



BRÅVALLABLADET

F 13 KAMRATFÖRENING

Bildad 13 juni 1985

December 2023

Nr 77



- Nytt från Kamratföreningen
- SAAB J 35D Draken till hangar 81
- Udda flygplan: Sk 12 Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz
- Segelflyg-SM i Örebro 1947
- Sk 16 modellbygge

Årsmöte 2024

F 13 Kamratförening kallar till årsmöte torsdagen den 21 mars kl 19.00. Plats och föreläsare meddelas senare. Vi återkommer med hur anmälan skall gå till. Ha koll på e-post, hemsida och i by 97. Ingen info kommer att läggas ut i NT/Folkbladet.

Välkomna önskar styrelsen.





F 13 kamratförening Bråvallabladet nr. 77 – December 2023

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 av F 13:s Sk 12, troligen nr 658, Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz. Foto via Flygvapenmuseum
Lilla bilden: Den nya modellen av SAAB J 35D Draken. Foto: Richard Brinkeback

Ordförande har ordet

Foto: Britt-Inger Jönsson



En medlem sa till mig att du kan skriva precis vad du vill, det är det som är ordförande har ordet. Varje gång jag sätter mig ner för att få ihop några rader under denna rubrik så blir jag påmind om hur fort tiden går. Jag tycker ju att det var rätt nyligen jag skrev några rader. Kan det måne vara åldern som gör att jag tycker tiden går fort eller är det så att det händer så mycket i vår förening. Tiden går fort när man har roligt var det någon som sa. Nåväl, nog pratat om åldern nu till vad jag vill ha sagt.

Om jag skulle börja med föreningen så rullar det på med tisdagsfikat. Någon kanske tycker att det är dyrt med 20 kro-

nor för kaffe och kaka. Jag tänker så här, att tisdagsfikat är ett mycket trevligt sätt att träffas på och småprata och det som blir över efter omkostnader för fikat är ett sätt att sponsra föreningen. Så ta några timmar i anspråk och kom för att träffas i vår fina föreningslokal. Vi högtidlighöll 80-årsminnet av F 13 den 1 juli och det blev väldigt lyckat både bland medlemmar och besökare, eftersom vi också hade lördagsöppet för allmänheten. Höstmötet hölls traditionsenligt på Norells. Där fick vi en förtäring föreläsning av Thomas Allard från SFF (Svensk Flyghistorisk Förening). På mötet togs frågan upp om vi ska sätta in annonser för årsmöte och höstmöte i våra lokala tidningar. Medlemmarna tyckte att vi kan sluta med det eftersom kostnaderna är för stora. Vi har haft lokalen uthyrd till Region Östergötland och har haft fem privata bokningar. Påminner om vår hemsida där vi försöker att hålla dig som medlem uppdaterad. Gå gärna in och titta på den.

Jag vill informera lite om vår utställning som jag tycker är väldigt fin. Jag tror att utställningen lyfter vår förening i dess överlevnad utan att förglömma föreningslivet, som är grunden till vår utställning. Jag tänker då på alla våra medlemmar som på något sätt verkar för föreningen och utställningen. Vi har köpt in en modell av J 35D Draken som vi tänker ställa ut i vår utställning i H 81. Den är i skala 1:8, alltså nästan två meter lång. Simulatorarbetet med vår J 35-simulator fortgår i gamla ÖKC-byggnaden. Tyvärr har vi blivit restnoterade för de projektorer vi vill ha. Så vi blir något försenade med vår invigning. VR-projektet (Virtuell Reality) kommer att fortsätta med sitt arbete i ÖKC-lokalen. Vi har flyttat båda Viggen-kabinerna dit. Det finns mycket att informera om och det tyder på att vi är en aktiv förening.

Jag önskar er alla en God Jul och ett Gott Nytt År.

Lasse Åberg

Redaktörens...

De följande sidorna handlar om de olika aktiviteter som har föregått och som föregår i kamratföreningen. En del av dessa aktiviteter handlar om flygplansmodeller. Modellbygge har varit förekommande bland grabbar helt sedan 1930-talet. På den tiden var det modeller av trä som man ofta kunde flyga med. I slutet av 1950-talet kom plastmodellerna. Sedan kom de radiostyrda modellerna. Både dessa modelltyper är storindustri idag. Idag har grabbarna blivit gubbar, men trots det, har många fortsatt med modellhobbyn. Hur stort är intresset idag? Du som bygger modeller, hör gärna av dig till undertecknad. Kanske vi kan få till en aktivitet runt detta?!

Fortsätt gärna också att skicka in bidrag till tidningen! Bråvallabladet är till för er medlemmar och bör till stor del också vara av er!

Med önskan om en God Jul och ett Gott Nytt År.

Mats Averkvist



SAAB J 35D Draken till hangar 81!

Om man tittar på bilderna så kan man lätt tro att vi pratar om en fullskalamaskin av Draken, men så är inte fallet denna gång. Föreningen har tidigare blivit erbjuden en J 35A Draken till utställningen som vi valde att tacka nej till pga platsbrist. Under hösten blev vi i stället erbjudna att få köpa en modell av en J 35D från en väldigt duktig modellbyggare vid namn Björn Glantz i Lund. Modellen har tagit fyra år att färdigställa och är byggd som föremål att stå på museum. Planet är i skala 1:8 vilket innebär att den är ca 2 meter lång. Hela modellen är målad med äkta metallfärg och bearbetad så att skiftningar av de olika metallytorna på planet har skapats. Till detta har sedan varje nit på planet återskapats och kan förnimmas

med fingertopparna om man känner på dem. Landställ är specialgjorda för modellen och försedda med äkta hydrauliska stötdämpare och fungerande landningsstrålkastare. Landställ och luckor manövreras elektriskt och kan fällas in och ut. Under den öppningsbara huven döljer sig en exakt kopia av förarkabinen som Björn har lagt nästan 100 timmar på att återskapa. En vacker septemberdag kom Björn och levererade modellen till oss. Nu arbetar Jimmy Frogsjö, tillsammans med undertecknad, med att bygga en specialmonter åt modellen så den senare kan flyttas till utställningen och bli en riktigt fin nyhet för våra besökare.

