



*Ripa flygfält – (foto Patrik Olofsson)*

## **Ripa – fåglars och flygares fält**

*en krigsflygbas flyktiga tillvaro*

*Av Ragnar Edström*

### **Inledning**

Under 1900-talet fanns minst sex flygfält inom 20 km avstånd från Kristianstad. Ett av de mest osannolika skymtar förbi som en fornlämning och ljus öppning i tallskogen norr om Ripa by. Hur kommer det sig att man anlade ett flygfält som Ripa och vilka använde det? I nordöstra delen av fältet har Kristianstad Vattenrike ordnat Utemuseum Sånarna där det finns en del information. Sandstappen och gräsheden vid Sånarna var en av de sista platserna i Sverige för den ovanligt stora fågeln stortrappen, med upp till 240 cm vingbredd, som försvann från den svenska faunan på 1860-talet. Lärkor finns det ännu gott om här som gömmer sina ägg och bon för glador som cirklar i skyn. Men andra stora fåglar har flugit här. Utemuseet ger uppgifter om militärens Ripa. Krigsflygskolan från Ljungbyhed har övat här med dubbeldäckade flygplan redan fem år innan flygfältet anlades; en något förvirrande uppgift, var det möjligt? I samband med att jag studerade militärhistoria 45–60 poäng på Högskolan Kristianstad beslöt jag mig för att efterforska sambanden.

## Varför ett flygfält i Ripa?

Ripa sandar var och är en utmark, en sandstjäpp/gräshed utan träd. Den tallskog som finns kring flygrakan planterades i början på 1950-talet, innan dess fanns ingen skog där. Ripafältet ligger på en berggrund av kalk- och sandsten och dess jordmån består av lättdränerad sand- och grusjord. Eftersom jordmånen är mycket mager och förnan är tunn och lågavkastande kan marken bara odlas med 10 – 15 års mellanrum, så kallat vandrande åkerbruk, och har marginellt värde för jordbruket. Som en bonde sa *”Det växte så dåligt på sånnen att sparven fick ha en madapåse med sig när han flö mellan stråna”*. Området användes mest för bete, bland annat för får. De flygplan som utvecklades i början av förra seklet var små och lätta jämfört med nutida jetplan och det gick bra att starta och landa på gräsklädd mark, om den inte var för blöt så hjulen sjönk igenom grästorven. Propellerplan har sedan flygets barndom utnyttjat mer eller mindre preparerade fält för start och landning. Vid efterforskningar har det visat sig att fälten vid Ripa använts mycket tidigt som start- och landningsbanor för flygplan, kanske redan på 1920-talet. Rinkabyfältet, intill A 3:s läger och övningsplats, hade börjat användas för armén av dess flygskola för övning i landning på främmande flygfält och nödlandningar redan under senare delen av 1910-talet. Den typen av övningar behövdes, för kvalitén på flygplanen och dess motorer var många gånger låg, vilket orsakade många haverier. Övning i nödlandning var alltså baserad på realiteter.

På Rinkaby låg också den s.k. Flygspanarskolan 1924. Flygskolkåren hade en treveckors period med landningsövningar på Rinkaby under 1920-talet och dåvarande flygläraren Nils Söderberg beskriver förberedelserna då flyglärarna gjorde intensiva fältrekognoseringar. *”...det fanns gott om lämpliga fält, ofruktbara och på sin höjd nyttjade för några betande får. Jordägarna var aldrig svåra att komma till tals med.”* Ripa sandar ligger ca 8 km från Rinkabyfältet och användes just för dessa övningar i nödlandning. Flygskolkåren, F 5, utnyttjade dessutom 1934 Ripafältet en del av året då man sått nytt gräs på Ljungbyhedsfältet. Man arrenderade marken och hade där en tillfällig flygstation. Av tillgängliga fotografier att döma hade man inte gjort några större arbeten för att utjämna fälten. Mindre svackor och fördjupningar efter bilspår syns tydligt. Antalet flygplan som användes verkar ha varit ganska få, ca 15 stycken som Fokker S 6A, Heinkel 6A och kanske också andra typer. Flyggeneralen Åke Sundén berättar *”jag började i flyg vapnet 1934...Det fanns inte så många flygplan när jag började i juli, och jag minns att flygskolan efterhand tillfördes nya flygplan SK 11 Tiger Moth. När kursen slutade hade vi fler flygplan än när vi började, något som var rätt ovanligt på den tiden”*.



