



BEVINGAT

Flygtekniska föreningens tidskrift • Nr 2/2010

THULINMEDALJUTDELNINGEN 2010

Sveriges förnämsta flygtekniska utmärkelse, **Thulinmedaljen**, delades traditionsenligt ut av Generalmajor **Gunnar Lindqvist** vid Flygtekniska föreningens årsmöte den 11 maj i Läkaresällskapets lokaler i Stockholm. Årets guldmedaljör var **Lennart Joelsson**. Silvermedaljörer var **Gert Sjunnesson**, **Torbjörn Hult** och **Kenneth Svensson**. Bronsmedaljen tilldelades **Sven G. Gustafsson**. De två sistnämnda medaljörerna kunde dock inte närvara vid utdelningen på årsmötet.

Lennart Joelsson tilldelas **Thulinmedaljen i guld** för sin mycket framgångsrika affärsmässiga ledning av vidareutvecklingen vid Ericsson Microwave systems av det flygburna luftövervakningssystemet FS-890 till det kompletta stridsledningssystemet Erieye.

1996 bildades divisionen för AEW-system (Airborne Early Warning) med Lennart Joelsson som chef och med uppgift att fullfölja utvecklingen av Erieye för export-marknaden. Under Lennart Joelsson ledning och med hjälp av många duktiga medarbetare har uppgiften utförts med stor framgång, manifesterad fram till i dag av exportaffärer med Brasilien, Mexico, Grekland, Pakistan, Thailand och senast (nov 2009) Förenade Arabemiraten, UAE. Det var i första hand det framgångsrika utvecklingsarbetet för Brasilien och Grekland, som ledde fram till ett helt NATO-kompatibelt system.

År 2005 utnämndes Lennart Joelsson till chef för försvarselektronik inom Ericsson Microwave Systems, där Erieye utgjorde en av hörnstenarna. Efter Saabs köp av verksamheten har han lett affärsenheten Saab Microwave Systems under åren 2007-2009 och är nu, 2010, utnämnd till vice vd för affärsområde Electronic Defence Systems inom Saab.



LENNART JOELSSON

FOTO HANS ECKERSAND

Gert Sjunnesson tilldelas Thulinmedalj i silver för sina utomordentliga insatser vad avser utvecklingen av JAS39 Gripen

Gert Sjunnesson har genom åren fram till sin pensionering innehaft många ledande positioner både som projektledare, programledare och linjechef vid Saab. Han har i dessa positioner alltid haft en stor påverkan på Gripensystemets tekniska utformning och har på ett utomordentligt sätt bidragit till dess framgång.



TORBJÖRN HULT

FOTO LARS ANDERSON



KENNETH SVENSSON

FOTO MATTIAS MÅRTENSSON

Kenneth Svensson vid Saab Electronic Defence Systems tilldelas Thulinmedaljen i silver för sina utomordentligt förtjänstfulla insatser för produkt-utveckling av AESA-radar (Aktiv Elektriskt Styrtd Antenn) till JAS-39 Gripen. Jämfört med en mekaniskt styrda antennloben stora förbättringar av radarprestanda i form av längre räckvidd, hantering av flera mål, högre tillförlitlighet och lägre signatur



GERT SUNNESSON

GUNNAR LINDQVIST

FOTO LARS ANDERSON

Torbjörn Hult tilldelas Thulinmedaljen i silver för sina mycket förtjänstfulla insatser för utvecklingen av feltoleranta datorsystem för rymdfarkoster.

Torbjörn Hult har genom sina framsynta och målmedvetna insatser på ett avgörande sätt bidragit till den framgångsrika utvecklingen inom RUAG Space av feltoleranta datorsystem för rymdfarkoster, och har därför gjort sig utomordentligt väl förtjänt av Thulinmedaljen i silver.



