Nr 36 - juni 2018 - Årgång: 18

BULLETINEN

Medlemsblad för F 10 Kamratförening

Ordförande Göran Brauer

Gen.lt Anders Silwer

SMKR medaljerade Bertil Bjäre på Vårmötet!

Ett välbesökt Vårmöte på Rönneskolan

De gamla flottiljcheferna

Kjell Rasmussons tid som C F 10

Läs om den polska MiG-15 som landadde i Sverige 1957!

Dramatisk räddning av ko med en helikopter!

F10-helikopter blev räddningen

En helikopter från Skånska Flygflottiljen blev i går räddningen för en ko som gått ned sig i en fyra meter djup skogsbrunn i Hunseröd, nordost om Ängelholm. Brons omfång omfattar endast en diameter och på den smala brunnens botten hade kon suttit fastklämd hela natten.

Lantbrukaren som ägde kon hade saknat henne redan på tisdagskvällen och förgäves letat efter henne. På onsdagsförmiddagen fann man kon sittande

Ängelholms FLYG MUSEUM

Mera läsvärt:

C F 17 om verksamheten på F 17

Vad har hänt och vad händer på museet

Innehållsförteckning

- Ordföranden har ordet..... Sid 3-4
- Museiledarna informerar.... Sid 5
- Det hände och Vad händer på museet..... Sid 6-7
- Vårmöte/Årsmöte..... Sid 8-11
- ”Rädda kossan...” ..... Sid 12-13
- C F 17 har ordet..... Sid 14-15
- När J 20 kom till F 10..... Sid 16-17
- Skolprojektet..... Sid 18
- En konstnär..... Sid 19
- Flygarhistoria..... Sid 20-21
- Ansökan om Veterankort..... Sid 21
- Det flygpasset glömmer jag aldrig..... Sid 22-23
- Ryskt (polskt) flyg över Sverige 1957..... Sid 24-26
- Min bild..... Sid 27
- Artikel om C F 10 Kjell Rasmusson..... Sid 28-30
- Tack från arkivet..... Sid 30
- Vådan av att ha fel kläder..... Sid 31
- Bilder ur arkivet..... Sid 32
- Rättelse..... Sid 33
- Information om & inbjudan till Höstmötet 2018..... Sid 34
- Höstens föreläsningar... Sid 35
- Regionmöte SMKR..... Sid 36
- F 10-Memorial..... Sid 37
- Återträff..... Sid 37
- Vi stödjer museet..... Sid 38
- Medlemsinfo..... Sid 39
- Butikens erbjudande..... Sid 40

Omslagsfoto: Krister Sörhede och Svensk Flyghistorisk Förening

Ansvarig utgivare:
Göran Brauer
gobra@bjarenet.com
Redaktör: Tor Netterby
red.bullertinen@gmail.com

Åsikter och eventuellt faktaunderlag får respektive artikelförfattare själv stå för.

Adress: F 10 Kamratförening,
Valhall Park, 262 74 Ängelholm
E-post: info@f10kamratforening.se
Medlem blir du enklast genom att betala in 120 kronor till **BankGiro nummer:** 5639-7730.
Hemsida: www.f10kamratforening.se
Museets hemsida: www.engelholmsflygmuseum.se

Några ord från vår ordförande

Kära medlem, flygarvän och Bulle(r)tinläsare!

Åter ett stort tack till Er alla, medlemmar, bidragsgivare, sponsorer och frivilliga medarbetare, för ett fantastiskt verksamhetsår 2017.

Ordförande Göran Brauer.

Det tog några extra minuter att gå igenom den digra verksamhetsberättelsen för 2017 vid årsmötet den 15 april och inriktningen för 2018 visar att även detta år kommer bli mycket händelserikt. Lite längre fram i tidningen kan Du läsa mer om vad som hände på Vårmötet med årsmöte och föredrag. Efter en landgång blev det besök på flygmuseet med möjlighet att diskutera med J 22 gänget, glada återseenden och att vi hade det trevligt tillsammans.

Jag vill tacka *Christian Ziese* och *Bengt Jönsson* för deras insatser som styrelseledamot respektive auktoriserad revisor. Bengt har under hela 15 år varit vår auktoriserade revisor och har utöver själva revisionsarbetet också lagt ner ett stort arbete med att ge oss kunskaper och goda råd som stöd för att utveckla dagens väl fungerade ekonomifunktion.

