

Nr 33 - dec 2016 - Årgång: 16

# BULLETTINEN

Medlemsblad för F 10 Kamratförening

**Spitfire på flyg-  
förevisningen  
den 16 juli!**



**Nya flygarhistorier!**



**Allan Widman  
gästade  
Höstmötet!**



**Draken "på pinnen" blev  
uppfräschad!**



**Läsvärt i vintermörkret:  
Ny bok skriven av förre  
sektorflottiljchefen  
Bertil Bjäre! Sid 43**



Ängelholms  
**FLYG  
MUSEUM**

# Innehållsförteckning

- Ord från ordföranden..... Sid 3-4
- Museichefen informerar..... Sid 4-5
- Hänt på museet..... Sid 6
- Komplettering + Upprop..... Sid 7
- Höstmötet..... Sid 8-9
- Historien om SE-ABS..... Sid 10-13
- Flygarhistoria..... Sid 14-15
- Ommålningen av Draken i parken..... Sid 16-17
- Arbetet med förbättringar av simulatorn..... Sid 18-19
- Flygförelisningen 16 juli... Sid 20-21
- Medarbetarresan..... Sid 22-23
- Bilder från krigsbaser..... Sid 24-25
- Artikel om öv Wagner..... Sid 26-28
- Bildgåtan..... Sid 29
- Hunden i Försvarsmakten..... Sid 30
- Min bild..... Sid 31
- Flygvapenchefens besök... Sid 32-33
- Information om Vårmötet 2017..... Sid 34
- Så är pilotyrket!?!..... Sid 35
- 40 år med 12 olika flygplanstyper..... Sid 36-37
- F 10-Memorial..... Sid 38
- C4-Open..... Sid 39
- Flyguppvisningar i USA..... Sid 40-42
- Bertil Bjäres bok..... Sid 43
- C F17 har ordet..... Sid 44-45
- Vi stödjer Flygmuseet... Sid 46
- Medlemsservice..... Sid 47
- Butikens erbjudande..... Sid 48



Omslagsfoto: Tuve Boethius, Krister Sörhede, Ulf Ohlsson & Tor Netterby

## Ansvarig utgivare:

Sven Scheiderbauer  
[sven@scheiderbauer.se](mailto:sven@scheiderbauer.se)

**Redaktör:** Tor Netterby  
[red.bullertinen@gmail.com](mailto:red.bullertinen@gmail.com)

Åsikter och eventuellt faktaunderlag får respektive artikelförfattare själv stå för.

**TRYCK  
SERVICE**

**Tryckte detta nummer**

Metallgatan 21C, 26272 Ängelholm.

Tel; +46 (0) 43183440.

Fax; +46 (0) 43183450

[www.tryckservice.nu](http://www.tryckservice.nu)

# Ord från ordföranden

När denna Bulle[r]tin kommer ut kan vi summera jubileumsåret 2016. Vi kan se tillbaka på vår stad Ängelholm och dess 500-årsfirande som tagit sig många olika uttryck. Ett av dessa var en flygföreläsning som arrangerades av kamratföreningen och som Du kan läsa om på sidan 20.

Flygvapnet markerade i år sin 90-åriga existens som självständigt flygvapen. Sverige är förhållandevis tidigt med ett självständigt flygvapen. Ser man på några andra så är det finska flygvapnet och RAF i Storbritannien självständiga från 1918, Norges från 1944, USAF från 1947 och Danmarks från 1950. I firandet av Flygvapnets 90-åriga självständighetshistoria ingick en stor flygshow på Malmen som varade i två dagar.

Flygvapenchefen generalmajor Mats Helgesson tog med anledning av jubileumsåret ett för oss kamratföreningar mycket lovvärt initiativ. För att ihågkomma och markera det en gång så stora flygvapnet initierade han en rundresa till alla nedlagda förband och dess kamratföreningar – där det finns sådan. Till före detta F 10 Skånska flygflottiljen kom han den 22 november för en ceremoni vid minnesstenen och Draken i parken. Läs om detta på sidan 32.



*F 10 Kamratförenings ordförande  
Sven Scheiderbauer.*

Kamratföreningens verksamhet har under året genomgått förändringar, knappt synliga för utomstående, som handlar om den interna ledningen. Det gäller såväl ny museiledning som ny arbetsordning som reducerar antalet styrelsemöten men aktiverar ledningsgruppen betydligt. Under året

har ledningsgruppen träffats tredubbelt så många gånger som styrelsen. Ett intensivt arbete med att söka ett långsiktigt ekonomiskt offentligt stöd för museiverksamheten har försiggått. Målet är inte nått, men vi arbetar oförtrutet vidare med diskussioner på de olika politiska nivåerna kommun, region och regering (Kulturdepartementet). Statens Försvarshistoriska Museer är en viktig bricka i detta spel. Det kan gott sägas att Region Skåne har en säregen uppfattning om vårt museum. De beviljar oss inga medel eftersom våra besökare kan åka till Flygvapenmuseum, då det har ansvaret för att visa den militära flyghistorien. Ja, vad säger man?

Medlemsantalet tycks för närvarande vara ganska stabilt kring 2 100-strecket, vilket fortfarande är tillfredsställande även om vi alltid önskar oss fler. Vi är alltså Sveriges största militära kamratförening. Vad vi särskilt önskar oss är fler aktiva medlemmar, →

det vill säga medlemmar som har tid över att lägga på antingen förenings- eller museiarbete.

**M**useets verksamhet, som är den största enskilda verksamheten inom föreningen, har också utvecklats positivt. Om detta står att läsa i museichefens ord strax efter dessa.

**V**ad 2017 för med sig har vi ingen aning om, men vi kan hoppas på framgångar i vårt arbete på olika områden. Finns det något att fira? Det skulle i så fall vara luftförsvarssektororganisationens införande 1957. Men

det är inte speciellt spektakulärt. Där- emot kan vi nästa år minnas att det är 90 år sedan svenskättade Charles Lindbergh (med anor från Österlen) korsade Atlanten ensam i ett litet flygplan, non-stop New York – Paris. Den 20 – 21 maj 1927 är dagar att minnas.

*Jag önskar alla medlemmar och läsare av Bulle[r]tinen en riktigt **God Jul och ett Gott Nytt År 2017!***

*Sven Scheiderbauer  
Ordförande F 10 Kamratförening*

## Verksamheten vid Flygmuseet under det gångna året

**V**i närmar oss snart slutet av 2016 och vi kan se tillbaka på ett framgångsrikt år i många avseenden. Vi har genomfört många aktiviteter som har syftat till att på olika sätt marknadsföra Flygmuseet och ett antal projektarbeten som bidrar till att visa upp ett attraktivt museum för våra besökare.

**N**är det gäller aktiviteter så började året med att vi vecka 8 bjöd in ungdomar som fick lära sig att bygga flygplansmodeller.

**I**nfopoint, ett samarbete med Ängelholms Turistbyrå inleddes under våren. Genom Infopoint så sprids information om samtliga besöksmål i kommunen på nio geografiskt skilda platser i kommunen. Det är en fördel för Flygmuseet att besökarna i staden Ängelholm får information om vad Flygmuseet kan erbjuda på från olika platser.

**V**i deltog i Företagardagarna på Lindab Arena den 13-14 maj. Mässan hade ~7000 besökare och som utställare gavs vi möjlighet att annonsera i Mässtidningen.

Tidningen sändes ut till samtliga hushåll i kommunen och till alla företag i regionen med mer än fem anställda.

**F**lygföreläsningen den 16 juli var Flygmuseets bidrag till Ängelholms 500-årsjubileum. Deltagande flygplan var Spitfire och Mustang från Biltema samt SK 50 Safir från Ljungbyhed. Det var låg molnhöjd vid slutet av flygföreläsningen men programmet kunde genomföras som planerat.

**F**10 Memorial, en modellbyggartävling genomfördes den 6-7 augusti. Fler än 180 objekt var anmälda av 30 personer. Det var tävlingsdeltagarna själva som var domare när det gällde att utse de vinnande modellerna. Vid C4-Open, en modellbyggartävling i Malmö den 29-30 oktober, så delades det ut ett vandringspris från Flygmuseet till den modellbyggare som hade byggt den modell som visade den tydligaste anknytning till F 10. Vandringspriset är en modell av JAS Gripen på



*Sune Sjöström, en av cheferna för Ängelholms Flygmuseum.*



## Stort tack!

Under året har det inkommit antal bilder, som redan är inskannade, men också bilder som vi fått behålla. Museet har också fått fina flygmodeller i plast i skala 1:72 och 1:48. Dessa är modeller av flygplan i svenska flygvapnet, men också tyska från andra världskriget. De svenska modellerna visas på museet året ut med anledning av Flygvapnets 90-års jubileum. Vi har också fått modeller tillverkade i trä, helt unika i skala 1:72, byggda efter originalritningar som förlaga. Dessa modeller kommer att visas troligtvis under 2017.



Vi vill särskilt tacka **Patrik och Henrik Areschoug** för plastmodellerna och **Per-Anders Sjögren** för trämodellerna.

*Krister Sörhede  
Bildansvarig på Ängelholms Flygmuseum*

en sockel med namnskyltar på tidigare mottagare av vandringspriset.

En samarbetsprojekt med Järnvägens Museum resulterade i att vi tillsammans producerade en flyer med rubriken ”Upptäck stadens unika besöksmål” som beskriver vad Järnvägens Museum och Ängelholms Flygmuseum erbjuder besökare. Flyern sändes ut till bussbolag i Skåne, Blekinge och Halland samt 150 PRO-föreningar och 130 SPF-föreningar i Skåne under oktober månad.

Under höstlovet vecka 44 hade vi 928 besökare. Vi hade traditionell pilotjakt för ungdomar, ett föredrag om det Skånska flygvapnet av Sven Scheiderbauer och gratis guidning vid två tillfällen under denna vecka.

Vår utställningshall har vi genomfört ett antal projekt som bidrar till att göra Flygmuseet till ett intressant besöksmål. Några exempel på vi utfört i utställningshallen och utanför museet: Iordningsställande av ett värnpliktsrum som också inkluderade ett postkontor, ny stor skylt över hangarportarna, iordningställande av brandbilen, tvättning och målning av J 35 Draken i parken och tvättning av Robot 68 Bloodhound utanför museet är några exempel vad som har utförts under året.

Kommande projektarbeten i utställningshallen är bl. a. installation av ett trettio-tal LED armaturer i utställningshallen som kommer att resultera i att utställda föremål kommer exponeras på ett mer attraktivt sätt. En ”kalla kriget”-utställning kommer också byggas upp.

Intäkterna från våra tre flygsimulatorer, Ibutiksförsäljningen och entréavgifterna har resulterat i att vi ligger på budgeterad nivå när det gäller snittintäkten per besökare. J 22-teamet har som vanligt gjort ett bra jobb när det gäller att ha J 22:an klar för motorkörning vid kamratföreningens vår och höstmöte.

Vi kommer att nå 21 000 besökare i år, snittvärdet under de fem senaste åren är 19 500 besökare.

Jag vill tacka alla museiarbetare som med sitt oavlönade frivilliga arbete är en förutsättning för att vi idag och under de kommande åren skall kunna visa upp ett attraktivt museum för våra besökare.