Richard Brinkeback



Notera alla fantastiska detaljer på modellen. – Landställ, cockpit, nitar etc.

Foto: Richard Brinkeback



Modellen av SAAB J 35D Draken med hangar 86 i bakgrunden.



Mer modeller... och andra nyheter...



En SAAB 105 har landat på Bråvalla.

Den sympatiska och välkända fotografen och modellflygaren Leif Carlsbecker har förärat föreningen en modell av SAAB 105, SK 60 i flygvapnet. Modellen är cirka en meter i spännvidd och blir ett trevligt tillägg till utställningen. Modellen kommer att hängas i taket i hangar 81 till allmän beskådan. Kamratföreningen skickar ett varmt tack till Leif för gåvan.

Richard Brinkeback

De båda Viggenkabinerna som tidigare stod i utställningen, har nu flyttats till simulatorhallen där arbetet redan är startat av VR-gruppen att konvertera dem till VR-simulatorer.

Arbetet med Drakenssimulatorn, SUL 35 fortsätter också oförtrutet vidare i simulatorhallen. Mer om detta i nästa nummer av *Bråvallabladet*.

Richard Brinkeback



Foto: Richard Brinkeback

- 1 Trupputbildare
- 2 Flottiljpolis
- 3 Fältflygare
- 4 Flygnavigatör
- 5 Strilpersonal

Foto: Per Jelkne



Facktecken

På väggen bakom baren hänger den här förnämliga skölden med facktecken. Jag vet inte vem som har fixat den, men vi hittade den i *bakre förrådet* vid Björdes. Kanske kan bli en bild i *Bråvallabladet*? Facktecken var ett smart system, där man direkt kunde se vem man pratade med. Det togs naturligtvis bort...

Hälsningar Per Jelkne

Javisst kan den det. Redaktören håller med och undrar samtidigt om det inte fanns flera facktecken på Bråvalla?

Red.

Kulturnatten den 30 september



F 13 Kamratförening fick en inbjudan från Arbetets Museum i Norrköping att delta på Norrköpings kulturnatt den 30 september. Vi antog inbjudan för att göra reklam för F 13 Kamratförening och vår utställning *Norrköping minns F 13*. Efter en del planerande vad vi skulle ta med oss till utställningsområdet vid museet, kom vi fram till att visa en raketstol, pilotdocka och film från F 13. Broschyrer och försäljningssaker togs också med. Det var en utmaning att resa tältet vi skulle ha för att skydda våra grejer som vi hade till försäljning. Det var hård vind denna dag, vilket medförde att vårt tält vände ut-och-in på sig och knäckte samman innan vi ens fick upp det. Det hamnade senare hos Returpunkten(!). Inget regn hade utlovats, men efter en stund började det att regna. Det blev inte långvarigt tack och lov och vi som var där från föreningen gjorde en härlig insats. Det blev trots allt en mycket trevlig dag med många besökare som var intresserade av vår verksamhet. Stämningen var god.

Dessutom kom Per Björkqvist från Flygvapenmuseum med en flygplansmotor till TP 83 Pembroke, *Alvis Leonides*, en stjärnmotor på 570 hk som motorkördes.

Med facit i hand kanske vi ska hålla öppet på Bråvalla nästa gång med vår utställning, för det här arrangemanget krävde en hel del fotarbete med släpkärra bland mycket folk.

Lasse Åberg och Britt-Inger Jönsson (foto)



**Nu är det dags att betala medlemsavgift för år 2024 !!
Senast 31 januari 2024**

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.



Inflygningskurs på Bråvalla

Under några år hade jag förmånen att få verka som inflygningsinstruktör för ett antal flygförare på Bråvalla. Det började på Martin Blå (2. div) med SK 50 SAAB Safir. På den tiden hade alla flygförare flugit SK 50 tidigare, så det var återinflygning som gällde. Senare blev det återinflygning på SK 60 och även ILS-instruktion som vi körde på Kungsängen. (Beträffande ILS, se förra Bråvallabladet) På SK 61 Bulldog körde jag både åter- och inflygningskurs, beroende på flygförarnas tidigare flygerfarenhet. På SK 61 blev det 53 st totalt.

Ibland kunde det bli fem pass på en dag, tre på förmiddagen och två på eftermiddagen. Då var jag inte avundsjuk på flyglärarna på flygskolan.

Exempel på övningar SK 50, SK 60, SK 61 :

Start och landning. Stall, vikning och spinn. Avancerad flygning (roll, looping, halvroll, topproll).

