



BRÅVALLABLADET

F 13 KAMRATFÖRENING

Bildad 13 juni 1985

Maj 2022

Nr 74



- Flytt av SUL 35 till ny lokal
- Besök från Helikopterflottiljen med Hkp 16
- Udda flygplan: TP 79 Douglas DC-3
- Lill-Babs flyger
- F 13:s divisionsmärken

Höstmöte 2022

Vi planerar höstmöte för F 13 Kamratförenings medlemmar i oktober. Vi återkommer via hemsidan, massutskick på e-post och annonsering i tidningarna NT/Folkbladet om hur anmälan ska gå till.

Följ med på hemsidan!





F 13 kamratförening Bråvallabladet nr. 74 – Maj 2022

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

TP 79 nr 79004 med piloterna Bertil Skogsberg och Jan Björkman 7 december 1983. Foto: Peter Liander
Lilla bilden: TP 79 nr 79008 på F 5 Ljungbyhed den 23 maj 1976. Foto: Freddy Stenbom. Båda bilderna via Svensk Flyghistorisk Förening.

Ordförande har ordet

Det nya året 2022 startade med fortsatta restriktioner pga pandemin. I februari månad hävdades alla restriktioner och vi kunde gå tillbaka till ett mer normalt liv. Jag tror att denna pandemi har lärt oss ett och annat. Vi kan fortsätta att hålla avstånd, behöver inte handhälsa men visa allmän hänsyn mot varandra.

Vår flytt av 35 simulatortilläggen har blivit en utdragen historia som faktiskt började våren 2021. Nu äntligen har kommunen fått till vår nya lokal så vi kan påbörja flytten. Tyvärr tappade vi mycket simulatortid eftersom vi packade ihop vår gamla simulator för flytt i tron om att vi kunde få igång simulatortilläggen på nya stället.

Vi hade en träff i januari där vi med mat och dryck tackade fjolårets värdar för ett bra arbete i samband med lördagsöppet och bokade besök. Tisdagsfiket har kommit igång och vi blir fler och fler som kommer men vi saknar fortfarande många av våra medlemmar efter pandemin. Tyvärr tappar vi många medlemmar och det tycker jag är tråkigt. Det nya är att var och en tar med sig fikabröd och föreningen håller med kaffe. Vi får se om vi kan gå tillbaka med fiket som det var innan pandemin. Vi har haft en mycket uppskattad afterwork tack vare fantastiska medlemmar.

Positivt är att många grupper har bokat besök till vår utställning nu när restriktionerna har släppts. Sportlovsöppet med besök från Helikopterflottiljen (Hkpflyj) vår nya traditionsbärare med personal och helikopter 16 *Black Hawk* var mycket uppskattat bland skolungdomar, se separat artikel. Vi har haft besök av kommunen, kultur och fritidskontoret för att diskutera vårt uppdragsbidrag. Han var imponerad av att vi fick besök av en helikopter och att så många ungdomar besökte oss den dagen. Vår ekonomi är ganska bra. Vi får ju bidrag från kommunen men det går oavkortat till utställningen.

Jag vill passa på att tacka er som betalar mer än dagens årsavgift på minst 150 kronor, de pengarna går till föreningen. Vi är väldigt noga med att hålla isär utställningspengar och föreningspengar. Jag vill passa på att säga att dörren står öppen för intresserade att hjälpa till i vår förening på något sätt. Vi behöver all hjälp som vi kan få. Kontakta gärna oss i styrelsen.

Påminner om att ni måste skicka in förändringar till vår kassör när gäller adresser och e-post. Då kan vi lättare nå er med information. Gå gärna in på vår hemsida.

Med dessa ord vill jag önska er en härlig sommar och fortsatt att vara rädda om er.

Ordförande Lars Åberg

Redaktörens...

Sommaren står för dörren. I och med det så kommer det också här ett nytt nummer av Bråvallabladet. Den här gången är temat DC-3 i Flygvapnet. En flygplanstyp som flög för första gången redan 1935. 1937 kom tre exemplar till Sverige och togs i tjänst av AB Aerotransport, föregångaren till SAS. Totalt tillverkades drygt 16 000 DC-3:or i en mängd olika versioner, huvudsakligen militära. Ca 45 stycken har varit civilregistrerade i vårt land och åtta i Flygvapnet. Den första av de sistnämnda blev nedskjuten av sovjetiskt flyg den 13 juni 1952. En annan havererade vid landning på F 11 1974. De övriga flög ända till 1982-1984 då de fasades ut från flygvapnet. Alla kvarvarande gjorde sin sista flygvapenkarriär på F 13 Malmen. En av dessa flyger fortfarande i regi av föreningen *Flygande Veteraner*.

Jag önskar er alla en trevlig läsning och en skön sommar!
Psst...skicka gärna in bidrag till Bråvallabladet...! ☺

Mats Averkvist

Rb 71 äntligen monterad på vår Viggen



Nytt i hangar 81



Robot 71 som monterades på vår JA 37 Viggen nr 37366 i november. Foton: Per Öster

Robot 71

Robot 71 *Skyflash* är en brittisk radarjaktrobot för medellånga avstånd, tillverkad av British Aerospace Defence Dynamics. Den är semiaktiv, vilket innebär att det skjutande planet måste ge roboten styr signaler genom att belysa målet med sin radar under anflygningen mot målet. Skjutavståndet är ett par kilometer på låg höjd och över trettio kilometer på hög höjd. Den anskaffades 1980 och användes på JA 37 Viggen. Roboten genomgick modifiering i Sverige på 1990-talet.