Vi hälsar *Andreas Samuelsson* och Bengts son *Anders Melander* hjärtligt välkomna som ny styrelseledamot respektive auktoriserad revisor. Nya och yngre medarbetare behövs för att få vår verksamhet att leva vidare inte bara vad avser ålder utan även med nya tankar och idéer.

I samband vårt konstituerande styrelsemöte blev *Bertil Persson* ny sekreterare samtidigt som *Gunnar Müller-Hansen* iklädde sig en ny roll som rekryteringsansvarig. Bertil har som, administratör inom ledningsgruppen, utvecklat och driftsatt ett lottnings- och ärendehanteringssystem för bättre kontroll över våra inkommande och avgående handlingar. Bertil håller nu ihop vår interna administration. Gunnar kommer nu med en mindre arbetsgrupp att se över och förbättra vår rekryteringsprocess.

Detta för att bättre kunna ta hand om **vår viktigaste resurs - våra frivilliga medarbetare!**

Vad har hänt sedan förra numret av Bullertinen? Utöver det som museiledarna redovisar så har Föreningsgruppen genomfört ett antal mycket uppskattade och intressanta föredrag. Stödgruppen har kommit i mål att inreda och förse vår fantastiska Samlingssal med tekniska hjälpmedel mm. Efter några mindre omflyttningar har några viktiga funktioner fått nya och mer ändamålsenliga lokaler och ett antal arbetsplatser (motsv) uppdaterats med nya datorer tack vare Sparbanksstiftelsens generösa bidrag.

Ledningsgruppen och styrelsen arbetar vi vidare med att säkra föreningens och flygmuseets framtid. Huvuddelen av oss är pensionärer och vi som idag är engagerade, arbetar minst 20 timmar per vecka i verksamheten. Många arbetsuppgifter och funktioner ställer höga krav på kompetens och närvaro, vilket idag påverkar våra möjligheter till egentid. Vi ser därför ett stort behov att kunna anställa ett antal personer för att främst hantera ledningen av museiverksamheten och dess olika stöd- och genomförandefunktioner.

Forts. från föreg. sida

Samtidigt vill vi absolut inte göra avkall på vår tydliga inriktning att flygmuseet ska drivas vidare av hängivna (frivilliga) medarbetare med stort/gediget flygintresse.

Idag bedriver vi arbetet med våra framtidsfrågor på flera olika täter:

◆ I februari månad skickade föreningen in en ansökan till SFHM (Statens försvarshistoriska museer) om att få bli upptagen i den förordning som anger att man har möjlighet att söka statsbidrag när man bedriver försvarshistorisk museiverksamhet. I slutet av mars månad fick vi avslag på vår begäran. Motiven till avslaget anser vi oklara och kommer att fortsätta agera för att kunna komma ifråga för statsbidrag.

◆ Ängelholms kommun har genomfört en ”Utredning av nya driftformer för Ängelholms museer”. Denna utredning berör främst Järnvägens Museum och Ängelholms Flygmuseum. Det är en bra utredning framtagen av en konsult och där Sune Sjöström och Bertil Persson har medverkat. Bl a framgår tydligt museernas olika förutsättningar för att kunna genomföra museiverksamhet. Idag kostar Järnvägens museum Ängelholms kommun ca 7,2 miljoner att driva per år medan Flygmuseet erhåller 65 000 kr i bidrag. Arbetet fortsätter med att ta fram ett förslag på museernas framtida organisering. Vi inväntar nu förslag från kommunen för att kunna ta ställning till dessa.

◆ Den 27 april lämnades ansökan in till Ängelholms kommun om bidrag för 2019. Utgående från pågående arbete med att se över organiseringen av museerna i Ängelholms kommun har föreningen ansökt om ett bidrag på 918 000 kr. Detta för att kunna påbörja en översyn av vår museiorganisation, anställa nyckelpersonal samt anställa ett antal skolungdomar på främst sommarlovet.

Trevlig och skön sommar önskar

Göran Brauer
Ordförande och medarbetare på Ängelholms Flygmuseum

Observera!

Kära läsare! Du är vår främsta supporter på att få besökare till vårt fina flygmuseum. Ta med Dig alla till Ängelholms Flygmuseum. **Öppet alla dagar juni – augusti kl 10:00 – 17:00!**

Välkommen att jobba och delta i vårt medarbetargäng!

Bilden är tagen utanför Ängelholms Flygmuseum i maj 2018.

Museiledarna informerar

Vad händer på museet?

