



BRÅVALLABLADET

F 13 KAMRATFÖRENING

Bildad 13 juni 1985

December 2024

Nr 79



- Order: En rote JA 37 Viggen med skarpladdade vapen!
- Vampire-haveri med dödlig utgång
- Ett aktivt år för Kamratföreningen
- Fotograf Hans Johnsson 1937 - 2024
- Start och landning på taxibanorna

**GOD JUL och
GOTT NYTT ÅR!**

Årsmöte 2025

F 13 Kamratförening kallar till årsmöte torsdagen den 27 mars kl. 19.00. Plats och föreläsare meddelas senare. Vi återkommer med hur anmälan skall gå till. Ha koll på e-post, hemsida och anslag i by 97. Ingen info kommer att läggas ut i dagstidningarna.

Välkomna önskar styrelsen.





F 13 kamratförening
Bråvallabladet
nr. 79 – December 2024

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 200 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

En rote JA 37 Viggen startar från bana 24 på F 13.
Lilla bilden: Flygande Veteraners DC-3 Daisy på Kungsängen den 15 september 2024. Foto: Mats Averkvist

Ordförande har ordet

Hej på er alla därute i vårt avlånga land. Sommaren är kort var det visst Thomas Ledin som sjöng. Jag håller helt med honom, för när jag nu sitter här för att få ihop några rader, så undrar jag också var sommaren tog vägen. Nåväl jag hoppas ni haft en bra sommar som jag önskade er i förra tidningen. Vad händer i vår förening och utställning då? 13 juni 2025 fyller vår förening 40 år och det måste vi givetvis fira på något sätt. Vi har haft besök från Norrköpings kommun, kultur och fritidskontoret för omförhandling av vårt uppdragsbidrag. Vi lyckades få till ett nytt uppdragsbidrag för perioden hösten 2024 – våren 2025. Vi har även haft möte med Helikopterflottiljen för ny överenskommelse perioden 2025-2026. Även där fick vi till ett avtal. Vårt tisdagsfika har startat efter sommaruppehållet och det är trivsamt att kunna träffas någon timme på tisdagarna. AW (after work) har kommit i gång med en första träff i september för att sedan fortsätta i oktober med avslutning i december. Mycket trevligt inslag tycker jag, Den här perioden provas det med fredagar och lördagar för att de som jobbar ska få en chans att vara med. Höstmötet hade vi den 23 oktober på vårt nya ställe, Vidablickkyrkans samlingssal. Enda orosmolnet, om än så trevligt, är att vi inte hittat en större lokal till rimligt pris om vi skulle bli ännu fler.

I år gjordes ett försök att hålla sommaröppet på vårt museum. Det slog väl ut med många besökare. Vi hade öppet två gånger i juli månad. Vi skall försöka att ha sommaröppet nästa år också. På tal om museum så har vi beslutat att vi fortsättningsvis ska kalla oss för museum och inte utställning. Anledningen till beslutet är bland annat att många andra museer har hört av sig och sagt att vi borde kalla oss museum i stället för utställning. En utställning finns ju oftast under en bestämd tid. Vi har haft ett något högre besöksantal vissa lördagar under sista tiden, det kan bero på att vi har blivit bredare i vår information om vårt museum och med öppettider. Vi har också haft öppet i sport- och höstlovsveckorna med tanke på skolungdom som vi har åtagit oss enligt uppdragsbidraget från kommunen. Vi har även haft flera bokade besök, vilket gläder oss. Ett besök som sticker ut lite är kanske den finska flygmuseiföreningen som gästade oss i somras. Besöket slutade med att det bestämdes att vi framöver skall byta medlemstidningar. Deras tidning heter *Feeniks*. Avslutningsvis vill jag rikta ett stort TACK till er alla medlemmar som på något vis hjälper till i föreningen och till er som betalar mer än 200 kronor för medlemskap.

Till slut vill jag också önska er alla en God Jul och ett Gott Nytt År!

Lasse Åberg

Redaktörens...

Det förra numret av Bråvallabladet var lite av ett jubileumsnummer för mig personligen. Det var det tionde numret jag har producerat för Kamratföreningen! Det är drygt fem år sedan jag anmälde till herr ordförande att jag hade möjlighet att bidra med mina kunskaper i detta sammanhang. Det har varit mycket positiv respons från läsekretsen under dessa fem år, vilket också känns väldigt skönt för mig. Så jag kör väl på ett tag till... ☺

Det har varit en hel del aktiviteter under året i Kamratföreningen – kul! Om det vittnar inte minst antalet *interna* bidrag till detta nummer av Bråvallabladet. Lysande! Fortsätt gärna att skicka in bidrag!

Jag får ju också passa på att önska alla en God Jul och ett Gott Nytt År!!

Redaktör Mats Averkvist



Foto: Britt-Inger Jönsson

Status SUL 35 Drakensimulator 2.0

Den 1 maj 2020 tog föreningen över Jens och Martins fina J 35-simulator (SUL 35) som då stod i den gamla simulatorhallen på Bråvalla. Efter att ha pysslat med simulatorer i över 20 år anmälde jag mitt intresse att vara ansvarig och fick uppdraget av styrelsen. Efter sommaren träffade jag Jens och Martin och fick massor av nyttig info för att kunna driva simulatoren vidare. Per Jelkne *anställdes* som huvudinstruktör och Nils Engvall som instruktör. Under hösten träffades Nils och Per på fredagar för att träna in sig i systemet och Per lärde oss hur J 35:an fungerade och lärde ut procedurer för att starta, flyga, navigera och landa. Efter juluppehållet gjordes en sista fin trimning av kunskaperna och de första kunderna togs emot i början av februari 2021. Nu rullade det på med kunder och allt kändes bra.