*Ängelholm 2016-11-16  
Sune Sjöström*

# Hänt på Flygmuseet

Text & foto: Tor Netterby  
Foto: Krister Sörhede

Tre stolta mottagare av Värnpliktsmedaljen. Fr v ser vi Bo Hesselmark, Gert Lundbladh och Lennart Persson. Eddie Granqvist, längst t h överlämnade medaljerna vid en ceremoni på museet en måndagsmorgon.



Anders Rick överlämnade ett fat i metall, som han erhållit vid en tjänstgöring i USA.

Här har Eddie Granqvist överlämnat en hel del materiel till museet. Ulf Ohlsson tackar och tar emot.



Urban Mören tyckte en måndag att det var dags att lämna över lite persedlar till museet. Urban gick fram på "cat-walken" och plockade av sig flera lager av underkläder. Vi fick även fackmannamässiga kommentarer vad plaggen kallades för på Intendenturförrådspråk. Vad sägs om: "Undertröja, lång - bom. kanal"?!"



Även Sven-Åke Ahl har donerat persedlar till museet. Här ser vi allt från "Flygunderställsjacka" till vita "kallingar"!

## Kompletteringar från förra Bullertinen

På bilden nedan (från Bullertinen nr 32) ser vi en bild på officerare varav nr fyra från vänster var oidentifierad. Vår vice ordförande Bertil Persson skickade ett mail och kunde bidra med följande: *Ej identifierad "nr 4" är Olof af Geijerstam. Jag är osäker på hans dåvarande grad – möjligen major? Han tjänstgjorde vid F 9 aktuell tid och är nog med på bilden som värd/ciceron åt de högre rankade herrarna. Han har tjänstgjort på F 10 en period som flottiljstabschef/övt och är för övrigt mest känd som varande Clabbe af Geijerstams pappa!*



*Översten längst till höger hette nog Sten Rydström. Han var C F 17 1951-63.*

*Red. tackar för de kompletterande uppgifterna!*

**Vi på flygmuseet behöver JUST DIG (kvinna som man) som kan vara värd, guide eller simulatorinstruktör!**

**DU kan göra skillnad!**  
**Anmäl DIG till Tycho Andersson**  
**046-253166**  
**070-5203166**

# Höstmöte 2016

Text: Tor Netterby Foto: Krister Sörhede

Den här gången hade 130 medlemmar anmält sig till Höstmötet. Klockan 10 hälsade ordförande i F 10 Kf Sven Scheiderbauer alla välkomna och vände sig speciellt till riksdagsman Allan Widman (liberal och ordförande i Försvarsutskottet) samt de tidigare sektorflottiljcheferna Rolf Clementson och Bertil Bjäre, som tillika är hedersstyrelseledamot i F 10 Kf. Lars Hedström fick sedan ta till orda och presenterade Allan Widman som var dagens föredragshållare.

Allan Widman tog till orda och presenterade sig kort. Vi fick bli veta att han sedan 2002 varit ledamot i Försvarsutskottet och blev dess ordförande efter valet 2014. Allan Widman (hädanefter AW) inledde med att han hade mycket på sitt samvete, men dock inte F 10:s nerläggning. Han konstaterade att det är slut med förbandsnerläggningar nu. AW fortsatte med att berätta om det gällande omvärldsläget. Förhållandet mellan USA och Ryssland är egentligen värre nu än under "Kalla kriget". Rysslands agerande idag beror på en enda person. Samma år som vi har val här i landet (2018) har Ryssland också val och då kommer Putin att väljas om. Det finns det inga tvivel om, konstaterade AW. Läget i Ryssland är krisartat för att man fått avsevärt mindre intäkter på grund av det fallande oljepriset, samt att sanktionerna har slagit hårt. Det är så illa att valutareserven kommer att vara slut snart. Putins agerande samband med det korta kriget mot Georgien 2008 och annekteringen av Krim 2014 har fått politikerna att få upp ögonen. Men detta gjorde Putin mycket populär på hemmaplan. Om något inträffar i Baltikum kommer det att påverka oss och Gotland kommer direkt i farozonen!

AW inriktade sig nu på Flygvapnet. AW menade att FV är ett system i systemet och inte starkare än sin svagaste länk. Vi har haft en "avklädningstrend" sprungen ur Försvarsmakten. Vi har centraliserat, lagt ner eller flyttat olika delar inom FV som transportflyget, Stril,



*Ordförande Sven Scheiderbauer och Lars Hedström hälsade välkomna.*

basförbanden, flygverkstaden på F 17 som lagts ner m m. Detta hörde till den strategiska den time-outen. AW berörde också beväpningen till JAS 39 som skulle behöva ökas och förbättras. Särskilt nya bombtyper, eftersom bl a BK 90 (Bombkapsel 90) försvunnit. AW menade att man måste se över detta och tilldela mer medel. JAS 39 C/D har tillgång till ett system kallat "Länk 16" som ger all stril-information inom NATO. När man var i Libyen tog det 57 dagar innan man var uppkopplad på systemet. När det gäller bassystemet är det i stort sett avvecklat. Man har idag bara en handfull baser kvar. När det sedan gäller luftvärnet finns det för lite (endast två Lv-bat) och består av Rb 97 Hawk och Rb 70 som ska bytas ut snart. När det gäller JAS 39E så kommer man att återanvända komponenter från C/D-modellerna. AW menade att istället för att "skrota" delar av C/D-modellerna så borde man istället försöka behålla även det mesta av C/D. Ett systemskifte i ett oroligt omvärldsläge är vanskligt. AW tillade att de C/D som används nu är ändå nästan nya flygplan. Den sista (senaste?) levererades i november 2015! AW påpekade att vi måste även få upp flygtiden för piloterna ännu mer, men efter den sk Ryska Påsken har flygtidsuttaget ökat.

AW gjorde "halt" här och öppnade för frågor. Bland många och initierade **frågor-na märktes bl a en om omvärldsläget** och vad



Allan  
Widman  
i talar-  
tagen på  
Höst-  
mötet.



Presentation  
av den nya  
boken.



Efter fullgjort värv skulle  
"Kalle" tillbaka in. Flyg-  
plansförarna fick jobba.



Glada  
mötes-  
deltagare  
immund-  
igar den  
smakliga  
landgång-  
en efter  
mötet.

som händer inför försvarsbeslutet 2020. AW menade att det bästa är att gå med i NATO. Men vi kan inte bara "konsumera" utan vi måste själva bidra till "smörgåsbordet". Alla försvarsprojekt räknas mot gällande dollarkurs och det blir en utmaning att höja försvarsförmågan, menade AW. En annan **fråga var om det ev. angreppets art mot Sverige**. AW påpekade att vi måste vara beredda på allt, även IT-attacker, telekom, grov provanda m m. Ett par **frågor om värnplikten** kom upp. AW menade att det är en brottningsmatch mellan politikerna och militären. Frågan beror mycket på hur Försvarsmakten kommer att implementera frågan. Vår hedersstyrelseledamot Bjäre påpekade att det fanns en "civil bit" också i värnplikten där man tidigt kunde fånga upp

ungdomar och stävja de som var stökiga. Detta bidrog till att samhället i övrigt drog nytta av detta. Som en "knorr" frågade Bertil Bjäre vad har man en Generaldirektör till i Försvarsmakten? Det blev rejäla applåder! AW svarade att det hade funnits i ca 10 år, men FM var fortfarande en enmansmyndighet med ÖB i spetsen. En **fråga om Hemvärnet** kom också. AW påpekade att det rör sig om stor effekt för lite pengar och att medelåldern har sjunkit rejält de senaste åren. Rolf Clementson menade att han tyckte det inte verkade vara några satsningar. Är det ingen som bryr sig och verkligen vill se hur det ser ut? AW svarade att synen varierar från parti till parti. Det finns även en beröringsångest hos många politiker och som tror att vi skapat en immunitet på grund av att vi inte haft krig på 202 år. Det blev bara ett litet urval frågor som kunde tas med här. AW tackade för sig och fick välförtjänta applåder. Lasse Hedström anträdde scenen och tackade AW med en F 10-sköld, några böcker, varav den ena var jubileumsboken från i fjol.

**S**edan var det museichefen Sune Sjöströms tur att redogöra för vilka projekt på som genomförts och vad som stod på tur. Vi fick information om besökarantal, hur budgeten såg ut m m.

**E**fter detta var det dags för presentation av en bok som F 10 Kf sammanställt och som Bertil Bjäre har skrivit. Bjäre berättade lite om vad boken innehöll och han fick assistans av redaktören (för Bullertinen) som visade upp boken. Efter detta inslag höll redaktören ett kortare presentation över tillkomsten av boken, vilka som medverkat vid produktionen etc.

**D**ärefter förklarades mötet slut och vandringsgruppen mot museet och den väntande landgången anträdde. Efter motörkörning med "Röd Kalle" och kaffe och kaka var det dags att bege sig hemåt.

**Vi vill tacka alla** (Lars Hedströms duktiga personal) som ställde upp och bidrog till att göra denna söndag till en synnerligen trevlig dag i kamratskapets tecken! ■

*Fortsättning på historien om Moth:en "Sandvik"*

# Ett långlivat flygplan

Text: Bo Hesselmark Foto: Bo Hesselmark och Gösta André

I fortet väntade man sedan länge på att ett fartyg med förnödenheter skulle komma. Efter två veckors väntan för André kom det efterlängta fartyget "Inez". Sandvik skulle nu föras ombord för att lossas i Bengasi, två dygns resa västerut.

I Bengasi tog André in på Hotel Albergo Italia och beredde sig på två månaders väntan på att Sandvik skulle repareras. Detta skulle göras på Campo Aviazione, den italienska flygbasen. Här var elva flygplan stationerade, Caproni och Fokker.

Efter tre månaders reparation var Sandvik klar för provflygning.

Mellan den 2 och 5 april 1930 gjordes flera provflygningar, kortare och längre, alla utan problem. Den 6 april på morgonen startade André sin Sandvik och fortsatte flygningen mot Europa och Sverige. Efter fyra timmars flygning i hård motvind hände katastrofen. Motorn stannade när han flög på 2 400 meters höjd över Medelhavets södra kust. André hade ingen fallskärm, så han var tvungen att återigen nödlanda på en okänd strand. Landningen i den hårda vinden blev kort och gick bra. Det var inga skador på planet men motorn hade sprängts p g a av att vevaxeln hade gått av. En ny motor behövdes för att kunna fortsätta, men här på Afrikas norra kust fanns ingen engelsk motor att få. Han hade planerat att komma till Sirte för att därifrån svänga mot norr. Nu fick han ännu en gång vandra, han träffade på några araber och fick rida på en av deras kameler. Han frågade hur

långt det var till staden och fick två fingrar i luften till svar. Han antog att det betydde två timmars ritt. I verkligheten var det två dagars ritt.

Framme i Sirte visades han till flygfältet. Därifrån organiserades en räddningsexpedition med en lastbil med långt flak, denna gång för att hämta Sandvik. André reste med buss till Tripoli, en resa på två dagar. På resan söderut var Tripoli hans första kontakt med Afrika, nu var han där igen efter fem månader i Afrikas sol och sand. I Tripoli planerades hur Sandvik skulle repareras, André skulle resa till England och köpa en ny motor från de Havilland-fabriken, den skulle fraktas till Tripoli och bli monterad. André reste till Rom med båt och tåg.