Under vinter och våren har vi haft öppet som vanligt alla lördagar och söndagar från 1000 – 1700.
Vi har också haft öppet i princip hela julhelgen, sportlovsveckan och påsklovet. Öppethållandet runt jul- och nyårshelgerna föll mycket väl ut och vi hoppas kunna fortsätta med det i framtiden.

Vår nya samlingslokal har nu använts ett antal gånger och det har fallit väl ut. Musikkåren är också mycket nöjda med lokalen.
Där har också nyligen installerats ljud och bildanläggning samt hörslinga. I och med att vi nu har tillgång till den nya samlingslokalen kommer de aktiviteter som tidigare var förlagda till ”markan” kommer att flyttas över till den gamla samlingslokalen. Det innebär att ”markan” kommer att friställas för utställningar.

35-simulatorn flyger för fullt och utvecklingssteget till 35 Johan är slutfört.

Röd Kalle är för närvarande berövad sin motor som just nu genomgår en större tillsyn med bl a genomgång och kontroll av samtliga cylindrar. Det är ett omfattande arbete och det innebär att vi kanske inte är klara förrän till höstmötet.
Vi har lyckats hitta en omgång kompletta kolvar i USA som kommer väl till pass.

Det pedagogiska projektet vi nämnt tidigare är i full gång och kommer att visa hur luft beter sig, visa varför flygplan kan flyga, hur väder påverkar flygning.

Lennart Olsson och Kenneth Johansson.

Ett samarbete med Ängelholms skolor har inletts och blivit mycket uppskattat av de elever som varit på museet.

Det som vi något äldre kommer ihåg som Kalla Kriget kommer i en nära framtid att visas i en utställning på museet.
F 10:s roll i det spelet var omfattande och den utställningen kommer att visa betydelsen av flottiljens roll.
Alla våra simulatorer flyger för fullt. Teknikerna har fått iordningställa ett eget elektronikrum. Där utvecklingsarbete kan pågå samtidigt som simulatorerna flygs.

På återseende!

Lennart & Kenneth, museiledare

TRYCK SERVICE

Tryckte detta nummer
Metallgatan 21C, 26272 Ängelholm.
Tel: +46 (0) 43183440 - Fax: +46 (0) 43183450
www.tryckservice.nu

Det HÄNDE...
på museet!

Julfesten

Den traditionsenliga julfesten/julmiddagen avhölls även 2017. En glad tillställning som läsarna ser på bilderna här. T v ser vi ”Rasken”, som bjöd ut välsmakande drycker iklädd tjusiga glasögon. Nere t v en glad trio bestående av Bertil Persson, Lennart Olsson och Tommy Jönsson. Nedan håller ordförande Göran Brauer ett kort anförande. Nere t h: En som inte så ofta är med på bild: Robin Wallinder-Mähler med sin filmkamera.

Utmärkelse till en förtjänt

Krister Sörhede som i våras ur Eddie Grankvists hand erhöll Reservofficersmedaljen i silver.

Om man inte vill festa kan man alltid titta på alla flygplanen. Fr v: Andreas Samuelsson, Leif Gunnarsson och Monica Hedström.

Sportlovet

Under Sportlovet i februari bjöd museet på aktiviteter i form av ”Pilotjakt”, men även i form av modellbygge för de yngre. Uppe t h ser vi glad byggare med sin modell av Tunnan. T v: Mamma övervakar flygningen i Knattesimulatorn.

Ombyggnad av receptionen

Erik Wallin i byggtagen med Thomas Jingskog t h.

Johan (t h) med besökare i den färdiga receptionen.

Vad HÄNDER... på museet?

Text: Kenneth Johansson

SCIENCE CENTER I SOMMAR PÅ MUSEET!

Vi har under sommaren en tillfällig utställning igång. Den är uppbyggd för att öka förståelsen och intresset hos framför allt barn och ungdomar för flyg och hur det fungerar tekniskt och i miljön.

Besökarna deltar aktivt genom att själva experimentera med de utställda föremålen, så kallad ”minds on – hands on” inlärning. Vi kommer under hösten att vidareutveckla detta till att omfatta vad väder är och hur påverkar det ett flygplan? Hur påverkas människan när vi flyger?

Detta arbete skall leda till att museet blir ett riktigt Science Center. ■

Trolleri? Nej, man kan få en badboll att ”flyga” i luftströmmen som blåser uppåt.

Vårmötet den 15 april

Idel glada ansikten på årsstämman.

F 10 Kamratförenings ordförande Göran Brauer hälsade gästerna välkomna till årsmötet.