Nu har vi lyckats hänga två stycken Robot 71, *Skyflash* på flygplanet. Den första hängdes i april 2016 och var en grön blind Rb 71. För att kunna hänga krävs ett så kallat spinnspö. Den rätta benämningen var hissdon. En Rb 71 väger ca 250 kg med lavett så det är inget man lyfter upp för hand. Nu har vi tyvärr inget spinnspö på Bråvalla så det fick lånas från FC i Malmslätt som nu mera heter *T&E Luft (Test och Evaluering)*. Vid hängning krävs två personer en som sköter hissdonet och en som styr roboten i bakänden.

I november 2021 hade vi möjlighet att hänga den andra Rb 71 och det är en blind robot som är vitmålad. Jag tror att den målades vit för att likna en skarp robot vid foto-grafering på Saab, men det kan finnas en annan anledning. I vilket fall så genomfördes hängning i samband med ett besök av chefer från *T&E Luft* som ville se vår utställning. Eftersom jag skulle visa utställningen passade jag på att ta med ett spinnspö från FC så att de kunde hjälpa till att hänga roboten. Det var Niklas Lindström som skötte hissdonet och Klas Andersson styrde roboten i bakänden. Klas har varit värmpiktig på F 13 så han kände sig som hemma. Vi fick också mycket beröm för vår fina utställning och det var nog inte sista besöket.

Vid båda hängningarna så var jag handledare. Nu får vi alla hoppas att det inte dröjer ytterligare 5 år innan vi får upp nästa robot. Det finns fyra balkar för IR-robotar som är tomma på flygplanet. På JA 37 var det Rb 24J och Rb 74 *Sidewinder* som användes och det krävs en lavett Rb 74 för att kunna hänga dessa i balken.

Anders Johansson (AJO)



Öppet hus för skolungdom på sportlovet



Drygt 120 besökare kom till kamratföreningens öppet hus under sportlovet på Bråvalla. Dessutom fick vi besök av en Hkp 16 «Black Hawk» från Helikopterdivisionen på Malmen.

Foto: Per Öster

uppvisning som hade passat på vilken flygdag som helst. Den enda komplikationen som uppstod var att det hade snöat ordentligt under natten och det kunde ha blivit stora problem med parkering och förflyttning under dagen, för att inte tala om landningsproblem för Hkp 16. Undertecknad hade dock turen att få syn på två stora plogmaskiner på området. Frågade vänligt om assistans och fick inom kort hjälp med att ploga upp hela planen och en speciell landningsplats för *Black Hawk*. Ett stort tack till dessa två hjältar.

Nils Engvall
Vice ordförande

Onsdagen den 23 februari genomförde Kamratföreningen tillsammans med Helikopterflottiljen öppet hus för skolungdom. Det blev en mycket lyckad tillställning med över 120 besökare. Vi har med kommunen ett avtal om att sprida kunskapen om Bråvalla Flygflottilj bland ungdom i Norrköping. Tyvärr är det så att få av dagens ungdom känner till F 13 och dess betydelse under kalla kriget. För de flesta tonåringar är Bråvalla ett stort fält för rockfestivaler. Vi har under flera år försökt locka skolor att besöka oss och erbjudit specialvisningar men det har visat sig vara väldigt svårt. Rektorererna har tyckt det är för komplicerat med skolbussar mm. Så i år arrangerade vi öppet hus under sportlovet och erbjöd föräldrar gratis inträde om man kom i sällskap med sina barn. Från och med i år så är Helikopterflottiljen i Linköping vårt traditionsbärande förband och de gjorde en strålande insats för att öka intresset för evenemanget. Folk från rekryteringsenheten var på plats och informerade ungdomarna om försvarets verksamheter. Dessutom förärade både flottiljeförvaltare och kommunikationschef oss med sin närvaro. Ett utmärkt tillfälle att stärka våra relationer med varandra. Det största dragplåstret var ändå den *Black Hawk*, Hkp 16 som kom och visade upp sig på plattan utanför By 97. Tre mycket engagerade piloter visade med stor entusiasm upp sin maskin för både ungdom och äldre. Ett stort tack till personalen på Helikopterflottiljen som hjälpte till att göra detta till en minnesvärd dag för våra skolungdomar och föräldrar. För de som stannade kvar till slutet kl 16 genomförde dessa piloter en strålande flyg-



Rapport från årsmöte i F 13 Kamratförening 12 maj 2022



Drygt femtio medlemmar hade samlats torsdagen den 12 maj för att medverka på årsmöte i F 13 Kamratförening.
Foto: Lars Åberg

I år var vi tillbaka på restaurang Norells där vi hade vårt årsmöte den 12 maj. Det var drygt femtio medlemmar som hade hörsammat kallelsen till vårt årsmöte. Glädjande att så pass många kom efter åren med pandemi. Traditionenligt hölls vårt årsmöte och efter det fick vi ett förträffligt föredrag av vår egen redaktör, Mats Averkvist. Han berättade om sin bakgrund och sin far som ledde honom fram till sitt flyghistoriska intresse. Vidare berättade han om reaflyget i Sverige med inriktning på SAAB 29 Tunnan. Avslutningsvis berättade han om de tragiska flyghaverierna då fyra Tunnor från F 13 störtade i sjön Nedre Glottern norr om Åby. En god räkmacka med kaffe fick avsluta vår träff.