SVEN G: GUSTAFSSON

FOTO LARS ANDERSON

Sven G. Gustafsson tilldelas Thulinmedaljen i brons för sitt mångåriga och betydelsefulla engagemang inom Flygtekniska Föreningen. Han har varit medlem i styrelsen för lokalavdelningen i Göteborg under 15 år alltsedan dess konstituerande möte 1994 och fram till våren 2009. Sven G. Gustafsson har också sedan 1994 och fram till 2007 varit engagerad i Thulinkommittén som representant för lokalavdelningen. Hans kunskaper och kännedom om olika medaljkandidater har varit ovärderliga, enligt Gunnar Lindqvist (f.d. ordf. i Thulinkommittén), samtidigt som han med sin omvittnade känsla för det svenska språket, satt sin prägel på nyanserade och välskrivna motiveringar.

LARS ANDERSON

De största svenska flygplanskonstruktörerna

Vid FTFs årsmöte den 10 maj höll **Ulf Edlund** ett föredrag med anledning av att Svenskt Flyg firar 100-årsjubileum. Han har gjort en historisk återblick och valt ut sex av de största flygplanskonstruktörerna som vi har haft i Sverige och som han presenterar i följande artikel:

När man idag läser om flygplansprojekt är det sällan som man ser begreppet chefskonstruktör för personen som är ansvarig för ett visst flygplan. Man skriver för det mesta projektledare vilket är naturligt eftersom det nu för tiden inte är rimligt att en enda person kan vara så direkt inblandad som en chefskonstruktör var förr. Chefskonstruktören påverkade i hög grad utformningen och förväntades i detalj kunna hela sitt flygplan. Men vi har i Sverige haft individer som verkligen varit chefskonstruktörer i den gamla bemärkelsen. Färgstarka, mångkunniga personer som fört utvecklingen framåt och medverkat till att svensk flygindustri utvecklats till vad den är idag. Nedan presenteras några av dem.

Enoch Thulin (1881-1919)

Enoch Thulin föddes i Skåne och studerade efter sin studentexamen bl.a. matematik och fysik vid universitet i Lund. Efter en sejour som lärare återvände han till Lund och var 1912 klar med sin doktorsavhandling "Luftmotståndet mot tunna plattor med föränderlig hastighet". Ämnet hade direkt koppling till flygtekniken som var Thulins stora intresse. Han ansåg att "känedom om luftmotståndet och dess lagar är av synnerlig vikt för en rationell utveckling av den moderna flygtekniken". Thulin var inte bara teoretiker. Efter doktorexamen reste han till Frankrike och lärde sig flyga vid Sommers flygskola nära Paris. Hans svenska aviatörsdiplom, nr 10, är daterat den 12 oktober 1912.

Hemma i Sverige behövde han något att flyga med och han köpte därför det välkända flygplanet "Nordstjärnan", en Blériot XI som importerats av flygbaronen Cederström och senare flugits mycket av den också välkände Hugo Sundstedt. Flygplanet var i dåligt skick men reoverades i Landskrona av Thulin tillsammans med Oskar Ask. Det var för övrigt Oskar Ask som tillsammans med Hjalmar Nyrop presenterade det första svenskbyggda flygplanet i Landskrona 1910. Under 1913 genomförde Thulin flyguppvisningar med Nordstjärnan i stora delar av landet och blev också känd för långflygningar, bl.a. den första flygningen över Östersjön med ett landflygplan. Rutten var Landskrona – Stralsund – Trelleborg och media uppfattade till fullo det djärva företaget.

I slutet på 1913 började Thulin och Ask i det gemensamt ägda företaget AVIS, Aeroplanvarvet i Skåne, i Landskrona tillverka sitt första flygplan, en Blériot XI kopia. Planet blev färdigt 1914 och samma år övertog Thulin företaget och ombildade det till Enoch Thulins Aeroplanfabrik, AETA. De första flygplanen, Thulin A till D, var baserade på franska och tyska flygplan men 1916 kom den första egna konstruktionen, Thulin E, ett arméspaningsplan som levererades till försvaret. Planet hade brister men ersattes snart av nya, bättre typer som Thulin och AETA utvecklade under åren 1916 till 1918 för både



ENOCH THULIN

armén och marinen, till en början spaningsplan men senare också jaktflygplan, som väl kunde jämföras med motsvarande utländska flygplan. Totalt tillverkades t.o.m. 1918 c:a 100 flygplan av 15(!) typer, elva typer var egenkonstruktioner. Ett av planen, Thulin H, också kallad Kryssaren, var t.o.m. försett med tre motorer. Svenska försvaret var självfallet huvudkund men ett antal flygplan exporterades bl.a. till det neutrala Holland.