*Flygskolkåren, F5 från Ljungbyhed, utnyttjade 1934 fälten norr Ripa som skymtas i bakgrunden som flygplats – (foto Ljungbyheds militärhistoriska muséum)*

Åke Sundén berättar vidare att eleverna på flygskolan 1934 var förlagda i en bondgård i Ripa. Flygbasen beskrev han som två sandiga, några hundra meter stora ängar. I ett tält bakom flygplansparkeringen ledde den legendariske ”Bocka-Kalle” Karlsson de mekaniker som skulle hålla planen flygfärdiga. Användningen av Ripa sandar som flygstation stöds också av en notis i KristianstadsBladet den 21 september 1934: ”Flygmissöde vid Ugerups gård. Ett arméplan demolerat vid landningsövning”. I artikeln citeras en officiell kommuniké från Flygskolkåren; *planet var ett Mothflygplan med dubbelkommando med en marinfänrik som elev.*



*Dubbeldäckade flygplan. Fokker S 6A, Sk 11 Moth, Sk 10 m. fl. – (foto Ljungbyheds militärhistoriska muséum)*

## Flygvapnet under mellankrigstiden

1926 bildades det svenska flygvapnet som en särskild vapengren genom sammanslagning av arméns och flottans flygstyrkor. Den nya skapelsen fick stora initiala problem och omorganiserades av 1930 års flygkommission som hade en stark tro på bombflyget. Av de flottiljer som satts upp var fyra bombflottiljer, en jaktflottilj, en arméflyg- och en marinflygflottilj samt dessutom flygkrigsskolan i Ljungbyhed. Förutom denna var endast en flottilj baserad i Sydsverige, F 6 i Karlsborg. Motivet till lokaliseringarna var grundat på två primära krigsfallsalternativ, 1– krig mot Tyskland eller 2– krig mot Sovjetunionen. Bombplansstrategin innebar att flyget skulle anfälla fiendens infrastruktur och det medförde att de egna fasta flygbaserna skulle placeras utom räckhåll för fientligt bombflyg, vilket gav tillbakadragna flottiljer i Mellansverige och Norrland.

I Sverige var det brist på flygfält. Mellan Malmen utanför Linköping och Bulltofta i Malmö fanns bara arméns övningsfält i Rinkaby utan hangarer samt Skillingsaryds hed med hangar, men utan iordningställt flygfält. Inom flygvapnet var man starkt medveten om behovet och bristen på bakre och främre flygbasområden. Rekognoseringar för sådana startade vintern 1938–39 med Sveriges geologiska undersökning för att finna lämpliga platser för permanenta krigsflygfält. Fälten skulle redan i fredstid förses med bomb- och drivmedelsförråd, förläggningar och signalutrustning och hållas hemliga. De skulle om möjligt grupperas om tre, med 3–10 km emellan. I april 1939 föreslog chefen för flygvapnet att för krigsfall 1, krig mot Tyskland, skulle för bombförbanden F1 och F4 främre fält ligga vid Björka, Sövdeborg (två stycken), Rinkaby, Everöd och Wanneberga, alternativt Ripa, alla i Skåne. Jakt- och spaningsförbanden avsågs använda samma fält som bombplansdivisionerna. I juni 1939 beviljade riksdagen att man anlade 20 flygfält, bland dem Ripa och Everöd. Rinkaby som iordningsställdes 1934–35 som flygfält, skulle byggas ut och förses med permanenta banor. Den tidiga militära användningen av Ripafältet måste kunna anses som en starkt vägande orsak till att Ripafältet kom med i den rekognosering 1938–1939 som gjordes för alternativa krigsflygbaser.