Här blev han erbjuden att få ett Fiatflygplan, A.S.1 för den fortsatta hemresan.

Flygplanet fanns i Turin. Det tog två veckor att registrera om planet till civilt, I-AAVM, sedan flög André västerut, söder om Alp-erna och vidare till Paris, där de hade väntat på honom i sex månader. Sedan fortsatte han till London för att köpa en motor, därifrån vidare via Holland, Tyskland och Danmark till Sverige, Malmslätt och Barkarby dit han anlände den 22 juni 1930. Han hade då varit på sin resa i nio månader. Planet blev reparerat i Tripoli och var klart den 19 december 1930 då det levererades med båt till Rom.

Efter en tid i Sverige flög André med sin hustru i Fiatplanet till Rom för att hämta sin Cirrus Moth. Hustrun reste hem



*SE-ABS efter sitt missöde i Nordafrika.*

med tåg och Gösta flög till Stockholm. Vad han inte hade förstått var, att han hade fått Fiaten som gåva av Mussolini, men nu lämnade han det i Rom.

Andrée ägde Sandvik till Juni 1934 då det renoverades av Firma Wettergrens Flygreparationer i Stockholm och såldes till Stockholms Spårvägars Personals Flygklubb. Utbildning för de intresserade spårvagnsförarna påbörjades vintertid med planet på skidor vid Lahäll. Flyglärare var A. Widell. Planet hade nu sin beteckning SE-ABS, men inget namn. Det användes mycket under en och en halv månad tills ett haveri inträffade på Stora Värtans is den 17 mars 1935. Det hade då gjort 181 starter. Wettergren reparerade det en andra gång och den 17 april övertog Spårvägens Flygklubb det. Den 26 oktober 1935 blev det ny ägare genom Buss- och Spårvägspersonalens Flygklubb. Redan innan året var slut havererade planet igen, denna gång på

sjön Västans is (enligt uppgift). Det är nog sjön Väsman som menas. Reparation följde.

Den 1 april 1937 köpte köpman Martin Pantzar planet och lånade ut det till Linköpings Flygklubb från maj 1937 till februari 1938.

Nästa tråkiga händelse för SE-ABS skedde vid ett haveri på Orsa Järnvägsstations område den 10 juli 1941. Wettergrens Flygreparationer övertog planet och reparerade det den 21 juli. Den 12 augusti köpte P.A. Nilsson, Skärvången planet och den 17 mars 1942 blev han delägare med herrarna

Rahm och Gunnerfält från Östersund och Unger från Hammerdal. Dessa ägde planet bara en månad då Wettergren köpte det och sålde det vidare den 13 november 1943 till Å. Hallner, Stockholm. Den 11 april 1944 köptes det av Gotlands Flygklubb, som ägde det ett år då det såldes igen, denna gång till General-Aero, Stockholm, den 13 mars 1945. Här blev det kvar till den 28 januari 1946, då T. Andersson i Linköping köpte det. Efter en månad, den 21 februari övertog A. Svensson i Sätenäs SE-ABS. Svensson restaurerade planet under fyra månader, men vid en provflygning den 21 juni vek sig planet och totalhavererade. Ingen uppgift från Sätenäs har stått att få.

SE-ABS har fått stå ut med många Shaverier, två med Andrée i Libyen och fyra i Sverige med olika ägare och piloter. Några allvarigare skador på piloter eller passagerare, förutom vid haveriet vid Vara, har jag inte läst om, inte heller någon med dödlig utgång. →



*Flygplanet finns numera hos Svedinos museum.*

Nu skulle man förvänta sig att SE-ABS slutade sin långa och händelserika levnad på Sätenäs, men så blev det inte. Efter en tids magasinering flyttades planet till Västervik. Flygkroppen blev förstörd vid haveriet, men vingarna var någorlunda hela.

Här kommer SE-ABY in i bilden, detta havererade i havet utanför Torslanda och blev också fraktat till Västervik. Av dessa två flygplan blev så småningom ett nytt. Kroppen från SE-ABY, DH60M, och vingarna från SE-ABS, DH60X, och kanske även motorn, blev under F:a Ostkustflyg, Frisell & C:o, i Västervik omsorg SE-BFB, vilket registrerades den 20 september 1948, men avregistrerades 31 december samma år.

Inga noteringar finns förrän 26 november 1956 då B. Andersson, Tryserum köpte planet och sålde det den 7 augusti 1958 till E.Tillberg, Valdemarsvik. Denne sålde det vidare den 11 december 1958 till A.B.Johansson, Dala-Järna.

År 1960 fanns det på Skå-Edeby flygfält och enligt uppgift från Svedinos Flygmuseum är detta det första flygplan

som köptes till museet. Enligt andra obekräftade uppgifter ägdes planet av herrar Bylow, Pettersson, Hilleshög och Kronvall i Bromma från 1961 och den 25 januari 1964 befanns det ej luftvärdigt sedan tre år och skrotades. Dessa uppgifter är nog en sammanblandning av olika fakta för SE-BFB finns verkligen på Svedinos Bil- och Flyg-museum i Ugglarp, Halland, målat

som Sk 9 med nummer 5555.

#### **Källor:**

Gösta Andréé: Sandviks Flygning till Kap.

Peder Andréé, Göstas sonson.  
SFF:s arkiv.

Harald Millgård: Sportflyg.  
Svedinos Bil-och Flygmuseum,  
Lennart Svedfelt.

Kungliga Biblioteket, Stockholm.  
Västergötlands Annonsblad 1928.  
Aviation Safety Network.

Airport Data.com.  
Wikipedia.

#### **Övrigt.**

Gösta Andréé ägde många flygplan;  
SE-ADAA, Albatross B II, 1928  
SE-ABS, Sandvik, DH60 Cirrus Moth  
1928-1934.

I-AAVM, Fiat AS I, 1930-1931, detta plan fick han i Rom och återlämnade det där. Han hade inte uppfattat att han fått det som gåva.

SE-AHA, Focke F VIII, trafikplan  
13 pax, 1939-1940.

SE-AGO, Taylor Cub J-2, 1941-1942.





Bivägen 10 A,  
269 31 Båstad  
Tel: 0431-36 96 55  
Mobil: 070-59 131 61



**MONTE  
CASSINO**  
23/4-27/4  
Pris 9.900:-  
(per person i dubbelrum)



**ENGLAND**  
7/7-10/7  
Pris 8.200:-  
(per person i dubbelrum)



**MAKS  
MOSKVA**  
16/8-20/8  
Pris 8.900:-  
(per person i dubbelrum)



För mer info om våra resor, se:  
[www.cab-resor.se](http://www.cab-resor.se)  
E-post:  
[info@discovereurope.se](mailto:info@discovereurope.se)

SE-AHC, GW 38, Rearwin 9000, 1941-1942.

SE-ALD, DH87, Hornet Moth, 1943-1953.

SE-ASN, Airspeed Envoy, trafikplan 8 pax, 1954-1959.

Jag är förvånad att Andrée kunde köpa flygplan under kriget.

Statistik över s k sportflygplan, privata plan, i England och Sverige 1929-1930.

England 1929, 169 st, varav 115 DH Moth.

England 1930, 288 st, varav 187 DH Moth.

Sverige 1930, 21 st DH Moth.

Sverige, 1947, 6 st DH Moth.

År 1931 började det hända saker för de affygintresserade i Sverige.

1. Den Internationella Luftfartsutställningen i Stockholm, ILIS, i maj månad på Lindarängen.

2. Den första Nordiska Flygtävlingen hölls

i Stockholm med 37 startande plan varav 19 kom i mål. Mycket dåligt väder gjorde att många fick bryta.

3. Det svenska flygvapnet köpte in 10 st DH60M, Trainer, DH tillverkningsnummer 1700 -1704 och 1718- 1722.

Dessa händelser blev en uppmuntran för flera privata flygare, Ahrenbergs entusiasm för flygning smittade av sig.

Antal tillverkade DH60, alla varianter blev 1 714 st i Sverige har en tillverkats SE-AMO, 2006 av Björn Blomdahl, Västervik. Till Sverige importerades 10 st till Flygvapnet och 19 st till privata ägare. Antal haverier totalt 382 st, i Sverige 10 st.

Priset för en DH60 var vid introduktionen 650 pund. ■



Text: Claes Sjöberg  
Foto: Sven Stridsberg

*Claes Sjöberg berättar om ett  
dramatiskt SK 60-minne*

# Med två ut och en tillbaks...

Det var på 10-20 meter över Södra Östersjön med fart runt 600 km/h. En tregrupp SK 60 från Ljungbyhed. En flyglärarkollega ledde gruppen med mig och en flygingenjörskadett som wingmen. Kursen var nästan rakt sydlig och vi var på väg mot utgångsläge för ett anfall mot en svensk flygbas. Utgångsläget låg sydost om Bornholm som vi skulle runda för att komma in mot Blekinge från sydost. Klockan var kvart i tio, den 2 oktober 1968. Vi deltog i Ö-68, en flygvapenövning med många inblandade flygförband. Vi låg i formering, d.v.s. tätt tillsammans för att på en radarbilge sken av ett stort stridsflygplan. Jag låg på vänster sida. Vädret var bra och vinden var svag. Det var kul att efter två år som flyglärare på F 5 åter vara med i en tillämpningsövning även om målgång inte är det mest upphetsande.

Plötsligt, en gråvit klump skymtade mellan mig och gruppchefen. Det smällde till ordentligt och jag tappade långsamt min plats i förbandet. Förstod omedelbart att jag kolliderat med en fågel, en gråtrut visade det sig senare. Steg för att vinna höjd och såg att varningstablan såg ut som en julgran. I upptagningen som jag gjorde åt vänster såg jag Bornholm, kanske

30-40 km bort. Styrde mot den del på ön som jag trodde Rönne flygplats låg på. En koll på varvräknaren sade att båda visarna som visade varvtalen på motorerna stod på 100 %. Noll (0 %) och hundra (100 %) var rakt upp på samma instrumenttavla. Jag var säker på att det var höger motor som hade lagt av, men för att vara helt säker drog jag båda gasreglagen något bakåt. Fick då bekräftat att det var vänster motor som var OK och att höger var utslagen. När jag hade gjort åtgärder som man skall göra; stänga HT-, LT-kran och tankpump på berörd motor, hade jag nått 800 meter med fart 275 km/h.