Den 19 mars fick vi besök av tre herrar från Kommunens byggkontor som kortfattat sa: – Vi tänkte att ni inte ska vara kvar här! Efter en stund av skräck och några förtydliganden sa de att de ville flytta oss. Vi gick tillsammans rakt över gatan och tittade i den före detta ÖKC-lokalen.



Rummet var i väldigt dåligt skick och fyllt med hundratal skumgummimadrasser. Det var svårt att riktigt se potentialen i rummet.

Nu började en långdragen process att få till ett kontrakt. Efter fjorton långa månader och lika många möten hittade vi till slut fram till en lösning som vi var nöjda med.

Den 3 maj 2022 var det äntligen dags att flytta flygplanet till sitt nya hem. Allt gick otroligt bra och flytten gjordes med min bil till en början för att avslutas med ett lyft av, en för dagen, inlånad stor truck. Nu började en roligare period. Att designa, rita ritningar och beställa material som levererades av XL-Bygg i början av juli.



Mässhörnet i «nya» simulatorhallen. Foto: Mats Averkvist

Semestern användes till att bygga upp väggar i sektioner som sedan sattes ihop till ett hus. Tur i oturen så var min kompis Daniel sjukskriven just då och kunde hjälpa mig att snickra när han orkade. När det äntligen var dags att sätta gips, så anordnades en arbetsdag i november och vi var sex tappra personer som träffades och slet och skruvad hela dagen. Daniel och jag fortsatte efterföljande dagar att göra klart den sista hälften av gipsarbetet.

Då väggar och tak ska fungera som filmdukar i nya simulatoren så var det av yttersta vikt att allt blev helt slätt. Detta gjorde att jag behövde bredspackla alla ytor. Jag kan ju nämna att huset som simulatoren står i är 5 x 9 meter med 3 meter i takhöjd. Så det blev stora ytor att spackla och de kändes ännu större att slipa. Vi provade att hyra en slipgiraff. Den var alldeles för tung för att kunna användas. Jag provade olika slipmaskiner. Två brann upp och när jag använde den tredje skapades ett så högt resonansljud att hela kraniet vibrerade. Så det fick bli handslipning. Ett arbete som tog drygt sex månader. Äntligen var det dags att måla och till väggarna hade en specialfärg för projektorväggar beställts från Italien. Nu kom även en ny kille in i bilden, Roger, en flygtokig elektriker som hjälpte till att dra all el i hela simulatoren så det uppfyller alla krav. Arbetet fortsatte med mera målning, tapetsering och att sätta lister. Simulatoren började verkligen kännas riktigt hemtrevlig. Kontrollrummet började inredas och är nästan helt klart idag.

Hittills i projektet har jag lagt över 3000 timmar och siktar på att vara klar under våren 2025.

Ett stort tack till min mamma och min dotter Filippa som hjälpt mig väldigt mycket i simulatorhallen.

Text och foto: Richard Brinkeback





Besök i hangar 81

Foto: Mats Averkvist

Under sensommaren-hösten har kamratföreningen haft ett antal besök, förutom de vanliga under lördagsöppet. Den 25 augusti hade vi besök från den finska flygmuseiföreningen. Den 30 augusti var det återträff för F 13:s sambandsavdelning och den 15 september hade vi besök av en grupp personer från *Flygande Veteraner* som kom i sin DC-3:a *Daisy*, i samband med öppet-hus-dagen på Kungsängen.

Besök av Flygande Veteraner

Kungsängens flygplats firade 90 år med öppet hus den 15 september. Försvaret visade upp sig med helikopter 15 och Tp 100C Saab 340 och ett antal fordon. Flygplatsen visade upp sina brandbilar och både Norrköpings flygklubb och segelflygklubben hade ett antal flygplan på plats och berättade om sina verksamheter. Det fanns även en hel del aktiviteter för barnen. Ett par helikoptrar gjorde uppstigningar med betalande passagerare. Vädret var fantastiskt med stående sol från en molnfri himmel och det verkade som en stor del av Norrköpings invånare hade tagit sin tillflykt till flygplatsen inklusive flera av kam-

ratföreningens medlemmar iklädda vår förenings T-shirt. Flygplatsen hade också bjudit in Flygande Veteraner som kom flygande med sin DC-3:a *Daisy* och det var här som kamratföreningen kom in i bilden. Efter att de hade fått lite lunch så bilade vi ut åtta personer till Bråvalla. Där inledde ordförande Lasse Åberg med att berätta om föreningen. Sedan visade vi dem vårt fantastiska museum och våra lokaler innan det blev fika i ordersalen. Assisterade gjorde Jonny Andersson och undertecknad. Utpå eftermiddagen skjutsade vi dem tillbaka till Kungsängen där de bordade *Daisy* igen för hemfärd mot Västerås.

Mats Averkvist



Besök av den finska flygmuseiföreningen

Den 25 augusti fick vi besök av *Imailumuseoyhdistys ry*, (försök uttala det ni), översatt: Flygmuseiföreningen i Finland. Ett härligt gäng på 22 kunniga och entusiastiska flygintresserade finländare. De startade sin resa med att besöka Flygvapenmuseum i Linköping för att sedan med buss fortsätta till Karlskrona för övernattnig. Den 24 augusti besökte de flygvapnets flygdag i Ronneby för att dagen därpå besöka oss i Norrköping samt F 11 museum senare på dagen.