Lasse Åberg

Årsmötets val av ny styrelse för 2022

Ordförande	Lars Åberg	1 år	Omval
Vice ordförande	Nils Engvall	2 år	Omval
Kassör	Anders Johansson	2 år	1 år kvar
Sekreterare	Jenny Öster	2 år	1 år kvar
Ledamöter	Richard Brinkeback	2 år	1 år kvar
	Per Öster	2 år	Omval
	Torbjörn Karlbom	2 år	Omval
Suppleanter	Peter Wahlström	2 år	Omval
	Johan Åberg Asterbäck	2 år	1 år kvar
Revisorer	Jan Svensson	2 år	1 år kvar
	Kent Karlsson	2 år	Omval
Suppleanter	Christer Knutsson	2 år	1 år kvar
	Håkan Godlund	2 år	Nyval
Valberedning	L-E Karlsson	1 år	Omval
	Sven-Olov Gustafsson	1 år	Omval

Årets föredragshållare var redaktören för Bråvallbladet, Mats Averkvist som berättade om hur SAAB skapade 29 Tunnan och redogjorde för händelserna kring Glottern-haverierna, då fyra J 29 Tunnan havererade i sjön Nedre Glottern 1955. Foto: Lars Åberg



Verksamhetsberättelse för år 2021

Styrelsen har bestått av:

Ordförande: Lars Åberg

Vice ordförande: Nils Engvall

Sekreterare: Jenny Öster

Kassör: Anders Johansson

Ledamot: Per Öster

Ledamot: Richard Brinkeback

Ledamot: Torbjörn Karlbom

Suppleanter: Mats Persson, Peter Wahlström och Johan

Åberg Asterbäck

Tidningsansvarig: Mats Averkvist

Revisorer: Kent Karlsson och Jan Svensson

Suppleanter: Agnetha Karlsson och Christer Knutsson

Valberedning: Lars-Erik Karlsson och Sven-Olov Gustavsson

Antal medlemmar var vid årets slut 440.

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

Verksamhet under året

- F 13 Kamratförening har under året haft 8 st. protokollförda styrelsemöten. Årsmötet var den 7 oktober.

-Tisdagsfiket startades upp i september.

- Möten med kommunen som vill ha vår befintliga lokal för SUL 35. De erbjuder ny lokal.

- Minnesceremoni jetmotorn 75 år med överflygning av J 28 över Bråvalla.

- Vi har fått ny traditionsbärare efter LSS. Helikopterflottiljen (Hkpflj) i Linköping tar över.

- Trots pandemitider lyckades vi få till en after work i november.

- Bråvallbladet, vår tidning har getts ut 2 gånger.

Utställningen Norrköping minns F 13

- Vi skulle ha haft sportlovsöppet. Tyvärr fick vi ha utställningen stängd pga pandemin.

- Kamratföreningens satsning, att bevara och främja minnet av vår flygflottilj fortgår genom utställningen.

- Målsättningen för 2021 var att utställningen skulle besökas av 2000 personer. Men pandemin satte käppar i hjulet för satsningen.

- Melker Becker besökte oss för att göra en liten reklamfilm om vår utställning.

- Utställningen kunde ha öppnas i augusti och hålla öppet fram till november.

- Skolungdomar besökte oss för att filma. De skulle göra en film om Norrköpings historia och dit hör F 13.

STYRELSEN





Helikopterflottiljen – Vår nya traditionsbärare!

En helikopter 16 «Black Hawk» från Helikopterflottiljen på Malmen. Foto: Mats Averkvist

Flytt av 35-simulatorens SUL 35



Den 3 Maj flyttades SUL 35 från gamla SUL-byggnaden till f d ÖKC (Östgöta Kontroll Central). Allt gick mycket smidigt tack vare en enorm gaffeltruck och att Richard Brinkeback hade förberett flytten minutiöst bl a genom att koppla loss och märka upp ett stort antal kablar och anslutningar samt, i förväg, flytta en massa annan materiel. Kabinen bogserades efter Richards bil via allén varvid vi naturligtvis(!) råkade ut för tillfällig rusningstrafik. Nu återstår *bara* att koppla ihop alltsammans igen. Fyra datorer och ett oräkneligt antal sladdar.

Per Jelkne (JEL)

Foto: Per Jelkne



Värnpliktige 427 Johansson

Det kom ett läsarbrev:

Jag tänkte att jag kanske skulle kunna bidra med lite minnen från min tid som värnpliktig på F 13 åren 1968–1969.

Jag mönstrade 1967, tror jag det var, och hade bestämt mig att försöka komma till en flygflottilj helst så nära Torshälla som möjligt, där jag var född och uppvuxen. Man fick ju på den tiden fylla i en blankett med önskemål hur man ville göra sin värnplikt, armen, flyget, flottan och det var väl tänkt att man skulle fylla i detta som alternativ 1, 2 eller 3.

Jag tolkade det på ett annat sätt eftersom jag, sedan jag var barn, hade hållit på med en del modellflyg, så jag valde flyg på alla tre alternativen. Först F 1 Västerås, som andra alternativ F 11 Nyköping och som tredje F 13 Norrköping. Jag hamnade då på F 13 när jag sedan ryckte in mitt i sommaren 1968, någon dag i juli månad.

Jag hade då gift mig under midsommarhelgen det året, men vi hade inte något barn så det var ju okej att åka till F 13 och börja min värnplikt som 427 Johansson, jag hette Johansson på den tiden.