Under tiden hade jag också meddelat målradarledaren vad som hänt och vad jag tänkte göra. Han skulle hjälpa mig med en bra radiofrekvens att nå Rönne på. Vi hade båda glömt att kanal Helge (121,5) var internationell nödfrekvens. På kurs 020° och ca 25 km till Rönne hade jag nått 1500 meter och vänstermotorn snurrade på bra. Tänkte då, varför landa i utlandet när jag kan gå till Sjöbofältet. Svängde upp på kurs 340° för att gå rakt mot Sandhammaren som var närmaste punkt på land, Bornholm oräknat. Fortsatt stigning med 275



*Flygplanet fotograferat på F 10 vid ett senare tillfälle.*

km/h. Började skaka i vänsterbenet. Hade suttit ganska länge nu med hårt tryck på vänster sidroder för att neutralisera girmomentet som uppstår vid flygning med en motor och särskilt i låg fart, även när man utnyttjar sidrodertrim. Vilade vänster och lät högerbenet göra jobbet en stund. När jag nådde Sandhammaren var jag på 4000 meter och kände mig nöjd med höjdvinsten. Gick i planflykt och skiftade över till kontrollfrekvens. Nu hade jag fått upp fart och jobbet med sidrodret hade nått lindriga nivåer. Bestämde mig för att landa på Ljungbyhed. Kunde nästan starta glidflykt från Sandhammaren, så varför ställa kärran på Sjöbo som kanske var obemannad.

**L**andade efter en lång kontinuerlig plane på bana 29 Södra och taxade in. Ett stort antal personer samlades på höger sida när jag hade stannat på plattan framför hangar 4.

Efter att gjort klart efter mig i kabinen, steg jag ur flygplanet och gick över för att titta på högersidan. ”Man kan kasta in hatten” sade Lars Ekborg i en monolog. Här hade han kunnat kasta hatten igenom hela motorrummet. Det gick att titta rakt igenom motorrummet. Skovlar och fläktblad var borta och motoraxeln var av. På fenan fanns skador från motordelar och jag var en erfarenhet rikare. Erik 100 hette hon, och ett minne från hennes högra RM 9 har jag i ett skåp. En del av ett blad från turbinen eller kompressorn. ■

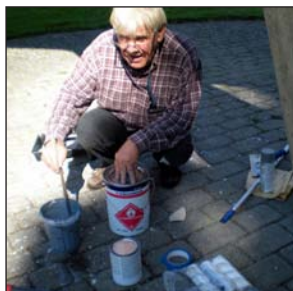


# Färgstarkt gäng satte färg på

Text& foto: Ulf Ohlsson



*Före tvättning och målning.*



*En av "färg-karlarna" i arbete...*

*T v: Solbränd pilot!*

35:an som för snart 15 år sedan sattes upp på paradplanen klarlackades ovanpå den gråa färgen för att vara smutsavstötande. Med tiden blev den ändå bevuxit med grönalger på skuggiga partier och sot och smuts skapade smutslinjer längs regnvattnets väg mot marken. Flygplanet tvättades därför för några år sedan med gott resultat men senare år började klarlacken vittra och flygplanet såg med tiden väldigt fläckigt och ovårdat ut. Redan 2015 diskuterades en uppfräschning men tiden blev för knapp. Efter konsultationer och diskussioner våren 2016 bestämdes det slutligen att en ommålning vore det bästa.

Sagt och gjort. PEAB ställde upp med avancerad skylift och tvätt-utrustning.



# Draken i parken!



*Flygplanet "på pinnen" i nya kläder...*



*Tv:  
En ren  
och fin  
och  
nymålad  
yta!*



*Uppe tv Ulf, Jörgen och Gunnar i arbete  
och till höger en nöjd och glad Tommy.*

Flygmuseet stod för "hands on" jobbet. Under 3-4 intensiva dagar med bra väder tvättades flygplanet först med hetvattenhögtryck, slipades därefter och målades slutligen under ett sammanhängande 12-timmars arbetspass med en (förhoppningsvis) hållbar grå färg av tvåkomponent typ. Hållrum i akter och fälltank tätades med galvade nät för att förhindra inflyttning av fåglar som hade skett under senare år.

**S**å nu står den där lysande ren och nymålad, fryst i en brant stigande sväng påminnande om J 35 Drakens storhetstid på F 10 och som ett strålande "landmark" till Ängelholms Flygmuseum och dess entusiastiska personal.

**Ett stort tack till dem som gjorde't! ■**

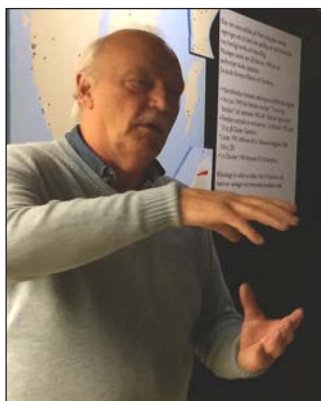
## En rapport från Drakensimulatore

# SOM JAG SER DET...

Text: Kenneth Johansson

Foto: Urban Mörén &

Tor Netterby



*Kenneth Johansson berättar här i texten om hur uppgraderingen av simulatore går till.*

så gärna ville ha med. Det kommer i stället vid ett stopp som vi planerar till februari. När de modifieringarna är genomförda så kommer vi att ha en J 35J, det vill säga den sista versionen av Draken, med fungerande vapensystem. Dessutom sköts detta av tekniker som jobbat med Draken på F 10, kompletterat med några "datorsnillen". Detta borgar för att det tekniska skall kunna fungera optimalt. Vi önskar dock förstärka denna teknikerkår med några medarbetare så att vi kontinuerligt kan hålla den kvalitetsnivå som vi önskar.

Under oktober månad höll vi Drakensimulatore stängd för kundflygningar. Det har vi gjort en gång om året, för att reparera, förebygga problem och vidareutveckla simulatore. Den flyger nu åter som om den vore en riktig J 35:a. Denna gång var det mest nödvändigt underhållsarbete men en uppdatering av vårt visuella system med mer detaljrikedom fick vi också med. Kastrups flygplats är nu så korrekt att vi som flugit där mycket tycker det är på riktigt. Dock fick vi inte med en del av det utvecklingsarbete vi

På instruktörssidan så är vi några entusiastiska f d Drakenpiloter. Vi vill ge våra engångskunder en fantastisk upplevelse. Skälet till att vi endast har Drakenpiloter som instruktörer är att vi har flugit den i vekligheten och tror oss därför kunna ge våra kunder det där lilla extra. Dessutom har vi vår populära utbildning TIS 35 SIM. Under 12 flygpass får eleven få lära sig flyga 35:an i mörker, på instrument, avancerad flygning ensam och tillsammans med andra flygplan, rote och 3-4 grupp, m.m. Detta kräver sina instruktörer.

**ENGELHOLMS Glass**

**SKÅNSK GRÄDDGLASS**  
- sommar året runt sedan 1937

Engelholms Glass AB – ett svenskt familjeföretag Tel 0431-108 51 [www.engelholmsslasse.se](http://www.engelholmsslasse.se)

The advertisement features a circular logo with a stylized 'G' and the text 'ENGELHOLMS Glass'. Below the logo is a cartoon illustration of a man in a red hat and green vest holding an ice cream cone, standing next to a white goose in a rural landscape with a yellow field, a white house, and a blue sky. At the bottom, there is contact information for Engelholms Glass AB.

FOTO DANIEL KARLSSON

# Flyg historia

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

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

## Svensk Flyghistorisk Förening

Telefon 070 622 10 00. [www.flyghistoria.org](http://www.flyghistoria.org)



Då kommande modifieringar är genomförda kommer vi att utöka utbildningsprogrammet med en jaktutbildning. Våra kunder/elever kommer då att få lära sig att flyga Draken så som F 10:s piloter gjorde under det kalla kriget. Dock i simulatorns trygga värld. Till detta behöver vi bli några fler instruktörer. Har Du flugit Draken och är intresserad så ring mig.

Ängelholms flygmuseum har en speciell situation. F 10 var den sista flygflottilj i Sverige som opererade J 35 Draken. F 10 Kamratförening, som driver museet, är Sveriges största militära kamratförening. I denna finns samtliga yrkeskategorier som var verksamma vid en flygflottilj. Dessutom träffas många av oss varje måndag för att arbeta i museet och umgås. Detta måste vara ganska unikt. Detta ger oss speciella möjligheter att tillsammans kunna vidmakthålla ett levande museum där flygsimulatorerna är pricken över i:et och självklara dragplåster. Flyg väl, inte sakta men lågt. ■

**Kenneth 072-560 35 35**

[www.f10kamratforening.se](http://www.f10kamratforening.se)



*Thomas Lantz och Lasse Eriksson i arbetstagen med simulatorns uppgradering.*



# Flygförelisningen 16 juli



*"Huk' er gubber o gummer för nu ladder han om..."  
Pär Cederqvist redo vid salutkanonen.*



*En "amerikansk" sjuksköterska fanns också på plats.*



*Fler enheter ur re-enactment-gruppen "Big Red One".*

Den 16 juli 2017 hade ca 1 900 personer tagit sig till gamla F 10 för att avnjuta en "flygförelisning". Det är noga att man skiljer på det nyss nämnda och "flyguppvisning". Det sistnämnda kräver speciala tillstånd från polisen och är långt större organistoriskt sett. Flygförelisningen var ett led i firandet av "Ängelholm 500 år" och var Flygmuseets bidrag till detta firande.

Vädret såg inte allt för lovande ut i början, men det höll sig nästan torrt. Pär Cederqvist utförde luftakrobatik på med Spitfire på låg nivå, efter-

som molnen hängde ganska långt ner. Regnet blev mer intensivt när Pär gjorde sin uppvisning med Mustangen. Som mellanakt i denna propellersymfoni fick vi se och höra en Safir flugen av Peo Ohlsson.. Vi fick även se "Big Red One" som är en re-enactmentgrupp som gestaltar amerikanska soldater från andra världskriget. De hade även med sig några tids-typiska amerikanska militärfordon. På grund av regnvädret sökte sig sedan många in på museet och besöksiffrorna blev "all time high" – 683 besökare! ■



  
**ÄNGELHOLM**  
 500 år



**Text:** Tor Netterby  
**Foto:** Krister Sörhede, Tuve Boethius & Tor Netterby



*Gott om bilar på plattan var det.*

*Alldeles ny brandbil från Ängelholms Flygplats.*



*Svensk Flyghistorisk Förening visade också upp sig.*



*Leif Rask från butiken pratade och sålde varor.*



*Helikopterflygningen var mycket populär och pågick hela dagen.*

*Tv: Även Sk 50 Safir fanns i luften under dagen.*



*När regnet blev mer intensivt strömmade publiken in i museet.*

# Medarbetaresan 2016

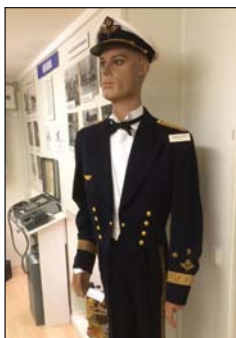
Text: Bengt Lundquist & Gunnar Müller-Hansen

Foto: Bengt Lundquist, Krister Sörhede & Kurt Åkesson

Årets medarbetarresa gick norrut till Nyköping, Stockholm och Åland. Medarbetarresan fyller minst två viktiga funktioner, dels som uppskattning för nerlagt arbete i museet, och dels som inspirationskälla för att göra vårt museum ännu bättre och mer intressant.

