbindelse behövs från Bornholm till Skåne och förlängning av förbindelse till Själland. Vid Flygstabens teleavdelning (FS/Tele) görs en sammanställd karta över SVENORDA-arbetet med befintliga och planerade radiolänk – pejl – radio kortvägsförbindelser och SAR-områden, *Search And Rescue*.

Väderinformation från flottiljer till/från Norge via fjärrskrift förbereds att ske via SMHI.

F 4 besöks av norska flygvapnet och då framgår att i Norge finns teknisk utrustning för hantering av J 29 på marken och att motsvarande utrustning saknas i Sverige för norska flygplan. Vid norsk övergång till UHF-radioutrustning i flygplan kan inte svenska flygplatser användas för SVENORDA om det enbart finns VHF-radioutrustning i Sverige.

I Norge ifrågasätts därför fortsatta övningar inom SVENORDA då deras flygplan utrustas med UHF-radioutrustning.

Under hösten arbetar Försvars- och Flygstab med: *Förslag till överenskommelse mellan försvarsstaber "Plan för den militära flygsäkerheten i svensk-norsk-danska farvatten samt i gränsområdet mellan Sverige och Norge. Beteckning SVENORDA"*

Tidigt under 1953 godkänns *Plan Skagerack SN* och norska pejlfrekvenser överlämnas för användning vid kontroll av norska jaktflygplan.

Svenska Flygvapnets första officiella flygbesök till Danmark genomfördes i september. Det var C E2 gmj Ramström, som var inbjuden med en division J 29 från F 12 (anförd av mj Gustaf Langéen) och därutöver var det 2 st. J 28B och en DC-3 med markpersonal som flög via Kastrup till Karup. Besök gjordes även vid Værlose flygstation och dess stridsledningscentral.

Flygsäkerhetsplaneringen startar

Under hösten påbörjas nu arbetet med *Plan för förbättring av den militära flygsäkerheten i Skagerack och Kattegattområdet*. Planerna syftar till att flygplan snabbt och säkert ska erhålla sin position eller kurs till sin bas. Arbetet med införandet ska ske i tre skeden (innefattande pejljänst och flygsäkerhetstjänst särskilt i nödsituationer, slutlig plan uppgörs för hjälp vid allmän navigering och i nödsituationer).

Chefen för 2.flygeskadern får i uppdrag att med danska flygvapnet genomföra skede 1 av *Plan för förbättring av den militära flygsäkerheten i Skagerack och Kattegattområdet*.

Tidigt under 1954 får C F 9 och C F 10 uppgift att medverka i skede 1 i Kattegatt och något senare får C F 7 i uppgift att medverka i Skagerack.

Chefen luftkommando Nord besöker chefen för flygbasområde Övre Norrland (C Flybo ÖN) och diskuterar direkt sammankoppling av stridslednings- och luftbevakningssystemen i Nordnorge och Norra Sverige. De avhandlar även utbytesbesök av flygdivisioner för att bekanta sig med de olika flygplatserna (i nöd), information om norsk radartäckning och landningsprocedurer i Bodö/Bardufoss överlämnades.

Försvarsstaben överlämnar till CFV en "Utvidgad plan för förbättring av den militära flygsäkerheten i Skandinavien". Planen omfattar en utvidgning av flygsäkerheten i Skagerack- och Kattegattområdet och ska även omfatta områdena Trøndelag – Mellersta Norrland samt i Nordnorge – Norra Norrland.

De första övningsnödlandningarna från Norge genomförs på F 21 i augusti 1960, i mitten på bilden Mj Sjöberg, till vänster i bild kn Svenøe och till höger Lt Hansen. Foto F 21.



Eskaderchefen sänder i augusti *Plan för skede 2 för förbättring av den militära flygsäkerheten i Skagerack- och Kattegattområdet (skede 2)*. (Beteckning SVENOR-S) och i oktober skickas *Förbättring av den militära flygsäkerheten i Kattegattområdet ("Sveda")* till Östre flyvebasiskommando och cheferna för F 9, F 10 och F 14.

Vid en konferens i Stockholm med normmännen i augusti som behandlar i vilken grad vi bör försöka hemlighålla de praktiska arbeten som blir av framöver med sambandsutbyggnad för eventuellt framtida krig. Utbyggnad av tvärsamband borde ske som ett led i samarbetet för att öka den militära flygsäkerheten och för att förbättra samarbetet under eventuella räddningsaktioner. Detta innebär att sambands- behoven för samverkan för eventuellt framtida krig byggs i fredstid under arbetsbenämningen flygsäkerhet och inom kommande SVENORDA avtal (förf anm).

I januari 1955 meddelar CFV att ett norskt officiellt flygbesök av norske CFV och en jaktdivision kan genomföras. De norska flygplanen är av typen F-84G och behöver en rullbana på 2 000 meter. Besöket genomförs i juni på Barkarby (F 8).

Efter fortsatt stabsarbete fastställs *Plan för förbättring av flygsäkerheten i Trøndelag – Mellersta Norrland*.