Strax efter kl 10:00 hälsade Göran Brauer alla hjärtligt välkomna till Vårmötet 2018. Det var en stor skara som samlades på Rönneskolan i Ängelholm. Inte mindre än 255 hade anmält sig till årets Vårmöte med årsmöte. Lars Hedström redogjorde för kommendanturen, vilket innebar att deltagarna fick klart för sig på vilka stationer för lunch som skulle intas.
Innan årsmötesförhandlingarna började hölls en kort minnesstund för de kamrater som inte längre är med oss.

Ordföranden öppnade årsmötet, dagordningen fastställdes och i och med att Göran Brauer valdes som mötesordförande kunde mötet ta sin början. Till mötessekreterare valdes Gunnar Müller-Hansen och till justeringsmän utsågs Lars Eriksson och Tycho Andersson.
Ordförande redovisade styrelsens årsberättelse med allt som timat 2017.
Göran Brauer avslutade årsberättelsen med ett STORT TACK till alla medarbetare som gjort en fantastisk insats under 2017.
Föreningens ekonomichef Jan Andersson redogjorde för det ekonomiska läget som är synnerligen gott.

Ulf Ohlsson och Robin Wallinder-Mähler.

Anders Rick tar sig en funderare.

Viceordförande Lars-Erik Uhlegård från SMKR fäster medaljen på Bertil Bjäres kavajslag.

T v: Anders Melander, revisor på Baker Tilly, läser upp revisionsberättelsen.

Carin Olsson slår ett slag för presentkortet.

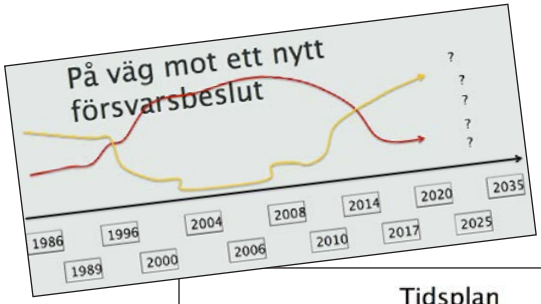
En soliditet på 93,6 % är inget att skämmas för. Anders Melander som är revisor på Baker Tilly och Bengt Jönssons son, presenterade revisionsberättelsen för 2017. Efter att denna upplästs beviljades årsmötet styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017. Inga motioner hade inkommit. Sedan vidtogs val av styrelse och andra funktionärer.
Göran Brauer valdes till ordförande på ett år. Beslut togs om att styrelsen skulle bestå av 8 ledamöter. Christian Ziese hade avböjt att vara kvar i styrelsen ytterligare ett år omval och som ersättare genom fyllnadsval (ett år) valdes Andreas Samuelsson. Glädjande var att de fyra ledamöterna, Carin Olsson, Tor Netterby, Krister Sörhede och Sven Scheiderbauer som ställde upp för omval, fick förtroende för ytterligare två år. Som revisorer på ett år valdes Anders Melander (nyval) och Sven Nelson (omval). Till revisorsuppleanter omvaldes Leif Gunnarsson och Olof Eriksson. Sittande valberedning bestående av Anders Rick, Tomas Dal och Lennart Ohlsson blev omvalda. Förslag till verksamhet för resten av detta år och budgeten för 2018 presenterades för årsmötet. Styrelsen föreslog en årsavgift för 2019 på 140 kr. Årsmötet fastställde efter en kort diskussion att den ska vara 150 kronor. Ordförande orienterade kort om prioritering av arbeten för 2018.

Under punkten Övrigt fick vice ordförande i SMKR Lars-Erik Uhlegård ordet och redogjorde kort vad SMKR* är för organisation. Därefter var det dags att medaljera vår hedersstyrelseledamot Bertil Bjäre med SMKR:s förtjänstmedalj i guld. →

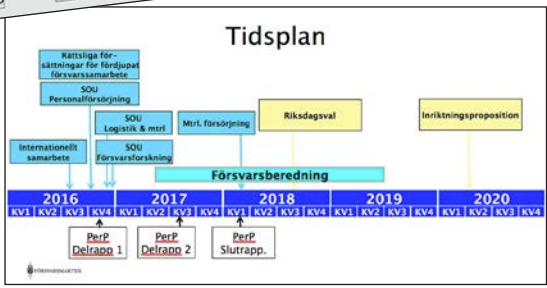
*(*SMKR= Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund)*

Forts. från föreg. sida

Två generaler diskuterar.