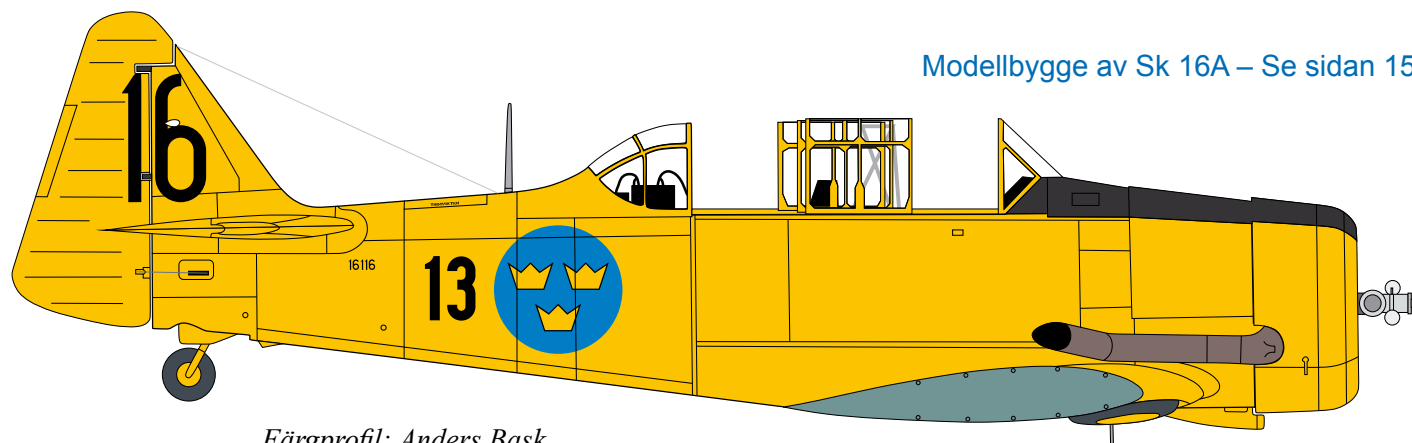
För SK 50 och SK 61: Bedömningslandning på Bråvalla (Olika utgångslägen från 500 meters höjd och lägre, mo-

Per Jelkne i F 13:s Sk 61 Bulldog M11. Till vänster en värnpliktig och tekniker Hagbert Svensson.

torn på tomgång och farten regleras med nosläget). Landning sker på lämplig bana. Med SK 50 körde vi en speciell bedömningslandning med utgångsläge Skärblacka från höjd 1500 meter. Då gällde det att spara på höjden och att inte ta ut landningsställ och klaff för tidigt, och att hålla exakt 150 km/tim, vilket var den optimala farten för bedömningen.

Nödlandningsövning utanför fältet. Samma som bedömningslandning men utan sättning, pådrag på 50 meters höjd. Föraren fick bedöma sig ner mot ett lämpligt fält i naturen. Man fick se upp med hinder som kraftledning, träd mm. Det var faktiskt mycket intressant och lärorikt att sitta och *åka med*. Man förstod efterhand att det inte var dom med dom största skärmössorna eller som gapade högst i fikarummet, som var dom skickligaste piloterna. Till sist, tänk på att medlemmar är välkomna på en gratis inflygningskurs på SK 60 i SUL 97. (Flygsimulator i byggnad 97)

Per Jelkne (JEL)



Modellbygge av Sk 16A – Se sidan 15

Färgprofil: Anders Bask

Höstmötet den 26 oktober



Årets höstmöte den 26 oktober hade samlat ett fyrtital personer. Föredragshållare var SFF:s ordförande Thomas Allard som pratade om sin tid på Saab Missiles. Ett mycket populärt föredrag som gillades av många. Efter detta så serverades den traditionella räkmackan.

Red.



Foto: Britt-Inger Jönsson

Flygterapi i SK 60

I Bråvallabladet maj 2020 skrev jag om sömmerskan på intendenturförrådet som jag till slut lyckades övertala till en kortare flygtur med SK 50 SAAB Safir. (Som hon naturligtvis tyckte var jättekul, när vi väl hade startat.)

Kom på ett annat tillfälle då jag skulle flyga en SK 60 Fyrsits (utan katapultstolar) från Visby till Bråvalla. En av passagerarna var gift med en pilotkollega. Han hade lyckats med konststycket att göra sin fru ytterst flygrädd vid något tillfälle. Jag placerade henne i framsits till höger om mig. När vi startade bana 21 på Visby satt hon med ansiktet i armvecket. När man flyger med en flygrädd person, är några saker mycket viktiga:

1. Man måste flyga mycket, mycket lugnt och försiktigt
2. Man får inte banka (luta) mer än 10° (Ett trafikflygplan bankar ung 25° och en normal sväng med Viggen är 45° eller mer.)
3. Man måste hela tiden berätta vad som händer, vad man

gör, förklara alla ljud och sensationer exempelvis turbulens (Som är helt ofarligt).

4. Man försöker också få passageraren att slappna av genom att visa på intressanta saker på marken *Titta, därnere ser vi Visby ringmur och där ligger några färjor i hamnen.*

5. Man försöker få passageraren titta på vissa instrument, t ex höjd- och fartmätare *Titta, nu är vi på 1000 meters höjd och flyger i 350 km/tim. Där ser du att vi har kurs mot Bråvalla och vi kommer att landa om ungefär 20 minuter.* (Alltid bra för passageraren att veta hur lång tid det är kvar.) Det gäller alltså att engagera passageraren i flygningen och försöka få denne att känna sig hemma i miljön.

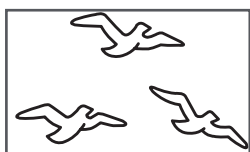
Efter en liten stund var det så dags att landa på Bråvalla. Då iakttar man noga de tidigare 5 punkterna igen.

Plus att man påminner om att svälja och gäspa när man minskar höjden, för att slippa obehag i öronen.

Den stora belöningen kom dock då den tidigare flygrädda frun sa: *Måste vi landa redan?*

Per Jelkne (JEL)

**Kamratföreningen minns
våra avlidna kamrater**



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

God Jul och Gott Nytt År !!