Jag hade fått kontakt med deras ordförande Janne Salonen ett år tidigare när han ensam besökte vårt museum. Han uttryckte stor beundran för hur vi lagt upp vårt museum.

Så i våras fick vi förfrågan om detta besök. Blev lite extra då även lunch låg på önskelistan. Det ordnade Sörby herrgård med bravur, fastän köket var stängt på söndagar. Under besöket blev vi presenterade med ett par tavlor av Svenska TP 85 *Caravelle*, signalspaningsflygplan som en finsk MiG-21-pilot fotat på uppdrag över Ålands hav.

Tydligen blev det lite rabalder om dessa bilder efter att piloten landat då, enligt uppgift, den svenska Caravellen var så hemlig att den inte fick fotograferas. Det är väl förhoppningsvis preskriberat nu.

Man var dock tydlig med att bilderna inte finns! Dessa obefintliga bilder hänger nu i By 97 samt i spaningsavdelningen i Museet.

Vi har forskat lite och vi tror den svenska piloten kan ha



Foto: Jari Helander





Foto: Nils Engvall

Torbjörn Höök
 Ingemar Thornell Anne Hammenrudh
 Kenneth Lundgren
 Jan Jardmark Joakim Hjorth
 Johan Rydberg
 Jon Malmström Ylva Wall
 Mats Hallberg Anna Jensen Tomas Larsson

F 13 Sambandsavdelnings återträff 30 augusti 2024

Sambandsofficerarna (numera pensionärerna) Jan Jardmark och Ingemar Thornell planerade och genomförde en återträff den 30 augusti då tolv sambandsofficerare ur F 13 samlades i F 13 Kamratförenings lokaler för att ha en träff 30 år efter att förbundet lades ner.

Programmet inleddes med en *ordergenomgång* i massen. Därefter höll Nils Engvall en intressant visning av kamratföreningens museum i hangaren. Sedan vidtog en traditionell tävling med fem lag för att vinna den åtråvärda *Gyllene Stolpskon*. *Gyllene Stolpskon* var ett vandringspris på Sambandsavdelningen och som sattes på prov en gång om året när F 13 var en aktiv flygflottilj. Det var

OS-grenar som kast i hink med diverse föremål, kast med liten stövel, flagg- och dryckeskunskap. Vinnare utsågs som nu har ett uppdrag att sätta vandringspriset på prov inom ett år.

Efter allt detta var det middag med lämpliga drycker och sång. Mycket snack blev det och församlingen bröt upp fram mot kl 03.00 på morgonen.

Nils Engvall höll baren öppen och rekryterade dessutom några nya medlemmar till F 13 Kamratförening.

Jan Jardmark & Ingemar Thornell
 Arrangörer av återträffen

→ varit Ingemar Sylvér, f d spaningspilot på F 13. Det fanns även representanter med från projektgruppen som håller på att återställa ett finskt *Myrsky*-jaktflygplan från andra världskriget till utställningsskick. Från dessa erhöll vi två fina kepsar med Myrsky-logga. Författaren la genast beslag på den ena.

Diskussioner har startat om att eventuellt anordna en studieresa till våra nya vänner i Finland och deras flygmuseer. Ilmailumuseoyhdistys är dessutom villiga att vara behjälpliga med buss i Finland.

Vi har nu även kommit överens om att skicka varandras tidningar till varandra. Kommer att finnas för läsning i By 97 på Kamratföreningen.

Nils Engvall



Foto: Nils Engvall

Fotograf Hans Johnsson in memoriam



*Det är så här vi är vana att se honom, bakom en kamera.
Foto: Mats Averkvist.*



Hasse Johnsson var ofta gäst hos sina kompisar i Norrköpings Veteranflygförening på Kungsängen. Foto: Mats Averkvist.

Hans Roland Jonsson föddes i Norrköping den 14 september 1937. Familjen bodde då på Västra Nygatan och bestod av fadern Karl-Ivar som var bomullsvävare och modern Asta. Båda föräldrarna var från Norrköping. Hans var äldst av fem syskon. Han kallades allmänt för *Blasken* av sina kompisar. Detta kom sig av att han i sin ungdom råkade hamna i vattnet då han som ung scout skulle angöra med kanot.

I unga år lånade han sin fasters lådkamera och tog en bild utan hennes vetskap. Hon undrade lite sedan när filmen var framkallad vem som tagit en bild på gårdet utanför hennes sommarstuga, men hon anade nog vem det var. Senare fick han kameran av sin faster och han var den enda av eleverna i klassen som hade med sig kamera på klassresan till Göteborg i sjätte klass. Han fotograferade på klassresor, scoutläger, familjen och omgivningarna i Östra Eneby där han växte upp. Sedan dess har Hasse alltid haft kameran med sig vart än han har varit.

1942 flyttade familjen till Heleneborgsvägen (nuvarande Heleneborgsgatan) i Östra Eneby. Hasse gick sex år på Kyrkskolan, sjuan på Karlshovskolan och åttan på Haga-skolan. Det fick räcka med det tyckte han. Han gav sig ut i arbetslivet när han var sexton år. Den 24 januari 1954 började han på Norrköpings Elektrotekniska Fabriker AB (NEFA), som senare blev Philips Norrköpingsindustrier AB och senare Whirlpool. Han arbetade i produktionen med tillverkning av radio- och tv-apparater. Senare också med mikrovågsugnar tills han gick i pension den 31 augusti 2002. Han blev också deras företagsfotograf. Han tog bilder till företagstidningen och på 1980-talet var han med om att starta *Philips-nytt* som sändes på intern-tv i fabriken. Han kallades *Hasse med kameran* på arbetsplat-

sen. Han var Philips trogen förutom några år då han jobbade på BP-macken på Dagsbergsvägen.