Svårigheter att få tag i lämpliga motorer, ett vanligt problem för svensk flygindustri, gjorde att Thulin också etablerade en motorverkstad. Den första motorn, Typ A, var en förbättrad version av den franska 70 hkr Le Rhone-motorn. Motorerna användes inte bara för den egna flygplanproduktionen, Holland köpte 400 av något mer än 700 producerade motorer.

AETA växte från ett 50-tal anställda 1914 till 700-800 personer 1918 men när första världskriget upphörde i november 1918 upphörde i praktiken alla beställningar av flygprodukter. AETA ombildades nu till AB Thulinverken och man började förbereda

tillverkning av bilar och motorer till andra fordon. Den 14 maj 1919 omkom Enoch Thulin i Landskrona i samband med en provflygning. Thulinverken försattes i konkurs senare under året men rekonstruerades.

Enoch Thulin är ett av de absolut största namnen inom svenskt flyg. Han ledde inte bara en avancerad flygindustri, han startade dessutom en flygskola på Ljungbyhed där ett 100-tal piloter utbildades samt konstituerade ett flygbolag, AB Lufttrafik, med ändamålet ”att idka lufttrafik och driva annan i samband därmed stående verksamhet”. Om personen Enoch Thulin berättade en av hans främsta medarbetare, Ivar Malmer, senare den förste flygprofessorn vid KTH och chef för Flygtekniska försöksanstalten: ”Thulin slog igenom som flygare mest på grund av en på den tiden ej så vanlig vetenskaplig metod. Han var mannen som inte lämnade något åt slumpen. Som människa var han en sällspord blandning av konstnär och vetenskapsman, beslutsamhet och handlingskraft”. Det är verkligen relevant att Flygtekniska Föreningens delar ut just Thulinmedaljen för flygtekniska gärningar.

A J Andersson (1899-1987)

Anders Johan Andersson, oftast endast AJ, tog studenten 1919 och började sin karriär inom flyget med att göra värnplikten vid Flygkompaniet på Malmen i Linköping. Han studerade därefter vid Chalmers i Göteborg samt vid en tysk ingenjörsskola i Strelitz där han tog sin examen 1925 som mekanist med flygteknik som specialitet

Hans karriär inom flygindustrin började på allvar när han i december 1927 fick arbete som statiker vid Bayerische Flugzeugwerke – BFW – i Augsburg. BFW:s chefskonstruktör Willy Messerschmitt skulle bli ett mycket känt namn inom flygvärlden! AJ blev snart ställföreträdande hållfasthetschef vid BFW men fick 1930 möjlighet att flytta tillbaka till Sverige som enda hållfasthetsman på Svenska Aero AB på Lidingö där han snart blev chefskonstruktör. Hans huvuduppgift blev att ta fram serieunderlag för jaktplanet J 6, Jaktfalken. Svenska Aero med sin tyske chef Clemens Bücker fick emellertid ekonomiska problem, gick i konkurs och togs vid årsskiftet 1932-33 över av ASJA i Linköping. AJ blev inte gammal där eftersom han redan på försommaren 1933 fick ett erbjudande av Bücker att organisera ett konstruktionskontor för det nya företaget som Bücker höll på att bygga upp i Berlin. AJ började redan i augusti och inledde en fantastisk period innan han i samband med krigsutbrottet 1939 återvände till Sverige.



A J ANDERSSON

Bücker Flugzeugbau, med AJ som chefskonstruktör, utvecklade under de här sex åren inte mindre än fyra lätta flygplan, Bücker Jungmann, Jungmeister, Student och Bestmann som serieproducerades, utöver två typer som stannade på prototypstadiet. Speciellt dubbeldäckarna Jungmann och Jungmeister anses tillhöra de verkligt klassiska typerna. Bestmann blev standardskolflygplan i flera flygvapen, bl.a. i det svenska med beteckningen Sk 25.