HÖGTID

1 Juli



Styrelsen beslutade att vi skulle ha en högtidsdag för att minnas att Bräva Flygflottilj sattes upp den 1 juli 1943 – ett 80-årsjubileum. Vi bestämde att vi skulle ha lördagsöppet för allmänheten som vanligt mellan klockan 11.00-14.00. Vi hade bjudit in Norrköpings radioflygklubb och föreningen Svensk flygbasmateriel som hade med sig fordon från 1980-talet och tidigare. Vi hade satsat rejält på reklam för dagen och vi hade t o m ett TV-inslag i Östnytt. Vi fick rejäl respons med många besökare, cirka 150 personer och cirka 40 medlemmar. Det stod bilar parkerade ända ut till grinden. Efter att utställningen stängt för allmänheten, samlades vi medlemmar vid minnesstenen, utanför kanslihuset, där ordförande Lars Åberg höll



SDAGEN 2023



ett kort tal.

Därefter återvände vi och fortsatte med grillning utanför vår hangar, där var och en hade med sig något att grilla. Baren var givetvis öppen i vår kiosk där Nisse Engvall serverade.

Vi hade en fantastisk dag och vädret var perfekt. Senare framåt kvällen flyttade vi in i By 97. Dagen avslutades ganska sent på kvällen med hög stämning i mässen. En liten entusiastisk skara avslutade kvällen vid minnesmärket ute vid bankorset, där vi höll en tyst minut och skålade för våra fallna kamrater. Tack alla ni som gjorde denna dag till ett härligt minne.

Lasse och Red.





Historien bakom ett Segelflyg-SM i Örebro 1947

I min forskning om F 13:s Sk 12-flygplan på sidan här intill, så dök detta fotografi upp. Det visar två stycken av flygvapnets Sk 12, till vänster F 13:s nr 668, F 13-21, och till höger F 6:s Sk 12 nr 615, F6-12. Bilden är tagen på Gustavsviksfältet vid Örebro under flygdagen där söndagen den 13 juli 1947.

I flottiljorder FO nr 26 från den 28 juni 1947 kan vi läsa: Till KSAK segelflygtävlingar i Örebro 2/7 – 13/7 beordras följande personal:

Flygförare: löjtnanten (Gunnar) Carlsson.

Medhjälpare: sergeanten Bengtsson, överfuriren Olsson samt korpralerna Nilsson och Carlström.

Funktionär: furiren Lannér.

Flygförare Sk 12: furiren (Per) Fogde.

Mekaniker Sk 12: vpl Heurlin.

Fordon: 1 st skåpbil.

Utrustning: enligt särskild order.

Bogserflygplan: 1 st Sk 12.

Segelflygplan: Se 104 med tpvagn.

Transporterna ordnas av ch 1. div.

Flygplan Sk 12 nr 668, F 13-21, flögs till Örebro av Pelle Fogde, säkerligen med mekanikern i framsätet. Segelflygplanet DFS Weihe, Se 104 nr 8314 *Kajungen*, fick åka nedmonterat i sin transportvagn, dragen av nämnda skåpbil med övriga personer ombord. Sk 12:an landade på Gustavsvik, dagen innan tävlingarna, onsdagen den 2 juli kl 12.20. Segelflyg-SM gick av stapeln den 3 – 12 juli

Sk 12 nr 668, F 13-21 och nr 615, F6-12 troligen under flygdagen den 13 juli 1947 på Gustavsvik, Örebro. Foto via Svensk Flyghistorisk Förening

Nedan: Gunnar «Sjajton» Carlsson från F 13 i Se 104 «Kajungen». Faksimil ur tidningen Flyg.

1947. Evenemanget avslutades med en flygdag söndagen den 13 juli.

Det internationella intresset för segelflygtävlingarna var mycket stort, men tyvärr så satte valutaspärrar och annat krångel hinder i vägen för utländskt deltagande. Det var endast Peter Mikkelsen från Danmark som kom från utlandet. Inte mindre än femton deltagare från flygvapnets flottiljer deltog. De flesta flög segelflygplan DFS Weihe. Norrby, Nordin och Mikkelsen flög med DFS Olympia. Förutom segelflygplanen och tillhörande Sk 12, bogserflygplan, så var det en god del besökande civila motorflygplan. Det var många flygföretag som passade på att flyga rundflyg från fältet, Aero-Frabb, Nordisk Aero-Tjänst, Ostermans, Arosflyg och Ahrenbergsflyg. Det sistnämnda med Junkers Ju 52/3m, SE-AFA, *Svealand*!

Bråvallas Sk 12 gjorde många starter och drog upp segelflygplan i luften. Hur gick det då för löjtnant Carlsson? Tja, ganska medelmåttigt får man säga. Han kom på elfte plats med 368,95 poäng. Per-Axel Persson, F 5 blev svensk mästare, men det var ganska jämt i toppen.

Bråvallas Sk 12 flög tillbaka till Norrköping måndagen den 14 juli.

Mats Averkvist



Placeringar	Poäng
1. Per-Axel Persson, F 5	937,97
2. Arne Magnusson, F 21	832,22
3. Sven Alm, F 6	810,57
4. Gösta Brink, F 11	730,95
5. Rune Lundgren, F 1	718,54
6. Lars Sonesson, F 10	680,79
7. Erik Holm, F 14	664,25
8. Alf Hedman, F 15	621,83
9. Lars Hedén, F 8	608,97
10. Klaus-Erik Engzell, F 7	502,93
11. Gunnar Carlsson, F 13	368,95
12. Sten-Åke Olsson, F 9	340,84
13. Per Lange, F 17	297,99
14. Lennart Nordin, Örebro	262,32
15. Per Olof Norrby, Göteborg	261,17
16. Per Larsson, F 2	217,27
17. A. G. Hultqvist, F 16	212,19
18. Fred Nordholm, Västerås	37,04

Källor:

