

Lagom till sommaren utkom två nya flottiljböcker. Den ena från F 13, "Bråvallavingar" – den andra från F 16, "Vingar över Uppland". Arbetet med böckerna har tagit ett par år och redaktionerna har haft ett 50-årsfirande framför ögonen.

Mitt under bokarbetena kom det tråkiga nedläggningsbeslutet av F 13, samtidigt som F 16 kunde "andas ut". Nog kan man känna såväl besvikelse som i det andra fallet lättnad i respektive bok. Det är lika självklart som naturligt.

Av Sven Scheidenbauer

Bråvallavingar

Berättelsen om F 13 – en flygflottilj under 50 år

När Andra Världskriget bröt ut 1939, fanns i Sverige bara en jaktflygflottilj. Det var F 8, Barkarby, som skulle vara ett paraply över Stockholm. Ledning av jaktflyg var svårt då. Dels fanns ingen radar för upptäckt, dels fanns ingen stridsledning från marken till flygplanen.

Jaktflyget utgjorde med andra ord ett i luften rörligt luftvärn, som grupperades i anslutning till det objekt som skulle skyddas. Sålunda kom F 9 att läggas till Göteborg/Säve och F 10 till Malmö/Bulltofta (flyttade 1945 till Ängelholm/Barkåkra). Senare under kriget tillkom jaktflygflottiljerna F 13 Norrköping/Bråvalla, F 15 Söderhamn och F 16 Uppsala/Ärna. Den sista "rena" jaktflyg-

flottiljen som organiserades var F 18 Tullinge. Allt övrigt är omorganisation.

Nåväl. 40 år efter bröderna Wrights första flygning 1903 börjar både F 13 och F 16 sin verksamhet. I 50 år skulle den pågå för F 13:s del. För F 16 må vi hoppas på en lång framtid.

● ● **Bråvalla Flygflottilj** blev namnet på "Norrköpingsflottiljen", eftersom "Östgöta" var upptaget av F 3. Det svenskbbyggda jaktflygplanet FFVS J 22 blev flottiljens första stridsflygplan. Med det blev F 13 inte föregångare. Det blev flottiljen däremot beträffande andra typer av jaktflygplan.

Den 4 juni 1946 (i boken förekommer även 4 juli, men juni är rätt) landade den första J 28 Vampire på Bråvalla. F 13 fick alltså ta emot Flygvapnets första jetflygplan och inledde därmed en pionjärgärning som introduktionsflottilj.

Vid flottiljen kom att förläggas taktisk utprovning av J 29A, J 35A, B, D och F. 1976 fick F 13 uppdraget att prova ut

S 37. Efter F 11:s nedläggning blev flottiljen även ansvarig för utbildning av spaningsflygförband. Självfallet skulle också JA 37 komma att provas ut vid F 13.

Bråvalla flygflottilj har i högsta grad varit en flottilj i luftförsvarets tjänst. Det framgår också tydligt av alla berättelser och beskrivningar i boken. Alla delar av luftförsvaret har funnits vid F 13. Det i boken minst behandlade systemet är dock Rb 68 Bloodhound. Det lilla som står att läsa om detta brittiska luftvärnsrobotsystem, verkar som om man försökt "slänga in jätten i ugnen" efteråt. Två bilder med text och sex rader i strilkapitlet. Inte ens flottiljens "längste" chef Carl Norberg har i något av sina tre kapitler noterat Bloodhoundepoken. Trots att han torde varit med om systemets tillkomst, men säkert dess avveckling under sina 14 år som flottiljchef.

● ● De spektakulära flygplanen tilldrar sig det största intresset hos flertalet läsare. Men i boken finns många olika intressanta avsnitt som behandlar F 13:s mångfacetterade verksamhet. I strilkapitlet förundras jag dock över att de tre före detta strilcheferna, som står som författare till kapitlet, uttyder "lgc" helt fel. Lgc står för *luftförsvarsgruppcentral* och inget annat.

Trots alla "maskiner" är det människan som står bakom utvecklingen av såväl dessa maskiner som organisationer. Det kan ibland vara "små" människor som står för intressanta inslag. Ett exempel på detta är "Kompisen" på Bråvalla. Kompisen var en "dräng" som följde med i boet då Sörby gård – på vars ägor Bråvalla är byggt – gick över i statens ägo. Kompisen Tore Österberg har under hela sitt yrkesverksamma liv sett till att flottiljen sett vacker ut för såväl de som arbetar där som för gäster.

