

## Nostalgiskt



En udda fågel är den allt, det rullande flygledartornet. På en direkt order från den koleriske flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld byggde Scania Vabis och Hägglund & Söner nio exemplar av Kpl-bilen, som sedan förblev i tjänst en bit in på 1970-talet. Här har Flygvapenmuseum's renoverare Gillis Sjöo själv tagit plats i det minimala kontrolltornet.



Varför gaspedalen placerats i mitten på vad som i grunden är ett Scania Vabis 8116-chassi för bussar är en gåta. Vet någon av Nostalglas läsare? Kpl-bilen var aldrig avsedd för långturer, så kanske har pedalplaceringen något med stationär motorgång att göra? Handgashandtaget av mässing på rattstängan kan skvallra om det.

## Titta – ett rullande flygledartorn!

Nog stod svensk ingenjörskonst pall för nya utmaningar i kalla krigets skugga. Ett av de mer udda exemplen – det mobila flygledartornet – visade upp sig på Flygvapenmuseum i Linköping somras.

Allt började när flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld vid ett möte 1954 slog näven i bordet. Låt oss säga att han gjorde det bokstavligen, känd för häftigt humör som han ju var. I vilket fall fick generalen saker att hända.

Problemet var bristen på fungerande kommunikation vid Sveriges många och hemliga krigsflygplatser dit det nya stridsflygplanet Saab J 29 Tunnan snabbt skulle kunna omgruppera när ordinarie flygflojtillj utsattes för angrepp.

**DEN AV FRUSTRATION** ångande Nordenskiöld hade nu äntligen fått sig en möjlig lösning presenterad. Upphovsman var en viss Sven-Evert Sörelius, radiotekniker med förmåga att tänka utanför boxen. På mötet visade

Sörelius upp sin lilla modell av en ombyggd markradarbuss och efter en snabbsyning lär chefen lakoniskt ha slagit fast: "Ja, så här ska det vara – verkställ!"

Därmed var Kommandoplatsebilen, Kpl, född. På generalens order kom den att byggas i nio exemplar och förblev i tjänst ända in på 1970-talet.

**DET FORDON** som radioman Sörelius hade skissat kan väl i dag snarast beskrivas som ... gulligt? Ett litet, knubbigt flygledartorn på fyra hjul, krönt av en plexiglashuv med 360 graders rundsikt där en av fordonets fem besättningsmän kunde hålla span efter såväl egna flygplan som i värsta fall även lede fis kärror, då som nu sannolikt i så fall ryssens...

Allt annat än gulligt var förstas omvärldsläget 1954.



Kpl-bilens inredning är omsorgsfullt restaurerad till tidsriktigt skick. Fem operatörer fick rum för att ta hand om aktiviteten på en hemlig krigsflygplats någonsans i Sverige: trafikledare, biträdande trafikledare, vakthavande officer, luftvärnsofficer och kartritare. Vilobritsen fick de dela på broderligt. I bakgrunden syns kontrolltornets röda fotpall.

Visserligen hade Korea-kriget just avstannat, men spänningen mellan öst och väst fortsatte eskalera, det svenska flygvapnet växte snabbt och när Kpl-besättningarna sedermera skötte telefoni, radiopejl och övrig trafikledarutrustning under övningarna var allvaret säkert aldrig långt borta.

Till byggherrar för det nya fordonet utsågs två trofasta vapendragare i försvarets tjänst: Scania-Vabis samt Hägglund & Söner. Den senare bidrog med påbygget, den förra med ett 8116-busschassi och en 1664-motor, alltså den sexycylindriga bensinaren på 7,75 liter som gav 130 hästar.

**EXAKT VAR** i Sverige som just denna Kpl-individ har tjänstgjort är höljt i dunkel. Möjligen utgick den från det

sedan länge avvecklade F 13 i Norrköping. Däremot vet vi hur och av vilka den nu har blivit noggrant renoverad. Hjältarna är som så ofta frivilliga krafter med teknik i blodet, i det här fallet ett antal före detta flygvapenanställda seniorer i Linköping med Gillis Sjöo i spetsen.

– Vi fick frågan av Flygvapenmuseum om vi ville renovera fordonet, berättar han. Och det ville vi förstås. Skicket var inte det bästa, men vi rev ur, renoverade, byggde nytt och målade. Museet står för materialet, vi för arbetet. Vi träffas och arbetar bara på tisdagar, så det tog sin tid.

Så må det vara. Men resultatet, en militär pärla i nostalgiskt skimmer bevarad, skäms verkligen inte för sig.

Av Göran Lundberg  
(text & foto)