Tidningen Flyg nr 14-15/1947

Flottiljorder FO nr 26 den 28 juni 1947

Landningsjournal för Gustavsvik 1947

Antal flygningar med Sk 12 nr 668 den 2 – 14 juli 1947		
2 juli	Ankomst från F 13	12.20
3 "	8 starter med flygsläp	11.00 – 17.00
4 "	1 start med flygsläp	11.20 – 14.20
5 "	7 starter med flygsläp	10.00 – 17.00
6 "	8 starter med flygsläp	12.00 – 17.00
7 "	7 starter med flygsläp	10.00 – 17.00
8 "	Vilodag	
9 "	6 starter med flygsläp	09.30 – 15.30
10 "	2 starter med flygsläp	10.30 – 11.20
11 "	2 starter med flygsläp	12.00 – 15.30
12 "	5 starter med flygsläp	08.30 – 13.30
13 "	1 start	15.17
14 "	Åter till Bråvalla	11.50



Sk 12 Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz

1935 var Flygförvaltningen på jakt efter en ersättare till de föråldrade Sk 9, de Havilland DH 60T Moth Trainer. Den tyske flygaren Emil Kropf kom till Ljungbyhed sommaren 1935 och demonstrerade Focke-Wulf Fw 44D. Den demonstrationen gjorde ett stort intryck. Flygvapnet köpte två flygplan Fw 44J för utprovning vilka kom att betecknas P 2. Dessa utprovades ingående på CFM och på Ljungbyhed, uppfyllde kraven och kunde godkännas av flygvapnet.

Focke-Wulf Stieglitz var det första flygplan som den kända tyske flygplanskonstruktören, Kurt Tank, ritade i sin egenskap av teknisk chef vid Focke-Wulf Flugzeugbau. Flygplanet var ett dubbeldäckt tvåsitsigt skolflygplan som flög första gången 1932. Flygplanet konstruerades på begäran av några kända konstflygare, Gerd Achgelis, Emil Kropf och Ernst Udet.

Focke-Wulf Fw 44J Stieglitz till Flygvapnet

En första serie av 14 flygplan beställdes hos Focke-Wulf 1936. Dessa levererades under januari (10 st) respektive juli 1937 (4 st). De fick i flygvapnet beteckningen Sk 12 Focke-Wulf Fw 44D, D-EKRO som demonstrerades av den tyske flygaren Emil Kropf på Ljungbyhed sommaren 1935. Foto via Mats Averkvis



Sk 12 nr 5786, F 13-86 1945-1946. Notera att flygplanet inte har några kronmärken på övervingen, vilket det borde ha haft enligt märkning m/1944.

och användes som skolflygplan typ I på F 5 Ljungbyhed. Den 29 september tecknades kontrakt om licenstillverkning för tillverkning hos ASJA om 20 flygplan. Dessa levererades mellan september 1937 – augusti 1938. Centrala Verkstaden i Västerås (CVV) deltog också i licenstillverkningen. En serie på 12 flygplan beställdes 1939 vilka levererades under maj-oktober samma år. 12 maskiner köptes från Focke-Wulf som tillverkades av CKD-Praga i Tjeckoslovakien. Dessa levererades under mars – april 1940. ASJA var upptagen med annan tillverkning så en andra serie på ytterligare 12 flygplan beställdes från CVV 1940. De levererades november 1940 – maj 1941. Den 10 februari 1942 beställdes en tredje och avslutande serie om 13 flygplan, vilka levererades under 1943. Totalt hade flygvapnet således 85 flygplan Sk 12. 57 av dessa var tillverkade i Sverige.

Sk 12 på F 13 Bråvalla

Sk 12 avlöstes som skolflygplan på F 5 Ljungbyhed under 1944-1945. De ersattes av Sk 25 Bücker Bestmann. Sk 12:orna fördelades ut på flottiljerna som sambandsflygplan och som bogserflygplan för flygvapnets segelflygplan. De flesta Sk 12 byggdes om ute på flottiljerna och försågs med bogseranordning och sporrhjul. Den första Sk 12:an på Bråvalla var nummer 5786 som överfördes till F 13 den 22 januari 1945 från F 8. Den andra, nr 668 överfördes en månad senare från F 5 den 24 februari 1945. Den hade hämtats i Eslöv den 22 februari av löjtnant Elof von Celsing. Vid överlämnandet hade flygplanet en total gångtid av 1036 timmar. Flygplanet var försett med en Siemens Halske Sh 14A med nummer 26491. I överlämningsprotokollet finns inga anmärkningar. Båda flygplanen behöll sina märkningar, F8-86 och F5-21 minst fram till sommaren. Sedan märktes de om som



F13-86 respektive F13-21 enligt märkning m/1944. Värt att notera är att inget av flygplanen fick några kronmärken på övervingen, vilket de borde fått. Båda flygplanen hamnade i segelflygavdelningen på 2. divisionen tillsammans med Sk 11A nr 519. I april 1946 flyttades Sk 12 nr 5786 över till 1. divisionen och användes uteslutande till avancerad flygning och allmän flygtränning.

Efter segelflygssesongen 1945 skrev man i sin årsrapport att Sk 12 var synnerligen olämpligt som bogserflygplan. Att bogsera Se 103 Kranich med Sk 12 var för övrigt förbjudet i flygvapnet. Bogsering av Se 102, Grunau Baby, med Sk 12 var inte mycket bättre. Flygplanet låg närmast i stall vid normal flyghastighet och orkade knappt stiga med 1 m/s! Detta hade blivit bättre med en lämpligare propeller (stigpropeller), vilket troligen anskaffades. Motorn i Sk 12 nr 668 monterades ur den 24 september pga dålig effekt. Ny motor med nummer 28406 monterades och var klart den 15 oktober 1945.