Hasse spelade lite trummor. På NEFA fanns ett antal amatörmusiker som spelade dansmusik på olika tillställningar på sin fritid. Han fick vara med i Gillis Elggrens kvartett som bestod av Gillis Elggren (bas), Karl-Ivar Hultberg (gitarr), Frank Eklund (dragspel) och Hasse på trummor. Hasse träffade och blev ihop med Ann-Charlott Karlbom. De gifte sig i oktober 1964. Året efter föddes dottern Elisabeth och några år senare sonen Mats. I april 2008 flyttade han till Vilbergen efter att ha haft lite olika adresser. Den 15 maj 1965 publicerades hans första bild i Folkbladet Östgöten. Det var en tulpan som hade växt rakt genom

Hasse videofilmade en hel del också. Här ute på Kungsängen 2009 under EAA Fly-in. Foto: Mats Averkvist.





asfalten på macken. Den 10 juli 1965 välte en timmerbil i Stockholmsrondellen. Det blev fem spalter i NT med Hasses bilder. Efter det har det blivit många bilder i NT och framförallt Folkbladet. Han hade hittat en extra inkomstkälla. Med polisradio i bilen kunde han hålla sig ajour med händelser som var värda att fotografera. Han har fotat sportevenemang, olyckor och tagit bilder runt om på stan. De hamnade oftast i Folkbladet, men även i NT och rikstäckande tidningar som Aftonbladet och Expressen. Han har även fungerat som sommarvikarie på Folkbladet som var den tidning han kände sig knuten till. Hasse gillade motorcyklar och var en *skinnknutte* på 1950-talet. Flera veteranmotorcyklar har under åren renoverats av Hasse. Ett annat intresse var flyg och han var ofta ute på Kungsängen med kameran i olika sammanhang. När han fyllde sextio flög han med Concorde och våren 2013 var han över i England och fick flyga i den berömda *Grace Spitfire* – en stor höjdpunkt i hans liv. Inför hans 75-årsdag fick han sitt namn på Håkan Thornells stora hemmagjorda vägskylt vid E4:an uppe i Kolmården under en vecka. Det är bara Hasse och Stig Bergling som fått sina personnamn skyltade där!

Hasse i SF 37 Viggen vid ett besök på F 13 någon gång i slutet av 1970-talet. Foto via Hasse Johnsson

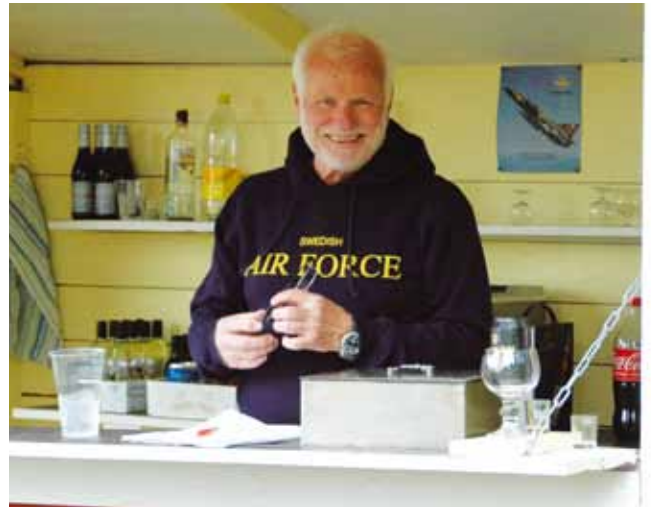
När Hasse gick över till att fotografera med digitalkamera donerade han 60 000 negativ till Norrköpings stadsmuseum och när han fyllde 80 år fick han sätta upp en fotoutställning med sina bilder på *Stinsen* i Söderköping. Födelsedagen firades med att bli utbjuden av sina barn på restaurang och han fick också lova dem att sluta åka motorcykel. Även i F 13 Kamratförening blev det festligheter med kaffe och tårta. Hasse har varit medlem i F 13 Kamratförening nästan helt ifrån starten, förutom några år på 1990-talet. Han har ofta varit på våra möten och tagit bilder och visat videofilmer han har producerat. Han såg livet genom kameran och älskade att träffa och prata med folk. Han skojade om att ta med sig en engångskamera i graven! Hans Johnsson avled den 21 maj 2024 86 år gammal.

Mats Averkvist

Fotnot: Hans efternamn stavades Jonsson, men han skrev det som Johnsson.
Källor:
Folkbladet / NT.
Personliga samtal med Hasse Johnsson.
Mantalskort och kyrkböcker.

Nu är det dags att betala medlemsavgift för år 2025 !! Senast 31 januari 2025

Medlemskap i föreningen erbjuds personer som vill medverka till att bevara F 13:s minne och historia. Medlemsavgift är minst **200 kr/år**. I detta ingår också två nummer av vår tidning *Bråval-labladet* fritt tillsänt. Sätt in beloppet på vårt bankgiro 5073-4193. Ange namn, adress, födelseår och datum, telefonnummer och e-postadress.