Jag hamnade då på *soliskasernen* som alla andra nyinryckta och fick furir Tufvander som utbildningsledare och befäl. Det var mycket nytt att lära sig. Det där att lära sig marschera i takt och i en grupp var ju inget jag hade praktiserat. Nåväl, de tre månadernas grundutbildning gick ju bra och ganska fort för det var ju alltid något nytt.

Jag vill berätta om en lite speciell del i utbildningen som verkligen har etsat sig fast i minnet. Det var när slutprovet i att använda gasmasken skulle genomföras. Det skulle ske under ledning av en fanjunkare, som jag inte minns vad han hette, och det skulle ske vid det övningsfält som då fanns inne på området. Där låg då också något som troligen hade varit en matkällare en gång i tiden, som innehöll två olika kammare. Man skulle ta på sig gasmasken utanför den matkällaren och testa så att den höll tätt genom att hålla för filtret som luften kom in genom vid inandning. När det var i ordning så fick man order att gå in i den gasfyllda källaren. Det var tårgas där inne, och längst in där satt den nämnde fanjunkaren. Där skulle man ta av sig gasmasken och ställa sig i givakt och anhålla om att få gå ut. Det trodde jag väl inte var så svårt då jag upptäckte att fanjunkaren satt där UTAN gasmask på! Men, aj vad jag bedrog mig. Jag klarade visserligen att ställa mig i givakt och göra anhållan att få gå ut, men sedan gick det fört ut.

Nåväl, jag var inte planerad som någon mekaniker eller så efter grundutbildningen utan det var som traktor- och fordonsförare med tanke på att jag innan inryckningen jobbade som traktorförare på ett lantbruk. Därför blev det ännu en utbildning på den körgård som fanns där även bogserförare utbildades som skulle bogsera flygplanen på kompanierna.

Med tanke på det så var ju precisionskörning med både traktor med vagn och bogserbilar en del i den utbildningen. Det blev första och enda gången som ett befäl fick



Snöröjning på Bråvalla vintern 1969.

bjuda mig på en fika på markan. Hur kom det sig? Jo, han slog vad med mig om hur kort tid jag kunde *boga* en vagn med traktorn genom ett antal uppställda pinnar som då bildade portar att köra igenom utan att också träffa någon pinne. Jag kommer inte ihåg tiden han satte att jag skulle klara det på, men gjorde jag det så skulle han direkt efter körningen bjuda på fika, så det fick han göra!

Det fanns väl mycket som var tråkigt att göra, men det mesta av det har bleknat bort under de 53–54 år som gått sedan dess så det är mest det trevliga och roliga som man minns.

Jag ser i det senast bladet att Lasse Lönndahl varit på flottiljen vid något tillfälle och jag vill passa på att flika in att till juluppehållet 1968 så hade vi en annan stor artist på besök med uppträdande, nämligen Barbro Svensson mera känd som Lill-Babs. Se nästa sida.

Nu har det här blivit lite lång berättelse, men det finns en sak till som jag vill berätta om. Vi hade ju ledigt över jul och nyår och skulle vara tillbaka på flottiljen efter trettondag jul och då skulle man vara på sitt logement före kl 24.00. Jag åkte hemifrån min bostad i Torshälla i god tid för att hinna till den tiden. Det snöade när jag startade resan men det blev värre vartefter jag närmade mig Norrköping. Det var också halt så det låg bilar i diken lite överallt när jag närmade mig staden. Jag klarade mig



från dikesbesök och var i tid på logementet, men väl inne där blev jag beordrad att omedelbart infinna mig på FFÄ (flygfältsavdelningen) där jag var utbildad till förare på en snöslunga. Plogbilarna var redan ute på startbanorna så det vara bara att börja angripa plogvallarna med snöslungan. Flygfältet skulle vara rent från snö tills på morgonen, man skulle börja flyga kl 08.00. Men det visste inte det snöoväder som hade dragit in över Östergötland, så det fortsatte vräka ner snö och därmed fick vi fortsätta med snöröjningen. Den tiden var jag inte ute ur snöslungan på ungefär ett och ett halvt dygn utom för att få något att äta, sova var inte att tänka på. Det var inte förrän då som snöfallet hade upphört. Resten är historia, som man brukar säga.

Med vänlig hälsning
Bengt Svejdur, (Vpl 427 Johansson)



Lill-Babs med Charlie Normans trio uppträdde vid julkaffet 1968.

Nedan: Lill-Babs och Charlie Normans trio. Charlie vid pianot, Hasse Burman (bas) och Roffe Berg (gitarr).





Lill-Babs flyger

Ovan och nedan: Holger «Stråssa» Hansson och «Lill-Babs» efter ankomsten från Bromma den 24 april 1968.

I **förra numret** av Bråvallabladet skrev jag om Lasse Lönndahls besök på flotttiljen. I och med artikeln om 427 Johansson här intill så grävde jag lite djupare i bildarkivet och hittade ännu ett tillfälle då Lasse Lönndahl besökte Bråvalla. Det var den 24 april 1968 som både han och Barbro Lill-Babs Svensson besökte F 13. Vid detta tillfälle så flög Lasse SK 60 och Lill-Babs flög SK 16 från Bromma.

