



BRÅVALLABLADET

F 13 KAMRATFÖRENING

Bildad 13 juni 1985

Maj 2020

Nr 70



- Rapport från årsmötet
- Buklandning med Spaningsviggen
- F 13 flyger J 11 på Säve
- F 13:s Flottilj- och divisionsemlen
- Vinterprov på Vidsel

Höstmöte

Vi planerar höstmöte för F 13 Kamratförenings medlemmar **22 oktober kl. 19.00.** (Kostnad 75 kr). Plats och gästföreläsare meddelas senare på hemsidan och i NT/Folkbladet. Anmälan på lista i lokalen eller på telefon 0733-28 04 20 (EJ SMS) senast 15 oktober. Betalning bankgiro, Swish eller kontant. **SKRIV NAMN OCH HÖSTMÖTE!**

Styrelsen hälsar alla medlemmar välkomna.



F 13 kamratförening
Bråvallabladet
nr. 70 – Maj 2020

Medlemstidningen Bråvallabladet ges ut med två nummer per år, i maj och i december.

Ansvarig utgivare

Lars Åberg
F 13 Kamratförening
Lansengatan 40
602 09 Norrköping
f13.kamratforening.se

Medlemsavgift minst 150 kr/år
Bankgiro 5073-4193

Redaktör

Mats Averkvist Tel. 0760-486267
redaktion@f13.kamratforening.se

Redaktionsråd

Jonny Andersson

Grafisk form

Mats Averkvist

Tryck

Tellogruppen AB, Söderköping

Bidrag till Bråvallabladet

Vi önskar bidrag till Bråvallabladet i form av artiklar, bilder, läsarbrev, notiser, nyheter etc. Allt som berör Bråvalla Flygflottilj, F 13 och dess kamratförening.

Bilder

Bilder i Bråvallabladet kommer från F 13 Kamratförenings arkiv om ej annat anges.

Omslagsbild

Saab SF 37 Viggen nr. 37961 (13+12) som gjorde en buklandning på F 17 Ronneby 9 februari 1990. Bilden är tagen vid flygdagen på F 6 i Karlsborg den 10 juni 1979. Foto: Peter Liander

Ordförande har ordet

På årsmötet i mars blev jag omvald som ordförande för föreningen. Mycket stimulerande, eftersom jag tycker det är värt att lägga ner mycket jobb i den här föreningen som jag tycker är fantastisk. Det kan bero på att jag har jobbat på F 13 från 1972 till 1993. Det har varit en omtumlande period sedan jag blev vald förra året. Det blev en viss turbulens i höstas när utställningschef och delar av utställningsledningen slutade. Nu driver vi utställningen i föreningens regi, där styrelsen har ansvaret. Det har gått förvånansvärt bra att ta över, men en hel del arbete blev det. Tack vare lojala medlemmar har vi lyckats. Nu på vårkanten drabbades vi alla på något sätt av Coronaviruset. Det påverkar oss alla, självklart!

Vi har fått stänga ner vår verksamhet beträffande lördagsvisningar, bokade besök, tisdagsfika, after work mm. I skrivande stund vet vi inte heller hur det blir med Ponny-SM på Bråvalla. Det är många som anmält sitt intresse att delta. Det är väldigt kul med sådan respons. En tanke var att fira minnet av vår förening sista juni – Vi fyller 35 år. Vi vet inte heller hur det blir med det. Vi får ta nya tag när det här har blåst över.

Styrelsearbetet fortgår med kontakter med kommunen. Vi har fått uppdragsbidrag till den 30/6 2020. Vi får se vad vi får för bidrag hösten 2020 och våren 2021. Efter träffen i höstas med LSS, vår traditionsbärare, har vi gjort en överenskommelse om stöd t o m 2022. Även samarbetet med SMK R fortgår. Styrelsen har tagit beslut att ta över Q 18-simulatorn i föreningens regi på förfrågan från de som driver den idag. Vi har gjort ett överlåtelseavtal med dem och kommunen. Q 18-simulatorn är 35-simulatorn som drivs av två medlemmar, men har legat utanför vår verksamhet tidigare. Vi vet att vi kan driva den vidare med simulatoransvarig och instruktörer. Det kommer att bli ett bra tillskott till vår förening, men vi behöver all hjälp vi kan få av medlemmarna. I H81 fortgår arbetet med att utveckla utställningen. Se nästa sida.

En förening styrs inte av en styrelse utan av er medlemmar. Styrelsen leder verksamheten. Som före detta redaktör vet jag att nuvarande redaktör behöver få in artiklar, allt från minnen, händelser, foton mm till tidningen från er. Ni måste ha en otrolig kunskapsbank gammal som ung. Då kan vi alla få ta del av minnena via tidningen. Så hör av er till redaktionen. Tisdagsfika tänkte vi börja med 1/9 - 8/12. Lördagsvisning 5/9 - 28/11. Vi återkommer. Har ni synpunkter hör av er. Jag ber att få önska er alla en skön sommar så hörs vi igen till hösten.

Lars Åberg

Redaktörer -1

Det förra numret av Bråvallabladet fick många positiva reaktioner. Det är jätteskojigt att höra, och det tackar jag för. Det gör också att jag har ännu mer lust att fortsätta mitt redaktörsjobb på motsvarande sätt!

Per Öster lyckades tyvärr inte komma in i sitt arbete med tidningen pga tidsbrist och ringa erfarenhet. Han kommer dessutom att framdeles, få ännu mindre tid till detta då han på årsmötet blev invald i KF:s styrelse. Vi kom därför överens om att han frånträder sin funktion som teknisk redaktör för Bråvallabladet.