CFV sänder till eskader- och flottiljchefer en skrivelse om *Jaktstridsledning av NATO-flygplan* med uppgift att vid befälsutbildning för officerare gå igenom den terminologi som ska användas vid radiotrafik.

Ett möte genomfördes på F 4 med den norske flygkommendören gmj Motzfeldt och då överenskom man om att utbyta information för att i nöd möjliggöra landning på F 9, F 7, F 4, Kiruna, F 21 samt Rygge, Gardemoen, Værnes och Bodö.

I Norge föreslås, angående flygsäkerhetsarbetet, att förbättring/sammanslutning av ländernas stridslednings- och luftbevakningssystem sker inom ramen för samarbetet samt att ett ökat samarbete sker med information om användbara flygplatser, räddningsmateriel och utprovning av radartäckning i gränsområden.

Plan för förbättring av flygsäkerhe-

ten i Nord-Norge–Norra Norrland (Svenor/N-N) fastställs.

Danmark beslutar i juni att påbörja skede 2 av plan "Sveda". Ett förslag till skede 3 skickas med avsikt att anordna "Læsø kryss" och till det en radiolänkförbindelse till Jylland samt behov av samordning av de tre ländernas procedurer, terminologi och frekvenser.

C F 21 genomför FV första officiella flygbesök i Norge till Bodö i under fyra dagar i augusti med en spaningsdivision om åtta S 29 Tunnan samt ett transportflygplan B 3. Det var chefen för flygbas-kären, öv Svennow, som tillsammans med 19 personal som deltog. En unik film från besöket finns på FHT:s hemsida.

Förslag till SVENORDA-plan

Tidigt 1956 redovisar chefen för 2.flygeskadern genomförda prov med *Sveda* och *Svenor-S*, om vunna erfarenheter och att planering för skede 3 nu kan inledas. Eskaderchefen föreslår att en gemensam plan bör uppgöras och lämnar förslag till en Svenorda-plan. Detta är första gången som en gemensam Svenorda-plan skapas.

Teleförbindelserna för ett separat *Flygsäkerhetsnät F 5–F 10–F 14* och Bulltofta, med radiolänk, är driftklara under våren. Vid F 10 tillkommer en speciell televäxel. Även förbindelse till Danmark (Værlose) upprättas via Lgc S 16 i Åstorp.

Under året börjar en diskussion inom FV om flygsäkerhetsbestämmelserna måste vara hemliga och frågan avgörs 1960 – *se nedan*.

Samarbetet mellan försvarsstabscheferna i Danmark och Sverige fortsätter 1957 och de kom överens om att etablera ett "Læsø och Bornholm kryss". Radiolänkförbindelse behövs från Bornholm till Skåne och förlängning av förbindelse till Själland. Vid Flygstabens teleavdelning (FS/Tele) görs en sammanställd karta över SVENORDA-arbetet med befintliga och planerade radiolänk – pejl – radio kortvägsförbindelser och SAR-områden, *Search And Rescue*.

Väderinformation från flottiljer till/ från Norge via fjärrskrift förbereds att ske via SMHI.

F 4 besöks av norska flygvapnet och då framgår att i Norge finns teknisk utrustning för hantering av J 29 på marken och att motsvarande utrustning saknas i Sverige för norska flygplan. Vid norsk övergång till UHF-radioutrustning i flygplan kan inte svenska flygplatser användas för SVENORDA om det enbart finns VHF-radioutrustning i Sverige.

I Norge ifrågasätts därför fortsatta övningar inom SVENORDA då deras flygplan utrustas med UHF-radioutrustning.

Under hösten arbetar Försvars- och Flygstab med: *Förslag till överenskommelse mellan försvarsstaber "Plan för den militära flygsäkerheten i svensk-norsk-danska farvatten samt i gränsområdet mellan Sverige och Norge. Beteckning SVENORDA"*

och ett: *Utkast till överenskommelse mellan flygstaber. "SVENORDA Plan för den militära flygsäkerheten i svensk-danska farvattnen samt i gränsområdet Sverige och Norge."*

Under 1958 överlämnades ömsesidig information om respektive lands planerade övningar och stöd/hjälp med flygräddningsberedskap och radarövervakning.

I januari 1959 konstateras att flygsäkerhetsavtalen delvis är satta ur funktion på grund av övergång till UHF-radioutrustning i Danmark och Norge.

Första gemensamma SVENORDA-planen

Arbete pågår vid FS/Tele om att skapa ett gemensamt SVENORDA-avtal mellan länderna. Under hösten pågår ett separat arbete med att ta fram procedurer för övningslandningar.

Av underlaget beskrivs tydligt vad som eftersträvas:

"1. Ändamål... I detta syfte skall danska, norska och svenska militärflygplan:

a) övervakas under flygning över internationella vattenområden med stor flygtrafik, främst för undvikande av kollisioner,

b) vid behov kunna erhålla navigeringshjälp och väderleksrapporter från lämpligast belägna radiostationer i de tre länderna,

c) i fall av nöd kunna genomföra nödlandning på lämpligast belägen flygbas eller erhålla undsättning från lämpligast beläget räddningsorgan inom de tre länderna.