F 13:s förste chef var Lage Thunberg, sedermera chef för Flygvapnet. Hans axplock ur sin dagbok ger en bra bild över

hur det hela började. Andra flitiga författare i denna bok är Karl Ljunge, Gunnar Writler och inte minst *Lars-Håkan Svensson*. Vad skulle boken varit utan honom? Men nog snubblade pennan då han skriver "... fredsslutet 1945 ...".

● ● Boken heter *Bråvallavingar* och detta skall man som läsare ha i åtanke. Det är alltså med avsikt som F 13:s "perifer" verksamhet vid Tullinge och Malmen bara berörs summariskt. Verksamheten vid F 13G Visby har däremot fått större utrymme, då det alltid varit en viktig del av flottiljen. (Incidentberedskap och frivilligverksamhet.)

Boken omfattar 176 sidor och har många unika bilder. Layout och grafisk form bär *Bertil Skogsbergs* omisskännliga prägel. Den är oss bekant sedan snart 20 år. Stora utfallande bilder på flera uppslag förhöjer intrycket.

En bok utan fotografier är i dag knappast en bok. Man måste tacka F 13 för flottiljefotografen *Rune Rydhs* gedigna dokumentation genom åren. *Bra gjort*.

Pärmens insidor pryds av en fantastiskt tecknad J 22. Konstnär är engelsmannen Roger Middlebrook, som har svenska flygvapnets flygplan som sin specialitet.

Jag rekommenderar boken "Bråvallavingar". När detta skrivs har flygplanens regelbundna övningsverksamhet och beredskap på Bråvalla upphört. Vid nästa budgetårsskifte upphör också administrationen. För Flygvapnet innebär det att ytterligare en plats för viktig utprovning, utbildning, övning och beredskap går till historien. Men detta är ingen historibok utan just den jubileumsbok som var avsikten då arbetet påbörjades. Skulle jag inordna den efter sin karaktär blev det bland memoarböckerna.

Jag avslutar med F 13:s valspråk och frågar samtidigt varför inte dess betydelse går att utläsa i boken – ALTIUS CITIUS PERICULA COMMODA SUSCIPIENTES.



Vingar över Uppland

Ett halvsekel med flyget på Ärna F 16 1943 - 1993

Under samma omständigheter som för F 13 kom F 16 till. Uppsala behövde jaktskyddas och Stockholm behövde ett flankförsvär i norr, samtidigt skyddades även inflygningsriktningen mot Västerås och det inre av Svealand.

I år har F 16 verkat i 50 år i luftförsvaret. Jubileumsboken som utkommit i god tid före jubileumsflygdagarna ger en god bild av livet på Ärna genom de 50 åren från 1943.

Som alltid med denna typ av böcker bildar flygverksamheten den röda tråden, men den är inte dominerande. Den första flygplanstypen var FFVS J 22, precis som för F 13. Men den typen fanns knappt ett år i Uppsala, sedan fick F 10 överta dem. J 26 Mustang skulle nämligen stationeras på F 16. Denna typ har alltsedan dess nära förknippats med F 16, som blivit Mustangflottiljen framför andra – trots endast sju års tjänst (F 20 inräknat). Det blev för övrigt bara F 4, F 8, F 20 och F 21 som fick Mustang och inte alls i samma omfattning som F 16. Faktum är att J 35 Draken funnits på F 16 i 25 år! Halva jubileumstiden alltså. Lika lång tid har SK 60 verkat från Ärna, om man räknar från att den kom till F 20 1968.

●● I boken finns några särskilt intressanta ariklar. Flygvapnets välkända flygläkare och tillika flygande reservofficer Arne Frykholm berättar, hur han och Ola Neppelberg flög över de första flygplanen till Ärna. Frykholms unika färgbilder från den första tiden vid F 16 är mycket intressanta. Jag noterar med tillfredsställelse, att de kommer att förvaras och bevaras vid F 16. Säkerligen finns det fler godbitar att syna, än de nu publicerade.

Ett välskrivet avsnitt är det av Anders Westerlund om Mustangtiden. Han är en god persontecknare och ger en bra

och nyanserad bild av flera personligheter vid dåtidens flottilj. Särskilt noterar jag de om flottiljchefen Knut Lindahl och divisionschefen Ola Neppelberg. Dessa båda kände jag inte, men jag kan nu väl tänka mig dem.