Jag har under både föregående nummer och under våren fått mycket bistånd av Jonny Andersson. Vi känner varandra sedan tidigare och har umgåtts en hel del i samband med vårt gemensamma historieintresse kring flyget i Norrköping. I det här numret har jag till och med inspirerat honom att skriva några egna artiklar. Jonny arbetade under många år i flygplanverkstaden på F 13 innan nedläggningen och har stor kunskap om den verksamheten. Jag tyckte därför att han borde vara med i redaktionen på ett hörn. Naturligtvis helt frivilligt utan några krav på att producera material till tidningen, men som en värdefull stödperson till undertecknad. Jonny tillhör för övrigt *Flygplangruppen* som har hand om vår JA 37 Viggen. Kanske det finns andra som önskar vara med i redaktionen? Jag önskar våra läsare God läsning och en skön sommar!

Redaktör Mats Averkvist

Nytt i hangar 81



Positions- och ledljus har Bertil Fredriksson och Jan Svensson ordnat så de fungerar igen. Foto: Mats Averkvist

Martin Blå-märke på Viggen 37366

Arbetet med att utveckla vår Viggen, 37366 för våra besökare fortsätter så sakteligen. Det senaste som hänt är att vi har fått igång lite belysning på flygplanet och även målat dit andra divisionens Martin Blå-märke.

Jerry Pousette målade märket på fyra JA 37 Viggen inför ett Englandsbesök 1989. En schablon togs då fram. Denna har inte återfunnits så att man skulle kunnat använda den idag också. Lyckligtvis så hade Jerry också målat den på en källarvägg hemma i bostaden. Denna blev nu avritad och renritad i dator. Dennis Pettersson gjorde om målningsjobbet 31 år senare på JA 37, 37366! Historiken bakom märket kommer i nästa nummer av Bråvallabladet.



Robot 71 till Viggen

Tordagen den 13 februari blev en Rb 71 levererad till vår Viggen av Per Björkvist m fl från Flygvapenmuseum. Denna är ett lån och kommer att hängas på 37366 så snart möjlighet ges.

Jonny Andersson och Mats Averkvist



Robot 71 klar att hängas på Viggen. Foto: Lars Åberg

Jerry Pousette, Dennis Pettersson, Jonny Andersson, Bertil Fredriksson, Jan Svensson och Janne Johansson på vingen till 37366. Foto: Håkan Pettersson



Rapport från årsmöte i F 13 Kamratförening 12 mars 2020

Som brukligt är hade vi vårt årsmöte på restaurang No-rells i Norrköping. Ca 60 medlemmar hade hörsammat kallelsen. Kul! Ordförande Lars Åberg inledde mötet med en tyst minut för avlidna kamrater. Därefter öppnade ordförande årsmötet vilket genomfördes lugnt och snabbt. Som ordförande valdes Lars Åberg för ytterligare ett år. Ordförande avtackade kassör Agnetha Karlsson med blommor och present. Agnetha har varit styrelsemedlem i 25 år. Helt otroligt!! Hon valdes nu in som revisorsupp-pleant på två år. Huka dig nya kassören!! Efter årsmötet hade vi bjudit in Krister Hansén före detta SÄPO-polis. Han berättade om spionage och kontra spionage. Mycket intressant och spännande. Mötet avslutades med en härlig räkmacka och kaffe.

Annica Åberg

Årsmötets val av ny styrelse för 2020

Ordförande Lars Åberg valdes på 1 år.

Till övriga ledamöter i styrelsen valdes:

Nils Engvall	omval 2 år
Richard Brinkeback	1 år kvar
Anders Johansson	1 år kvar
Jenny Öster	1 år kvar
Per Öster	nyval 2 år
Torbjörn Karlbom	nyval 2 år
Suppleanter:	
Mats Persson	omval 2 år
Johan Åberg Asterbäck	fyllnadsval 1 år

Till revisorer valdes:

Jan Svensson	1 år kvar
Kent Karlsson	omval 2 år
Suppleanter:	
Agnetha Karlsson	nyval 2 år
Christer Knutsson	1 år kvar

Till valberedning valdes:

Lars-Erik Karlsson och Sven Olov Gustavsson på 1 år

Krister Hansén (SÄPO), höll ett spännande föredrag om spioneri och kontraspionage. Foto: Mats Averkvist



Verksamhetsberättelse för år 2019

Styrelsen har bestått av:

Ordförande: Lars Åberg
Vice ordförande: Anders Johansson
Sekreterare: Jenny Öster
Kassör: Agnetha Karlsson
Ledamot: Johan Åberg Asterbäck
Ledamot: Richard Brinkeback
Ledamot: Nils Engvall
Suppleant: Mats Persson
Suppleant: Hans Engström

Tidningsansvariga: Mats Averkvist och Per Öster

Revisorer: Kent Karlsson och Jan Svensson

Suppleanter: Elsie Gustavsson och Christer Knutsson

Valberedning: Håkan Fredriksson och Lars-Erik Karlsson

Antal medlemmar var vid årets slut 496.

Föreningens ekonomi framgår av särskild redogörelse. (Inte här i Brävallbladet.)

Verksamhet under året

- F 13 Kamratförening har under året haft 9 st. protokoll-förda styrelsemöten inklusive ett extramöte.
- Tisdagsfiket har som vanligt fortgått under året och vi har träffats 36 gånger med god uppslutning, ca 40 till 50 medlemmar varje tisdag, så sorlet i fikarummet är högt.
- Kaffelistan har fungerat bra. Tack till er medlemmar som ställt upp.