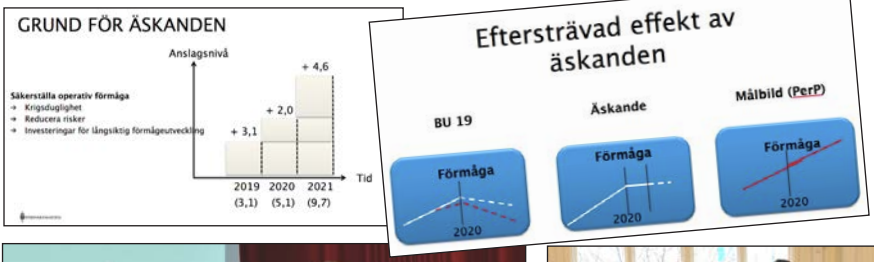
En del av de bilder som förekom.



Bertil fick detta hederstecken för sitt mångåriga, idag 30 år, arbete för F 10 Kamratförening. Föreningen skickade även med en liten blomma till Margit, hans hustru som möjliggjort Bertils insatser. Bulle[r]tinen ber att få sälla sig till gratulanterna!
Under Övrigt bad även Carin Olsson om ordet och gjorde reklam för Flygmuseets presentkort som borde vara en uppskattad present vid bemärkelsedagar eller dylikt.
Göran Brauer tackade alla medlemmar och inbjudna för att deras deltagande vid årsmötet och förklarade årsmötet avslutat.

Efter en kort bensträckare lämnades ord och bild över till dagens föredragshållare Anders Silwer, generalöjtnant i FV:s reserv. Förväntningarna var stora som alltid, inför frågor som denna och han började med en Allmän orientering om **”Vägen mot ett nytt försvarsbeslut”.**
På agendan fanns: **Huvudbudskapet i BU19** (Budgetunderlag 2019). Anders S gick därefter över till **huvudbudskapet** som innehöll en mycket bra verksamhet under 2017, tillskott som var positivt och en planering med prolongerad ekonomi. Vidare pekade han på att Försvarsmakten hade bibehållen förmågebredd. Men längre fram avstannar utvecklingen av krigsduglighet därför ekonomin inte medger en fortsatt ökning av krigsduglighet. Därför hemställer man om utökad ekonomi för FM. Anders S gick över på planeringsförutsättningarna där det gäller att möta de negativa effekterna av bl a prisomräkning som ger försämrad köpkraft efter omräkning av anslag. Vidare har vi ofinansierade beslut påverkat negativt såsom gångtidsförlängning av SK 60, fler artilleripjäser (Archer) och sjömålsrobotar. Vi måste också väga in oförutsedda kostnadsökningar som materielunderhåll, vidmakthållande och anskaffning. När Anders S pekar på FM förband och generella åtgärder så finner vi en minskad ambition för nationell och internationell övningsverksamhet jämfört med tidigare plan. FV kommer dock att ha en utveckling av JAS 39, skydd och drift av flygbaser, sjöoperativ förmåga med Hkp 14 som börjar införas och fortsatt införande Länk 16.

Därefter gick Anders S in på **Perspektivstudien** som FM också lämnat in till regeringen nyligen. Där är siktet inställt på 2035 och hur FM vill att utvecklingen ser ut till dess. I mångt och mycket redovisade Anders S en utveckling av FM operativa förmåga fram till 2025. Exempel på luftförsvarssidan var 8 JAS-divisioner, långräckviddig bekämpning, bättre bas-



Tydliga budskap på bilderna under föredraget.

Anders Silwer höll ett mycket uppskattat föredrag om vägen mot ett nytt försvarsbeslut.

Sven Scheiderbauer med bl a gäster från F 17. Närmast lt Åke Svensson och bakom honom övlt Anders Jönsson.

försvars och väsentligt mer luftvärn. Även inom armén och marinen ser FM behov av utveckling. 3-4 brigader och 3 sjöstridsflottiljer, varav en på Västkusten är exempel. FM förslag pekar på behov av en fördubblad FM och en försvarsbudget på över 100 MDR. Nu är det upp till politiken att gå vidare. Mycket att ta in, men tänkvärt. Anders Silwer avtackades med kraftiga applåder, Bertil Bjäres bok och en blomsterbukett.

Därefter var årsmötet slut och bussarna för återtransport till museet fanns utanför Rönneskolan och den tog de flesta årsmötesdeltagarna dit för en lättare lunch. Lunchen kunde avnjutas antingen i gamla värnpliktsmatsalen eller inne på museet.

