

# Vingar för vinterkriget – den okända flygplanshjälpen till Finland

av Per Iko

Det mest kända svenska stödet till Finland under vinterkriget är Svenska frivilligkåren på drygt 8 000 man. Till frivilligkåren hörde en flygavdelning, F 19. Kåren grupperades i norra Finland och kunde avlasta finska armé- och flygförband, som i stället insattes på den karelska fronten.

F 19, som med tolv J 8 (Gloster Gladiator) och fem B 4A (Hawker Hart) åderlätit det svenska flygvapnet på en tredjedel av dess jaktplan, var inte det enda stödet på flygsidan. Den svenska staten hade till en början skänkt åtta äldre flygplan till Finland, och ytterligare flygplan kunde inköpas efter frivilliga gåvor och insamlingar. I Eskilstuna inrättades en flygskola för utbildning av finska piloter.

Men det mest omfattande flygstödet var något annat, och kom att få avsevärt större betydelse. Med svenska statens goda minne och diskreta stöd bidrog svenska företag och enskilda till att över 200 flygplan levererades till Finland genom Sverige. En del hade flugits hit, medan huvuddelen kommit i lådor och monterades i Sverige.

Den dystra politiska utvecklingen i Europa vid 1930-talets slut påverkade i hög grad försörjningssituationen för de mindre staterna. Särskilt besvärligt var läget när det gällde krigsmateriel. Det som var möjligt att anskaffa utifrån uppfyllde inte alltid den uppställda kravspecifikationen eller motsvarade behovet. Så var situationen för Sverige, liksom för Finland. De flesta länder sökte bygga upp en egen försvarsindustri. När det gäller flygplan blev Polen och Tjeckoslovakien särskilt framgångsrika, men också länder som Nederländerna, Rumänien och Jugoslavien bör nämnas.

Situationen gjorde att Sverige och Finland på vårkanten 1939 började undersöka möjligheterna till ett visst samarbete för försörjning av krigsmateriel. Avsikten var antagligen att i första hand göra gemensamma inköp. Läget

förändrades efter hand till det sämre under hösten. Med Molotov–Ribbentrop-pakten mellan Tyskland och Sovjetunionen och det efterföljande tyska anfallet på Polen den 1 september blev det riktigt bekymmersamt.

Den finska regeringen ställde i slutet av oktober 1939 en underhandsförfrågan om Sveriges agerande i den händelse att Sovjetunionen anföll Finland. Det svenska svaret var att någon direkt hjälp antagligen inte kunde påräknas. Däremot skulle Sverige på alla sätt försöka underlätta leveranser av krigsmateriel och livsmedel. Därmed öppnades för det omfattande stöd Sverige kom att ge Finland genom flygplansleveranser under det kommande vinterkriget.

I praktiken innebar detta att kommandören för de finska luftstridskrafterna (motsvarande flygvapenchefen), generalmajor Jarl Lundquist, den 30 oktober 1939 undertecknade en fullmakt. Den var ställd till ingenjörmajoren Rafael Hallamaa, som var placerad vid Finlands beskickning i Sverige. Hallamaa skulle se till att de flygplan som Finland beställt med leverans till Malmö monterades och sändes vidare till Finland. Fullmakten medgav att Hallamaa kunde sluta avtal med både myndigheter och företag i Sverige för att lösa denna uppgift.

Vad Finland hade lyckats med var att lägga en order på 25 stycken jaktplan Fiat G.50 från Italien. Avsikten var att dessa skulle fraktas med järnväg till Sassnitz och därefter med färja till Malmö. Finland hade förmått Tyskland till denna transitering, trots nonaggressionsavtalet med Sovjetunionen, i utbyte mot trävaror och koppar. Hallamaa kontaktade därför AB Aerotransport (ABA) på Bulltofta flygplats i Malmö, som bekräftade att monteringsarbeten skulle kunna genomföras från den 15 november. ABA skulle ställa verkstadsutrustning och egen yrkeskunnig personal till förfogande. De finska luftstridskrafterna skulle debiteras för arbets- och materialkostnader, medan kostnader för hangarhyror, start- och landningsavgifter skulle påföras av Bulltofta flygplatsförvaltning. Det svenska handelsdepartementet instruerade generaltullstyrelsen att göra avsteg i förbudet om in- och utförsel av krigsmateriel. Flygvapnets kommandoexpedition utfärdade en generalorder den 25 november som medgav flygning från Bulltofta till Finland över Jönköping–Malmen–Bromma–Norrtälje.