Resor och aktiviteter har varit följande:

- 7 mars hade vi årsmöte. Föreläsning om SR 71 av Olle Eldh och Krister Sjöberg
- Medlemsfest 4/5.
- Minneshögtid för F 13:s nedläggning.
- After work torsdagar.
- Studiebesök på Specialflygdivisionen, Malmen.
- Möten och kontakter med LSS, SMKR, Kultur- och fritidskontoret och Norrevo.
- Tidningen har givits ut 2 gånger under året.
- Höstmöte med föreläsare Christer Lindell som berättade om sin tid i Kongo.
- Utställningen *Norrköping minns F 13*.

Kamratföreningens satsning är en fortsatt framgång. Genom utställningen har vi fått möjlighet att förverkliga ett av ledorden i föreningens vision; *att främja minnet av vår flygflottilj*. Målsättningen för 2019 var att utställningen skulle besökas av 2000 personer. Vi har samarbetat med Hemvärnet, Norrköpings flygklubb och *Missing People*. Vi har haft extra öppet vid O-ringen i somras. 1996 personer har besökt oss under året. Bra! Mycket nära vårt mål. Nu är vi nog etablerade och kända som en del av Norrköping kulthistoriska arv.

STYRELSEN



Ordförande Lars Åberg i farten. Foto: Mats Averkvist



Kassör Agnetha Karlsson avtackades med blommor och present. Hon har varit styrelsemedlem i 25 år! Fantastiskt! Foto: Mats Averkvist

Sömmerskan

I början av 1990-talet, när F 13 var dödsdömt, fick många anställda möjlighet att flyga ett kortare pass med SK 50. Det var naturligtvis kul att många anställda fick flyga, något som borde gjorts mycket tidigare och kontinuerligt, även utan nedläggningshot.

När jag besökte intendenturförrådet i något ärende, så frågade jag vår gamla sömmerska Aina Karlsson, om hon ville flyga. Nej tack, sa hon då. Jag framhärdade dock och utlovade en mycket kort och lugn flygtur runt fältet på ca 2 min. Okay då sa hon till slut.

Vi startade bana 33 (mot Svärtinge) och jag gjorde en mycket flack och försiktig högersväng och vi hamnade ungefär över Finspångsvägen med nosen pekande mot Norrköping. Som tur var, var det lugnt väder utan turbulens och vi kunde glida fram som på smör. Då frågade jag:

- Jaha, ska vi landa nu då?

- Nae, flyg lite till...

Det glömmar jag aldrig.

Per Jelkne (Jel)

SK 50, SAAB Safir visualiserad genom författarens flygsimulatorprogram.



Kalla kriget – ett spännande F 13-minne



Spaningsradar PS-65 vid Luftförsvarscentral R130 Katten, (LFC G1), Furillen Gotland 1967. Foto: Wikipedia

År 1965 kom jag till F 13 som nyutexaminerad fänrik inom Stril. Min inriktning var stril-tjänst (radarjaktledare). Det innebar att man utbildats för att leda våra jaktflygplan mot fiendliga angripare. Vi hade utbildats för det nya datoriserade systemet för luftbevakning och stridsledning, STRIL 60. 1965 hade F 13 ännu inte gått in i denna nya era, men den var på gång och ett par år senare hade vi våra nya toppmoderna radargruppcentraler (rgc) på plats. Samtidigt pågick det kalla kriget runt omkring oss, och inte minst Östersjön var sedan länge ett område där öst och väst möttes i ett inte alltid så fredligt sammanhang. Då som nu var Gotland ett strategiskt viktigt område i Östersjöns mitt. F 13 hade ansvaret för luftförsvaret via F 13G med tidvis flygbasering på Visbyfältet och en fast Stril-organisation med ett par radarstationer som underlag. Självt jag utkommenderades till Gotland med jämna mellanrum och fick på så sätt en god lokalkännedom.

1968 pågick den stora Pragvåren i Tjeckoslovakien med omfattande liberaliseringar som ogillades starkt av Sovjetunionen. Det ledde i augusti samma år till att Warszawa-pakten invaderade Tjeckoslovakien för att kväsa de upproriska förändringarna. Detta ledde till en tydlig upptrappning av det kalla kriget mellan öst och väst och påverkade i hög grad också den svenska beredskapen.

Den del av beredskapshöjningen som kom att beröra mig var att C F 13 (Öv Carl Norberg) fick order och ekonomiska resurser av ÖB för att övergå till dygnetrunt-körning av radarstationen *Katten* på norra Gotland. Det var en vid den tiden modern PS-65 som hittills hade fått snurra på tjänstetid med då och då ganska långa avbrott för service och underhåll. Denna radikala utökning av körschemat var tekniskt sett något av ett experiment. Hur skulle all

elektronik klara av det höga utnyttjandet? Ett annat problem var att det inte fanns personal i tillräcklig omfattning. Det saknades både tekniker och värnpliktiga radarobservatörer.

På sedvanligt sätt delegerades uppgiften. Från C F 13 till strilchefen (Mj Olle Larsson) och vidare till undertecknad som förväntades lösa uppgiften. Allt detta skedde med kort varsel. Omedelbar ombasering till Gotland gällde och till min hjälp fick jag med mig överfuriren Paul Robertsson, också han verksam inom Stril F 13.

Väl på plats på F 13G påbörjades ett intensivt ragningsarbete. Kontakter togs med alla flottiljer som hade Strilresurser och rekryteringen byggde främst på frivillighet. Successivt kom erforderlig personal på plats, vilket ställde krav på att boendefrågor, förplägnad och transportbehov också löstes. Det var hektiska dagar, men både Paul och jag tyckte det var roligt och samtidigt spännande. Det fanns ju ett stort allvar i situationen och intensiteten på verksamheten på den baltiska sidan var hög och väl värd att följa upp dygnet runt.