Lasse och Barbro skulle kunnat bli ett riktigt offentligt kärlekspar. De hade nämligen en romans på en tågresa mellan Malmerget och Kiruna under en turné. De beslutade dock att inte fortsätta då detta skulle ha blivit ett drömscenario för skvallerpressen. Det stannade som ett vänskapligt och kollegialt förhållande som varade livet ut. Barbro Lill-Babs Svensson avled den 3 april 2018, 80 år gammal. Lasse Lönndahl och Lill-Babs är Sveriges mest uppskattade artister genom tiderna.



*Nedan: Lasse Lönndahl, Lill-Babs och X. I bakgrunden Bertil Andersson och troligen Stråssa. Vem är X?
Nedan till vänster: Lasse Lönndahl och Lill-Babs efter ankomsten från Bromma den 24 april 1968.*

Mats Averkvist



Udda Flygplan på F 13



TP 79 Douglas DC-3 på F 13

Douglas DC-3 flög första gången den 17 december 1935. Den hade utvecklats från föregångaren DC-2. 1937 kom tre exemplar till Sverige och togs i tjänst av AB Aerotransport, föregångaren till SAS. Totalt tillverkades drygt 16 000 DC-3:or i en mängd olika versioner, huvudsakligen militära. Drygt fyrtio stycken har varit civilregistrerade i vårt land och åtta har tillhört Flygvapnet. Den första av dessa blev nedskjuten av sovjetiskt flyg den 13 juni 1952 och vraket finns idag bevarat på Flygvapenmuseum i Linköping. En av de andra havererade vid landning på F 11 1974. De övriga flög ända till 1982-1984 då de fasades ut från flygvapnet. En av dessa flyger fortfarande i regi av föreningen Flygande Veteraner.

DC-3 kommer till Sverige

AB Aerotransport ABA, föregångaren till SAS, skaffade tre DC-3:or redan 1937 för att på sikt ersätta de långsammare Junkers Ju 52/3m. 1939 respektive 1940 köptes ytterligare två. Man behövde flera flygplan för den, under andra världskriget, så viktiga kurirtrafiken till bl a Storbritannien. Två av dessa blev nedskjutna av tyskt jaktflyg över Nordsjön respektive Skagerrak 1943. Efter kriget fanns det massor av överskottsflygplan till salu och ABA/SAS hade inte mindre än 24 DC-3:or under åren 1945-1957. Ett antal av dessa gick periodvis i *Skandinaviska Aero*, *Airtaco*, *Linjeflyg* m fl. I början av 1950-talet bytte SAS ut sina DC-3:or mot SAAB Scandia, DC-4 och DC-6, och i början av 1960-talet bytte Linjeflyg ut sina DC-3:or mot Metropolitan.

DC-3 till Flygvapnet

Svenska flygvapnet har haft åtta stycken Douglas DC-3 i tjänst som TP 79 under en period av 36 år mellan 1948-

TP 79 nr 79007 på Såtenäs 31 augusti 1975 med F 8:s vapen fortfarande på nosen. Foto: Lars E Lundin.

1984. De första två, 79001 och 79002, (SE-APZ och SE-APW), köptes från SILA (Svensk Interkontinental Lufttrafik AB) av Kungl. Flygförvaltningen för 285 000 kronor i december 1948. Båda flygplanen byggdes om för signalspaning vid CVV i Västerås med stativ, kabelrännor och utbytbara paneler för antenninstallationer. Ombyggnaderna var klara under våren-sommaren 1951. De placerades på F 8 där 79001 flög signalspaningsuppdrag för Försvarets Radioanstalt, FRA och 79002 användes av Försvarets Forskningsanstalt, FOA för olika slags forskning och materialutveckling. De fick namnen *Hugin* och *Munin* efter Odens båda korpar. Dessa två och föregångaren *Blondie*, en Junkers Ju 86, B 3 organiserades i en speciell transportgrupp, 6. transportgruppen på F 8 Barkarby. Den normala baseringen var dock på Bromma och F 8 ansvarade egentligen endast för service och underhåll av flygplanen.

Den 13 juni 1952 blev 79001 nedskjutet av sovjetiskt jaktflyg öster om Gotska sandön under ett signalspaningsuppdrag. Flygplanet var spårlöst försvunnet med undantag av en skottskadad gummilivbåt som hittades i samma område två dagar efter försvinnandet. Ett stort spaningspådrag genomfördes dagarna efter. Den 16 juni sköts en TP 47 Catalina, som letade efter DC-3:an, ned av sovjetiskt flyg. Denna gång lyckades besättningen nödlända nära ett västtyskt fartyg som kunde plockade upp besättningen.

DC-3:an återfanns i juni 2003 på 125 meters djup nära den planerade flygvägen. Hösten 2003 bärgades vingar, motorer och andra föremål utanför vraket. På natten den 18-19 mars 2004 bärgades själva flygkroppen. Alla delar samlades på Musköbasen för det omfattande utredningsarbetet. En rapport över nedskjutningen och haveriet publicerades sedermera 2007. Resterna av flygplanet och tillhörande utrustning finns idag utställt på Flygvapenmuseum.



TP 79 nr 79004 i luften med örnen på nosen. Foto: Freddy Stenbom via Svensk Flyghistorisk Förening

Flera DC-3:or till Flygvapnet

I april 1950 hade försvaret beslutat att starta utbildning av fallskärmsjägare och i oktober 1950 köptes ett flygplan, 79003 *Pegasus* för detta ändamål. Flygplanet utrustades för fallskärmshoppning på CVV och var klart i mars 1951 då de första provhoppningen genomfördes den 21 mars. Fallskärmsjägarskolan (FJS) startades 1952 i Karlsborg och ytterligare en DC-3:a, 79004 *Örnen*, köptes in samma år och försågs med utrustning för fallskärmshoppning.