Säsongsavslu

I år tog F 13 Kamratförening ett beslut om att ha säsongsavslutning den 15 juni ihop med våra grannar *Flottans Män*. Avslutningen blev väldigt lyckad med grillning utanför H81. Vid grillarna ansvarade *Flottans Män* för grillning av förmälig entrecote. Till detta serverades potatissallad med tillbehör och efteråt kaffe med *tillbehör*. Vi hade vår kiosk utanför hangaren öppen, bemannad av personal från vår förening. Jag konstaterade att kiosken var välbesökt. Efter att vi hade ätit en god måltid, så bjöds vi på underhållning av Marie Ljung, en mycket uppskattad sångerska som sjöng covers på kända låtar. Proffsigt framförande! En regnskur kom över oss och då är det bra





Foto: Mats Averkvist

utning Museet

att ha en hangar att vara i. Vi var drygt 60 personer och ljudvolymen blev högre och högre ju längre kvällen led, ett tecken på att det var trevligt!

På traditionellt vis åkte ett gäng från Kamratföreningen ut till bankorset för att hedra stupade kamrater, där vi har satt upp en minnestavla över omkomna piloter. Senare på kvällen fortsatte kvällslivet på respektive mäss. En eloge till *Flottans Män* som höll i disken. En höjdpunkt blev visst när jag (ordförande) skulle leverera disk och lyckades haverera med den.

Lars Åberg



Foto: Lars Åberg





Glömmer aldrig hösten 1982

*Marinens HKP 4B, «Yngve 61».
Foto: Mats Averkvist*

Jag kom hem från jobbet på 2. kompaniet F 13 en vanlig måndag... trodde jag. Satt med mina barn i hemmet efter att vi hade ätit kvällsmat och det var läggningsdags för dem. Telefonen ringer (detta är före mobilernas tid) min fru svarar och ropar till mig att någon från F 13 vill tala med mig. Jag svarar och hör VB (vakthavande befäl på F 13 som är i tjänst när inte flottiljchefen är på plats). Han vill att jag med mina kollegor på kompaniet ska ta fram en rote (2 st) JA 37 Viggen, skarpladdade med automatkanon. Det innebär att automatkanonen ska laddas med mingranater. Det här var vid 20.00 på kvällen och jag säger att jag motringer som man ska göra när man får en sådan här order. I och för sig kände jag igen rösten från en känd kollega. Men jag motringde och fick klart för mig att det här var allvar.

Varför fick vi den här ordern? Jo, under den gångna helgen hade det varit en hel del ubåtsaktivitet i Hårsfjärden som vi förstas hade ventilerat på jobbet. Nu hade tydligen något hänt som gjorde att vi skulle öka vår beredskap och vi på 2. komp/div hade ju ett av dåtidens mest moderna jaktflygplan. Det var kanske anledningen till att vi fick ordern att sätta upp en rote JA 37 i högsta beredskap.

När jag motringde så frågade jag VB varför han ringde just mig. Han förklarade att det var bråttom och han kände mig sedan tidigare och visste var jag bodde. Han trodde att det skulle gå snabbare eftersom han visste att jag hade kunskap om vilka kollegor jag skulle kontakta i första hand, flygplan som var tillgängliga, vilken materiel som behövdes och var ammunitionen fanns. Jag ringer din kompanichef senare sade han.

Nåväl, vad säger man till sin fru i ett sådant här läge när man får en sådan här order och måste tillbaka till jobbet. (Åter igen, tänk på att det här var före mobilernas intåg.) Jag tog bilen för att åka till F 13 och då slog det mig att ta en alternativ väg till Bråvalla. Vi hade övat mycket på det här att det fanns vissa fiendeförband som kunde slå ut mjukvaran, alltså människan. Jag visste ju inte hur mycket dom var insatta i det här så därför åkte jag inte den väg som jag brukade göra. Jag kände en viss muntorrhet när jag satt i bilen på väg till Bråvallavakten. När jag kom fram började jag förstå vidden av det här, när jag möter vaktchefen som är skarpbeväpnad med skyddsväst och vill lämna över nycklar till ammunitionsförråd, lokaler

mm Men jag säger till honom att jag behöver inga nycklar, jag löser min uppgift ändå.

Nu dyker mina jobbarkollegor upp som jag har ringt till och vi gör service på flygplanen och laddar dom för att sedan bogsera dem till bergsplattan där de ställs upp i högsta beredskap. Det som slår mig nu är att nästan hela divisionen är på plats för att sätta sig i flygplanen som står startberedda på plattan. Dom är ju tränade för det här, men att ändå vara beredd att starta i kolsvarta mörkret ut över Östersjön imponerade på mig. Nu var det så att flygchefen var där och skickade hem ett antal piloter för att behålla dem som behövdes för tillfället. Det som var mest frustrerande var den knapphändiga informationen som vi fick. Förståeligt med den tidens kommunikationssystem. Sent på kvällen landade även incidentroten (beredsskapsrote som alltid stod någonstans i Sverige). Det var 2 st J 35 Draken från F 10 och även de var förstas skarpladdade. Vi tekniker som var på plats var ju också utbildade på Draken så det var inga problem för oss att serva dem.