2. Område. Farvatten mellan Danmark och Norge resp Sverige samt gränsområdet mellan Norge och Sverige (Svinesund-Treriksroset)".

I december får FS/Tele besked att texten i huvudavtalet godkännts. Den 10 december översänder Fst *Bestämmelser för åtgärder i syfte att öka flygsäkerheten i svensk- norsk- danska farvatten samt i gränsområdet mellan Sverige och Norge genom samarbete mellan de Danska, Norska och Svenska flygvapnen. (Allmänna bestämmelser). Varje land beslutar och utfärdar likalydande bestämmelser.*

De första övningsnödlandningarna från Bodö och Ørland genomförs på F 21 tidigt i augusti 1960 och det var kapten Svenøe och löjtnant Hansen med sina F-86 Sabre från Bodö och mottogs av major Sjöberg som även förbereder återbesök av spaningsdivisionen med S 29C några dagar senare och för fortsatt planläggning av övningsnödlandningar på Bodö.

Sekretessen släpps

Det första, icke hemliga, SVENORDA-avtalet *Bestämmelser för åtgärder i syfte att öka flygsäkerheten i svensk-norsk-danska farvatten samt i gränsområdet mellan Sverige och Norge genom samarbete mellan de danska, Norska och Svenska flygvapnen (Detaljbestämmelser)* utges av CFV den 11 maj med flygvapenorder A11 (FoA 11/1960). Vid avhemligandet så var det öppet att kommunikation mellan flygtrafikledning/luftbevakning genomfördes – då kontaktytorna (dess ledningsorgan



Planering inför spaningsdivisionens återbesök med S 29C i augusti 1960. Foto F 21.

med mera) var öppet angivna. Däremot så var ju de konkreta tekniska utrustningarna och dessas geografiska placeringar fortfarande hemliga.

Danmark föreslår att, i samband med nödlandningsövningar, i begränsad omfattning kan även "kontaktövningar" genomföras – vilket senare ändras till "räddningsövningar".

Norge och Danmark lånar ut UHF-radio och pejlutrustningar till Sverige och placeras på flottiljerna F 9, F 10, F 4, F 21 och på Kiruna flygplats.

Under hösten sänder Danmark förbättringsförslag som bland annat behandlar övningslandningar på F 10, teknisk hjälp med UHF-radioutrustning samt erbjudande om förevisning av dansk räddningshelikopter vid F 10.

På hösten besöker en division från F 11 flygstation Værløse i Danmark.

Under 1961 påbörjas övningsnödlandningar i de tre länderna med hög ambition – ambitionen sänks under året efter påverkan från bland annat Utrikesdepartementet (UD) och Försvarsstaben (Fst). En reciprocitetsprincip införs och börjar tillämpas efterhand. Den innebär att lika antal övningar från respektive land ska genomföras.

Uppdaterade svenska *Bestämmelser för åtgärder i syfte att öka flygsäkerheten i svensk-norsk-danska farvatten samt i gränsområdet mellan Sverige och Norge genom samarbete mellan de danska, Norska och Svenska flygvapnen (Detaljbestämmelser)* utges av CFV den 19 april med flygvapenorder A9 (FoA 9/1961).

CFV beslutar i januari 1963 om nedskärning av antalet övningsnödlandningar och nämner 24 stycken till Norge.

Samma månad genomförs besök i Bodö och där diskuterar man bland annat tydligare landnings-procedurer vid molnengenång, bestämmelser för räddning av förare från havererat flygplan samt behov av UHF-förbindelse i Lfc ÖN3 i Boden.

Under året har många övningsnödlandningar genomförts till/från Norge

och Danmark. Ett stopp för året införs på hösten. CFV beslutar för 1964 att totalt 24 flygningar (utan hänsyn till reciprocitet) får genomföras.

I juli 1964 görs en överenskommelse mellan UD, Fst och CFV att antalet övningsnödlandningar bör vara "två flygningar per land och månad".

I maj 1966 utfärdar C F21 *Lokala bestämmelser för flygsäkerhetssamarbetet mellan Nord-Norge och Övre Norrland.*

Under 1973 fastställde CFV de justerade och omarbetade SVENORDA-bestämmelserna.

Under 1980 beslutar CFV om *SVE-NORDA – Tillämpningsföreskrifter 1980.*

Den 1 januari 1988 beslutas i Norge *Bestemmelse for Luftforsvaret – 3 SVENORDA. Detaljbestemmelser for flysikkerhets-samarbeidet innen militær luftfart mellom Sverige, Norge og Danmark.*

Huruvida stridsledning genomfördes under alla dessa år från 1950-talet – kan jag inte besvara, det finns inget beskrivet i de handlingar jag funnit i arkiven – däremot har nog en naturlig ledning (som en del av flygtrafikledning) förekommit – som för all flygtrafik. Troligen genomfördes även radarövervakning av flygsäkerhetsskäl.

Kartan visar befintliga och planerade radiolänk – pejl – radio kortvägsförbindelser och Search And Rescue-områden (SAR).