## Ripa blir krigsflygbas

I Krigsarkivet finns flygstabens tidigare hemliga arkiv. Av detta framgår att Ripa den 15 mars 1939 föreslagits som krigsflygfält med gräsbanor samtidigt med Everöd och Rinkaby. Man har då uppfyllt kravet på tre flygfält i nära

anslutning till varandra. Enligt ett köpekontrakt daterat den 30 oktober 1939 köper Flygförvaltningen Ripa 1:1 mm i Åhus socken av f.d. tullförvaltaren Nils Hansson och hans hustru Anna. Redan 1 november 1939 är både Ripa- och Everödfälten under byggnad samtidigt som övningsflygfältet Rinkaby är under utvidgning. De tre fälten är ”färdiga” i juni 1940, men Rinkaby hade då ”hårdgjorda startbanor under utvidgning”. Där byggdes 670 m långa banor i en trekant för att tillåta olika startriktningar eftersom dåtidens plan var känsliga för sidvindar. Den 1 augusti 1941 bedöms Ripa som användbart för att 1942 ges beteckningen ”färdigt”. 1943 antecknas Ripa som ”öppet fält” d.v.s. det är inte längre hemligt, vilket är förvånande med tanke på den ursprungliga planeringen. Av handlingarna i Krigsarkivet framgår att Ripa fått beteckning fält nr 3 och hade en basyta på 1200 x 1250 m. Flygfältet anlades så att man kunde utnyttja den förhärskande vinden från västsydväst. När man byggde nya krigsflygbaser försökte man maskera dem så de liknade en vanlig bondgård. Fälten såddes för att eftersträva det naturliga omgivande mönstret av växtlighet och odling. Vid Ripa behövde man ta bort vissa stengårdsgårdar och stenarna forslades enligt uppgift till hamnen i Åhus där de användes som utfyllnad i pirarna. För att dölja flygplanen byggdes tolv s.k. ladvärn, alltså maskerade hangarer som liknade vanliga lador och med portar som var 18 m breda. Genom manuella vinschar kunde långsidan hissas upp så planen kunde tas in i ladan för skydd och underhåll. Ladvärnen var uppfordra i de fyra hörnen

*Dagens  
fårstall var  
beredskaps-  
tidens ladvärn,  
d. v. s.  
flyghangarer  
i vilkas sidor  
man kunde  
vinscha upp  
portar för att  
ta in planen  
för att gömma  
dem.*

*Till höger finns  
ett foto som  
visar en av de  
handvevade vinschar som man fick upp  
portarna med.*





*Ett kulsprutevärn med rester av en skyddsgrop från beredskapstiden bredvid dagens Utemuseum Sännarna*

runt fältet eftersom man lärt sig behovet av utspridning genom erfarenheterna från början av andra världskriget då tyskt flyg slagit ut fiendens flygplan, som stått tätt uppställda på marken. Det förekom bland annat på Rinkaby, att man använde flygplansattrapper för att vilseleda fiendligt flyg. Det är inte troligt att man gjorde det på Ripa, eftersom det skulle vara maskerat som en bondgård. Ändå finns det i ett ladvärn på Ripa material som kan ha använts till flygplansattrapper.

Förutom ladvärnen byggdes enligt uppgifter i Krigsarkivet en expeditons- och en flygtjänstbarack, två förlägnings- och en förrådsbarack. På en hemlig översiktskarta finns ett barackläger utmärkt i Åhus där idrottsplatsen ligger. Detta är antingen en felaktig inritning eller ett planerat läger, för enligt intervjuer med åhusborna Tore Gerhartz och Stig Johansson fanns aldrig någon militär barack där under kriget. På kartan finns också en ring över ett hus på Lotsgatan i Åhus. Enligt uppgift av samma åhusbor skötte där flyglottor luftbevakning från ett torn i "Kindborgska villan". Kartan är gjord 1945 och anger inte när de olika barackerna uppfördes. Sommaren 1943 förlades basplutonen i tält i Ripa vilket tyder på att antalet baracker för förläggning då inte var tillräckligt inom basen. För att försvara flygbasen byggdes tre kulsprutevärn i betong som

var placerade i ändarna av startbanan. Dessutom grävdes pjäsvärn för fyra stycken 20 mm luftvärnskanoner och- kulsprutor samt skyttevärn och skalvärn. Rester av åtskilliga värn kan ännu hittas sydost om startbanan grävda mitt i ett område med boplatser och visten där det påträffats förhistorisk keramik och flintutslag vid en arkeologisk utredning 2001.

