



Traktens historia

Den mark på vilken Kungl Bråvalla flygflottilj är belägen och trakten närmast däromkring är rik på fornminnen. Som exempel kan nämnas Sveriges största hällristningsområde vid Himmelstalund från 1500 f Kr, endast några kilometer öster om flottiljen. Vid Ekensberg vid södra gränsen av flygfältet finns norra Europas förnämsta hällristningar.

Omkring år 750 utkämpades i Bråvallabygden ett stort slag, "Slaget vid Bravalir". Meningarna om var slaget exakt stod är delade. Så mycket är emellertid känt, att det inte ägde rum just på den mark där flygflottiljen nu ligger utan någon mil nordost därom. Slaget utkämpades mellan sveakonungen Ring och den danske konungen Harald Hildetand. Vid denna tid härskade Ylvingaätten på Ringstad Kungsgård

Bråvalla Flygflottilj, F 13

- Modernt förband på anrik mark

Av flottiljensflygdir. A. Paulsen

(även den belägen några stenkast från fältgränsen i norr) och det var denna ätt, som Harald Hildetand understödde i dess fejder mot Kung Ring. Slaget vanns av Kung Ring, som därmed införlivade Östergötland — det sista småkungadömet — med Svea rike. I urkunder och sägner skildras striden brett och dramatiskt. Bekant är episoden, då sköldmön Veborg med ett hugg klyver hakan på Soknarsote och denne slår in skägget i munnen för att hålla hakan uppe, medan han kämpar.

Sörby herrgård, som numera är officersmäss, är ännu ett bevis på gamla anor. Här härskade redan på 1200-talet gårdens första kända ägare, Ingrid Svantepolksdotter av folkungaätten, farmoder till riksdrotsen Bo Jonsson Grip. I abedisserförteckningen för Vreta kloster står Ingrid Svantepolksdotter angiven som abedissa för klostret år 1265. År 1288 blev hon med våld bortförd ur klostret, ett av de på 1200-talet vanliga klosterroven, och gift med Folke Algotsson, ägare till Sörby herrgård. Hur länge de båda bodde på Sörby vet man inget om. Sedermera dör Folke Algotsson under mystiska omständigheter och Ingrid står som ägarinna till gården.

Det är här som sägnerna om spöke-rierna på Sörby börjar. Under sekler har där en stor och reslig gestalt tid efter annan varit synlig, gått i låsta dörrar, bullrat och fört oljud. Kan det möjligen vara Folke Algotssons gamla knotor, som ännu icke fått frid för sitt klosterrov? Än idag kan man höra mystiska ljud och knakningar. Ovanligt är ej heller att ytterdörren varslar med en smäll strax innan någon om kvällen gör sin entré där.

Så långt fornminnen och sägner.