Innan något italienskt flygplan hann komma fram till Malmö anföll Sov-

jetunionen den 30 november Finland. Vinterkriget var därmed ett faktum. Dagen efter samlades den svenska utrikesnämnden för att diskutera läget. Regeringen kunde under kvällen meddela att Sverige avvaktade med en eventuell neutralitetsförklaring. Detta skulle visa sig ge ett visst manöverutrymme under de kommande månaderna. Inget av länderna hade ju heller utfärdat någon krigsförklaring.

Finlands flygvapen omfattade vid vinterkrigets utbrott 145 flygplan. Likt det svenska var de flesta typerna föråldrade, men 41 jaktplan Fokker D.XXI och 18 lätta bombplan Bristol Blenheim tillhörde de modernare. På Nationernas Förbunds uppmaning till medlemsländerna att bistå Finland erbjöd sig Frankrike och Storbritannien att leverera flygplan i en omfattning som aldrig i praktiken skulle visa sig hålla.

### Flygplan från flera håll

Omkring den 5 december anlände de första två Fiatplanen till Bulltofta tillsammans med två piloter och tre mekaniker från Italien som bistod vid arbetena. Helt ovetande om vad som i praktiken försiggick hade svenska tidningars Londonkorrespondenter ungefär samtidigt rapporterat hur den italienska regeringen hade uppmanat Tyskland att underlätta transitering av vapenleveranser från Italien till Finland. Även andra länder hade förbundet sig att sända krigsmateriel till Finland över en skandinavisk hamn, meddelade korrespondenterna.

Detta gjorde att Sovjetunionen överlämnade en formell protest till Tysklands ambassadör i Moskva den 9 december. Transportvägen över Sassnitz stoppades och det innebar även att en finsk order från Tyskland på över 80 välbehövligen luftvärnspjäser makulerades. De tyska myndigheterna skickade tillbaka sex Fiat G.50 till Italien. Både Finland och Tyskland dementerade förstas att några vapenleveranser förekom. Det svenska utrikesdepartementet manade tidningarna till försiktighet. Efter att ABA monterat de två anlända Fiatplanen levererades de till Finland den 18 december 1939 respektive den 2 januari 1940.

Finland hade också lyckats få utlovat leveranser av flygplan från andra håll. Den 15 december kunde Lundquist i ett handbrev till souschefen i det svenska flygvapnet, överste Bengt Nordenskiöld, precisera ytterligare önskemål.

Från Storbritannien skulle komma 30 Gloster Gladiator och från USA 44 Brewster B-239. Utöver att dessa monterades i Sverige önskade man även att de provflögs och togs till ostkusten. Eventuellt skulle också ett antal Bristol Blenheim tillkomma. Till gladiatorplanen ville man även anskaffa skidställ.



*Den 26 februari 1940 landade tolv Bristol Blenheim I på Jukajärvis is i Karelen med hastigt påmålade "civila" registreringar. Detta plan, OH-IPA (egentligen BL-134), försvann under ett spaningsuppdrag vid Svir den 13 juli 1941. Foto: Svensk flyghistorisk förening*

Finlands sändebud i London, Georg Gripenberg, hade omgående efter krigsutbrottet fått i uppgift att anskaffa flygplan. Det var hans förtjänst att Finland från Storbritannien lyckades köpa 20 Gloster Gladiator och erhålla ytterligare tio som gåva. Eftersom typen fanns i svenska flygvapnet uppdrogs monteringen till Centrala flygverkstaden i Malmslätt (CVM), dit de första planen anlände strax efter årsskiftet. De flögs efter montering till F 2 i Hägernäs eller F 8 i Barkarby för att förses med skidor. Sydafrika skänkte 24 Gloster Gauntlet, en föregångare till gladiator. Även dessa skickades till CVM för montering. Endast nio färdigställdes, och resten skickades i lådor till Finland. Anledningen var att Moskvafreden den 13 mars 1940 hade kommit emellan.