Tisdagen den 20 september kl 07.00 fylldes bussen av förväntansfulla resenärer. Vårt första mål var F 11 Flyg-museum. Enligt vår planering skulle vi vara i Nyköping kl 14.00 och 10 minuter före utstätt tid var vi på plats. Vi hälsades välkomna till ett gediget kaffebord av museichefen Gunnar Vieweg och ett antal stolta medarbetare. Museichefen informerade oss om museets tillblivelse, verksamhet, besöksantal, öppethållande och mycket mer. Museet drivs på samma sätt som vårt museum med ideella insatser. Efter information och fika var det dags för rundvandring där vi bland annat kunde beskåda spaningsversionerna av Tunnan, Lansen och Draken. Där fanns också en framkropp till en SF 37 Viggen med mörkerspaningskapsel. Gunnar Wolving visade verksamheten i den transportabla underrättelse-plutonens vagnar. I museet finns också tre simulatorer, Viggen, SK 60 och Cessna. Den nyinvigda SK 60-simulatorn var en mycket trevlig bekantskap med bland annat digital instrumentpresentation. Efter detta uppskattade besök, antrades åter bussen för vidare färd mot Stockholm. Inkvarteringen var på Drottning Victorias Örlogshem som har bra rum och är centralt beläget mitt i Stockholm.

Onsdagen började med en kort bussresa till Skeppsbron och därefter promenad via Lejonbacken till Riksgatan 1 där entrén till Riksdagshuset ligger. Här mötte riksdagsmännen Lena Emilsson (S) och



Överst: Inroduktion på F 11-flygmuseum.

Där under ser vi Nisse Freij i samtal med Bengt Lind.

T v: En fin mässdräkt för general fanns på museet.

Hans Wallmark (M). Besöket började med en genomgång om hur riksdagen är sammansatt av de olika partierna, riksdagsmännens uppgifter, beskrivning av de olika utskotten med särskild inriktning på Försvarsutskottet. Därefter hade vi en givande frågestund där Lena och Hans bland annat beskrev de båda partiernas syn på Försvarmaktens inriktning för framtiden, NATO-frågan, Nordstream, framtida antal JAS-flygplan och många andra frågor. Informellt, intressant och mycket givande. Vi fortsatte med en rundvandring i Riksdagshuset, där vi fick besöka pressrummet, plenalsalen och salen där Försvarsutskottet sammanträder. Besöket var mycket uppskattat och intressant, där både Lena och Hans verkligen bjöd på sig själva. Tack Lena och Hans!



*På väg in i Riksdagshuset.*



*Våra guider i Riksdagshuset.*



*Trötta resenärer efter en hård dag i Stockholm i väntan på Ålandsbåten.*



*Upptill: Karolinerna anfaller och en scen från kriget mot Ryssland 1808-09.*

*Kungl. Konsthögskolan brann!*



Efter lunch på egen hand fortsatte vi till Armémuseum. Ett museum som saknar stora militära stridsfordon. Det stora bestående minnet från detta museum var de fantastiskt verklighetstroga miljöerna från olika krig och tidsepoker. Det gemensamma intrycket var att man hade väntat sig mer av vapen och fordon. Det vi hade verkligen inte förväntat oss, var en utställning av stickade och virkade små och stora konstverk.

Efter Armémuseum blev det ännu en kort busstransport. Nu gick färden till Birkaterminalen där vi checkade in på M/S Birka. Väl ombord, så styrde vi nu kosan mot Åland. En gedigen middagsbuffé serverades och efter några goda desserter, kaffe och konjak mådde vi alla som vi förtjänade, det vill säga väldigt bra. Ombord på M/S Birka fanns olika möjligheter att förlusta sig till exempel bio, tax-free-shopping, whiskey- och cigarrprovning och efter en stund även dans. Vår reseledare Anders Nilsson, CAB-resor, hade utverkat ett antal biljetter som kunde

ra skärgården in mot Stockholm. Därefter väntade bussen och hemfärden.

Det gemensamma intrycket efter resan var mycket positivt. Särskilt besöket på Riksdagshuset uppskattades. Vi ser nu alla fram emot en lite lugnare period, då vi ska betjäna våra besökare på bästa sätt, men också bygga, måla, och förfina vårt museum. För att lyckas med detta, behövs att vi alla hjälper till på olika sätt. Som belöning för det kommer förhoppningsvis nästa höst ännu en spännande resa. ■



*Hänförande utsikt i farleden in mot Stockholm.*



**Det kom  
ett brev...  
...alternativt  
e-post**

## Det kom ett mail med intressanta bilder från **Bilder från krigsfl**



Medlemmen i F 10 Kf Bengt Johansson skickade in några bilder som han "smygtagit" för länge sedan. Unika bilder! Håll till godo!

Hej!

Jag har hittat några bilder som kanske inte var lagliga när dom togs, men går dom att använda?

Gör då gärna det. Ett par bilder från Sjöbo kommer också.

Bengt Johansson

Medlem i Kamratföreningen och  
fd anställd vid Drivm och Mobfrd.



Uppställningsplats Få 81, Ystadvägen 1970.

Framom 2, Everöd i mars 1969.





vår medlem *Bengt Johansson*

# ygfält

*J 34 Hunter i Framom 2, Everöd.*



*J 32B i "Mellom", Sjöbo.  
Obs! Flygplanet har inte  
något konstigt kamou-  
flage, utan det är skugg-  
orna från träden.*



*Fält 81, Ystadvägen 1970.*



De gamla  
flottilj-  
cheferna

*Wilhelm Wagner – chef med stort idrottsintresse*

## Från flottan till flottiljen

**I serien om de gamla flottilj-  
cheferna har turen kommit  
till F 10:s tredje chef  
överste Wilhelm Wagner.**

**G**ustaf Fredrik Wilhelm ”Willy” Wagner, föddes 24 januari 1915 i Stockholm, Liksom många andra av flygvapnets tidigare officerare började även Wagner som sjöofficer. Enligt boken ”Svenska Flygvapnets högre chefer 1925–2005” kan man läsa att han blev fänrik i flottan 1937. Han utbildades till marinflygare innan han 1939 som löjtnant överfördes till flygvapnet. 1956 kom han till F 10 för att efterträda Bergman som flottiljchef.

**D**essförinnan hade han varit i USA och genomgick där deras flygkrigshögskola. Efter hemkomsten blev Wagner 1953 chef för FBS (flygvapnets bomb- och skjutskola) och han var 1954-56 chef för Flygkadettskolan (F 20). Wagner var även adjutant och överadjutant hos förre kungen Gustaf VI Adolf.

**N**är Wagner kom till F 10 hade man NJ 29 i stort antal och det förekom också utprovning av efterbrännkammare som skulle ge Tunnan bättre prestanda. Alltså var både utbildningsläge såväl som flygplansläget gott. Strilsystemet var under uppbyggnad. Det fanns

visserligen en luftförsvarscentral i bergtrum (Tormestorp utanför Hässeholm) där man kunde följa läget i stort. Själva ledningen av jaktförbanden skedde i huvudsak ute vid jaktradarstationerna. Överste Wagner intresserade sig mycket för flygtaktiken och ägnade mycket tid åt bland annat den spridda baseringen. Redan under tiden på F 20 var Wagner med om försök där man nyttjade vägar för start och landning.

Taxibanan på F 10 hade ungefär samma bredd som en länshuvudväg och denna bana användes för övningar. Tävlingar anordnades där den som inte klarade landning på en smal bana fick bjuda på tårta. Det blev inte så värst många tårtor eftersom de flesta klarade provet med glans! Motorberedskap (med anslutna externa bränsletankar till flygplanen som stod med motorerna igång) var en annan nymodighet som man började med under Wagners tid. Även stiganfall som innebar att man anflög mot inkommande företag på lägsta höjd för att undgå upptäckt av fientlig radar och där man vid kontakt steg rakt upp mot målet. Detta ansåg man ha god effekt mot exempelvis luftlandsättningar.

**U**nder Wagners tid som chef förlades U 2. Flygeskaderns och södra flygbasområdets staber till F 10. Detta medförde ett nära samarbete mellan




*Överste Wilhelm Wagner.*  
staberna och flottiljen. Samarbetet flöt för det mesta bra men det skar sig ibland när Wagner tyckte att stabspersonalen lade sig i saker som de inte hade med att göra.

**D**isciplinen var bra under hans tid och antalet förseelser var ganska få. Mycket kanske till exempel för att

*Överste Wagner på plattan tillsammans med en annan officer (vem?) plus en journalist. Dessa båda bilder hänger troligen ihop, eftersom det verkar vara en förevisning av J 29.*

Wagner tyckte "skåningarna" var lättare att umgås med än storstadsungdomen som han tidigare haft mycket med att göra i Stockholm och Göteborg. Markstridsutbildning fick ökad betydelse under Wagners cheftid och Önnarp på Hallandsås tillkom som övningsområde. Under Wagners tid påbörjades ett samarbete med civilflyget och dåvarande Barkåkra kommun. Detta samarbete har burit en frukt som man kan "njuta av" ännu idag.

**W**agner hade ett stort sportintresse och ansåg att all personal skulle ha en god kondition. Alltså inte bara den flygande personalen på grund av deras krävande flygtjänst utan även tekniker för att de skulle orka med den omfattande bastjänsten. Därför blev daglig fysisk träning som chefen själv deltog i. Till sist kan man belysa detta stora idrottsintresse med följande historia: 

# VALHALL PARK



WWW.VALHALLPARK.SE

En av F 10:s metrologer tillhörde flottiljens fotbollslag som den aktuella dagen skulle spela en match mot F 14. På väg till lunch träffade metrologen flottiljchefen. "Väderspåmannen" hade på morgonen gjort en väderprognos som visat sig vara felaktig. Han nämnde detta för chefen och bad om ursäkt. Wagner lär ha svarat: – Du, felprognosen glömmar vi, bara du är bra i fotboll!

Efter avslutad militär karriär var han verksam som generalsekreterare i Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK) och Flygsportförbundet (FSF) 1976-1981. Han invaldes i Kungl. Krigsvetenskapsakademien (KKrVA) 1961. Wilhelm Wagner avled 27 november 2002 på Lidingö i en ålder av 87 år. ■



*Inspektion på öv Wagners tid: Med ett vikt skutt var general Rapp nere på marken...*



*General Rapp hälsar på C EI, gen. mj Folke Ramström och en övlt. Men vem är det?*

**Text:** Tor Netterby  
**Foto:** Bildarkivet, Ängelholms Flygmuseum  
**Källor:**  
Wikipedia, F 10 50 år 1940-1990



# Bildgåtan

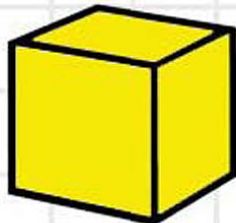
En motor och landställ! Har du sett det förr?  
Vet du på vilket flygplan dessa sitter?



Går du bet på  
”bildgåtan” så  
titta på sidan 35  
för rätt svar!