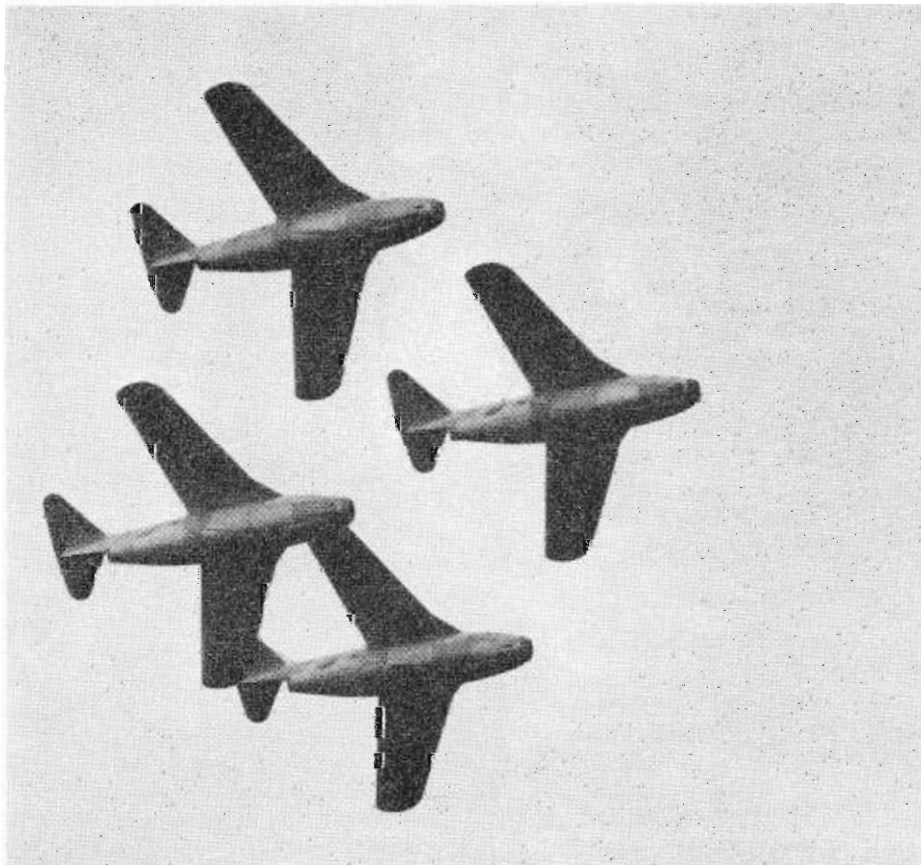
F 13 sättes upp

Mot denna bakgrund ter det sig rätt naturligt att flottiljen, när den sattes upp den 1 juli 1943 gavs namnet Bråvalla flygflottilj. Starten var mycket blygsam vad flygplansparken beträffar. Den bestod av några övningsflygplan Sk 12 (Focke-Wulf Stieglitz) och P 1 (Sparmannjagare) samt jaktflygplanet J 8 (Gloster Gladiator) och flygtjänsten bedrevs till en början på Kungsängen.

I början av 1944 tillfördes F 13 jaktflygplanet J 11 (Fiat CR 42) och i slutet av samma år det svenskbbyggda jaktflygplanet J 22. Detta flygplan blev det första egentliga jaktflygplanet, som F 13 fick behålla en längre tid och det fanns kvar fram till våren 1947.

Innan J 22-epoken slutade kom emellertid den stora omvälvningen inom flygvapnet, då F 13 som första flottilj i landet utrustades med jetflygplan. Det var J 28 (de Havilland Vampire). En ljus sommarkväll i juni 1946 tog den första J 28-an mark på Bråvalla och inledde därmed en ny era i flygvapnet. Visst var det besvärligt många gånger med "blåslamporna", som de nya flygplanen kallades. De bullrade, förde oljud och brände av gräset på fältet. Givetvis krävdes det startbanor och den första kom till 1948 och följdes sedermera av ännu en.

I slutet av 1951 kom J 29 (Tunnan) och det föll sig naturligt att F 13 även här skulle bli först i landet med denna typ av helsvensk god kvalitet. Ful och klumpig på marken men "helvass" i luften blev det allmänna omdömet om Tunnan. J 29 kom under det följande decenniet att bli alla flygförarens trogna "kuse", nota bene om den sköttes och tyglades väl. Och denna omvårdnad finns sannerligen ingen anledning att klaga på vare sig på mark- eller flygsidan. Flygplanet växte formligen ihop med förbandet och blev ett med personalen precis som det skall vara. Genom "Fogde-gruppens" flotta uppvisningar



Fogdegruppen i aktion

hävdade sig F 13 även väl i både inbemska och utländska konkurrens, bl a vid de internationella uppvisningarna i Zürich 1956.

Draken ersätter Tunnan

Så är vi då inne i 60-talet. Nio år är en lång tid för ett flygplan på förband. Den tekniska utvecklingen i förning med projekterings- och utprovningstiden för ett modernt flygplan medför att livslängden i medeltal är ca sju år. Det var sålunda hög tid att J 29 ersattes med något nytt. Och det blev J 35 (Draken), som gjorde sin entré på Bråvalla den 8 mars 1960.



I underbefälsmässens gillestuga finns denna väggmålning av "Bråvalla Slag" av Ingemar Kellgren

Så är då ringen sluten. Fordom seglade vikingar med sina stolta drakskepp ut ur Bråviken och drog i österled. Nu svingar sig den moderne vikingen i tryckdräkt med sin pilsnabba Drake över östgötabygden. Ser man på den tidsperiod som omspannar år 1500 f Kr till år 1960 — över 3400 år — är sannerligen Bråvalla flygflottiljs nu 20-åriga historia en vindfläkt blott.