Den svenska regeringen hade under hand medgett Flygförvaltningen att på varje sätt bistå vid leveranserna av den finska flygmaterielen. Det uttrycktes rättframt i en promemoria att Flygförvaltningen kunde stå som "bulvan" för denna verksamhet. En Finlandsdetalj inrättades inom förvaltningen som kom att administrera allt som rörde F 19, gåvoflygplanen och flygplanstransiteringen för det finska flygvapnet. Under 1940 skulle också Petsamotrafiken handläggas av denna detalj. I praktiken såg Finlandsdetaljen till att sköta alla kontakter med krigsmakten och andra myndigheter. Den finska beskickningen ansökte kontinuerligt om tillstånd för in- och utförsel, överflygningar och uppehållstillstånd för piloter och mekaniker.

Den 3 januari 1940 hade den svenska regeringen gett tillstånd till överflygning av tolv Bristol Blenheim IV. De skulle flygas från Perth i Skottland via Stavanger till Västerås. Planen var beväpnade och betraktades som militära luftfartyg. Den blå svastikan i den finska nationalitetsbeteckningen var dock övermålad, och flygplanen hade försetts med en tillfällig, civil registre-

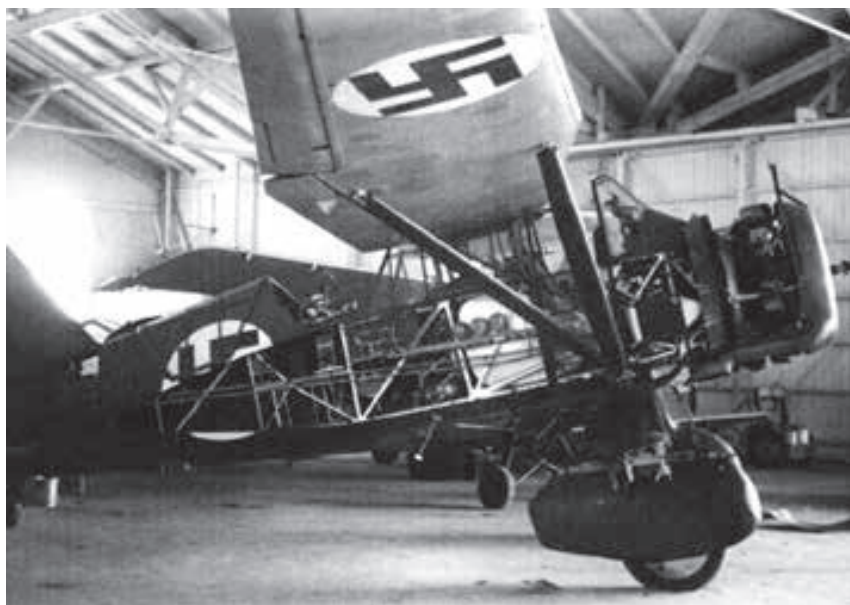


*Löjtnant Nils Lundgren hade hämtat Fiat G.50 FA-7 i Trollhättan den 5 februari 1940. I hangaren på F 6 hängde man på skylten "Glöm ej oljekran". Efter inskjutning flög Lundgren planet vidare till Västerås den 7 februari. Dagen efter gick det förlorat över Östersjön. Foto: Karlsborgs fästningsmuseum*

ring. Ett av flygplanen kolliderade med ett berg i Norge, ett annat tvingades buklanda efter starten från Västerås. Ett tredje hade kommit ur kurs över Nordsjön och missat Norge. Istället nödlandade det på Vänerns is. Men med undantag för det havererade planet kunde samtliga plan lämna Sverige under januari.

I februari flögs tolv Bristol Blenheim I över av frivilliga brittiska besättningar till Västerås, där finsk personal tog över. Finland hade också beställt tolv jaktplan Hawker Hurricane I och två sambandsplan Westland Lysander, som likaså kom flygledes. Två Hurricane havererade på vägen, men övriga hämtades från Sverige i början av mars.