AJ hade en överenskommelse med Bücker att han skulle få sluta direkt utan uppsägning om krig skulle bryta ut. När tyskarna invaderade Polen den 1 september 1939 tog han därför familjen med sig hem till Sverige och började redan den 15 september på Saab i Linköping. AJ kom till Saab vid en kritisk period. Den första egna produkten, B 17, hade ännu inte flugit och man väntade på att få beställning på det som skulle bli B 18. De knappa utvecklingsresurserna var mycket ansträngda. Tillgången på svenska tekniker med flygerfarenhet var synnerligen begränsad och med sin bakgrund hade naturligtvis AJ väldigt mycket att tillföra Saab. Han var inte speciellt imponerad av verksamheten och ansåg att det existerade ett ”obehärskat kaos”. Huvudparten av gruppledarna var inhyrda amerikanska ingenjörer som naturligtvis oroade sig över hur framtiden på Saab skulle bli. De kallades också snart tillbaka till USA och AJ fick som ansvarig för konstruktionskontoret möjlighet att organisera arbetet efter en mer tysk modell. Nästan ända fram till pensionen hade han stort formellt ansvar

Bo Lundberg (1907-1991)

Bo Lundberg föddes 1907 i Karlskrona. Efter studentexamen 1926 fick han flygutbildning i flygvapnet och blev reservofficer 1928. Efter civilingenjörsexamen vid KTH 1931 anställdes han vid ASJA i Linköping som konstruktör och provflygare. Under de fyra åren på ASJA var han ansvarig för utvecklingen av Viking II, ett högvingat, enmotorigt flygplan som emellertid bara byggdes i ett exemplar. Därefter flyttade Lundberg till det lilla företaget Sparmanns Flygplansverkstad i Stockholm där han bl.a. arbetade med det för den tiden avancerade jaktplanet E 4, en skalkonstruktion helt i metall vilket var nytt för Sverige. Projektet var dock för stort för bolaget och Lundberg slutade när Saab (i Trollhättan) tog över bolaget 1937 och lade ner verksamheten.

Efter ett mellanspel på Luftfartsstyrelsen anställdes han 1939 som chef för Götaverkens flygplansavdelning. Där ledde han projekteringen av både ett bombplan, GP 8, och ett jaktplan, GP 9, som offererades till flygvapnet. När Götaverken lade ner sin flygverksamhet samma år startade Lundberg ett eget företag, AB Flygplanverken, för att arbeta vidare med GP 8 och GP 9. Trots positivt intresse från olika håll



SAFIR

för konstruktionsverksamheten men han påverkade inte produktutvecklingen i något större avseende. Undantaget var Safiren, Saab 91 eller Sk 50 som skolverversionen hette i flygvapnet. Safir var helt och hållet AJ:s flygplan, där han var chefskonstruktör igen. Det är intressant att jämföra Safiren med Bücker Bestmann, hans sista flygplan i Tyskland. Likheten är slående.

AJ Andersson är kanske den internationellt mest kände svenske flygplanskonstruktören just därför att hans namn är så förknippat med flygplan som Jungmann, Jungmeister och även Safir. Han tilldelades Thulinmedaljen i silver 1948.

visade det sig omöjligt för Lundberg att få tillräckligt kapital varför Flygplanverken snabbt försvann. Reservofficern Lundberg fick nu anmäla sig till tjänst i flygvapnet där han placerades på krigsindustriavdelningen. Han kommanderades till USA för att delta i tillverkningskontrollen av de mer än 250 jaktplan av typerna J 9 och J 10 som Sverige beställt. Eftersom Lundberg inte var alltför imponerad av de