Nästa order som kom, var att nu skulle vi hänga skarpa robotar. Nu undrade man vad som var på gång. Ovissheten... Är det krig på gång??? Efter en del problem så kunde vi ta oss in i ammunitionsförrådet. Det var civil personal som skötte detta normalt. Nu kunde vi sätta ihop robotarna i förrådet. Vad vi inte visste var att det fanns färdigmonterade robotar under en presenning i förrådet. Verksamheten pågick i några dagar men så småningom så kunde vi återgå till normal verksamhet eftersom inget mer hände och tydligen hade den eller de misstänkta ubåtarna lämnat svenskt territorium. Vad jag inte nämnt var att under de här dagarna var hela 2. kompaniet och divisionen engagerade och vi jobbade indelade i arbetspass. Vad lärde vi oss av detta? Bland det viktigaste var nog, att i fortsättningen hade vi två flygplanlaster med ammunition till automatkanon och skarpa robotar lastade på ammunitionssläp i mer tillgängliga ammunitionsförråd, som snabbt kunde hämtas om så behövdes. Om man googlar på Hårsfjärden 1982 så kan man läsa en hel del om vad vi tror vad som hände. Än idag spekulerar man i om det var väst eller öst som var inne med sina ubåtar och miniubåtar.

Lasse Åberg

En hårding på Kungl. Flygflottiljen

Året var 1943 när dåvarande Flygstaben besökte Sörby Gård för att sondera området för att bygga en flygplats och sedermera flygflottiljen F 13. På gården Sörby fanns en dräng, han var stor och stark och hette Tore Österberg, de fina männen i sina stiliga uniformer tyckte att en sådan arbetskarl kan vi behöva för framtiden. Han blev en av de första att få en anställning, företrädesvis som gårdskarl.

Tore var som sagt en hårding, när han inte jobbade på Sörby jobbade han i grustaget i Svärtinge, där lastades allt grus för hand med skyfflar, normala jobbade lastade med sandskyfflar, men inte Tore Österberg, han lastade med sädesskyffel! Och som de flesta vet är dessa dubbelt så stora!

På vintern röjde Tore bort all snö före klockan sju varje morgon, han körde en bandtraktor utan hytt och således även utan någon form av värme, det sägs också att Tore heller inte var lämpligt klädd för vinterarbete!

Jag hade äran att se och träffa Tore under ganska många år på F 13, från att han pensionerades gick Tore omkring på flottiljen och pratade med alla, han tillrättavisade entreprenörer som skulle gräva av en eller annan anledning. – Gräv inte där då gräver du av en kabel till..!

Tore bodde i ett parhus inne på området, det som är nuvarande *Café Bråvalla*, han bodde granne med skraddaren Geijer Lind, som var en spjuver. Till saken hör att Tore hade grav hörselnedsättning, detta gjorde att Geijer jåk-lades med honom, han spelade hartsfiol på Tores fönster och till och med avlossade hagelbössan utanför fönstret! (Geijer hade licens och ingick i jaktlaget på F 13.) Tore blev naturligtvis förbannad, då trivdes skraddaren för det var ju syftet med buset.

Med åren blev Tore allt sämre i sina ben och hade svårt att



Tore fick vara kusk av och till. Här hämtade han en havererad J 22 (22209, gul Filip) på Glans is i februari 1946.

gå (reumatism), då fixade några grabbar på 6:an en sparkstötting med hjul – Så fick Tore sin rullator.

Vid julkaffet 1977 fick Tore motta en medalj ur Flottiljchefen Karl Norbergs hand. Detta gjorde Tore mycket rörd! Tore kallades allmänt för *Kompisen*, det gjorde även flottiljchefen vid detta tillfälle!

Tore dog inlagd på sjukhus vid en ganska hög ålder. På F 13 Kamratförening är det bara de äldsta medlemmarna som kommer ihåg Tore, som nog var bland de sista lite udda profilerna som tjänstgjort på den ärorika flygflottiljen F 13!

Enar Nilsson

Tore Mauritz Valdemar Österberg

föddes den 31 januari 1914 i Norrköping. Fadern var pappersbruksarbetare på Holmen. Samma år flyttade familjen till Östra Eneby. Under 1930-talet bodde de på Sörbyvägen 2. 1938 gifte sig Tore med Ingeborg Maria Elisabet Peterson. De fick inga barn, men adopterade en pojke. 1939 arbetade han på Knivberga gård. 1940 kom Tore till



Sörby herrgård och blev stallfogde. De hade 43 hästar i ladugården (stallet) där Björdes håller till. När flottiljen sattes upp ingick han i övertagelsen av Sörby herrgård. Det var mycket på flottiljområdet som skulle ordnas till, bl a skulle den stora allén rätas. Det blev mycket transporter med häst och vagn. Han tjänade tre kronor i timmen. Tore var med på det mesta praktiska som hände på flottiljen, bl a var han med att bygga upp skjutmålen på Granholmen. Han jobbade med allt möjligt. På mantalskortet står han som diversearbetare. Trädbeskärning och lövkrattning var årliga sysslor. 1955 skiljde han sig och efter några år så gifte han om sig med Ingrid Margit Linnea Kjellström. De flyttade runt lite på 1950-60-talen, men 1967 kunde de få en bostad inne på flottiljområdet. Hans fru gick dock bort 1971. Han hade haft besvär av sin reumatism ända sedan 1938, men det hjälpte ganska bra att äta senap!

På slutet hamnade han på Apelgården på Sandbyhov. Tore Österberg avled den 7 april 1999, 85 år gammal. Han och hans hustru är begravda i en större familjegrav på Östra Eneby kyrkogård.