**Gynna våra  
annonser!**  
Deras annonser  
möjliggör tryckningen  
av **Bulle tinen** i färg!

Vi bygger med



**BEIJER**  
**BYGGMATERIAL**

075-241 22 83

[www.beijerbygg.se](http://www.beijerbygg.se)

Klippanvägen Ängelholm

*”Hunden i Försvarsmakten” – 4 augusti utanför museet...*

## **... då fick vi träffa Åke och Eddie!**

Text: Tor Netterby  
Foto: Krister Sörhede  
& Tor Netterby



*Nisse Freij tar emot instruktörer och kadetter på plattan.*



*Eddie har spanat in något...*



*Den fina schäfern Åke pryder verkligen motorhuven.*

*Intresset för all hårdvara som gruppen från Halmstad medförde var stort.*



*... där var det! En bil som ska kollas mer om det finns något skumt i den.*

**E**n fin sommardag fick vi vara med om att instruktörer och ett 15-tal kadetter från Försvarsmaktens Halmstads skolor kom till museet och visade upp hunden i Försvarsmaktens tjänst. Vi fick följa olika moment som spårning, sök m m där hundarna fick visa vad de kunde. All hundutbildning för de tre försvarsgrenarna är numera likriktad och förlagd till Halmstad. Vi fick även stifta bekanskap med utrustningen i form av diverse vapen, mörkerkikare m m. Tack till Nisse Freij som via sina kontakter fick till stånd den här trevliga förevisningen! ■



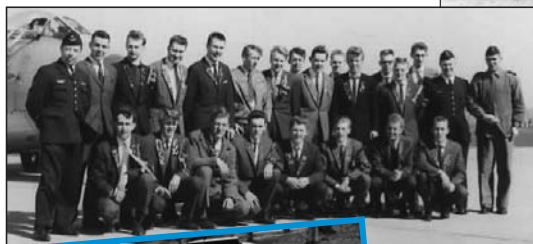
# MIN bild!

På den här sidan kommer vi att publicera din bild eller dina bilder. Det kan vara gamla eller nya bilder, men vi ser helst att de har anknytning till F 10. Maila bilden/ bilderna till:

[red.bullertinen@gmail.com](mailto:red.bullertinen@gmail.com)

**Välkommen med dina bilder!**

I förra numret av Bulle(r)tinen hade Kjell-Åke Svärd en längre text om sin rekryttid på F 10. Denna gång har K-Å bidragit med några bilder. Red. tackar för dina fina foton!



Grupptransport F 10, 1960



F 10 1960.  
Reds anm.  
Ser ut att vara Fj Jönsson (en Bulltofta-profil) längst t v. ?

När snön smält. Hallands-åsen F 10, 1960.

Hej!

Sent ska syndaren vakna, jag har flera bilder av Bill Bergman men jag visste att jag hade en speciell bild av honom. Nu har jag hittat den och skickar den till red. för ev. användning. Bilden är tagen 1946 och visar Chefen efter avslutad flygning med "min" J 22. Jag och min vän Olle Engdahl hade ett (för den tiden) mycket generöst fototillstånd undertecknat av Bill Bergman. "Jag" heter Wiggo Broodin och är en av de sista från Malmö. Jag var mekaniker och förmodligen korpral vid fototillfället. Så skrev Wiggo Broodin i ett mail när Bulle(r)tinen nr 32 kommit ut. Red. tackar för ditt fina foto och din text!

I det här numret av Bulle(r)tinen är det Wiggi Broodin (Bulltofta-veteran) och Kjell-Åke Svärd som bidragit med sina minnen i bildform.



*Kamratföreningen fick celebert besök – FVC, generalmajor Mats Helgesson!*

# Flygvapenchefens rundresa till avvecklade förband

Text: Tor Netterby  
Foto: Krister Sörhede



*Generalmajor Mats Helgesson anländer.*



*Sven Scheiderbauer överräcker F 10:s jubileumsbok.*



*Bertil Bjäre överlämnar sin bok till FVC.*

Tisdagen 22 november hade F 10 Kamratförening besök av generalmajor Mats Helgesson under förmiddagen. Generalmajorerna med entourage samt F 17 stabschef Magnus Fransson och personal från F 17 anlände till mässen där förtäring samt välkomsttal av F 10 Kf:s ordförande Sven Scheiderbauer skedde. Han orienterade om F 10 historia samt om kamratföreningens verksamhet. Sven överlämnade kamratföreningens minnesbok (som kom ut i fjol) till Mats Helgesson. Förra sektorflottiljchefen Bertil Bjäre överlämnade också sin memoarbok som är ny för i år till FVC Helgesson.

Flygvapenchefens besök var ett led i att besöka nedlagda förband under minnesåret "FV 90-år". Efter samvaron på mässen

avslutades förmiddagen med en ceremoni vid minnesstenen på Valhall Park. Appell för generalen blåstes, FVC Mats Helgesson höll ett tal som bland annat innehöll reflektioner om det förändrade omvärldsläget. Även F 10 Kf:s ordförande Sven Scheiderbauer höll där ett tal som avslutades med en tyst minut för i tjänsten omkomna kamrater. Trumpetaren spelade därefter "Missing Man". Därefter vidtog kransnedläggning vid minnesstenen. Efter detta erhöll kamratföreningen en minnesplakett som mottogs av ordföranden. Som avslutning spelades F 10 flottilmarsch "Internationell gemenskap".

Efter ceremonin fick red. ett kortare samtal med flottiljförvaltare Helena Ståhlgren från F 17. Flertalet äldre gentlemän



*De tidigare flottiljcheferna Mats Hugosson och "Clem", i samspråk med FVC.*

*Våra fanförare, Bertil Persson t v och Lars Hedström.*







*Appell  
blåstes för  
generalen.*

*Uppställ-  
ningen vid  
minnes-  
stenen*



*Kransen föres fram.*



*F 10 Kf:s  
ordförande  
tar emot en  
minnesplakett  
av FVC.*

*Red. under  
ett samtal med  
FljFv Helena  
Ståhlgren.*



var nyfikna på vilken grad Helena hade. Graden flottiljförvaltare är relativt ny och Helena menade att det fanns inte direkt några upptrampade stigar att följa i början, utan man fick känna sig för i yrkesrollen. Nu efter några år med nya flerbefälssystemet har utbildningen för specialistofficerare fått struktur. Helena

var tidigare major och har en bakgrund som flygtekniker på SK 60, JA 37 och JAS 39, men är nu som sagt högsta företrädaren för specialistofficerarna på F 17. Med den graden har man en rådgivande befattning till flottiljchefen och i organisationen finns flottiljförvaltaren i flottiljledningen. ■

Swedbank 

Ska du köpa, bygga om  
eller renovera ditt boende?

Välkommen till Swedbank i Ängelholm.

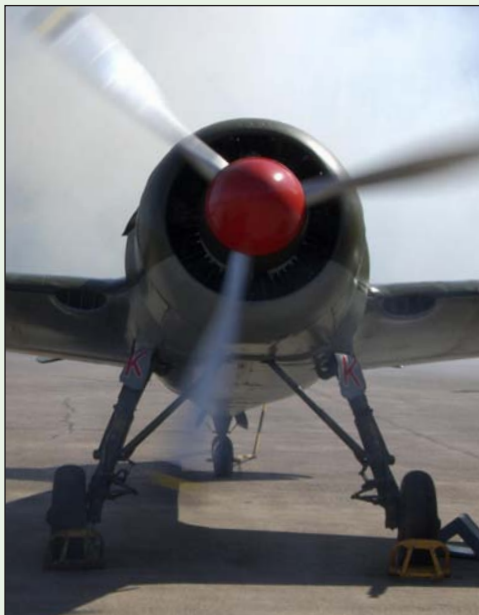


# Inbjudan till Vårmöte!

F 10 Kamratförening kallar till Vårmöte med Årsmöte 9 april 2017. Programmet är vid pressläggningen inte fastställt i detalj.

Vi börjar med årsmötesförhandlingar. Efter det fortsätter vi med ett föredrag. Vi är ännu inte klara med vem föredragshållaren blir. Dagordning och detaljerat program kommer att sändas ut till de som anmält sin e-postadress till oss. **Mer information kommer på hemsidan senare.**

Om vädrets makter står oss bi **kan** det bli en flygföreläsning och som vanligt motorkörs Röd Kalle.



**Anmälan till Vårmötet sker genom att betala in 100 kr till Bankgiro 5639-7730**

**Välkommen till "f d värnpliktssalen"  
och Valhall Park  
söndagen 9 april kl 1000 – 1500!**

## Tillskott till vårt Bibliotek och Arkiv

*Sedan november 2015 har följande personer skänkt gåvor till Kamratföreningens Bibliotek och Arkiv*

Bertil Bjäre, Fredrik Linde, Tore Bernstrup, Lars Hedström, Ulf Johansson, Max Blönningen, Leif Krook, Björn Höjrup, Glenn Elversson, Kjell Heribertsson, SFF, okänd medlem, Anders Nilsson, Raimo Korpi och Janne Salonen, Anders Jansson, Ted och Eva Hagelborg, Andreas Samuelsson, Kjell Brymell, Lennart Åberg, Jan-Erik Nordh och Klas Rosenberg. **Tack för vänligheten!**

*Sven-Åke Ahl*

**Tyvärr finns inget program om föreläsningar  
våren 2017 färdigt vid pressläggningen.  
Vi hänvisar till hemsidan för information om vårens aktiviteter!**

## **EN 11-ÅRIG GRABB BESKRIVER VERKLIGHETEN BAKOM PILOTYRKET?!?**

Jag vill bli flygare då jag blir stor för det är ett roligt och lätt jobb. Därför finns det numera så många flygare. Flygarna behöver inte gå så mycket i skola, de behöver bara lära sig siffrorna för att de skall kunna läsa mätare. Jag tror att de också borde kunna läsa kartor, så att de hittar fram ifall de kört vilse. Flygarna bör vara modiga om en vinge eller motor faller av. De bör förbli lugna så att de skall veta vad man bör göra. Flygare bör ha goda ögon så att de kan se



genom molnen och de får inte vara rädda för blixnar eller åska för att de är närmare dem än vi. Jag tycker om lönen flygarna får. De får mer pengar än de hinner göra av med. Det beror på att de flesta människor tycker att flygning är farligt med undantag för flygarna för det de vet hur lätt det är. Hoppas att jag inte blir flygsjuk. Om jag blir flygsjuk kan jag inte bli flygare och då måste jag börja arbeta.

*Inskickat av Bertil Persson*

Rätt svar till Bildgatan: Boeing C-17 Globemaster III



# **BAKER TILLY SVERIGE AB**

An independent member of Baker Tilly International

**BAKER TILLY ÄNGELHOLM KB**

Den ledande revisorn & rådgivaren

**för ägarledda företag**

Heimdallgatan 50 Box 1252, 26271 Ängelholm SWEDEN

Office +46 431 443560 Fax +46 431 10119

<http://www.bakertilly.se>



*Tomas Dal - personligt nedslag i ett flygarliv*

# 40 år med 12 olika flygplanstyper

Text & foto: Tomas Dal

1971-04-05.

Fänrik på F11 under GFSU på S 35E. Under start bana 34 med just lättat tryck på noshjulet, befann jag mig plötsligt utanför banan! Vänster huvudhjul hade punkterat, vilket jag inte förstod då. Trots att jag stod på bromsarna hände inte mycket. Efter en nära fullträff på 600 m-skärmen, drog jag bromskärmen och slutligen kuperade motorn, men hamnade ändå i skogen. "Jåke" Berg som stod i tornet med ett studiebesök, var övertygad om att jag skulle hoppa...men ärligt talat, jag var ju på väg att lyfta, och när jag väl insåg att det inte skulle hända, försökte jag bara få upp på planet.