Avslutningsvis kan sägas att vår radarstation mådde alldeles utmärkt av den utökade drifttiden, så det vi inledde sensommaren 1968 blev en fortsatt rutin och bidrog definitivt till ökad *koll på läget* för vårt svenska försvar.

Torbjörn Alm

Buklandning med SF 37 Viggen – Ett 30-årsminne



Det var stor dramatik på F 17 Ronneby en tisdag i februari för trettio år sedan. En SF 37 Viggen från F 13 buklandade och tog eld. Flygplanet hade kolliderat med en fågel under ett fotouppdrag. Piloten som inte kunde fälla ut landningstället, valde att buklanda flygplanet på F 17. Han kunde själv lämna maskinen så fort den hade stannat på banan och elden släcktes omgående av räddningspersonalen på F 17. Vad hade hänt och vad hände sedan?

Uppdraget

Tisdagen den 6 februari 1990 skulle en spaningsgrupp Viggen från F 17 genomföra en spaningsövning med sk kustangöring. Det vill säga att utifrån havet navigera till ett mål vid kusten. Ett av flygplanen var en kamerautrustad Viggen, SF 37 M12 med nummer 37961, vid tillfäl-

Buklandning på F 17 med SF 37 nr 37961 den 6 februari 1990. Foto: Gösta Bolander, F 17 bildarkiv.

let utlånad från F 13. Målet var, enligt haverirapporten, Västerviks flygplats. Man närmade sig kusten från nordost (kurs 240°) på 30 meters höjd. När flygplanen kom in över skärgården ökades höjden till 50-70 meter. Flygföraren ser en måsfågel framför sig och väjer undan för denna, men hinner inte väja för en annan mås som flygplanet kolliderar med. Fågeln träffar flygplanet på vänster sida vid luftintagets inre undre kant. Flygföraren återvänder genast till F 17 Ronneby, men då han skall landa går det inte att fälla ut landningsstället. Det visade sig senare att några linor till landningsställsreglaget hade gått av.

Buklandningen på F 17 med SF 37 nr 37961 den 6 februari 1990. Foto: Gösta Bolander, F 17 bildarkiv.





Fänrik Anders Ryttberg poserar framför en Viggan. Han sökte vidare till SAS efter sin tid i Flygvapnet. Foto: Gösta Bolander F 17.

Buklandningen

Flygföraren, fänrik Anders Ryttberg berättar:

Strax innan spaningsmål vid Västervik kolliderade jag med en fågel. Min fart var ca M 0,93. Jag avbröt omedelbart och steg till 1000 m. Motorvärdena var OK, jag kände heller inga onormala vibrationer. Gick då direkt mot F 17 på höjd 1000 m med fart ca 500 km/h. Inget onormalt på väg mot F 17. På avstånd ca 20 km skulle jag göra mig landningsklar, ställspaken gick väldigt trögt att manövrera samt när den var i utfällt läge kom onormala vibrationer. Jag fick heller ingen indikering på att något ställ var ute. Jag sa då till kontrollen att skicka någon för att titta på mig. En annan 37:a kom nästan direkt och lade sig bredvid. Han såg dock inget ställ ute. Det enda som hänt var att nosställsluckan var öppen. Det kändes väldigt skönt och lugnande när han kom upp bredvid. Jag testade nu åtskilliga gånger att fälla ut stället utan resultat. Prövade även att belasta med drygt 4 g. Det enda som hände då var att noshjulet tittade ut.

Nu var även flygchefen på kanalen. Han redogjorde för åtgärder. Vi kom överens om att det bara fanns två alternativ, hoppa eller buka. Beslutet var mitt. Det var otroligt svårt att bestämma sig. Jag satt och vägde alternativen mot varandra. Om jag hoppar klarar jag mig garanterat, kanske skador på ryggen, om jag däremot bukar, vet jag inte vad som händer. Det har ju varit två tidigare bukningar med 37 och dom har gått bra. Nu ligger vinden mitt i banan, bra väder och jag har KA, KB hängt. **SVÅRT BESLUT!!**

Pratade med divisionen. De råder till bukning. Tog beslutet att buka. Nu var allt mycket lättare när man visste vad man skulle göra. Då vi på divisionen har en som bukat tidigare, bad jag att få prata med honom. Det kändes skönt även om han inte sa så mycket.

Hade nu ca 15 min flygning kvar. Jag cirklade runt för att få ur bränslet. Funderade kring landningen och bestämde att satsa på mjuk sättning med god fart för att ha full kontroll hela vägen. Vid bränsle 15% gick jag mot LB för att ta TILS in. Jag spände åt remmarna extra mycket. Det var svårt att få ner farten. Siktade på 10 grader, vilket gav ca 350 km/h (klaffar uppe). Siktade mitt i banan och på normal sättpunkt. Innan sättningen pressade jag huvudet mot stolen samt kuperade strax innan. Motorn varvade dock ej ner direkt så jag fick dra bak gasspaken en gång till. Sättningen blev mjuk och flygplanet gick väldigt lätt att styra med sidorodret. Det girade lite både höger och vänster, men var lätt att få tillbaka på kurs. Farten bromsade nästan inget alls de första 1000 m och jag räknade med att hamna i nätet. På slutet däremot bromsade det bra och jag stannade ca 40-50 m innan banslutet. Innan fpl stannade öppnade jag huven på normalt sätt och när det stod still spände jag loss mig, hoppade ut på radomen och sprang därifrån ca 70-80 m.