I stället för Fiat G.50 kunde ABA i Malmö från mitten av januari 1940 ägna sig åt att montera jaktplan Morane-Saulnier M.S. 406, som skänkts av Frank-



*Westland Lysander LY-121 är under uppmontering i Blå hangaren på Torslanda. Det anlände till Finland först den 1 april 1940, efter vinterkrigets slut. Den 3 september 1941 anfalls LY-121 av tre Polikarpov I-15bis och tvingades nödlanda, men spanaren lyckades skjuta ner ett sovjetiskt plan. Foto: Svensk flyghistorisk förening*



*FA-32 har riggats upp på Karlsborgsfältet för inskjutning av kulsprutorna över Vättern under överinseende av den italienske mekanikern Athos Passeri. Den 12 mars 1940 hämtades FA-32 i Västerås och flögs till Finland tillsammans med FA-33. Under fortsättningskriget sköt det ner sex fiendliga plan. Foto: Karlsborgs fästningsmuseum*

rike. Antalet skulle från början vara 50 men reducerades till 30. Samtliga dessa monterades, provflögs och togs till Finland före vinterkrigets slut.

Pressens avslöjande i december gjorde att de återstående Fiat G.50 blev tvungna att transporteras sjöledes. Drygt en månad försenade ankom de till hamnarna i Göteborg, Bergen och Kristiansand. Adderade till den ursprungliga beställningen var ytterligare tio flygplan. För montering av de först anlända 17 planen anlätades Saab i Trollhättan. Dit anslöt den italienska grupp som dittills varit i Malmö med piloterna major Luigi Bianchi och löjtnant Carlo Cugnasca. Från Finland anslöt en maskininspektör och tre flygmekaniker.

Det svenska flygvapnet hade åtagit sig att provflyga Fiatplanen. Den 11 januari 1940 hade order om detta getts till F 6 depå i Karlsborg. Här hade uttryckligen angivits att klädseln under uppdraget skulle vara civil. Flottiljchefen, överstelöjtnant John Stenbeck, kunde den 19 februari 1940 rapportera att 16 Fiat G.50 kommit från Trollhättan till F 6, fått kulsprutorna inskjutna och

därefter flugits vidare till F 1 i Västerås för avhämtning av finska flygförare. Samtliga flottiljens piloter hade minst en gång flugit typen, vilket hade varit till stor nytta genom att de kunnat bekanta sig med ett modernt jaktplan. En erfarenhet var att en flygförare i större utsträckning måste navigera med hjälp av kompass, eftersom hastigheten gjorde markorientering betydligt mer komplicerad. I Ljungbyhed hade F 5 på motsvarande sätt fått samma order om provflygning och inskjutning av Moraneplanen.

### Alla kom inte fram

Planen, nu märkta FA-3 till FA-18, avlämnades i Västerås mellan den 5 och 16 februari och flögs över till Finland så snart det var möjligt. Två maskiner gick förlorade, först FA-8 som totalhavererade i Västerås den 7 februari då den finske piloten, sergeant Asser Wallenius, för sent hade kopplat om bränslekranen till reservtanken under en provflygning. Dagen efter skulle löjtnant Kauko Linnamaa i FA-6 tillsammans med de ungerska frivilliga, löjtnant Mátyás Pirity i FA-3 och fänrik Vilmos Békássy i FA-7, flyga över till Finland. Då Linnamaas flygplan vägrade att starta, gavs tillstånd åt Pirity och Békássy att fara på egen hand mot Åbo. Det rådde ymnigt snöfall och flygplanen förlorade snart kontakten med varandra. Över Uppsala vände Pirity åter till Västerås, medan Békássy och FA-7 försvann efter att senast ha observerats av luftbevakningen på Svenska Högarna, antagligen för att gå ner i Östersjön när drivmedlet tagit slut.