Ingen tanke på att hoppa. När flygplanet väl hade stannat, öppnade jag huven till låst öppet läge för att inte riskera vådautskjutning. Något jag redan tänkt igenom tidigare. Därefter var nästa steg uppenbar... men plötsligt kom jag på, att trafikledaren måste undra hur det har gått för mig. Jag slog över till reservradion och meddelade att det var ok med mig. "Dom är på väg" fick jag till svar. Därefter fastnade mina ögon på vänster knäblock, där checklistorna fanns. Hittade "Efter flygning" och påbörjade åtgärds punkterna, när en obehaglig bränd doft från buskage och ungbjörkar insugna i motorn fick mig att omedelbart vakna upp! Ut ur kärran!!! Nu var jag så



*Två färgbilder från tiden det begav sig. Ovan står Tomas vid S 35E, F 11 nr 18.*

vaken, att jag till och med kom ihåg att koppla loss remmarna från kängorna, innan jag hoppade ur cockpit med flygkartan i handen. Stående 20 m bakom min flygmaskin kom räddningsstyrkan i full fart. Chefen frågade hur det stod till med mig..."ok" var det enda jag fick ur



1971-04-05

Start ba 34 med däckexplosion.



Skrotades 1980-04-14



*En serie bilder som visar "S 60" efter olyckan. Texterna i bilderna är Tomas egna noteringar.*

mig. "Då lägger vi ut". Slangarna för skumsläckning kom på plats, då risken för brand var stor, eftersom fälltankar hade lossnat. Strax därpå anlände ett terränggående fordon, som omedelbart efter det allmänna haverilarmet sänts över hela flottiljen, hade hämtat upp en sjuksköterska från flottiljens sjukhus. Hon hoppade ur fordonet omedelbart beredd till en uppoffrande insats för att rädda piloten. Något förvånad upptäckte hon mig stående en bra bit från flygmaskinen.

**I**frustrationen över sin passiva insats, tog hon bestämt hand om min hjälm, medan jag fick behålla flygkartan. Hjälmen återfick jag först efter skjut tillbaka till divisionen. Dagen efter skulle jag starta bana 09, och hade av

tornet fått klart att starta under svängen ut till banan, då planet plötsligt började "skaka" sig fram, jag hade fått "punka" igen! Flygchefen Jernow var nu övertygad om, att jag taxade som en biltjuv och orsakat punkteringarna genom övertemperatur av däcken. Dessbättre för min del, visade det sig vara fel på en hel sändning med regummerade däck!

**J**ag fick äran att flyga S60 två år senare på repövning, och det gick inte att märka någon skillnad mot övriga flygplan, ett gott betyg åt Draken! S60 skrotades först 1980-04-14. Sigurd var anropssignalen för S 35E och Kalle för S 32C. Önskemål från trafikledningen p g a olika inflygningsfarter. ■

# F 10-Memorial 2016

Text: Tor Netterby  
Foto: Krister Sörhede



Vinnarna i årets tävling efter premieringen.

Den 6-7 augusti samlades ett stort antal modeller med sina byggare på Ängelholms Flygmuseum för att delta i den årliga modellhelgen "F 10-Memorial". Antalet tävlande modeller var i år mycket större än tidigare, inte mindre än 173, fördelat på 30 byggare! Tävlingen hölls för fjärde året i rad, i Ängelholms Flygmuseums lokaler och tävlingen skapades som ett led i hålla minnet av flottil-jen levande. Tävlingen har nu vuxit till sig rejält, men är ändå inte bland de större i landet, men det är trivsamt tillställning där modellerna bedöms av byggarna själva. Pris delades ut i elva klasser i Flyg (tre klasser) Militära fordon/artilleripjäser (två klasser), Civila fordon, Fartyg, Diorama, Figurer, Övrigt och Juniorer. Det utdelades också "Best-in-Show" pris för ett diorama som kallades "Foto Pause"

i skala 1/35. Även ett "Publikens Favorit" pris delades ut för en Typhoon Mk Ib i skala 1/24 och den var tävlingens största modell. Skickliga modellbyggare från IPMS Göteborg och C4-Open drog också sitt strå till stacken med demobygge. F 10-Memorial hade som vanligt kunniga och väl pålästa föredragshållare. Sven Scheiderbauer höll ett underhållande föredrag om det "Skånska Flygvapnet" (alltså om flygfält, prominenta personer från Skåne i flygsammanhang). Även i år berättade Ragnar Skanåker om hur det var att flyga J 29 Tunnan på F 10 under 50-talet. "Incidentberedskapen under "Kalla kriget" hölls av Urban Mörén och Kenneth Johansson. På söndagen berättade Göran Brauer om Rb 68 och dess användning på F 10. Hela resultatlistan finns på: [www.engelholmsflygmuseum.se](http://www.engelholmsflygmuseum.se) under fliken "F 10-Memorial". ■



Kontraster: Överst Haubits m/17 och underst Mercedes 300 SL.

# C4-Open 2016

Text: Tor Netterby  
Foto: Krister Sörhede



*Sune Sjöström delade ut Flygmuseets vandringspris till den glade vinnaren Christofer Persson. Det var andra året i rad som Christofer hämtade hem vandringspriset. Nedan den vinnande modellen "Johan 56" som både erhöll guld samt vandringspris.*

I årets upplaga av C4-Open, på Teknik- och Sjöfartsmuseet i Malmö den 29-30 oktober, fanns som vanligt ett stort antal deltagande modeller på tävlingsborden. Det fanns drygt 300 tävlande objekt i olika klasser fördelade på 75 byggare. I år var det tyvärr inte så stor publiktillströmning. Både lör- och söndag bjöd på **för** vackert väder, så man kanske tyvärr gjorde något annat. Christofer Persson erhöll Flygmuseets vandringspris för andra året i rad. Det var med en modell av Draken "Johan 56" som Christofer tog hem segern. ■



*En imponerade modell av en sönderskjuten B-17 fick ett guld.*



*En fantastisk AEG som fick ett guld i skala 1/48.*



*Tv: En mycket fin Catalina som fick ett silver.*

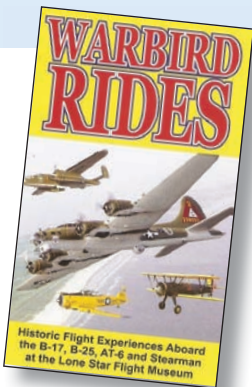
*Th ser vi Leif Rask och Krister Sörhede från flygmuseet med varor och kunder på C4-Open.*







# Wings over Galveston



Text & foto:  
Göran Brauer

I Medlemsbladet nr 27 Årgång 2013:2 berättade jag om ett besök på Lone Star Flight museum utanför Houston i Texas. Här kunde man pröva på att flyga flygplan från andra världskriget s k WARBIRD RIDES. Den 15 oktober i år blev det av. Det blev en härlig tur över Galveston med en PT-17 Boeing Stearman. Underbart att känna den varma fartvinden (+28° C), höra ljudet från de 275 hästkrafterna och uppleva historiens vingslag.



N 75272 på Scholes Int. Airport.

Kontakt-  
spegel  
mellan  
pilot  
och passa-  
gerare. ↓



Tummen upp!  
Klart för start.



LoneStar-  
Flight  
Museum.



Galveston Seawall  
Boulevard och strand.



Galvestons hamn  
med oljeplattformar  
och kryssningsfartyg.



Tack för en  
härlig flygtur!

# Wings over Houston Airshow



Nästa stora upplevelse inträffade helgen efter min flygning över Galveston. En fantastiskt BIG airshow i sann amerikansk patriotisk anda. Alla flygplan fanns att beskåda och fotografera på plattan innan uppvisningarna började.

Attacken mot Pearl Harbour för 75 år sedan uppmärksammades med ca 25 st "WARBIRDS" samtidigt i luften, flyglarm, flyganfall och massor med

pyrotekniska effekter. Det andra stora dragplåstret var Blue Angels som gjorde en bra uppvisning, men vida svängar gjorde att programmet inte riktigt höll ihop. Team 60 kan sträcka på sig, ni gjorde samma program bättre och mer publikvänligt. Nästa Wings Over Houston Airshow är den 21–22 oktober 2017.



Åskådardhavet.



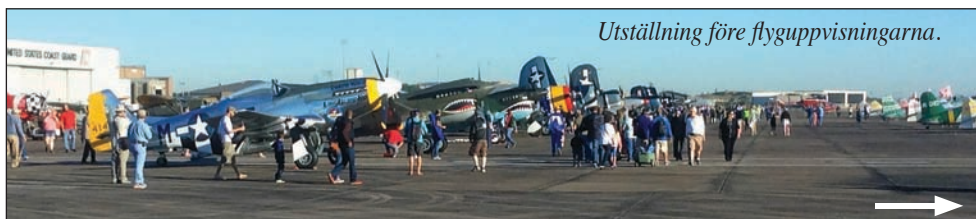
Överst: P-47 Thunderbolt.  
Underst: F-16 Falcon.



F-35 Lightning.



F-35 Lightning.



Utställning före flyguppvisningarna.



# Wings over Houston Airshow

Forts. från föreg. sida

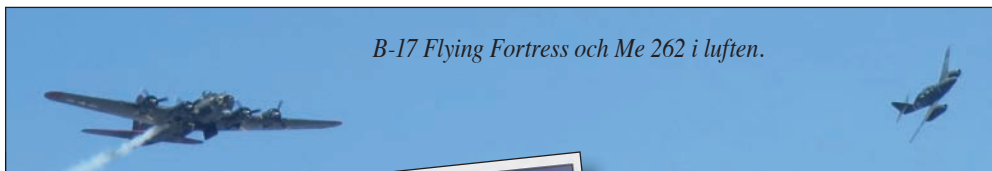
B-25 Mitchell.



B-17 Flying Fortress.



B-17 Flying Fortress och Me 262 i luften.



**TORA! TORA! TORA!**  
is the Commemorative Air Force's recreation of the Japanese attack on Pearl Harbor that happened on December 7, 1941. This attack signaled the beginning of America's involvement in World War II. Flying replica Japanese fighters and bombers in coordination with a pyrotechnic display. Tora brings history alive in a way that no other group can. Designed as a living history lesson, Tora is intended as a memorial to all veterans of all wars.



Blue Angels  
F/A 18  
Hornet.

TORA, TORA, TORA taxar förbi publiken efter genomförd uppvisning. Många olika effekter gav mycket rök.





# F 10 Kf presenterar en ny bok!



Fjöl presenterade F 10 Kamratförening  
Den bok som heter "Flygarminnen från  
Bulltofta – F 10 Bulltofta 1940-1945".

I år finns det en **ny bok** för alla som är  
flyghistoriskt intresserade. Det är förre  
sektorflottiljchefen **Bertil Bjäre** som  
nedtecknat sina minnen från en lång  
karriär i Flygvapnet i den här boken  
"**Från flygpojke till flottiljchef**".