Transport till Norrköping

När besiktningen och haveriundersökningen var avslutad, var det F 13 som fick ansvaret att återställa flygplanet i luftvärdigt skick. Frågan var då hur man skulle transportera maskinen till Norrköping på enklaste sätt? Frågan ställdes till verkstadschef, kapten Jan-Åke Anderstedt på F 13. Efter att ha rekognoserat olika bogseringsvägar och hamnarna i Ronneby och Norrköping beslutades att transporten kunde ske med fartyg. Sjöfartsverket kontaktades för eventuellt lån av isbrytare utrustad med helikopterplatta. På grund av deras djupgående kunde de dock inte komma in i Ronnebys hamn, men man erbjöds att låna arbetsfartyget M/S Scandica, vilket skulle visa sig vara perfekt. Polis och gatukontor i Ronneby och Norrköping kontaktades och en plan för transporten utarbetades. Jan-Åke Anderstedt och Janne Johansson från F 13, reste ned till F 17 med bil för att ombesörja transporten av M12.

Elden är släkt och övervakas av en brandman. Notera det skadade vänstra luftintaget. Foto: Gösta Bolander F 17.





Arbetsfartyget Scandica med M12 som däckslast fotograferad från en Sk 60. Foto: Hans Lövgren F 13.

Tidigt på morgonen den 6 juni 1990 bogserades flygplanet från flottiljen ned till hamnen i Ronneby och lastades på fartyget. Ordinarie fästen och lyftok användes. Dessutom hade man specialtillverkat fästen som passade i vapenbalkarna för att surra fast flygplanet på däck. Janne Johansson:

De hade mätt upp däck på båten där flygplanet skulle stå och det var precis att det gick. Det var endast några decimeter till bryggan på båten och pitotröret var nästan vid relingen. Man använde en hamnkran och båtens kran för att lyfta ombord maskinen, men det var något mankemang med båtens kran. Det verkade som om det var luft i systemet på något sätt. När det bara var ett stycke kvar ned till däck så släppte båtens kran och flygplanet dunsade ned på däck. Som tur var så blev det inga skador. Sedan band vi fast den med remmar och spännband.

Så började hemresan. Under hemresan togs det bilder från en Sk 60. Flera fartyg och ubåtar uppmärksammade också transporten under resans gång. Janne Johansson igen:

Det var väldigt bra väder. Det var spegelblankt och man såg inte dyningarna. Jag blev sjösjuk så in i helsike! Det berodde på att det var gammal sjö sa dom. Vi var vakna under hela resan och fick spola flygmaskinen med sötvatten med jämna mellanrum för att få bort det saltvatten som eventuellt hade stänkt upp.

Efter 18 timmar till sjöss så ankom man Norrköpings hamn vid fyratiden på morgonen. M12 lossades med hjälp av två hamnkranar. Flygplanet bogserades via Ståthögaleden bort till Sandbyhovsviadukten och sedan De Geersgatan upp en bit. På grund av refuger, stolpar och parkerade bilar valde man att svänga in på Hallbergagatan. Man fick



trots det ändå väcka en del invånare i villaområdet där så de kunde flytta sina bilar och de undrade naturligtvis vad som var på gång. Janne Johansson:

Vi fick hålla på och trixa lite där för att komma emellan gatlysen och sedan kom vi i höjd med Eneby kyrka. Där tyckte polisen att vi inte skulle dra flygplanet längre. Det var just vid sextiden på morgonen när folk skulle börja åka till jobbet. Sedan var det bara sista biten, Finspångsvägen ut till Tråbrunna och så ner till flottiljen. Vi drog hem den till verkstaden. Då hade vi gjort vårt!

Klockan nio kunde ekipaget passera in genom F 13:s grindar efter nästan trettio timmar till sjöss och till lands.

Flygplanet reparerades i verkstaden på F 13. En stor del av flygkroppens undersida (kroppsplåtar) fick bytas ut.

Lossning av M12 i Norrköping hamn vid fyratiden på morgonen den 7 juni 1990. Foto: Robert Svensson (FÖ)



M/S Scandica är ett svenskt fartyg som ägs av Sjöfartsverket och som används för farledsarbete, t ex utprickning. Scandica används även som isbrytare när det behövs. Fartyget bygdes vid Åsiverken i Åmål och sjösattes 1983.

Scandica har en propeller i aktern, och två tunnelpropellrar, en vardera i för och akter. Hon försågs dessutom med luftbubblingssystem 1986 för att underlätta hennes användning som isbrytare.

Typ: Arbetsfartyg

Fartygsnummer: NB 134

Längd: 54,9 m

Bredd: 12 m

Djupgående: 3,8 m

Deplacement: 980 grt

Maskin: 2 st 16-cyl. Hedemoradieslar på totalt 3520 hk

Fart: 15 knop

Besättning: 8



*Bogsering på Ståthögaleden mot F 13 med bogserbil 959.
Foto: Robert Svensson (FÖ)*

Enligt uppgift fick också flygkroppen delas för att man skulle kunna byta ut några skadade spant. Motorkörning av M12 gjordes den 10 september 1992. Därefter skulle de utbytta delarna målas. När detta var färdigt så var det dags för provflygning. Den utfördes av Mj Åke Olofsson, troligen i slutet av september. Hela verkstadspersonalen och en del andra fanns på plats för att bevittna det hela. Brandbilar stod också beredda ifall något skulle hända, men flygningen kunde utföras utan någon som helst anmärkning.



Paus vid Eneby kyrka den 7 juni 1990.



Till vänster: Reparation av M12. Verkstadschef Stein Ulf, Stellan Erneberg och Bengt-Åke Blomgren.

Nedan: Klart för provflygning i september 1992. Vid spaken, Mj Åke Olofsson.