I mitten av februari ankom de sista 16 Fiatplanen från norska hamnar med järnväg till Göteborg. Då hade Saab i Trollhättan sedan den 8 februari påbörjat monteringen av de amerikanska Brewster B-239. Av detta skäl tillfrågades Götaverken i Göteborg om att verkställa monteringen. Arbetet påbörjades i Blå hangaren på Torslanda den 18 februari. Frånsett de två havererade planen samt FA-16, som fått motorhaveri i Västerås, nådde samtliga exemplar av denna flygplanstyp Finland före Moskvafredens slutande den 13 mars 1940. Sammanlagt 26 Fiat G.50 kunde nyttjas av Lentolaivue 26 under vinterkriget och kom att svara för elva luftsegrar. Götaverken monterade också nio Westland Lysander, som blev färdigställda efter vinterkrigets slut.

Den 16 december 1939 hade ett avtal slutits mellan finska staten och Brewster Aeronautical Corporation om köp av 44 jaktplan Brewster B-239. Detta var egentligen ett hangarfartygsbaserat flygplan, men U.S. Navy hade förkla-





*Efter provflygning av BW-354 i Trollhättan den 4 mars 1940 läste inte landningsstället och fänrik Väinö Inkilä buklandade. Planet reparerades och lämnade Sverige den 15 mars. Den 21 april 1943 sköts det ner av en sovjetisk Lavochkin La-5 och piloten, översergent Tauno Heinonen, omkom. Foto: Svensk flyghistorisk förening*

rat att det inte längre fanns behov av denna tidiga version. Detta var anledningen till att det över huvud taget var möjligt för Finland att köpa dem och att affären godkändes av den amerikanska vapenexportmyndigheten. Varje flygplan förpackades i två stora trälådor, och runt årsskiftet kunde de första 22 planen lastas på ett finskt fartyg i New York. Då slog de amerikanska neutralitetsbestämmelserna till och lådorna måste lastas av. Istället stuvades de ombord på fyra amerikanska fartyg som seglade till Bergen i Norge. Därifrån gick lådorna med järnväg till Trollhättan.

Den första Brewstern började sättas ihop den 8 februari och var färdig den 14. Efter det första flygplanet verkar varje montering ha tagit tre till fyra dagar. I Trollhättan användes norska och brittiska flygmekaniker, men Saab var tidvis berett att avdela upp till 50 av sina egna anställda för monteringen. Allt talar för att detta var ett frivilligt åtagande från de inblandade företagen. Det verkar dock inte ha handlat om ren välgörenhet. Kostnadsberäkningar förekommer i bevarade handlingar, men om någon ersättning betalades ut är osäkert. I Saabs fall går det att spekulera i vilken aktiv roll platschefen i Trollhättan, Claes Sparre, personligen spelade. Denne var nämligen systerson till marskalken, Gustaf Mannerheim.

Saab upptäckte att det krävdes betydligt mer arbete att montera Brewster B-239 än Fiat G.50. Detta fordrade en större arbetsstyrka och det skulle innebära förseningar i licenstillverkningen av bombplanet B 3C (Junkers Ju 86) för det svenska flygvapnet. Tydligen godkändes dessa förseningar eftersom monteringen av Brewster fortsatte enligt plan.

Den första monterade Brewstern (BW-351) provflögs samma dag den färdigställdes av den finske piloten Jorma ”Joppe” Karhunen, en blivande Mannerheimriddare. Denne hann under kriget få 31½ segrar, varav 25½ i en Brewster. Denna dag gick flygningen dock sämre. Utan erfarenhet av sådana nymodigheter som infällbart landningsställ och ställbar propeller, lyckades Karhunen knappt nå 100 meters höjd. Motorn överhettade, skar och Karhunen tvingades buklanda. Tack vare snön blev planet endast lindrigt skadat. Som hangarfartygsplan hade Brewstern ett stort glasfönster i golvet. Detta krossades vid landningen, snö trängde in och höll på att kväva Karhunen. I fortsättningen monterades planen med detta fönster igensatt av en plåt.