I slutet av 1945 fick även Sk 12 nr 5786 en ny motor, nummer 28407. Den hade kommit från F 5 den 17 decem-

ber och dessförinnan från CVM den 1 december. Den 6 februari 1946 skulle flygingenjör Gustav Persson utföra en kontrollflygning med flygplanet efter motorbyte och diverse reparationer. I framsitts satt avsynare Norén, som beordrats medfölja som kontrollant. Efter ca tjugo minuters flygning på marschvarv, sjönk plötsligt oljetrycket ned till noll. Flygplanet befann sig då över Bråviken på 500 meters höjd. Han lyckades ta sig fram till Kungsängen där en del av atlantbanan hade plogats. Efter landning kuperade Persson omedelbart motorn och de båda drog flygplanet av banan. Persson kollade genast motorn och kunde konstatera att snäckväxeln till startanordningen hade brustit i infästningen vid bakre locket. All olja hade runnit ut och oljetanken var tom. Orsaken var att klokopplingens främre halva hade gängats av sin infästning i vevaxelns bakre del, pressats bakåt och sprängt växelhusets

Sk 11 nr 519, märkt F 13-19 med blandad märkning. Dessutom ser flygvapennumret ut att vara felaktigt angivet som «542(?)». Sk 12 nr 668, F 5-21 och Sk 12 nr 5786 troligen märkt F8-86. Foto: Tord Nygård



Sk 12 nr 658.



Sk 12 nr 668, F 13-21 1945-1946 på vinterklätt fält. I februari anmodade Flygförvaltningen att Krigsflygskolan på Ljungbyhed skulle överlämna två par skidställ för Sk 12 till F 13. Foto: Alvar Larsson

bakre lock och därefter växelhusets infästning.

Den 15-16 juni 1946 skulle F 13 ha en flygdag och inför denna övade fänrik Ulf Sundberg avancerad flygning med Sk 12 nr 5786, F13-86. Minimihöjd var satt till 50 meter. Som avslutning på programmet avsåg Sundberg att vid landningen göra plané i ryggläge för att sedan vända flygplanet rätt på cirka 20 meters höjd. Hastigheten skulle ligga på 150-160 km/tim. Manövern övades både den 13 och 14 juni. Manövern prövades två gånger där höjden vid planéns lägsta del successivt minskades. Vi det tredje försöket svarade inte motorn i tid, vingen skar ned i marken och flygplanet totalhavererade. Sundberg klarade sig helskinnad utan en skråma. Krigsrätten sammanträdde den 15 juli och dömde Sundberg för vårdslöshet i fullgörande av tjänsteplikt. Han utförde ju avancerade manövrar under anbefalld minimihöjd. Som straff fick han åtta dagars vaktarrest som tog sin början den 17 juli. Han kunde dock delta i den ordinarie tjänsten under tiden. Flygplanet kasserades den 10 juli 1946. Gångtid var då 630 timmar.

Flera Sk 12 till Bråvalla

Man behövde nu ha en ersättare för 86:an. Sk 12 nr 668 kasserades den 25 augusti 1948 pga av dåligt skick. I slutet av 1946 fick man Sk 12 nr 658 från F 20. Den 2 maj 1949 överfördes nr 658 till segelflygavdelningen. Det kan se ut som att Sk 12 nr 658 aldrig fick några kodsiffror påmålade på fenan. Den deltog vid segelflyg-SM i Örebro i juli 1949 och då hade den ännu inte fått några kodsiffror. Mer om det i nästa nummer av Bråvallabladet. Den 20 februari 1950 fick man överta Sk 12 nr 5777 från

F 2, som 1949 upphörde med flygverksamheten och blev ett renodlat skolförband. Flygplanet var kvar på Bråvalla till dess det kasserades i april 1953. Flygplanet såldes då till Norrköpings Automobil- och Flygklubb tillsammans med glidflygplan G 101 nr 8027 och Grunau Baby, Se 102 nr 8128. Se sista sidan. Tyvärr har vi inte hittat några bilder av detta flygplan. Vi hoppas kunna återkomma i nästa nummer med fler detaljer om Sk 12 nr 658 och 5777.

Mats Averkvist

Källor: Tack till Lennart Andersson och Mikael Forslund
Svenskt Militärflyg – Propellerepoken, Lennart Andersson
Kontakt nr 54, Kontaktgruppen för flyghistorisk forskning
KSAK-nytt nr 4/1963
Svenska Flygplan, Lennart Andersson
Svenska militära flygplan och helikoptrar, Leif Fredin, SFF Forum
Flottiljorder 1945-1949, Krigsarkivet.
Bråvalla Flygflottiljs arkiv avd. VI, Krigsarkivet