Behovet av transporter inom flygvapnet ökade och i april 1956 köptes ännu en DC-3 (79005) och i juni 1960 ytterligare två maskiner (79006 och 79007) som kom från Linjeflyg. 79002 och 79007 tillhörde F 8, men de resterande fyra flygplanen blev tilldelade Transportdivisionen på F 7 Såtenäs där 79003 och 79004 i huvudsak användes av Fallskärmsjägarskolan. Den första maskinen kom till F 7 den 6 mars 1951. Totalt har F 7:s TP 79 flugit 31 000 timmar under årens lopp.

TP 79 var flygvapnets riktiga arbetshästar som användes till allehanda transporter av materiel och personer, utbildning av navigatörer och radiooperatörer, till test och ut-

veckling av radar och elektronik. Åtskilliga är de beväringar som har fått flyga till och från sina permissioner, för att inte tala om truppörflyttningar runt om i landet. Många utlandsbesök med militär personal, olika slags tjänstemän och VIP-personer har det också blivit. Även uppdrag för FN och Röda korset har förekommit. TP 79 började ersättas av TP 84 Hercules 1981.

En sista DC-3 till Flygvapnet

I oktober månad 1974 pågick en flygvapenövning vid F 12 i Kalmar. Den 9 oktober skulle 27 tekniker, befäl och värnpliktiga transporteras från F 12 till F 11 i Nyköping. Befälhavare på TP 79 nr 79005 var Bertil Kylborn som endast hade 25 timmar på DC-3. Det blåste en hård byig sidvind på mellan 17-25 knop på F 11. Maximal sidvind vid landning var 15 knop. Som styrman fanns en äldre erfaren pilot som menade att det kunde vara en bra övning att landa i sidvind. Bertil var av en annan uppfattning, men lät sig övertalas. När maskinen kommit ned på banan så kom en kraftig vindstöt från sidan och flygplanet *Vraket av TP 79 nr 79001 som sköts ned av sovjetiskt flyg den 13 juni 1952, idag utställt på Flygvapenmuseum. Foto: Mats Averkvist*





Ovan: De sex kvarvarande TP 79 vid formationsflygningen den 9 oktober 1981. Foto: Freddy Stenbom via SFF.

vred upp sig mot vinden och åkte av banan ut på gräset. Det kunde ha slutat med det, men den äldre styrmannen drog på gas för att ta upp planet och gå om. Farten räckte dock inte till och maskinen sjönk igenom, slog i backen och fortsatte rätt ut i terrängen. Ena vingen kolliderade med ett träd och flygplanet roterade 180 grader, samt fortsatte några hundra meter och kraschade i stenig terräng. Alla ombord kunde ta sig ut på egen hand, men flera fick köras till sjukhus för kontroll.

Flygplanet blev naturligtvis totalförstört. Det användes sedan för utbildning av haveriutredare på F 11. Som ersättning för maskinen köptes i augusti 1975 en begagnad DC-3 från tyska Luftwaffe. Flygplanet köptes som reservdelar(!), men var i så gott skick att det fick nummer 79008 och fick flyga på egen hand. Det placerades på F 13M

på Malmen. Till skillnad från övriga TP 79:or som var omålade så var 79008 kamouflagemålat. Man behöll den målning som flygplanet hade i Luftwaffe.

Både F 8 Barkarby och F 3 Malmen lades ned den 30 juni 1974. Malmen blev ett detachement till F 13 – F 13M. Under 1974 överfördes F 8:s båda TP 79 till F 3 innan F 3 blev F 13M. Även F 7:s maskiner överfördes till Malmen, varav de två sista den 13 mars 1981.

Avvecklingen

Torsdagen den 9 oktober 1981 var en speciell dag i TP 79:s historia. Då skulle det formationsflygas med de sex kvarvarande flygplanen. Efter enskild start i regn och blåst flög man några gånger fram och tillbaka över Malmen. Divisionschef övlt Torsten Gustavsson satte sedan kursen mot Bråvalla där man vände för att flyga tillbaka till Linköping. När man kom fram till SAAB-fältet hade man ändrat till flankformering. Över Malmen bröt man sedan upp och landade, den ena efter den andra. I och med denna flygning så hade 79007 gjort sitt sista uppdrag efter 30 år i tjänst. Det kom då att tillföras Flygvapenmuseum och står idag utställt utanför kalla-kriget-hallen.

TP 79 79008 avyttrades genom en omfattande bytesaffär som gav Flygvapenmuseum en Spitfire Mk. XIX, dvs samma version som de svenska spaningsflygplan S 31 Spitfire som flögs på F 11 under åren 1948-1955. För att klara detta byttes en Hawker Hunter 34006, en Douglas Skyraider SE-EBL, tre A 32A Lansen 32120, 32284, 32209 samt TP 79 79008 mot en Spitfire utan motor! TP 79:an flögs över till Kanada den 3 december 1982 av mj K-G Borgström från F 13M och en kanadensare, Timothy Ockenden. Flygningen gick i etapper, Malmen – Kungsängen – Bergen – Reykjavik – Søndre Strømfjord – Frobisher Bay – Val d'Or – Toronto, där man var framme den 9 december.