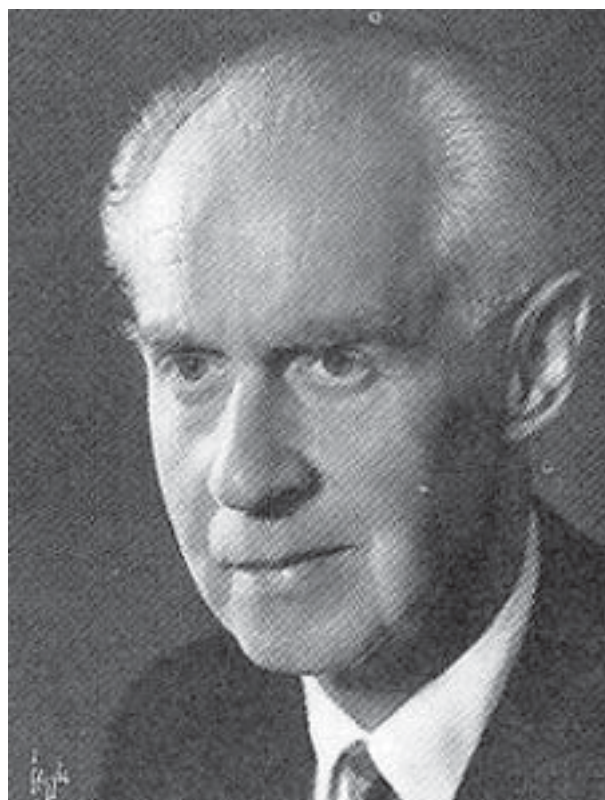
inköpta planen började han där rita och räkna på ett nytt helsvensk jaktplan. Målsättningen var att åstadkomma ett jaktplan med prestanda i klass med Spitfire och Messerschmitt Bf 109 d.v.s. en maxfart på minst 570 km/tim. (J9 och J10:s maxfarter var ungefär 100 km/tim lägre.)

När Sverige endast fick leverans av 60 av de beställda amerikanska planen blev läget akut och Lundbergs förslag till ett helsvenskt jaktplan, J22, accepterades. Hans konstruktionsprinciper skilde sig radikalt från de gängse: flygplansskrovet byggdes upp av ett skelett av stålelement som kläddes med slätpolerade och lastbärande träpaneler som med hjälp av speciella beslag var lätt utbytbara. På det här sättet uppnåddes både vikt- och motståndsfördelar vilket var absolut nödvändigt eftersom han var väl medveten om att den enda motor som var tillgänglig, Flygmotors piratkopierade STWC3, var väsentligt svagare än vad som var önskvärt.

Eftersom Saab var helt upptaget med de egna produkterna genomfördes projektet i Flygförvaltningens regi. Lundbergs förmåga att samla kompetenta medarbetare hade avgörande betydelse för framgången. Tillverkningen i stålelement och träpaneler gjorde det också möjligt att sprida ut produktionen till en mängd verkstäder som inte hade någon tidigare erfarenhet av flygplansproduktion. Redan den 20 september 1942 lyfte den första J22:an från Bromma, där slutmonteringen skedde i en hangar som hyrdes av ABA. De första av totalt 200 flygplan levererades på hösten 1943 till F9 i Göteborg. Det färdiga flygplanet uppfyllde de specificerade kraven



J 22



BO LUNDBERG

och var mycket omtyckt av sina förare även om det prestandamässigt naturligtvis inte kunde jämföras med de senare versionerna av t.ex. Spitfire och Bf 109. Genomförandet av projektet måste betraktas som en enorm prestation.

Från 1944 arbetade Lundberg vid Flygtekniska försöksanstalten, FFA. Han var först chef för hållfasthetsavdelningen men utsågs efter några år till generaldirektör för FFA. Han blev där internationellt känd för sina insatser inom hållfasthetsområdet men framförallt senare för sitt intensiva motstånd mot civil överljudsflygtrafik.

Bo Lundbergs insatser inom flygtekniken har givit honom en framskjuten plats i svensk och internationell flygteknisk historia. Han tilldelades Thulinmedaljen i silver 1948 och i guld 1955 och invaldes som hedersmedlem i Svensk Flyghistorisk Förening, SFF, 1975.