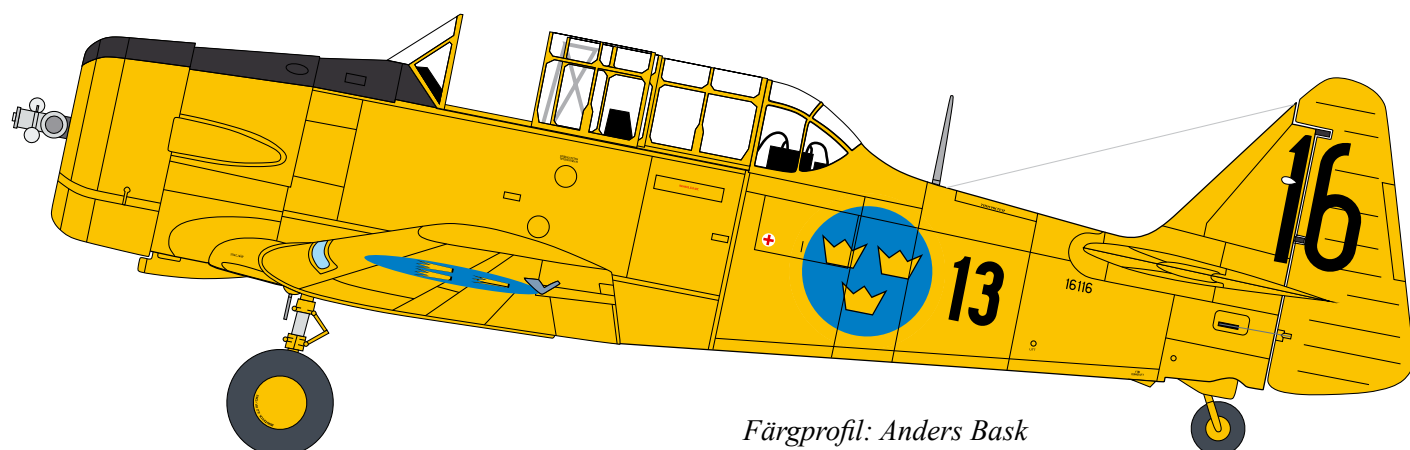
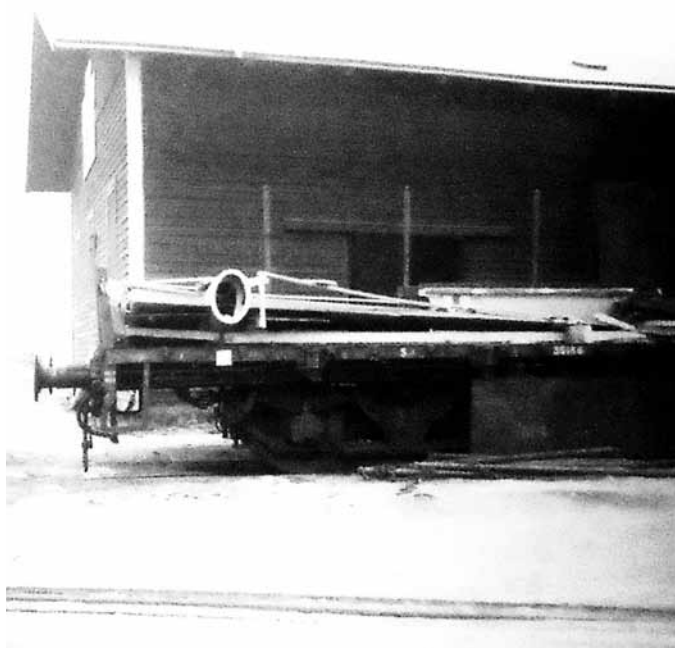
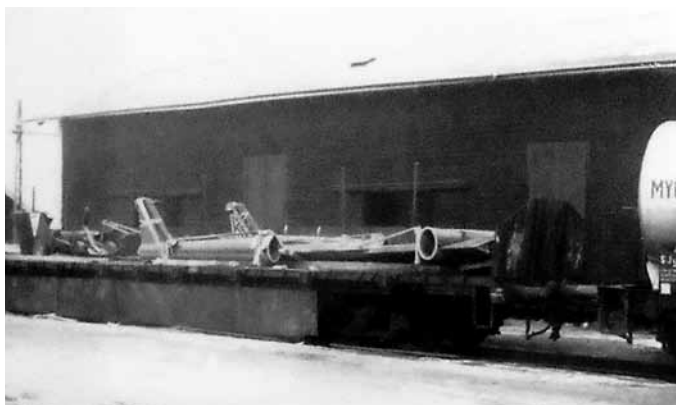
Sk 12 nr 668. Foto via Mikael Forslund.



Löjtnant Holmbäcks J 28 anländer till Bråvalla

I Bråvallabladet nr 72 skrev jag om när löjtnant Björn Holmbäck buklandade på sjön Hallarens is med J 28 nr 28025, *Röd Kalle*. Jag har nu hittat bilder på den nedplockade maskinen då den kom med järnväg till Fiskeby station. Den kom till F 13:s flottiljverkstad den 21 mars 1948 för reparation och var klar den 28 maj 1948.

Mats Averkvist



Färgprofil: Anders Bask

Sk 16A från F 13 som plastmodell



Sk 16A, nr 16116 i tjänst på F 13 Bråvalla Flygflottilj som Martin 16. Plastmodell i skala 1:48 byggd och fotograferad av Peder Thorell.

Modellens ursprung är en gammal byggsats från Ocidental, nyutgiven av Italeri som Harvard Mk.IIa. Den passar att bygga som en Sk 16A.

Tanken är att modellen ska införlivas i utställningen *Norrköping minns F 13* under temat *Övriga flygplan som funnits på F 13*.

Bygget av modellen är tämligen enkelt, två problem dock. Det ena är avgasröret som måste byggas om (se bild). Där valde jag att använda mig av det ursprungliga avgasröret med tillägg av plaströr som borrades upp och lades till det lilla framtåtriktade röret.

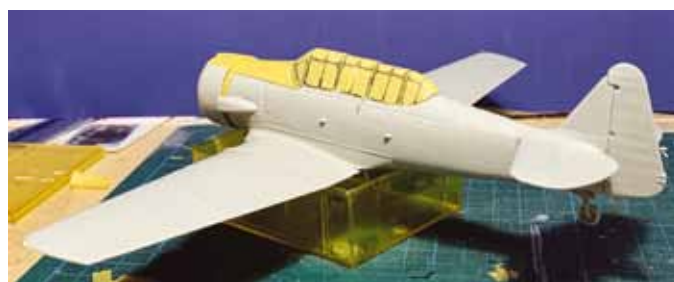
Det andra problemet är att det inte finns någon tillgänglig huvmask. Huvan är ju ett riktigt spjälstaket så en huvmask hade ju hjälpt riktigt bra. Men Tamiyatejp och ett nytt skalpellblad fungerar också, fast det är jobbigt. Jag valde att måla modellen gul, som det riktiga flygplanet var målat när det levererades till F 13 från F 5. Dekaler, kronmärken utan gul cirkel m/37 (flygplanet är gult) Svarta siffror m/40. Pilligt med de små siffrorna till flygvapennumret 16116.