Så småningom hamnade 37961 på F 21 i Luleå där den gjorde god tjänst med anropskoden U50. I oktober 1996 modifierades flygplanet till AJFS-standard. Den 30 juni 1998 kasserades 37961 och framkroppen hamnade på Flygvapenmuseum. Idag återfinns denna på F 11 Museum i Nyköping.

Mats Averkvist

Källor:
Haveriapport för 37961 upprättad 14 februari 1991.
F 17-nytt maj och september 1990.
TIFF nr. 3/1990.
NT 7 februari 1990
Folkbladet 7 februari och 8 juni 1990.
Sydöstran 7 februari 1990.
Intervjuer med Janne Johansson, Anders Rytberg och Åke Olofsson.

J 11 Fiat CR 42 Falco på F 13

Udda Flygplan
på F 13



J 11 från 1. div F 13 med spader ess-emblemet som infördes sommaren 1944. Foto: Roy Muchow via Mikael Forslund.

F 13:s första jaktflygplan

När jaktflottiljen F 13 planlades så uppstod problemet med vad de skulle få för typ av jaktflygplan. I oktober 1940 hade USA lagt embargo på de resterande 60 J 9:orna, 144 stycken Vultee 48C Vanguard (J 10) och 88 stycken Republic 2PA Guardsman (B 6) som Sverige hade beställt. Man försökte köpa både brittiska Hurricane och tyska Messerschmitt Bf 109, men utan att lyckas. Det enda alternativet som återstod var att köpa flygplan från Italien. 60 stycken Reggiane Re 2000 (J 20) och 60 stycken Fiat CR 42 Falco (J 11) köptes för de nyuppsatta flottiljerna F 10 och F 9. 12 stycken J 11 hade redan köpts för användning i det finska vinterkriget, men kom aldrig i bruk där. De hamnade istället på F 3 Malmen. Varken J 11 eller J 20 var moderna på något sätt. FFVS J 22 hade projekterats och började tillverkas. Den första flygningen kunde göras i september 1942. 198 flygplan beställdes för flottiljerna F 10, F 13 och F 16. Men det skulle dröja innan F 13 kunde få sina J 22:or. I och med att J 22 började tillföras F 9 så blev ett antal J 11 *över* och kunde lånas ut till F 13 för att de skulle ha något att flyga med. Redan den 4 februari kunde tre J

11 överföras till Bråvalla. Samtidigt pågick byggnadsarbeten på Bråvalla, och på själva fältet som stundtals inte var lämpat för start och landning. Den första tiden gjordes en stor del av flygningarna från Kungsängen.

F 13 flyger J 11 på Säve 1944

17 april 1944 tog kapten Knut Schönbeck befälet över 1. div F 13. Hans första uppdrag var att samla- och förflytta divisionen till F 9 Säve. Ställföreträdande divisionschef var löjtnant Wahlén, div. adjutant fänrik von Celsing och stabsofficer, sergeant Ekstam. Flygstyrkan bestod av löjtnant af Geijerstam, kaptenerna Schönbeck och Sundgren, furir Dahlström och aspiranterna Sundberg, Sjöberg, Haglind, Johansson, Roos, Pehrsson, Mattsson, Westberg, Kirtz och Östberg. Flygplanstyrkan skulle utgöras av femton stycken J 11 och en B 5. Totalt var personalstyrkan på 143 man. En stor del av dessa tillhörde den första värnpliktsomgången på F 13. Fem fordon ingick också. J 11:orna kom från 3. div F 9 och fanns, förutom de tre första, redan på plats på Säve. B 5:an kom i maj från CVM där målbogseringsanordning hade monterats.



Förflyttningen till Säve skedde med tåg 20-27 april 1944. Förläggning för officerare och underofficerare var på hotell Continental i centrala Göteborg, civila på hotell Strand och övrigt manskap enligt särskild förläggningsplan på flottiljen.

Den 27 april överfördes de resterande tolv J 11 officiellt till F 13 och flottiljens första division var fulltalig. Man övade flitigt under perioden maj - juli och deltog också i avvisning av utländska flygplans kränkningar av det svenska territoriet. B 5:an användes flitigt för att bogsera korvmål längs den svenska västkusten, varvid J 11:orna anföll och sköt mot *korven*. Några av de mest erfarna piloterna blev influgna på J 22. Mekaniker och klargöringspersonal blev också introducerade och började utbildas på J 22.

F 9:s J 11:or fick under 1942 divisionsmärken på sina ma-

skiner. F 13 ville inte vara sämre, speciellt med tanke på att flygplanen var F 9-märkta, så under sommaren 1944 målades ett spader ess på kroppssidorna på F 13:s flygplan. Mer om detta i nästa nummer av Bråvallabladet.

I början av augusti så hade man ordnat förläggningar och fått Bråvallafältet i brukbart skick och första divisionen kunde resa hem till Bråvalla. Hemtransporten skulle ske mellan 2-7 augusti 1944, och också hemresan skedde med tåg. De femton J 11-flygplanen flög hem för egen maskin och övningarna fortsatte sedan från hemmabasen. De första två J 22:orna hade kommit till flottiljen redan i juli och fr o m med augusti började fler J 22 tillföras flottiljen i jämn ström. I mitten av oktober var J 11:ornas saga slut på Bråvalla och de flesta lämnades tillbaka till F 9 eller kasserades. Tre stycken behölls till mars 1945 bl a som instruktionsmateriel.

Mats Averkvist

Källor:

Bråvalla Flygflottiljs arkiv, Krigsarkivet.