Det var emellertid inte tänkt att de finska piloterna, en del med mycket begränsat antal flygtimmar, skulle provflyga planen. Därför hade en amerikansk marinflygare, Robert A. Winston, anlåtats, men han anlände inte till Trollhättan förrän den 21 februari, tillsammans med fyra mekaniker från Brewsterfabriken. Det normala förfarandet var att de finska piloterna gavs en kort inskolning i syfte att kunna flyga planen till Finland. Winston ställde krav på sex timmars inflygning, vilket ändå var mycket kort tid. Det finska samverkansbefälet, kapten Väinö Bremer, gick med på en. De fyra första flygplanen kunde trots allt lämna Sverige den 1 mars 1940. Vid ett tillfälle genomförde Winston själv en leveransflygning till Finland, antagligen inte på något sätt officiellt sanktionerat. Vid Moskvafreden den 13 mars 1940 hade endast sex Brewster flugits över till Finland. De kom därför aldrig att insättas under vinterkriget men var under fortsättningskrigets första år det finska flygvapnets mest framgångsrika jaktplan.

Winstons motsvarighet för Fiatplanen var den italienske provflygaren Carlo Cugnasca, som ambulerade mellan Göteborg och Trollhättan. Med sig till Sverige hade han sin fästmö, den italienska filmstjärnan Alida Valli. Hon bodde under tiden hos familjen Sparre i Trollhättan och väckte en hel del uppmärksamhet bland flygare och mekaniker. Cugnasca blev senare nedskjuten i april 1941 över Tobruk i Nordafrika.

## Fiat och Brewster i luftstrid

En händelse som blev omtalad var en fingerad luftstrid mellan Cugnasca och Winston. En gång när Winston provflög en Brewster överraskade Cugnasca honom. Vid tillfället rådde låg molnhöjd och Winston antog inte utmaningen utan landade. Efteråt upplevde han ett så stort tryck på sig att det blev nödvändigt att bevisa både sin egen och Brewsters överlägsenhet. Vid en senare tidpunkt, då Winston visste att Cugnasca var på väg från Göteborg i en Fiat, väntade han in honom. Denna gång i klart väder kunde Winston utnyttja Brewsters bättre manöverförmåga och utklassade Cugnascas Fiat med snävare svängar. Någon tvekan om Brewsters – eller Winstons – förträfflighet rådde inte därefter.

Den svenska beredskapen höll på att sänkas när det tyska anfallet på Norge och Danmark satte igång den 9 april 1940. Redan den 8 april hade dock order getts till svenska flygvapnet att förbereda en snabb mobilisering och gruppe-

ring för krig mot Tyskland. Flygvapnet hade då 122 operativa flygplan, men långt ifrån alla var stridsflygplan. Regeringen upphävde omgående samtliga undantag till det absoluta exportförbudet av krigsmateriel. Flygförvaltningens materielavdelning upprättade en förteckning över all finsk flygmateriel som fanns kvar i Sverige. Den utvisade 35 flygplan i varierande grad av flygduglighet, varav 15 Brewster. Därutöver fanns både Gloster Gauntlet och Caudron i lådor jämte en mängd ammunition och bomber.

Den 10 april hade en bombdivision, 2. divisionen från F 1, stationerats på Trollhättefältet. Brewsterplanen nekades tilldelning av bensin. Ett rykte började sprida sig att den svenska staten skulle beslagta dem. Utan bensin i tankarna ansåg man uppenbarligen från svenskt håll att någon särskild bevakning av plan och piloter inte var nödvändig. De finska piloterna lyckades emellertid den 11 april att få Shells lokala distributör att komma till fältet och kunde därmed tanka upp flygplanen. Starten skedde sedan samma dag sen eftermiddag efter ordinarie tjänstetid direkt från plattan för en direktflygning till Malm vid Helsingfors. Färden gick bra, förutom att det rapporterades att man blivit utsatt för svensk luftvärnseld i närheten av Stockholm.

Det fanns en grad av sanning bakom de finska piloternas farhåga. Den svenske flygvapenchefen, generallöjtnant Torsten Friis, hade av allt att döma hyst tankar om ett svenskt ianspråktagande av Brewsterplanen. Han noterade irriterat i sin dagbok hur han under dagen den 11 april blivit meddelad att överbefälhavaren låtit släppa iväg dessa utan att han hade getts möjlighet att föredra ärendet och motivera sitt ställningstagande. Dagen efter, den 12 april, började handelsdepartementet åter medge utförseltillstånd för krigsmateriel till Finland.