Mats Averkvist

Källor:

Mantalskort och kyrkböcker

Opulerad artikel av Lars-Håkan Svensson



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



Vampire-haveri med dödlig utgång

Den 1 juni 1947 var det stor flygdag på Bromma flygplats med mer än 100.000 besökare. F 13 Bråvalla var representerade med sitt senaste tillskott i form av ett antal reaflygplan av typen J 28 Vampire. De hade varit i tjänst i knappt ett år. Faktiskt så hade inte ens alla beställda flygplan levererats från England ännu. Man höll på som bäst på att utbilda piloterna på flygplantypen. Många flyguppvisningar genomfördes i landet under det första året. Löjtnant Karl-Erik Löfdal hade flugit den i knappt femtio timmar och var en av de mest kvalificerade. Denna dag hade han inte lyckan med sig då han gjorde den flygning som kostade honom livet – Sveriges första dödshaveri med J 28 Vampire.

Löjtnant Karl-Erik Löfdal blev utvald att solo-flyga och visa upp J 28 nr 28019, *Röd David* på Bromma. Han hade utfört samma uppvisning i Göteborg den 15 maj och vid Kungsängen (Norrköping) den 18 maj. Start genomfördes kl 14.29 med J 28 nr 28019 och under en kvart visade piloten upp flygplanet i ett antal avancerade manövrar. Kl 14.45 gjorde Löfdal en högfartspassering, med utgångshöjd 2000 meter, i dykning längs bana 13. Han passerade banan på 50 meters höjd med drygt 800 kilometer i timmen. Därefter gjorde han en brant stigning under långsam roll, som sedan övergick till en looping. Vid urgången av denna gick flygföraren ned till en höjd av 100 meter. Därefter följde en långsam roll under svag stigning mot sydost. Löfdal flög sedan två varv runt flygfältet i brant sväng på omkring 200 meters höjd, med en kurvra-

die av cirka 600 meter. Han planade sedan ut och drog av gasen för att fälla ut landstället för att sedan gå in för landning på bana 31 under sväng. Han fick i samma ögonblick en varning på radio att – *Se upp för B 18-förbandet*, vilket han kvitterade med radions sändarknapp. Löfdal gick då om och passerade tvärs över bana 13-31 på omkring 100 meters höjd. Avståndet mellan J 28:an och B 18-förbandet var då cirka 200 meter. Han fortsatte sin vänstersväng för att rikta in sig mot bana 31. Han avbröt dock svängen, räta upp flygplanet och gjorde en lätt dykning. Han fortsatte sedan in i landningsvarvet, drog på motorn och begärde landningstillstånd. I den sista 180-graderssvängen låg planet först i måttlig bankning, som successivt ökades, samtidigt som flygplanets höjd minskades. Löfdal försökte troligen att räta upp flygplanet utan att lyckas, innan det slog ned. I planflykt tog flygplanets högra hjul i taket på en verkstadsbyggnad, kanande över taket på ett skjul och krossade delvis en personbil som var parkerad utanför firman Kassaskåp & Branddörrars lokaler. Flygplanet fortsatte sedan någon meter över marken och slog igenom betongväggen till nämnda



Överst: Tre av F 13:s J 28 Vampire uppställda på Bromma flygplats den 1 juni 1947. Närmast i bild, löjtnant Karl-Erik Löfdals J 28, nr 28019, «Röd David». Foto via Hans Kampf ÖFS.

Till vänster: Löjtnant Karl-Erik Löfdal inför den olycksaliga flygningen den 1 juni 1947 som kostade honom livet. Foto via Svensk Flyghistorisk Förening.



J 28:an stryker tätt över taket på byggnaden. Ögonblicket innan har flygplanets hjul slagits av mot ett tak i flygriktningen. En del människor på taket har kastat sig ned för att undgå att bli träffade. Foto från Internet.

Flygplanet har just slagit genom väggen till firman Kassaskåp & Branddörrars lokaler och brand har utbrutit. Foto via Svensk Flyghistorisk Förening.



*Det inrasade taket på firman Kassaskåp & Branddörrars lokaler. Foto: Stig Elmberg
Till höger: Flygbild över förödelsen ur en brittisk tidning. Det inrasade taket mitt i bilden.*

förts till Löfdal från divisionschefen kapten Wahlén. Den förstörda bilen som tillhörde chaufför Johan Ossian Pettersson ersattes med 8000 kronor. Vi återkommer med mer om löjtnant Karl-Erik Löfdal i nästa nummer av Bråvallabladet.

Mats Averkvist

Källor: Tack till Göran Jacobsson
Haverirapport för J 28 nr 28019
De som aldrig kom hem av Göran Jacobsson och Alf Ingesson Thoor, Norlén & Slottner 2019
Dagens nyheter 2-4 juni 1947
Svenska Dagbladet 2 juni 1947

firma. Inne i lokalen slogs vingar och bommar av mot betongpelare som också bröts av vilket gjorde att taket störtade in. Brand utbröt, men kunde fort släckas av tillskyndande brandkårspersonal. Karl-Erik Löfdal omkom omedelbart och flygplanet blev det naturligtvis bara skrot kvar av. Otroligt nog så var det ingen annan person som blev skadad vid störtningen. Det omfattande och noggrant utformade uppvisningsprogrammet fortsatte efter olyckan enligt planen.

Orsaken var felbedömning vid landningen. Flygföraren hade förmodligen också varit stressad och ansett sig försenad med sin landning. Landningsvarvet hade då blivit för snävt och flygplanet hade vikit sig pga för låg fart. Första divisionen på F 13 hade på kvällen den 30 maj flugit till Bromma där man landade klockan 20.45. Dagen efter hade divisionen tränat på sin uppvisning i förband med åtta J 28. Därefter hade löjtnanterna Löfdal och Celssing tränat sina programpunkter. Viss kritik hade då fram-





Bild: Lantmäteriet

Start och landning med SK 61 på taxibanor!