Boken ger en mycket bra bild av  
Flygvapnet när Bertil Bjäre startade  
sin karriär som aspirant på Ljungbyhed  
1947, men även under åren framåt. Han  
avslutade sin tjänst i Flygvapnet 1987  
som sektorflottiljchef för F 10/Se S.  
Förutom att boken ger tillbakablickar  
har den även ett budskap där författaren

pekar på vilka konsekvenser de stora  
neddragningarna inom Flygvapnet har  
fått för dagens lilla flygvapen.

Försäljningen av boken började på Höst-  
mötet 9 oktober. **Boken kostar 150 kr  
om man är medlem i F 10 Kf.**

För icke medlemmar kostar den 180 kr.  
Kan du inte komma till Flygmuseet för  
att köpa boken, så kan du få den  
**hemskickad för 60 kronor.**

Sätt in pengarna på vårt konto, så  
kommer boken hem till dig inom en/två  
veckor.

**Bankgiro nummer: 5639-7730.**

Det är viktigt att Du anger: namn,  
adress, mailadress och födelsedatum.

Medlemskontakt: **lars@hedstrom.as**

# Chefen har ordet, november 2016

Kamrater i Ängelholm!

När jag skriver detta är vi i slutfasen av årets flygvapenövning. Jag kommer precis från kanslihuset där de som övar hanterat ett kraftbortfall snabbt och effektivt. Jag kan konstatera efter att ha besökt de flesta enheterna i krigsförbandet på Hagshult och i Ronneby att stämningen är mycket god och att vi tar jättekliv mot vår målbild att bli ett starkare och för fienden farligare flygförband.

Försvarmakten har de senaste åren prioriterat internationella insatser, och vi har därmed lagt en del metoder och rutiner som behövs i det nationella försvaret åt sidan. Det är dock tydligt att arbetet vi lagt ned det sista året på att återta nationell förmåga och planering redan visar resultat. Det fungerar i allt väsentligt bra, vi hade löst och kommer att lösa vår huvuduppgift. Jag har naturligtvis under övningen upptäckt några områden som behöver omhändertas och utvecklas. Därmed påbörjas ytterligare utveckling av vår förmåga till nationellt försvar som kommer att bland annat prövas vid Försvarmaktsövningen 2017.

Det blir tydligt för mig att vi på F 17 behöver jobba med två perspektiv. Ett här och nu, det vill säga att ta ut maximal försvarsförmåga med de förutsättningar och den materiel vi har här och nu men också ett lite längre perspektiv där vi behöver definiera hur vi vill att vi ska vara dimensionerade

i en framtid då ny materiel och system tillförts. Vi ska tillsammans med högre chef ta fram en målbild som vi alla kan jobba mot.

Det är extra roligt att vi parallellt med vår egen utveckling också utvecklar vår samverkan med sidooordnade förband. Under den här övningen har vi haft goda möjligheter att utveckla samarbetsformer med främst Luftvärnet och Hemvärnet. Med Hemvärnet har vi en tradition av god samverkan och bra planer, nu tar vi dessa ytterligare ett steg vilket är mycket glädjande eftersom vi är starkt beroende av hemvärnets bevakning och skydd. Samövningen med Luftvärnet har varit reducerad en period men under årets flygvapenövning har samverkan tagit jättekliv. Fantastiskt roligt att besöka "Ivoribef" och att se att vi nu återtar en gammal känd samverkansform.

Vi har också genomfört repetitionsutbildning/kfö med ca 90 totalförsvarspliktiga. De mobiliserades och mönstrades in precis som om det hade varit skarpt och sedan har de genomgått den grundutbildning som vi planerar ge de totalförsvarspliktiga efter mobilisering, för att slutligen lösa uppgifter inom ramen för övningen och egen krigsbefattning. Jag träffade dessa flygbasjägare, flygbassäksoldater, och underhållssoldater på Skillingaryds läger och det är jätteroligt att höra ingenjörer, jurister och brandmän mm berätta att de är mycket nöjda med hur de blivit omhändertagna av oss och befälslagen.



*C F 17 Lars Bergström skriver här en krönika om vad som händer på vår moderflottilj just nu.  
Foto: F 17*

Repetitionssoldaterna är en viktig del i krigsförbandet och är också viktiga ambassadörer för försvarsmakten och F 17 ute i samhället.

Några representanter från F 17 och kamratföreningarna fick möjligheten att delta i Flygvapnets 90-års firande på Malmen i slutet av augusti. Två seminariedagar, en med teknisk inriktning och en med taktisk/ strategisk inriktning. Intressanta föreläsningar mycket knutet till JAS 39E och framtiden men även intressanta reflektioner från andra länders flygvapenchef och deras utveckling och framtidssyn. Förre chefen för Flygvapnet generallöjtnant Sven-Olof Olson nu nittio år (årsbarn med Flygvapnet) höll ett briljant anförande på såväl seminariet som under kvällens middag. På lördagen och söndagen var det fina flygdagar om än i lite blåsig väder. Som ett led i 90-års firandet kommer Flygvapnenchefen besöka Flygvapnets nedlagda förband, turen kommer till F 10 och F 5 den 22 November. Framöver kommer Flygvapnets flottiljer turas om att ansvara för flygdagar och F 17 tur blir det 2019 då F 17 fyller

75 år. I planeringen och genomförandet av denna ser jag en tydlig roll även för våra kamratföreningar. Jag hoppas även att vi skall hitta samarbetsformer för att kunna ge ut en ny jubileumsbok. Nu är flygvapenövningen, KFÖ och repetitionsutbildningen genomförda med mycket bra resultat och snart väntar nästa prioriterade uppgift, grundutbildningen av drygt 70 nya rekryter och blivande medarbetare. Personalförsörjningen av våra krigsförband är fortsatt mycket högt prioriterad och avgörande för vår framtida överlevnad.

**S**tf chefen för Insatsstaben generallöjtnant Berndt Grundevik med stab har genomfört en oanmäld beredskapskontroll av F 17. Mycket bra att vi får hjälp att granska våra planer, larmlistor, åtgärder och dokumentation. Som ”vanligt” var det en mycket stolt flottiljchef som tog emot generalens gokännande och lovord över vårt förband.

Det sista årets arbete med att stärka F 17 krigsförband och sätta dem i centrum har verkligen tydliggjort att vi lever upp till Försvarsmakten vision:

Ett starkare försvar, möter varje hot, klarar varje utmaning.

Jag är mycket stolt över att vara en del av F 17 och allt det vi bidrar med till Sveriges försvar.

Tack för det stöd ni i kamratföreningarna givit oss under året.

**God Jul och Gott Nytt År.**

*Lars Bergström*  
C F17



**Vi stödjer**



**Dekor & Design AB, Ängelholm**

**Colorama AB, Ängelholm**

**Main Dialog AB, Ängelholm**

**Sparbanksstiftelsen Gripen**

**Valhall Park Hotell,  
Ängelholm**

**BBÄ Glasarna AB,  
Ängelholm**

**Swedbank**

**PEAB Projektutveckling AB,  
Valhall Park, Ängelholm**

**Cliffton AB, Ängelholm**

**Wenn IT AB, Ängelholm**

**Betongborrning & sågning AB,  
Åstorp**

**Eltjänst i Ängelholm  
& Bjäre AB**

**Bjäre Kraft Bredband AB,  
Båstad**

**Varje måndag njuter vi av bröd från:**



**Vi erbjuder ett brett sortiment med allt ifrån frallan till bröllopstårtan, gå in på vår hemsida så hittar du mer information!**

**[www.bageriet.se](http://www.bageriet.se)**

# Medlemsservice



**Nu har över 75 % av medlemmarna anmält sin e-postadress. Gör det Du också!**

E-posta till: [lars@hedstrom.as](mailto:lars@hedstrom.as)

Finns Du på vår e-postlista kan vi enkelt och snabbt skicka information mellan de olika numren av Bulle(r)tinen om verksamhet som kan komma utöver den långsiktiga planeringen.

## Anmäl gärna Ditt födelsedatum!

Skriv in Ditt födelsedatum på inbetalningskortet. Det är bra för oss att veta åldersstrukturen på våra medlemmar och det underlättar eftersändning av posten vid adressförändringar.

Så skriv år-månad-dag (ÅÅ-MM-DD) på din inbetalning! Vi kommer i fortsättningen att använda de **6 siffrorna som medlemsnummer**.

## Medlemsregistret.

Vi är över 2 100 medlemmar, varav det kommit fler än 100 nya under detta år. Många besökare till Flygmuseet blir så förtjusta i vårt fina museum att de gärna vill vara medlemmar i kamratföreningen och därigenom stödja vår verksamhet. Vill Du ha en medlemslista så kan jag skicka den som en pdf-fil.

E-adress: [lars@hedstrom.as](mailto:lars@hedstrom.as) Tel: 0708 – 86 86 86

## För Din medlemsavgift 2017 får Du:

- ✓ Fri entré på vårt museum **Ängelholms Flygmuseum**. **Visa medlemskortet!**
- ✓ 10 procents rabatt på inköp av artiklar i museishopen.
- ✓ Erbjudande att delta vid **Vårmöte** den **9 april**.
- ✓ Tillgång till bibliotek med mycket fakta om flyg.
- ✓ Erbjudanden om ett antal intressanta föreläsningar.
- ✓ Möjlighet till social samvaro. **Måndagsmöten** kl 09.00 med fika kl 10.30.
- ✓ Möjlighet till att göra en insats för vårt Flygmuseum.
- ✓ Erbjudanden om intressanta temaresor.
- ✓ Du är även medlem i SMKR genom vår förening och har då fin rabatt på boende på **Drottning Viktorias Örlogshem** på Blasieholmen i Stockholm (bakom Grand Hotel). SMKR:s medlemmar erbjuds rabatterad övernattnings Ange SMKR vid din beställning. **Tel: 08-611 01 13.**

Lars Hedström, medlemsregistrator

[lars@hedstrom.as](mailto:lars@hedstrom.as) 0431 – 45 40 50, 0708 – 86 86 86

**Valhall Park Hotell och konferens** erbjuder alla medlemmar hotellrum med frukost till mycket förmånliga priser. Ange vid beställningen att du är medlem i F 10 kamratförening. **0431-255 20 / [info@hotelvalhallpark.se](mailto:info@hotelvalhallpark.se)**

Avs.  
F 10  
Kamratförening  
Valhall Park  
262 74 Ängelholm

**B**

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

## Snart är det jul - handla klapparna hos oss!



*Svenskt flyg under kalla kriget.*

Som vanligt erbjuder Ängelholms Flygmuseum fina varor som julklappstips till fantastiska priser! Allt från böcker till modellbyggsatser finns att köpa. Köp dina julklappar i **DIN** butik på museet!



*Airbus A400M "Atlas" i skala 1/144!*



*Livrem i läder - Swedish Air Force.*



Priset gäller medlemmar i F 10 Kf. Övriga betalar 180:-

*Förre Sektorflottiljchefen Bertil Bjäres nya bok*



*J 35F/J Draken i skala 1/48!*



*JAS 39 Gripen i skala 1/72!*



**Vi önskar er alla en fröjdefull  
Jul & ett Gott Nytt År!**  
*Medarbetarna på  
Flygmuseet*



Nästa nummer av  
**BULLE TINEN**  
kommer i juni