J 11 Fiat CR 42 av Mikael Forslund, 2001

Svenskt militärflyg – Propellerepoken av Lennart Andersson

Överst: Spader ess-märkt J 11 nr. 42. Spinnern är röd för första divisionen. Foto via Mikael Forslund.

Nedan: Spader ess märkt J 11 nr. 44. Förutom den röda spinnern kan man notera att propellerbladen är omålade. Foto: Bernt Persson via Mikael Forslund.



Tolv J 11 uppställda tillsammans med de två första J 22:orna nr. 22144 och 22145 på Bråvalla strax efter hemkomsten från Säve i augusti 1944.



F 13:s Flottilj- och divisionsmärken del 1

I juli 1944 började J 22 att levereras till F 13. Andra och tredje divisionen organiserades fr o m den 15 oktober och fick sina flygplan först eftersom 1. div fortfarande flög J 11. I mars 1945 hade alla tre divisionerna fått femton maskiner vardera och F 13 hade således tre flygande divisioner J 22.

De flygplan som levererades fram t o m januari 1945 fick vit siffermärkning m/1940. Nästa omgång J 22 som kom i mars fick bokstavskoder i divisionsfärger enligt m/1944. De tidigare siffermärkta flygplanen blev också ommärkta enligt den nya ordningen. Då siffrorna försvann från motorkåporna så uppkom idén att istället ha en vapensköld där representerande Norrköpings-flottiljen, på samma sätt som hos andra flottiljer.

I Norrköpings Tidningar den 26 maj 1945 står att läsa följande: *Flottiljchefen har hos drätselkammaren anhållit att flygplanen måtte förses med ett tecken med stadens vapensköld, som sålunda skulle följa med maskinerna på färderna.* Kanslichef Gösta Ihrfelt från drätselkammarens finansavdelning överlämnade ett donationsbrev till flottiljchef Lage Thunberg på 1000 kr för ändamålet. Flottiljemblemet utgjordes av Norrköpings stadsvapen *I fält av guld en på en röd tronstol sittande blåklädd S:t Olofsbild med krona av guld och blå gloria, yxa och riksäpple.* Det nya flottiljvapnet anbringades på J 22 fr o m september 1945. Senare också på flygplan J 28 *Vampire* och J 29 *Tunnan*.

Illustration: Norrköpings Kommun



Nytt flottiljemblemet

1966 kom det ett nytt emblem på flottiljens flygplan. Alla tre divisionerna var nu utrustade med J 35F Draken. I tidskriften *Flygvapen Nytt* nr 5 1966 kan man läsa följande: *Det var en länge närd dröm som gick i uppfyllelse, när det första flygplanet med flottiljens nya emblem avtäcktes vid en enkel ceremoni den 12 september i år. Emblemet som består av Östergötlands Grip och Norrköpings skyddshelgon S:t Olof omramat av flottiljens valspråk på latin och krönt av flygvapenemblemet, är i färgerna rött, vitt och guld och står mycket vackert mot den fältmässigt kamouflagemålade fenan.* Initiativtagare var 1. fältflygare Gilbert Casselsjö. Redan i början av juni 1965 inlämnade flottiljchef överste Hans Neij en ansökan till drätselkontoret om 2000 kr för framställning av det nya emblemet.



J 22 Blå Gustav med det nya flottiljemblemet som infördes 1945. På bilden är flottans kända gossar på besök.

Flottiljchef överstelöjtnant Lage Thunberg vid sin J 28A Vampire som bär den första typen av flottiljemblemet.



Överstelöjtnant Gunnar Rissler och initiativtagare Gilbert Casselsjö avtäckar det nya flottiljemblemet på J 35F nr 35436 den 12 september 1966.





Den 14 juni beslutade drätselkammaren att inte bifalla ansökan. Istället gick NT-ÖD emellan och satsade summan och gav på så sätt F 13 sitt stöd. Emblemet användes också senare på SH/SF 37 och JA 37 Viggen.

Jonny Andersson

Källor:

- Brävalla Flygflottiljs arkiv, Krigsarkivet.
- Norrköpings stads handlingar, Norrköpings Stadsarkiv
- Norrköpings Tidningar 26 maj 1945 och 13 september 1966
- Flygvapen Nytt nr. 5/1966

SH 37 Viggen, 37901 med den senare typen av flottiljemblemet. Foto: Sven Stridsberg via SFF

Vem var S:t Olof?

Olav Haraldsson, även kallad Olav den helige levde år 995-1030 och var kung av Norge 1015-1028. Olof var i yngre år en framgångsrik viking. Han plundrade i Mälaren, i Östersjön och runt Danmarks kuster. I Normandie antog han kristendomen. Han blev Nordens första och populäraste helgon. När Norrköping byggde kyrka (Sankt Olai kyrka) och bildade stad på 1300-talet var invånarna angelägna om att få hans beskydd. Stadens äldsta sigill förekommer för första gången i ett brev daterat den 30 november 1367 och visar S:t Olof sittande med en yxa i högra handen. Länge förekom i Norrköping två stadsvapen jämsides med varandra, det ena innehållande en S:t Olofsbild och det andra ett krönt N, en spira och en yxa.

En rad uppställda JA 37 Viggen på Brävalla. Det närmaste flygplanet, M57 har en PRI-dekal på luftintaget bakom FARA-märket. Se nästa sida.