Väljer man att bygga Revell/Monograms modell av AT-6 Texan finns huvmask hos *Kit Mask* i Canada nr 48-024V.

Peder Thorell / F 13 Kamratförening

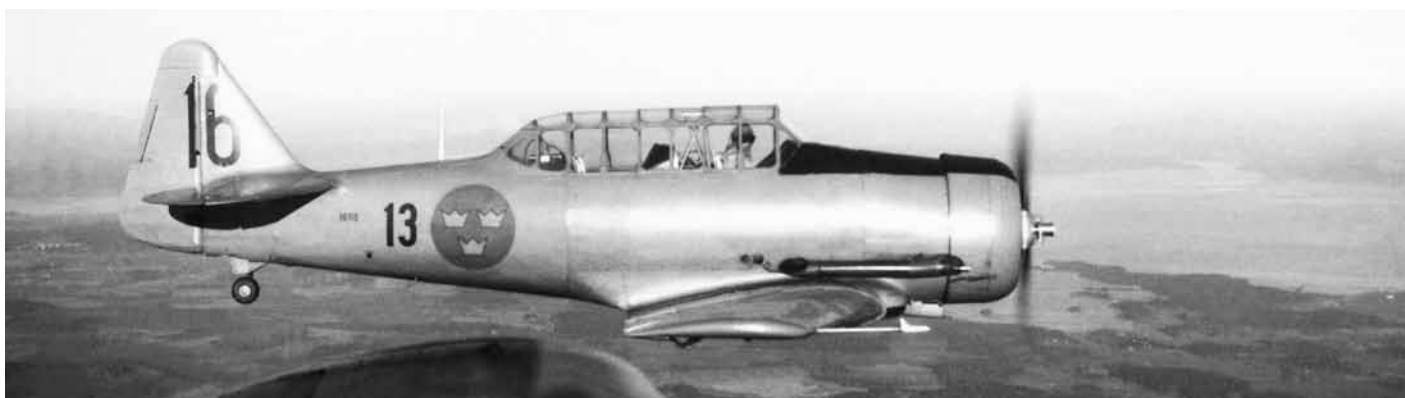


Ovan: Flygkroppen monterad. Notera det modifierade avgasröret. Foto: Peder Thorell.



Ovan: Maskering av modellens glasdelar. Foto: Peder Thorell.

Nedan: Modellens förebild, Sk 16A nr 16116 i sin rätta miljö då det begav sig. Foto via Lars E Lundin



På tal om Sk 12...



Norrköpings Flygklubbs Sk 12, SE-BYW
över Bråvikens is. Foto: Lars Björkroth

Enligt en skrivelse till Norrköpings Automobil- och Flygklubb den 15 december 1952 säljs F 13:s Sk 12 nr 5777 tillsammans med glidflygplan SG 38, G101 nr 8027 och segelflygplan Grunau Baby, Se 102 nr 8128 till Flygklubben. Den 24 mars 1953 registreras Sk 12:an civilt som SE-BWY på flygklubben. Flygplanet blir dock inte så gammalt där. Fältflygare Göran Johansson, sedermera Strömbäck, som till vardags flög J 29A på Martin blå på F 13, var en flitig segel- och motorflygare vid Norrköpingsklubben på sin fritid. Den 30 juli 1953 startade han och en kamrat med Sk 12 SE-BWY från Kungsängen. Efter en runda runt staden så styrde man utåt Vikbolandet. De hade just vänt och var på väg tillbaka hem då motorn tvärdog. Johansson hade inte något annat att göra än att försöka nödlanda. Fält fanns det gott om, men han missbedömde flygplanets fart och hamnade på ett mindre bra fält, en havreåker, där maskinen hastigt stoppade upp i ett dike. Propeller och landställ blev vid en första anblick förstörda. Det visade sig senare att skadorna var så allvarliga att man beslöt att skrota planet. Det användes sedan som reservdelar till klubbens andra Sk 12, SE-BYW.

Mats Averkvist

Källor:

- Skrivelse, Bråvalla Flygflottiljs arkiv, Krigsarkivet
- Östergötlands Dagblad 31 juli 1953
- Intervju med Göran Strömbäck 2002

Födelsedagshälsning

Medlemmar som fyllt jämna år sedan förra numret av Bråvalla-bladet gratuleras här nedan.

90 år den	9/11	Per-Åke Hedén
90 år den	10/12	Rune Rydh
80 år den	11/7	Sten Bengtsson
80 år den	20/7	Bertil Persson
80 år den	21/7	Arne Andersson
80 år den	8/9	Leif Andersson
80 år den	17/9	Thom Johansson
80 år den	18/9	Göran Svensson
80 år den	18/9	Peder Thorell
80 år den	6/10	Anders Karlsson
80 år den	5/11	Sven-Inge Karlsson
80 år den	22/11	Kajsa Borg
80 år den	10/12	Göran Johansson
80 år den	15/12	Göte Pudas
80 år den	17/12	Jan-Christer Lindberg
80 år den	18/12	Åke Tolander
80 år den	19/12	Leif Athle
80 år den	19/12	Inge Ejnarsson
80 år den	26/12	Karl-Erik Karlsson
70 år den	23/7	Evalott Ytterström
70 år den	27/7	Bo Vallgren
70 år den	5/9	Jimmy Frogsjö
70 år den	13/9	Christer Lindell
70 år den	12/12	Erik Ek
70 år den	13/12	Jan Jardmark
70 år den	23/12	Nils Engvall
60 år den	12/7	Lars Söderlund
60 år den	19/7	Mikael Djurberg
50 år den	2/7	Clas Karlsson
50 år den	6/10	Dennis Pettersson
50 år den	28/12	Per Öster
40 år den	21/11	Christoffer Ström

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