Lars Brising (1915-1995)

Lars Brising föddes i Stockholm och trodde själv att hans flygintresse vaknade när han som 4-5-åring såg en flygbåt starta vid Lindarängen. Han blev tidigt modellflygare. Det var inte självklart hur han skulle studera vidare efter studentexamen men det blev till sist flygteknik på KTH i Stockholm. Flygvapnet startade 1936 en kurs för flygutbildning av blivande flygingenjörer och där fanns Lars Brising med. Han blev färdig civilingenjör 1938 och när han efter en kort sejour på Flygförvaltningen träffade en gammal bekant, Bo Lundberg, som just fått i uppdrag av Götaverken att starta ett konstruktionskontor för att projektera krigsflygplan i konkurrens med Saab så tog han chansen.

Götaverkens flygverksamhet fick emellertid ett snabbt slut och redan den 1 december 1939 anställdes Lars Brising på Saab i Linköping som gruppleddare för flygutprovningen av i första hand B 17. Hans intresse för projekt- och konstruktionsarbete gjorde att han våren 1941 slutade på Saab för att i Stockholm börja arbeta med J 22 tillsammans med Bo Lundberg. Han blev snart sektionschef och chef för ritkontoret. När serietillverkningen av J 22 kom igång hösten 1943 gick Brising tillbaka till Saab som teknisk chef för flygprovavdelningen.

I mitten på 1945 kliade det emellertid i konstruktörsfingrarna och Brising flyttade över till projektkontoret. Det var nu dags att gå in i reaepoken. Brising fick i uppgift att skissa på ett nytt jaktplan som skulle drivas av den engelska Ghost-motorn. Resultatet blev J 29 Flygande Tunnan. Flygplanet projekterades ursprungligen med en rak vinge men när man på Saab hösten 1945 fick tillgång till tyska forskningsrapporter beträffande svepta vingar insåg man möjligheterna och under Brisings ledning utvecklades J 29 till ett flygplan i världsklass.



J 29



LARS BRISING

Brising blev därefter 1949 chef för konstruktionsavdelningen och 1954 chef för all flygteknisk verksamhet på Saab i Linköping med yttersta ansvaret för Lanser, Draken, Saab 105 och slutligen Viggen. Han var en sann flygtekniker och det var omvittnat hur han deltog intensivt i alla väsentliga projektdiskussioner.

Utvecklingen av Viggen kom stundtals att präglas av ifrågasättande av projektet och 1965 beslutade riksdagen att det inom Flygförvaltningen skulle tillsättas en speciell projektledning för flygplanssystem 37 Viggen. Som ledare utsågs Lars Brising, som utnämndes till Flygöverdirektör, vilket naturligtvis väckte uppseende. Det här blev hans tredje och sista tjänst i Flygförvaltningen och det noterades att hans

militära karriär var märklig eftersom den endast omfattade tre steg: korpral, löjtnant och generalmajor.

När Försvarets materielverk, FMV, bildades 1968 blev Flygförvaltningen, där Brising nu var chef, en huvudavdelning inom FMV. Brising avgick och accepterade ett erbjudande att bli verkställande direktör för ett nytt statligt utvecklingsbolag med brett register, Svenska Utvecklings AB, där han verkade under några år. Han tilldelades Thulinmedaljen i silver 1952 och i guld 1961 samt invaldes som hedersmedlem i SFF 1984.



37 VIGGEN

Erik Bratt (1916-2010)

Erik Bratt föddes den 1 januari 1916. Hans flygintresse väcktes mycket tidigt och han beskrev målande i sin första bok – Silvervingar – hur han vid fyra års ålder i hemstaden Mariefred såg sina två första flygmaskiner. Pojkarna lekte därefter flygare och surrade med munnen men Erik fick inte vara med eftersom han inte kunde säga ”r”!