Den 22 juni 1983 gjordes den sista flygningen med 79002. Då flög övlt Ebbe Severinsson, kn Bertil Skogsberg och lt Rolf Sjöö planet från Malmen till Skå-Edeby utanför Stockholm. Även detta flygplan spelade en viktig roll i bytesaffären med Spitfiren. Den byttes mot en Rolls-TP 79 nr 79008 som köptes från tyska Luftwaffe som ersättning för den havererade 79005. Bilden är från flygdagen på Ljungbyhed den 23 maj 1976. Foto: Freddy Stenbom via Svensk Flyghistorisk Förening.



Royce Griffon-motor som fanns på Skokloster Motormuseum. Motorn blev sedan monterad i FVM:s Spitfire. 79002 ställdes sedan upp utanför museet på Skokloster. Historien med 79002 slutar dock inte här.

Peter Flensburg fick 2008 av den nye ägaren, av en slump, veta att Skokloster Motormuseum skulle flytta till Simrishamn. Han erbjöd sig att köpa maskinen och köpet gjordes upp under hösten. Möjligheter att transportera flygplanet till Karlsborg undersöktes och man beslutade frakta den sjövägen till Karlsborg. Den 9-10 maj 2009 demonterades vingar, motorer och propellrar av frivilliga under ledning av Åke Jansson och dagen efter lastades 79002 på Ekerö rederis pråm vid ångbåtsbryggan invid klostret. Transporten gick längs Östersjökusten via Mem och Götakanal till Motala dit man kom den 15 maj. Man anlände till bryggan vid gamla Fallskärmsjägarlägret i Karlsborg kl. 19.55 den 17 maj efter tre timmar över Vättern. En stor mängd frivilliga lossade flygplanet dagen efter och satte det på plats på sitt fundament.

Den sista DC-3:an i flygvapnet 79004 flög sin sista tur den 3 april 1984. Därefter såldes den, liksom 79003 till Transport Aerien Zaire (TAZ) i Zaire. 79003 blev den näst sista TP 79:an i flygvapnet. Den levererades till TAZ den 15 december 1983, men hann inte användas mer än en månad innan den havererade i Kissi Dougon i Guinea.

flygande veteraner

När flygvapnet fasade ut 79006 1982 så såldes flygplanet till två privatpersoner för 80 000 kronor. Dessa två grundade en stiftelse, *Flygande Veteraner* och sålde planet till stiftelsen året efter. Föreningen *Flygande Veteraner* bildades och med hjälp av många frivilliga krafter gjordes en omfattande teknisk översyn och flygplanet fick tillbaka sin civila registrering, SE-CFP, som det hade haft i Linjeflyg. Flygplanet döptes till *Daisy* och premiärflog i sin nya skepnad i juni 1984. Detta flygplan är sedan dess ett populärt inslag på flygdagar och som transportmedel vid utflykter för medlemmarna i föreningen.

I samband med SAS 40-årsjubileum 1986 så märktes

Nedan till vänster: 79002 utställd vid Fallskärmsjägarklubben i Karlsborg. Foto: Mats Averkvist.

Nedan till höger: «Daisy», SE-CFP ex 79006 vid en flygdag på Sätens 2014. Foto: Mats Averkvist



TP 79 nr 79003 och 79004 i luften. Foto: Freddy Stenbom via Svensk Flyghistorisk Förening.

flygplanet om med drakdekor och med namnet *Fridtjof Viking* som det hade under sin tid i SAS 1951-1957. *Daisy* var under en lång tid stationerad på Bromma, men huserar numera i Västerås.

Mats Averkvist

Källor: Tack till Peter Liander
 Av gammal fin årgång, Stiftelsen Skånes Flygmuseum 1976
 Veteraner och Modeller, Jan Jangö och Freddy Stenbom, Allt om Hobby 1976
 Med last genom luften, Lennart Andersson Z-förlaget 2016
 DC-3:an – Kalla krigets hemlighet, Christer Lokind, Medströms 2014
 Svenskt flyg under kalla kriget, Christer Lokind, Medströms 2016
 The Stockholm run, Nils Mathisrud, Stratus/MMP Books 2016
 Flygplan på museum, Sölve Fasth, allt om Hobbys Förlag 1993
 DC-3, TP 79002 Munin under andra världskriget, Lars Karlsson, Fallskärmsjägarklubben 2021
 46 år i luften med Bertil Kylborn, Eget förlag 2020
 Flyghistoriskt Månadsblad nr 9/1980, 12/1981, 4/1983, 6-7/1983, 8/1983, 3/1984, 6-7/1984
 Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 4/2002, 4/2009
 FlygvapenNytt nr 2/1981, 3/1981, 4/1981, 1/1984
 Allt om Hobby nr 2/1984
 Svenska militära flygplan och helikoptrar, Lars Larsson, SFF forum
 Hemsida för *Flygande Veteraner* - www.flygandeveteraner.se

TP 79 i Flygvapnet

Fv nr	c/n	Koder	Anmärkning
79001	9001	-	Sköts ned av sovjetiskt flyg 13 juni 1952, vraket på Flygvapenmuseum
79002	9103	8-72, 3-78, 13-78 , 13-72 , 13-792	Skokloster Motormuseum, Utställt på Fallskärmsjägarskolan, Karlsborg
79003	9010	7-73, 7-793, 13-793	Såld till Zaire
79004	19771	7-74, 7-794, 13-794	Såld till Zaire
79005	33246	7-75, 3-79	Haveri på F 11, använt för haveriutredningskurser
79006	13883	7-76, 13-76 , 13-796	SE-CFP <i>Daisy</i> , Flygande Veteraner
79007	13647	8-77, 3-77, 13-77 , 13-797	Utställt Flygvapenmuseum
79008	33153	13-78 , 13-798	Såld till USA





F 13:s Flottilj- och divisionsmärken del 4

Här är den sista delen av historiken kring flottilj- och divisionsmärken på F 13 av Andreas Ziegenfeldt.