Dagens verksamhet

Verksamheten vid en flottilj bestäms till mycket stor del av den flygplantyp som finns vid förbandet. Detta har blivit speciellt markant på F 13, eftersom Draken inneburit ett stort steg framåt i utvecklingen och F 13 som första flottilj blivit utrustad med denna typ. Omställningen till ett allvädersjaktflygplan med robotbeväpning och en omfattande teleutrustning har varit genomgripande inom flyg-, bas- och striltjänsten och inte minst inom den tekniska tjänsten. Den flygande personalen har i Draken fått ett lättfluget flygplan som vid både hög och låg fart villigt följer förarens intentioner. Dessa flygplanets goda egenskaper har med framgång visats upp vid ett flertal flygdagar både inom och utom landet bl a i Danmark, Norge, England och Tyskland. I de flesta fall har Drakens snäva svängar, snabba roller, korta start- och landningssträckor och öronbedö-

vande motorbuller varit uppvisningarnas böjdpunkt. Men flygplanet har inte bara dessa uppvisningsnässiga kvaliteter. Det är även en god vapenbärare som med sina 30 mm:s automatkanoner och sidewinder-robotar kan bekämpa flygande mål på alla höjder och med aker och attackraketer mål till lands och till sjöss. Här kan också nämnas, att FBS, Flygvapnets bomb- och skjutskola, vid F 13 och i intimt samarbete med flottiljen bedriver taktisk utprovning av 35:an. Genom detta arrangemang kan vunna erfarenheter omedelbart utnyttjas av flyg- och stridsledningssidan.



överste N.-M. von Arbin
Chefen för F 13

blivit större. Restriktioner i flygplanens uppträdande i närheten av staden och begränsning av mörkerflygningarna har dock lett till ett för alla parter någorlunda acceptabelt tillstånd. Värre är det med bangarna som uppträder när flygplan flyger fortare än ljudet. Sådan flygning får endast företas på höjder över 10.000 m över land och orsakar då blott svaga ljudknallar. Under ogynnsamma omständigheter kan dock extra kraftiga bangar, sk superbangar, nå marken. De märks som kraftiga knallar och kan spräcka fönsterglas och takpannor, välta ned saker från hyllor o.s.v. Dessa starkare bangar blir dock koncentrerade till mindre områden under det att de svagare går fram över terrängen i ett 3-4 mil brett stråk under flygplanet.

Ett vapensystem består inte bara av ett flygplan med goda prestanda. Som komplement fordras en effektiv betjäning på marken och en effektiv ledning



Sörby herrgård, numera officersmässa, ser i dagsljus inte ut att vara en plats för spökerier



Dagens Drakar i sitt rätta element

i luften. Drakens omfattande markutrustning har gett F13:s markpersonal möjlighet att snabbt utföra service och tillsyn av flygplanet. Korta klargöringstider mellan passen har kunnat erhållas även vid betjäning dygnet runt. Delta-gande i många tillämpade övningar i olika delar av landet har visat att flottiljens personal haft den nödvändiga rutinen.

Ledning i luften av 35:an har givit F13:s strilavdelning erfarenhet av hur man taktiskt skall utnyttja ett modernt flygplan. Mycket goda fart- och stigprestanda samt robotbeväpning ger

möjligheter till olika anfallssätt. Detta ökar utsikterna till bekämpning av anfallande flygplan men ställer också större krav på ledningen.

För den tekniska tjänsten på F13 har Draken medfört många och nya problem bl a beträffande reservdelar, utbytesenheter, provutrustningar och tekniska föreskrifter. För att kunna klara av dessa har det fordrats en intensifierad kontakt mellan berörda parter på flj, cv, UHF, FF och respektive tillverkare. Detta har varit stimulerande och har tillsammans med de ständigt skiftande arbetsuppgifterna upp-

vägt den ökade arbetsbelastningen som följer med ny och mera komplicerad materiel. Genom att CVA är huvudverkstad för 35:ans motor och ebk samt en stor del av den elektroniska utrustningen, radar, sikte, serviceutrustningar osv har F13:s kontakter med CVA blivit särskilt livliga. UHF åter har, undantagandes kundtjänsten, endast fått påhälsning via hålkort. Detta i flera avseenden förträffliga system medger dock inte några personliga kontakter mellan de berörda, vilket kan vara en nackdel. ■