Men flygare blev han. Förare på den första flygturen var för övrigt Albin Ahrenberg, som senare blev en god vän. Ett svårt benbrott vid en motorcykelolycka ställde till mycket trassel eftersom han klassades som kronvrak vid mönstringen och en flygarkarriär i flygvapnet föreföll utesluten. Det blev istället flygteknik på KTH i Stockholm och redan sommaren 1937 tog han sitt flygcertifikat. Andra världskrigets utbrott innebar att Erik Bratt accepterades även för militär flygutbildning men däremot fick han och hans kurskamrater inte de traditionella guldvingarna utan ”bara” silvervingar. Erik Bratt uppskattade mycket kamratskapet i flygvapnet men imponerades aldrig av det militära systemet.



ERIK BRATT

Vid 26 års ålder blev han teknisk chef vid Skandinaviska Aero AB i Norrtälje och ledde där bl. a. utvecklingen av det lilla ensitsiga flygplanet BHT-1 "Beauty". Han gjorde själv premiärflygningen den 17 december 1944. Ett enda exemplar byggdes men flygplanet har blivit "mytiskt" i den svenska flyghistorien och sedan den 13 december 2009 flyger det återigen!

Karriären fortsatte därefter vid Saab i Linköping där han började på flygprovavdelningen. Erik Bratts stora utmaning kom när han 1949 utsågs till projektingenjör för flygplan 1200, d. v. s. det nya överljudsjaktplanet som skulle efterträda J 29 Tunnan under senare delen av 1950-talet. Den flygtekniska utvecklingen var mycket snabb vid den här tiden, man skall komma ihåg att de första leveranserna av J 29 startade 1951!

Kunskaperna om överljudsflygning var begränsade, men Erik Bratt och hans lilla team kom snabbt fram till den unika dubbeldeltakonfiguration som det nya flygplanet skulle ha. Det här var något helt nytt, så här brukade inte flygplan se ut och för första och enda gången i Saabs historia beslöts att man skulle bygga ett speciellt provflygplan för att åtminstone kunna verifiera flygplanets lågfartsegenskaper. Det nya jaktplanet, J 35, döptes till Draken och kommer för alltid att vara



BHT-1

förknippat med Erik Bratt. Här kunde man verkligen tala om chefskonstruktören och han skrev personligen på varje konstruktionsritning. Han var glad när det gick bra, vilket det gjorde för det mesta, men kände också ett stort personligt ansvar för de problem som alltid dyker upp under utvecklingen och användningen av ett avancerat krigsflygplan. Draken blev även internationellt känd och respekterad och exporterades till Danmark, Finland och Österrike.



J 35 DRAKEN

Som chef för konstruktions- och utvecklingsverksamheten var Erik Bratt aktivt involverad i utvecklingen av både Saab 105, 37 Viggen och i olika projektstudier men det var Draken som var hans storverk.

Erik Bratt var inte bara flygplanskonstruktör och flygare (vid 87 års ålder var han Sveriges äldste aktiva pilot). Han var också författare, skicklig fotograf och lärare. Han skrev flera böcker - *Silvervingar* är en klassiker - och undervisade många årgångar ingenjörer i praktisk flyglära. Det måste vara svårt att finna någon som så kunde binda samman flygandets praktiska och

teoretiska delar. Han tvekade aldrig att uttrycka sin uppfattning om saker och ting.

Även om han själv inte ansåg att hans insatser hade varit speciellt märkvärdiga och inte riktigt ville förstå uppståndelsen runt honom i vissa sammanhang erhöll han självfallet alla utmärkelser som man kan få i Flygverige inklusive Thulinmedaljen i både silver, 1956, och guld, 1972. En utmärkelse som framförallt glädde honom var när han 1984 blev hedersdoktor vid Linköpings Tekniska Högskola. Han tilldelades SFF:s Söderbergplakett 1986 och invaldes som hedersmedlem 2002.

Björn Andreasson (1917-1993)

Björn Andreasson föddes i Karlskrona, blev ingenjör i Malmö 1938 och vidareutbildade sig på KTH och i USA. När J 22-projektet drogs igång i Stockholm 1940 anställdes Andreasson som ritare och assistent till Bo Lundberg. 1942 flyttade han till AB Flygindustri i Halmstad där han medverkade i konstruktionen av segelflygplanet Fi-1 och lastglidaren Fi-3 och inledde därmed ett livslångt samarbete med Rudolf Abelin. På fritiden konstruerade och byggde han den lilla ensitsiga dubbeldäckaren BA-4.