På strilområdet har F 16 varit pionjärförband i några avseenden. Man var först med att få radarstationen PJ-21. Man var därmed också först med att utöva radarjaktledning från PPI. Året var 1948 och rjäl (radarjaktledare) var Olof F Carlsson. Det var ett J 21A-förband ur F 15 som han ledde. Sven Norling har gjort ett mycket intressant och fullödigt kapitel om stril vid F 16 genom åren. Hans beskrivning är livfull och lärorik och som sig bör, inriktad på F 16:s strilverksamhet och inte enbart allmänt lärorik.

Även F 20:s flygverksamhet har bidragit till att det funnits vingar över Uppland. Även om F 20 har egen flyghet med egen flygchef, så var alltid stationskompaniet tillhörigt F 16. Jan-Åke Berg, chef för F 20, skriver om F 20 på Ärna under rubriken "Gästen på gården". Vad jag dock inte förstår är varför alla som berör F 20:s flygverksamhet skriver att den upphörde 1981. Sanningen är att den upphörde 1982. Då gick den sista utlandsresan i den förra befälsordningen (RK 80-82) med sju SK 60 och en TP 84 till Belgien och Schweiz. (Jag vet besked, jag deltog själv.)

●● Vingar över Uppland är en innehållsrik bok. Den omfattar 272 sidor. Många av fotografierna är nypublicerade och som nämnts ovan, unika. De tre flottiljfotoafnerna, där den kände flygfotografen **Oscar Bladh** var den förste, som F 16 haft under 50 år har fått ett eget kapitel. Bra! De två övriga heter **Nils Andersson** och **Kurt Pettersson**.

Vingar över Uppland

Ett halvsekel med flyget på Ärna



F 16 1943 - 1993

Hur F 16 firade sin 50 år den 28-29 augusti återspeglas på sidorna 22-23. Inte allt förvisso, men läckert ändå.

re är, skulle varit bra. I en del fall framgår det, men inte överallt. Liksom F 13-boken gör

uppläggnigen att också denna jubileumsbok för stå i "memo-arhyllan".

Pärmens insidor pryds först av ett foto över Ärna 1944 och sist av ett foto då första JA 37 Jaktviggen levereras. JA 37 är märkt "16" i nosen, men bär F 13:s emblem på fenan. Viss symbolik ser jag i den bilden i dag, då F 16 nu tar över en stor del av F 13:s ansvarsområde – men inte dess flygverksamhet. Den eskorterande J 35 Draken bär (vilket alla F 16:s Drakar gjorde) riksäpplet, som egentligen är F 2:s symbol. F 16 har en bevingad vasakarve, vilket *Egon Regefalk* beskriver i ett kapitel om traditioner. Där kan också utläsas att valspråket: LABOR – EFFECTUS – VIGOR betyder: Arbete – Effektivitet – Trivsel.

När du köper boken – det rekommenerar jag – får du ett bokmärke på köpet. Ena sidan pryds av *Sven Norlings* teckningar (karikatyrer) av flottiljens flygplan. Viggens nosvingeroder kan dessutom fästas vid den sida man vill markera. Fiffigt! Andra sidan visar F 16:s organisation från och med den 1 juli i år. Det är ett bra hjälpmedel vid läsningen.

Boken kan erhållas genom insättning av 225 kr på postgiro 31 39 16-9. Märk talongen: "Jubileumsbok". ■

Vad jag slås av, är att så många haverier fått utrymme i denna jubileumsbok. Haverier kan, som i de fall som beskrivs i två kapitel, vara intressanta och lärorika. Särskilt om de slutar lyckligt. Dessvärre är ju haverier en realitet som vi tröget försöker undgå genom högt flygsäkerhetstänkande på alla nivåer inom alla verksamhetsgrenar i Flygvapnet. Varför inte minska antalet av de cirka sex fotona av mer eller mindre havererade flygplan och i stället minnas de som under sin tjänst fått sätta livet till vid F 16. Redaktionskommittén har säkert ett motiv för varför så inte gjorts.

I boken förekommer flera utmärkta teckningar. En eloge måste ges till *Sven Norling* och *Krister Eriksson*. Konstnären *Erik Beckeld* har prytt ena väggen av serviceförrådet med målningar av flottiljens flygplan. När du besöker F 16 passa då på att bese dem. Dessa målningar bildar också vinjett till kavalkaden över flottiljens flygplan. Stiligt!

●● Många författare har medverkat, men ofta måste man hålla ett finger vid innehållsförteckningen för att då och då se vem som skrivit vad. Lite tydlighet därvidlag + en presentation av vem varje författa-