## Krigsflygbasen Ripas organisation och utnyttjande

Ripa var en främre flygbas vilket innebar att inget flygförband hade det som fast stationering. Basen utnyttjades endast vid behov och då skulle det förband som lokaliserats dit medföra egen personal för att utnyttja fältet. Vid krigsutbrottet 1939 fick arméförband till uppgift att bevaka flygfält. Ett kompani från I 6 försvarade till exempel Bulltofta. Efter hand som Ripa blev färdigt bevakades det av landstormsförband och senare av lokalförsvarsförband. 5:e cykelkompaniet första bataljonen I 6 med kompaniexpedition på Nygård i Härnestad var det som låg närmast. Landstormsmännen respektive lokalförsvaret var inkvarterade hos familjer på olika håll i Härnestad och Ripa. 1943 finns uppgifter att vapen, ammunition och tändmedel för förband baserade



*Kompaniexpeditionen 5:e cykelkompaniet första bataljonen I 6 låg inkvarterad hos familjen Nilsson, Härnestads Nygård*

på Ripa och Everöd förvarades i Rinkaby. Drivmedel kom från Tjörnarp och Ignaberga där Esso hade 5–6 m<sup>3</sup> drivmedelsförråd. Livsmedel levererades från A3 depå i Rinkaby och från försvarsområdesmagasinet Everöd. För sjukvård var man hänvisad till lasarettet i Kristianstad.

Trots att Ripa enligt rapport i Krigsarkivet var färdigt i juni 1940 och be-tecknades som användbart 1941 finns det inga uppgifter om att fältet brukats förrän 1942. F 3 (Malmslätt) hade då spaningsövningar med från Italien inköpta tvåmotoriga Caproniplan. Även 1943 användes Ripafältet av en Capronidivision från F 11 (Nyköping). Då utnyttjades det också för spanings-eldlednings- och sambandsplanen Fiesler Storch från F 3 (Malmslätt). F 10 (Bulltofta) använde det för sina italienbyggda J 20 Reggianeplan när andra divisionen var förlagd där i juli och augusti 1943 och tredje divisionen under april och maj 1944. Under hela kriget utnyttjades Ripa också av F 5 Flygkri-gsskolan i Ljungbyhed bland annat för nödlandningsövningar på främmande fält.

Vapenmekaniker Karl-Börje Johans-son, F 5, tjänstgjorde sommaren 1942 på Ripabasen och utbildades då på S 16 Caproni av personal från F 3. Som-maren 1943 var han överförd till 105: e. basbataljonen, 2:a. kompaniet och ansvarigt befäl för den flygplatspluton om ca 25 man som underhöll flygpla-nen på Ripa. Han berättar att plutonen var förlagd i tält intill det tidigare brännvinsbränneriet i Ripa by. Matut-spisningen skedde i ett äldre skolhus i byn och maten tillreddas av lottor. Ripafältet var inte som idag ingärdat av ett kraftigt taggtrådsstaket. Sven Nyström berättar att han som pojke till-



*Ripafältet utnyttjades av F3:s tvåmotoriga Capronimaskiner*



*Maten tillagades av bl. a. lottorna Maja, Inga och Gertrud*



*1942 var basplutonens personal tältförlagd i Ripa*



*Matkön var lång  
– (samtliga foto på detta uppslag K-B Johansson)*



*Under beredskapsåren blockerades banan ibland av s. k. spanska ryttare som syns till höger på fotot (foto Karl-Börje Johansson)*

sammans med kamraten och senare ÖB Bengt Gustavsson hade stort intresse av flygplan och hade som sport att komma så nära militärplanen som möjligt. När posterna vände ryggen till gällde det att rusa fram till planet och ta på det och sedan snabbt försvinna utan att bli upptäckta. Caproniplanen på Ripa var mycket intressanta och väl värda cykelturen från Everöd där de var bosatta. Under beredskapen, berättar Per-Axel Nilsson i Ripa, inträffade det vid flera tillfällen att traktens jordbrukare beordrades att köra ut jordbruksredskap för att blockera Ripafältet och förhindra landningar. Foton av Karl-Börje Johansson visar att s.k. spanska ryttare fanns som landningshinder i beredskap på fältet. Per-Axel berättar också att överflygningar av allierade plan satte sina spår då de ofta släppte ut stanniolremsor för att störa eventuell radar. Kanske trodde de att de fortfarande var över tyskkontrollerat territorium eller följda av radarutrustade tyska plan. Trots att det förekom åtskilliga verkliga nödlandningar i Skåne av krigförande parters flygplan finns det ingen uppgift att något landat på Ripa. Rinkaby fick däremot ta emot 18 plan 1943–45. Det kan dels ha berott på att Rinkaby tidigt var en känd flygplats, dels på att svensk jakt dirigerade kränkande plan till Rinkaby vars permanenta banor höll för de tunga bombplanen. F 5 fortsatte att utnyttja fältet efter kriget. Det gjorde också F 20 Flygkadettskolan i Uppsala, med J 9 Republic Severskyplan för utbildning av flygkadetter sommaren 1947. Lennart Mörck, som då var kadett, berättar att de var inlogerade i baracker som fanns på basen.