BJÖRN ANDREASSON

När kriget var över flyttade han 1945 till Skandinavisk Aero Industri A/S i Danmark, ofta kallad KZ-fabriken, där han fick ansvaret för KZ VIII, ett litet ensitsigt flygplan beställt av "Sylvest Jensens luftcirkus"! Även i Danmark konstruerade han flygplan på fritiden. Två exemplar av konstruktionen BA-6 tillverkades av amatörbyggare 1954.

1952 flyttade han till USA, först till McDonnell och därefter till Convair i San Diego där han blev styrsystemansvarig. Historien upprepade sig än en gång, på fritiden konstruerade han BA-7, en liten högvingad tvåsitsare som han byggde i garaget på 1 500 timmar för 1 000 dollar. När Convair i slutet på 50-talet började skära ned på verksamheten tog

Andreasson 1960 sin BA-7 med i flyttlasset till Malmö och till Malmö Flygindustri, MFI, och Rudolf Abelin. Där utvecklades flygplanet för serieproduktion och blev MFI-9, ett mycket populärt klubb- och privatflygplan. En version byggdes också i Tyskland där den kallades Bölkow Junior. Han hann nu också för hemmabygge utveckla en metallversion, BA-4B, av sin gamla BA-4. Flygplanets goda egenskaper medförde önskemål om en något större maskin med två sittplatser. Resultatet blev BA-11, ett högklassigt aerobatic-plan som dock aldrig kom till serieproduktion.

När Saab 1968 köpte MFI fortsatte Björn Andreasson att projektera nya flygplan, nu med lite större resurser. Nästa MFI-flygplan, MFI-15/17, var primärt avsett som militärt skolflygplan men ratades i Sverige till förmån för en brittisk maskin, Beagle Bulldog. Trots detta blev flygplanet en försäljningsframgång internationellt och producerades i Sverige och Pakistan i över 300 exemplar. I mitten på 1970-talet började man i Malmö att studera ett koncept kallat MULAS (Multi Utility Light Aircraft System), ett fyrmotorigt billigt lastflygplan speciellt avsett för



Saab Transporter



MFI-9

hjälpinsatser vid naturkatastrofer. Projektet, som leddes av Björn Andreasson, utvecklades till Saab Transporter och kan faktiskt sägas vara grunden till det som senare blev Saab 340.

Han lämnade Saab 1980 för en tjänst vid utvecklingsavdelningen vid Volvo. Utveckling av bilar var ingen nyhet för honom. Redan på MFI-tiden på 1960-talet hade han ritat sportvagnen Sonett II åt Saab. Efter pensioneringen fortsatte han sitt samarbete med Rudolf Abelin i det nya MFI som nu stod för Malmö Forsknings- och Innovations AB. Till flygprovstadiet kom de två ultralätta maskinerna, BA-12 Sländan och BA-14 Starling men man studerade dessutom andra mer eller mindre fantasifulla projekt.

Björn Andreasson var en mycket skicklig och idérisk konstruktör och dessutom en sällsynt god formgivare som kunde förenkla en produkt och få den estetiskt tilltalande. Han tilldelades Thulinmedaljen i silver 1964 och i guld 1987 samt blev hedersmedlem i Svensk Flyghistorisk Förening 1991.

ULF EDLUND

Thulinmedaljen i guld 2006 (Se Bevingat nr 1-2006)

BEVINGAT utkommer med 4 nr/år och publiceras på FTF:s hemsida: www.flygtekniskaforeningen.org

Redaktör och ansvarig utgivare

Lars Anderson
Kammakargatan 52
111 60 Stockholm, 08-791 8491

Lokalredaktörer

Mattias Mårtensson, Göteborg, 031-794 85 45
Bent Bengtsson, Malmö, 046-29 19 08
Ulf Olsson, Trollhättan, 0520-940 00