SK 61 Bulldog var ett otroligt snällt och lättfluget flygplan. Att starta och landa flygplanet på Bråvallas banor, 06/24 – 1850 m och 15/33 – 2300 m, dessutom ca 40 meter breda, var inga som helst svårigheter. Om man hade lyckats med konststycket att få för hög fart på finalen, så var det bara att flyta, och flyta, och flyta. Alltså att hålla flygplanet lågt över banan, tills sättningsfarten minskade till rätt värde. Banan var ju lååång.

Jag blev utsedd att flyga in F 13:s samtliga flygförare på SK 61. Därför anhöll jag hos berörda chefer, för att förkovra mig, om tillstånd att få använda ett par taxibanor för precisionsträning. Jag påtalade att armén tränade på småvägar med sina SK 61:or. Jag lyckades även få tag i deras utbildningsanvisningar, som jag hänvisade till. Och detta bifölls faktiskt.

Jag rekade två taxibanor, en i norr och en i söder.



Se bilden ovan. (Byggnad 97 nere i högra hörnet)

Den raka längden på norra taxibanan var 550 m och den södra 650 m. Bredden var 10 m. Spårvidden på SK 61 är 2 m och spannvidden 10 m, alltså avståndet mellan vingspetsarna.

Jag försökte även att få använda taxibanan framför kanslihuset, 550 m, Men detta bifölls icke. Jag har mina aningar om varför...

När man anflyger mot en kort och smal bana, måste man vara mycket noggrann med både farten på finalen och att ligga exakt rätt i sidled och även vid sidvind. Även kurs-hållningen efter sättning är viktig.

Jag gjorde alltid fullstoppslandningar, inte *Studs-och-gå*. Vid en fullstoppslandning bromsar man in flygplanet, taxar tillbaka och gör en ny start. Vid *Studs-och-gå* sätter man ner hjulen, tar omedelbart in klaffen från landningsläge till startläge och drar på till fullgas. Man behöver då inte få stopp på flygplanet snabbt. Vilket man måste behärska på korta banor.

Bilden till vänster visar en inflygning mot den södra taxibanan, österut. Flygplanet är en SK 61 och bilden är från SUL (Flygsimulator)

Lägg märke till Törebodabågarna, som var ett hinder även i verkligheten.

Per Jelkne (JEL)

Bild från författarens flygsimulatorprogram.



J 8 Gloster Gladiator i modell



Byggsatsen är tillverkad av Lindberg. Byggsatsen tillverkades någon gång, gissningsvis, 1970—80-talet. Skala 1/48. (Modellen kom första gången från Impact Kits 1968. Har också givits ut av Pyro. Den kom från Lindberg 1982, reds. anm.)

Byggsatsen var ganska enkel, kroppshalvor, över- och undervingar, landställ med hjul, stabilisator och vingstöttor, motor och motorkåpa samt propeller. Vid byggandet valde jag att tillverka instrumentbrädor och propeller av riktigt trä (mahogny). Luftintaget under motorkåpan är också egentillverkat. Jag valde också att öppna upp den vänstra instigningsluckan.

Målningen var standard olivgrön översida och ljus blågrå undersida. Märkning vid byggandet ca 1989-1990 blev en F 8-maskin märkt «6». När F 13 KF ville ha en J 8 som komplement till övriga modeller i utställningen, märktes modellen om till F 13-65. Den finns nu införlivad med övriga modeller i utställningen.

Peder Thorell

Modellfoto: Peder Thorell

Till vänster: Modellen på plats i montern i hangar 81. Foto: Mats Averkvist

Nedan till höger: J 8 nr 265 på Bråvalla när det begav sig. Foto via Mats Averkvist



Höstmöte 24 oktober

För årets höstmöte hade vi i en ny lokal, Vidablickkyrkans samlings-sal. Cirka 50 medlemmar hade hörsammat inbjudan. Efter lite info från styrelsen så fick vi höra om en spännande tid med J 28 Vampire, av en mycket duktig föreläsare, Kjell Nordström. Avslutningsvis intogs sedan den sedvanliga räkmackan. Denna gång kunde vi hålla nere kostnaderna tack vare ett förnämligt arbete från våra medlemmar i köket som ordnade med våra räkmackor. Framöver ska vi ha en kontaktperson vid våra inbjudningar och kallelser och en tydligare beskrivning hur man hittar lokalen.



Foto: Mats Averkvist

Lasse Åberg

Födelsedagshälsning

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

80 år den	7/8	Marianne Aronsson
80 år den	3/10	Jan Lundqvist
80 år den	10/11	Göran Johnsson
80 år den	23/12	Lars Fahlén
80 år den	23/12	Peter Steffl
70 år den	14/9	Anders Andersson
70 år den	25/9	Hans-Ove Hasselberg
70 år den	8/11	Kristina Persson
70 år den	6/12	Thomas Johansson
70 år den	20/12	Lennart Pettersson
60 år den	11/7	Catarina Karlsson
60 år den	21/9	Thomas Palmgren
60 år den	23/9	Arne Nilsson
50 år den	7/8	Kristin Björn Cronvall
50 år den	31/8	Richard Brinkeback
20 år den	29/8	Ludwig Asterbäck

Tisdagsfiket startar på nytt

nästa år den 14 januari

**GOD JUL och
GOTT NYTT ÅR !**

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