## Senare utnyttjande av Ripafältet

Av material i Krigsarkivet från 1951 framkommer att Ripa fortfarande betecknades som övningsflygfält, liksom Rinkaby. 1953 planerade man att modernisera Everöd, att lägga ned eller sälja Ripa, men behålla Rinkaby. 1956 kom nya planer då man inom flygvapnet diskuterade att bygga ut Ripafältet till flygstråk eller annars göra det till nödlandningsstråk. Det blev dock inget av detta. Flygvapnet koncentrerade sig på Rinkaby och framför allt på att bygga ut Everöd. Under några år på 1950-talet svarade Kristianstad Flygklubb för att det flögs från Ripafältet eftersom de hade sin verksamhet förlagd dit. Därefter är det uppehåll i uppgifter om Ripa tills det dyker upp igen 1971 i samband med diskussioner om att armén skall överta Rinkaby flygfält för utvidgning av P 6 pansarövningsfält. Rinkaby används för vissa övningar av F 5. Man gjorde en kalkyl att det skulle kosta mellan 3 och 3,4 milj. kr att flytta verksamheten från Rinkaby och iståndsätta Ripa flygfält för motsvarande ändamål. Något sådant beslut togs inte av riksdagen trots att man inneslöt Rinkaby i P 6 utökade övningsfält. Jag har inte hittat någon uppgift om när man slutade att använda Ripafältet för flygning. Ripa betecknas liksom Rinkaby i ”Svenska Flygbaser” som en ”Militär småflygplats” utan planerade utbyggnadsfaser efter andra världskriget. 1 juli 1978 övertog P6/Fo 14 förvaltningen av Ripafältet från Flybo S/F 10, vilket bör ha medfört ett slut på flygning från fältet. Två av de äldre förläggingsbarackerna revs, medan en barack restaurerades till värmestuga. Fältet utnyttjades av P 6 för utbildning i försvar och bevakning samt för repövningsförband. Ett modernt motståndsnäste byggdes för utbildning i försvarsstrid. P 6 nedlades 1994 och därefter kom fältet inte längre att utnyttjas för militära ändamål.

## Ripa idag

I och med omläggningen av det svenska försvaret såldes Ripafältet. En sydöstra del med tre ladvärn och baracker såldes 1990 och ett område med ladvärn väster om länsvägen 2003. Det större området med flygfältsrakan överläts 2005 till ett konsortium och har diskuterats för bebyggelse av ett antal hästgårdar eller som vindkraftsområde, om vilket man förhandlar i olika rättsinstanser. De tidigare ladvärnen har använts som förråd och djurstallar bland annat för får. Två har rivits efter snöintern 2009–2010, medan andra har underhållits. En tidigare förläggingsbarack i sydosthörn ser ut som om den bombats. Åtta skalvärn ligger uppvärkta och dolda bakom det återstående ladväret. En barack har flyttats till Degeberga- Widtskövle golfklubb och överlever som en del av restaurangen. Fem höga stolpar i sydöstra delen av fältet vittnar troligen om

basens tidigare signalförbindelser. Två kulsprutevärn i betong finns kvar, det ena vid Utemuseum Sånarna, det andra vid infarten till Ripa motocrossbana. I närheten flygs det fortfarande om än i liten skala. Ripa MFK använder sedan 1969 ett fält väster om Ripafältet för flygning med modellflygplan

K-A Olsson har för Kristianstad Vattenrike gjort en inventering av fältet och registrerat det unika värdet i sandstämpan och gräsheden och dess vegetation av rara växter. Man har startat försök att restaurera vegetationen genom bruk enligt det ålderdomliga trädesbruket med vandrande åkrar. Söder om Utemuseum Sånarna ligger rester av värn som på avstånd skulle kunna tas för de andra fornlämningar som Riksantikvarieämbetets karta vittnar om.