Betydelsen av de flygplan som nådde Finland i tid för att sättas in under vinterkriget kan nog inte överskattas. Ett påtagligt bevis är från den 16 februari 1940, då generalmajor Lundquist uppmanade den finske militärattachén i Stockholm, överste Väinö Palojärvi, att vända sig direkt till generallöjtnant Friis och framföra förhoppningen att behövlig arbetskraft skulle kunna frammanas för att påskynda monteringsarbeten och transiteringsflygningar. För svenskt vidkommande innebar utnyttjandet av fabriksutrymmen och tekniskt kunnig personal att leveranserna av flygplan till flygvapnet försenades betydligt. Å andra sidan hade erfarenheter vunnits av moderna jaktplan ett

bra tag innan Sverige kom att disponera sådana.

Före vinterkriget slut nådde 142 flygplan Finland över Sverige, dessutom iordningställdes 50 plan fram till juni 1940. Men förberedelser var vidtagna för ännu fler. Sex franska Caudron C.714 skickades vidare i lådor genom Sverige för montering i Finland då de anlant efter marsfreden. Finland hade ansökt om och fått tillstånd för flygning via Sverige för ytterligare fem Westland Lysander, 50 Bristol Blenheim, 33 Blackburn Roc och 18 Potez 63, men freden gjorde att leveranserna av dessa ställdes in.

Alla praktiska detaljer löstes med direkta, personliga kontakter. Genom den finska beskickningen stod ingenjörmajor Rafael Hallamaa och från den 1 april 1940 hans efterträdare, ingenjörmajor Toivo Kuusinen, samt flygingenjören Kurt Berger i direktkontakt med handläggaren vid Finlandsdetaljen, löjtnant Gunnar Cornelius, liksom med ansvariga vid respektive monteringsplats. Bland övriga direkt inblandade kan nämnas chefen för materielavdelningen, överstelöjtnant Nils Söderberg, verkställande direktören i ABA, Carl Florman, och platschefen vid Saab i Trollhättan, Clas Sparre.

## Källor och litteratur

### RIKSARKIVET

Utrikesdepartementet. 1920 års dossiersystem. HP 24 VI /Finland generaltullstyrelsen. Hemliga arkivet  
AB Aerotransport.

### KRIGSARKIVET

Flygstaben (hemliga arkivet). Centralexpeditionen Flygförvaltningen (hemliga arkivet). Materielavdelningen.

Ytterligare uppgifter har återfunnits i arkiven efter Handelsdepartementet, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Luftfartsavdelningen och Statens informationsstyrelse (samtliga Riksarkivet), Flygvapnets kommandoexpedition, Västmanlands flygflottilj, Västgöta flygflottilj, Centrala flygverkstaden

Malmslätt och Torsten Friis arkiv (samtliga Krigsarkivet) samt Götaverken AB (Landsarkivet i Göteborg).

Chefen för Flygförvaltningens materielavdelning, Nils Söderberg, författade en längre artikel, ”Flygplanleveranser till finska vinterkriget”, i Flyg-historiskt månadsblad, 7–8/1981. Ett antal kortare artiklar återfinns i senare nummer av denna tidskrift med efterföljaren Svensk flyghistorisk tidskrift.

I flygplanshistoriker över de olika typerna nämns oftast den svenska episoden, liksom i flottiljehistoriska verk. Memoarerna efter Joppe Karhunen, Eino Luukkanen och Robert Winston ger intressanta detaljer om Brewster-planen.

---

PER IKO är kavalleriofficer och fil.mag. i historia. Hans militära bakgrund är från jägar- och underrättelsetjänst och med flera utlandsmissioner bakom sig. Iko är tidigare chef för Militärhistoriska avdelningen vid Försvarshögskolan och forskar för närvarande om totalförsvarets uppbyggnad efter 1945. Han medverkade i antologin Svenska slagfält (2004) och har i övrigt författat om bland annat totalförsvaret, svensk fältpolis och internationell militär tjänstgöring.