Transportflygdivisionen

Transportflygdivisionen omlokaliseras 1973 från Svea Flygflottilj F 8 i Barkarby med destination Malmslätt. Östgöta flygflottilj (F 3) avvecklades året efter och kvarvarande verksamhet uppgick den 1 juli 1974 i Bråvalla flygflottilj som ett detachement F 13M.

Transportflygdivisionens första märke skapades redan under tiden vid Svea flygflottilj, men kom aldrig förbi idéstadiet. Tämmligen omgående efter omlokaliseringen skissade Bertil Skogsberg fram ett märke. Han valde Nils Holgersson flygandes på Akka som fick symbolisera



divisionens flackande land- och rike runt. 1974 tillkom devisen *Volare necesse est – att flyga är nödvändigt* och denna placerades i överkant på märket. Texten Flygvapnets transportdivision förklarade för den oinvigde. I bakgrunden återfinns ett raster för att skapa en tredimensionell effekt av landet under himlen. Kopplingen till Östgöta flygflottilj (F 3) fångades med ett C i kontrast mot bakgrunden. Det tillverkades som svart/vit dekal där färgläggning skedde av innehavaren.

TP 79 nr 79007 märkt som F 13-797 utställd på Flygvapenmuseum. Foto: Mats Averkvist



Under senare delen av 1970-talet förändrades märket. Formen blev nu rund och devisen placerades på banderollen under Akka. Symboliken kom i övrigt att kvarstå och märket förtydligades med text. Flygvapnets transportdivision ersattes med *Air support command* och kopplingen till F 13M skrevs ut. Märket kom något år senare att ligga till grund för transportflygdivisionens märke vid F 7 eftersom divisionen vände sig till Bertil Skogsberg med sina önskemål för framtagning av ett nytt märke.





Transportflygdivisionens märke på Flygvapenmuseums TP 79. Foto: Mats Averkvist

Efter att delar av transportflyget 1983 avvecklats eller omlokaliserats till Skaraborgs flygflottilj kvarstod *Specialflyget* vid Malmen men nu som en del under målflygdivisionen. Märket anpassades efter de nya förutsättningarna och flottiljtillhörigheten avskaffades. Istället tillfördes Malmen och SIS för signalspaningen som var den huvudsakliga uppgiften. Det hade inte varit möjligt tidigare eftersom verksamheten var *superhemlig* men under slutet på kalla kriget övergick verksamheten till det vanliga *jättemhemlig*. Genom Försvarsbeslutet 1992 avvecklades Bråvalla flygflottilj och detachementet övergick till Upplands flygflottilj (F 16M). Detta kom dock inte att medföra någon förändring av märket.

Andreas Ziegenfeldt



TP 79 nr 79008 på F 17 i Ronneby i november 1980. Notera Transportdivisionens märke på nosen. Detta flygplan var en del i omfattande bytesaffärer för att få tag i en Spitfire Mk. XIX och visa denna som en svensk S 31 Spitfire på Flygvapenmuseum. 79008 flögs över till USA i december 1982. Foto: Freddy Stenbom via Svensk Flyghistorisk Förening.



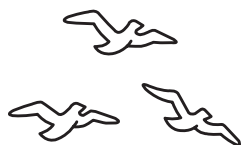
Födelsedagshälsning

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

90 år den 16/3 Lennart Westerholm
90 år den 18/4 Kerstin Lindqvist
80 år den 5/1 Gunnel Andersson
80 år den 23/1 Bengt Grim-Ställborn
80 år den 25/1 Tomas Granqvist
80 år den 28/2 Johan Andersson
80 år den 23/4 Agneta Andersson
80 år den 30/4 Britt-Marie Berglund
80 år den 3/5 Leif Bergsten
80 år den 8/5 Åke Karlsson
80 år den 17/5 Björn Sjöstedt
80 år den 20/6 Sune Axelsson

70 år den 7/1 Lars Åberg
70 år den 4/5 Kenneth Lundgren
70 år den 11/6 Hans Törngren
70 år den 12/6 Anders Tellström
60 år den 8/3 Peter Wahlström
60 år den 15/3 Kjell Ekström
60 år den 17/3 Björn Nilsson
60 år den 25/3 Torsten Öhman
60 år den 4/4 Eva Andersson
60 år den 22/4 Thomas Manning
60 år den 9/5 Peter Lund
60 år den 14/5 Hans Malmquist
60 år den 24/5 Mikael Hauk
60 år den 8/6 Carina Bergsten
60 år den 16/6 Björn Ek
50 år den 2/5 Johan Tilosius
50 år den 16/6 Thomas Pettersson
40 år den 25/1 Jimmy Norén

Kamratföreningen minns våra avlidna kamrater



Du vet väl att du kan hitta
äldre nummer av Bråvalla-
bladet på vår hemsida?

FOTO DANIEL KARLSSON



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 445 kronor, som sätts in på Plusgirokonto 53 32 14-3.

Svensk Flyghistorisk Förening

Telefon 08-667 71 70 www.flyghistoria.org