## **Varför utnyttjades inte Ripa mer och varför lades det ner?**

Man kan fråga sig varför Ripabasen inte användes i större utsträckning. Ripa rekognoserades som en främre krigsflygbas för lätta och medeltunga bombplan ur F 1 och F 4. Verkligheten under beredskapen innebar inget krig, utan neutralitet som fordrade spanings- och jaktplan för att bevaka och värna landets gränser, inte primärt bombplan. När det blev skarpt läge i april 1940 var Ripa inte färdigbyggt, dessutom var Skånes östra och södra kuster och hamnar blockerade av packis och det akuta hotet riktat mot västra kusten. För spaning över södra Östersjön, Öresund och Kattegatt beordrades då fyra B 3:or ( långsamma Junkers Ju 86 ) från F 4 till Ljunghed som hade en etablerad flygvapenorganisation och lämplig position. Det krigsfall som Ripa planerats för ändrade karaktär och tyngdpunkten försköts mot syd- och västkusten, fastän neutralitetsvakten fordrade spaning över Östersjön under hela andra världskriget. Bristen på flygplan var skriande och ytterligare ett skäl att fältet bara utnyttjades tidvis. Det fanns helt enkelt inte tillräckligt många plan. F 10 på Bulltofta kunde först hösten 1941 visa upp tre divisioner jaktplan J8 och J 20, d.v.s. ca 36 flygplan. De italienbyggda J 20 var av dålig kvalitet och stod ofta på marken. Det var dessutom brist på flygbränsle, vilket medförde att i april 1943 var flygtid till förfogande per officer vid F 10 högst 15 timmar per månad. Behovet av flygplatser torde minskat i motsvarande mån.

Ripa ingick i samma flygbasgrupp som Rinkaby och Everöd. Rinkaby fick permanenta banor, hangarer och baracker och var samgrupperat med A 3 övningsfält. Det var ett mycket mer användbart och attraktivt flygfält än Ripa. Everödsfältet hade fördelen att ligga vid en ort där man kunde härbärgera personalen inomhus även vintertid. På Ripabasen hade man dålig förläggningsskapacitet. Omlandet bestod av Ripa och Härnestsunds byar som var små.



I Åhus var en förstärkt lokalförsvarsbataljon grupperad, vilket knappast gav utrymme för ytterligare inlogeringar. Efter andra världskrigets slut innebar de möjliga effekterna av ett taktiskt anfall med kärnvapen mot en flygbas nya krav på baserna. I Bas 60 systemet tvingades flygvapnet sprida flygbaserna med större mellanrum än tidigare. Ripa låg liksom Rinkaby alldeles för nära en högst trolig invasionskust, där det nya normverket föreskrev 30 km som gräns. En annan faktor som kom att begränsa möjligheterna att utnyttja Ripa var övergången till en ny flygplanstyp. ”Reaplanen” som de kallades, hade kommit i och med att J 28 A Vampire togs i tjänst av flygvapnet. Detta och senare jetplan ställde helt nya krav på flygfältens storlek och utbyggnad, även om J 28 kunde använda gräsfält.

Slutsatsen blir att flygvapnets strategi i det kalla kriget inte gav utrymme för Ripa annat än som övningsflygplats. Därvid kom det att konkurrera med andra tidigare baser från beredskapen som hade bättre förutsättningar att uppfylla de krav som ställdes. Ripa blev obehövligt och lades ned. Ripas tid som flygfält är definitivt över och för framtiden tycks bara den naturliga beskowningen fortsätta. Den skog som planterades för ca 60 år sedan har delvis avverkat. Den gamla startbanan håller på att växa igen då tallar sprider sig dit. Det återstår att se om myndigheterna kommer att acceptera vindkraftsbygge på fältet. Då kan återigen propellrar börja snurra på Ripafältet. Men fåglar flyger fritt!

### **Källor:**

*Edström, Ragnar: Uppsats i Militärhistoria 45 – 60 poäng, Högskolan Kristianstad 2010.*

*”Svenska Flygbaser”, redaktör Lennart Andersson, Svensk Flyghistorisk Förening, Stockholm 2008.*

*Krigsarkivet FS(H) Centralexp, beredskapshistorik, Ö 1, vol 35 m.fl.*

*Dessutom ett flertal flygarbiografier och verk om flygvapnet och dess plan samt intervjuer med i artikeln namngivna personer.*

*Alla förtecknade i ovannämnda uppsats.*

*Nytagna foto: Ragnar Edström.*