Vinterprov på Vidsele

Någon gång i början på 1980-talet i januari månad var vi några tekniker och värnpliktiga från 2. komp F 13 som åkte till Vidsele för vinterprov med våra JA 37 Viggen. Våra Viggas flögs av Martin Blå. Kommer inte ihåg året exakt, men jag vet att det var nästan 40 grader minus. De här flygplanen var PRI-flygplan. PRI står för prioriterad flygning. Flygplanen (benämns senare fpl) var M49 och M56. FC försökscentralen på Malmslätt hade också en JA 37 viggan med. Anledning till att vi var där, var att prova våra fpl under vinterförhållande och i förbandsmiljö. Saab ville komma åt eventuella barnsjukdomar vid fortsatt serietillverkning av jaktviggan. Provledarna var jättenöjda med att det var så kallt, vi som jobbade ute var väl inte lika entusiastiska. Jag kan nämna i förbifarten att dessa PRI-flygplan flögs väldigt intensivt på hemmaplan också. Vi hade fyra PRI-flygplan, men de andra två fick vara kvar på Bråvalla. Våra flygplan stod ute dygnet runt och det var inga problem, men FC var tvungna att ha sitt fpl inne i hangar över natt! Kringutrustningen, allt från Bragg (beredsskapsaggregat) som försörjer fpl med ström och luft, pugg (pumpaggregat) för tankning av fpl mm var inte helt lätt att få igång på morgonen. Det gällde att få igång ett värmeaggregat för att kunna värma upp materielen som vi sedan skulle använda. Vartefter vi fick igång materielen var det inga problem. En sådan enkel sak som att ta ett verktyg ur verktygslådan i 40 graders kyla var inte helt lätt. Hemma i hangaren var det ju enkelt. Vi som var ute och jobbade hade koll på varandra, speciellt ansiktet med tanke på köldskador. En sak som

PRI-flygplan

Vid införande av en ny flygplantyp i det svenska Flygvapnet avdelar man ett antal individer som PRI-flygplan. Dessa maskiner prioriteras för flygning för att så fort som möjligt få en massa flygtimmar och hitta eventuella barnsjukdomar.

Vid införandet av JA 37 Viggan på F 13 avdelades fyra flygplan som PRI-flygplan. Dessa blev så småningom märkta med en speciell dekal på luftintagens båda sidor strax bakom FARA-märkena. PRI-flygplanen på F 13 var:

37309	M49
37310	M50
37316	M56
37317	M57

jag minns speciellt var att när fpl kom hem efter fullgjort prov, var att piloterna kom på låg höjd över Törebodabågen, där fpl stod under tak vid klargöring. Dåvarande divisionschef Åke Lindkvist var en luring. Han hade upptäckt att vi mekar stod under takutsprånget på tidigare nämnd Törebodabåge och tittade när de kom hem efter flygpasset. Ett flygpass kom han väldigt lågt över takutsprånget där vi stod. Vad hände, jo av vibrationerna från flygplanet lyckades han få snön att lossna från taket och vi blev raskt begravda i snö upp till axlarna. Vi skrattade gott åt det. Trots kylan som höll i sig under de 14 dagar som vi var där, var det en kul tid och vi lärde oss massor att tänka på vid extrem kyla. Ett minne för livet.

Lars Åberg



Klargöringsgruppen på Vidsele.

Överst: M56 under Törebodabågen med startklar pilot.

Foton: Lars Åberg

Den dekal som satt på JA 37 Viggens båda luftintag strax bakom FARA-märket.



Efterlysning

- Redaktören söker kontakt med personer som känner till något om detta fotostatkopierade papper som tidigare var uppsatt på skärmarna med bildutställningen som fanns i rummet bredvid köket i kamratföreningens lokal, by 97. Vem satt upp detta papper på en av skärmarna? Vem har originalbilden som är inkopierad på pappret? Flygplanet vet jag däremot allt om!

Belöning utlovas. Mats Averkvist



Födelsedagshälsning

Medlemmar som fyllt jämna år sedan förra numret av Bråvallbladet gratuleras här nedan.

80 år den	24/2	Tryggve Johansson
80 år den	22/4	Enar Nilsson
80 år den	1/6	Margareta Lundberg
70 år den	16/2	Jan-Ola Berglund
70 år den	25/2	Ulf Johansson
70 år den	10/5	Krister Sjöberg
70 år den	24/5	Britt-Inger Jönsson
60 år den	13/2	Hans Devell
60 år den	16/3	Peter Bängs
60 år den	14/5	Johan Medin
60 år den	15/5	Lars-Arne Skogh
60 år den	21/5	Jens Lindell
60 år den	19/6	Gerd Edstam
50 år den	10/4	Thorbjörn Egil



Flyglitteraturträffen FLIT 3-4 oktober 2020

Mötesplatsen för dig som är intresserad av flyglittertur!

Följ med på:

www.flyglitteratur.se

Kamratföreningen minns våra avlidna kamrater

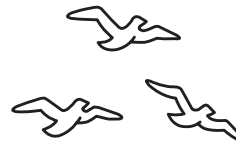


FOTO DANIEL KARLSSON



Flyg historia

Har du flyg som intresse, hobby, passion eller yrke – då skall du självklart vara medlem i Svensk Flyghistorisk Förening. Då får du varje år sex nummer av den mycket uppskattade Svensk Flyghistorisk Tidskrift plus vår årsbok och mycket mer. På vår hemsida finner du en informationsfilm som beskriver alla medlemsförmånerna. På hemsidan kan du även läsa ett nummer av Svensk Flyghistorisk Tidskrift som ett smakprov.

Nära 6 000 flygintresserade är redan medlemmar i Sveriges största flyghistoriska förening. Bli medlem du också! Fyll i formuläret på hemsidan eller ring in en anmälan. Årsavgiften är endast 395 kronor, som sätts in på Plusgirokonto 53 32 14-3.

Svensk Flyghistorisk Förening

Telefon 070 622 10 00 www.flyghistoria.org