Klockan 15 samlades den valda styrelsen för ett kort möte för att konstituera sig. Göran Brauer öppnade mötet. Ordförandeskapet var redan avklarat så till vice ordförande valdes Sven Scheiderbauer. Till ny sekreterare valdes Bertil Persson. Till kassör valdes Bo Hesselmark som adjungeras till styrelsen. Till ny en post som rekryteringsansvarig i styrelsen valdes Gunnar Müller-Hansen.

Landgång i matsalen.

Styrelsen beslöt att för 2018 utse följande till verksamhetsledare och ekonomichef. Aktivitetsledare Bengt Lundquist, museiledare Kenneth Johansson och Lennart Ohlsson, intendent Anders Rick samt ekonomichef Jan Andersson. Uppgifter, roller mm enligt F 10 Kamratförenings arbetsordning. Samtliga adjungeras till styrelsen Val av informationsansvarig genomförs vid ordinarie styrelsemöte 2018-06-11.

Allting runt Vårmöte med årsmöte var som vanligt mycket väl organiserat och vi (red.) riktar ett stort tack till ALLA de som hjälpte till att ordna allt med årsmöte, landgång, kaffe och kaka och trevlig samvaro!
Ett hjärtligt TACK! ■

Bengt ”Walle” Wahlström berättar om sitt första uppdrag på F 10:

Rädda kossan i brunnen!

Text: Tor Netterby Bilder via Bengt Wahlström

Walle som han för det mesta kallas, är en verklig klippa och är gammal i gamet på Ängelholms Flygmuseum. Längre tillbaka i tiden var Walle besättningsman på en av F 10:s räddningshelikoptar, som var av typen Augusta Bell, Hkp 3 kallad i svenska försvaret. Han har varit med om mycket under sin tid på F 10 och här är en av många episoder som han delar med sig av till Bulle[r]tinens läsekrets.

Det började med att redaktören fick lite kopior på tidningsurklipp en måndag på museet av Walle. Tidningsurklippen handlade om hans första uppdrag på F 10 som fast anställd ytbärgare på Hkp 3. Detta var den 13 oktober 1976.

Historien handlar om en ko som ramlat ner i en gammal brunn i ett skogsområde i Hunseröd nordost om Ängelholm. Man kan läsa i klippen att kossan suttit fast i den relativt smala (en meter i diameter) brunnen hela natten. Brunnen var gammal och hade ett trälock som ruttnat och var även ”maskerat” med kvistar och vissna löv. Lantbrukaren hade saknat kon redan på tisdagskvällen och han hittade kossan på förmiddagen nästa dag. Kon hade turligt nog ramlat ner med bakdelen först. Bonden tillkallade först Ängelholms Brandkår som ryckte

F 10-helikopter blev räddningen

En helikopter från Skånska Flygflottiljen blev i går räddningen för en ko som gått ned sig i en fyra meter djup skogsbrunn i Hunseröd, nordost om Ängelholm. Brons omfång omfattar endast en diameter och på den smala brunnens botten hade kon suttit fastklämd hela natten.

Lantbrukaren som ägde kon hade saknat henne redan på tisdagskvällen och förgäves letat efter henne. På onsdagsförmiddagen fann man kon sittande totalt fastkilad på brunnens botten utan att kunna röra sig alls. Som tur var hade hon kommit ned med bakdelen före. Huvudet höll hon sänkt mellan frambenen och hade tydligen svårt för att få tillräckligt med luft.

Larm om hjälp gick till Ängelholms brandkår, som ryckte ut med sin stegvagn. Eftersom brunnen var belägen djupt inne i skogen bland stora träd och stenblock, kunde varken stegvagnen eller andra fordon komma fram. Då beslöt brandmanskapet att ringa till F 10 och be om helikopterhjälp. Under tiden tog sig några brandmän ned i brunnen och lade rep om kons horn, med dessa lyfte man djurets huvud för att underlätta andningen.

Sedan blev det ett drygt arbete att surra ytterligare rep om djuret för att underlätta det slutliga lyftet. Veterinär och personal med vana från djurtransporter fanns då också på plats. Efter tre timmars jobb var kon upphissad, medtagen och med litet skavsår från stenarna i brunnen.

Till slut lyckades man få upp kon, som var helt utmattad

Sedan kon, som var dräktig, fått en spruta av veterinären kvicknade hon dock till och började äta. Hon tittade också tacksamt på sina räddare.

Brunnen som kon föll ned i hade ett vattendjup på endast en me

Den var täckt med ett trälock s ruttnat och murknat sönder dolts av nedfallna löv.

Räddningsinsatsen den 13 oktober 1976 gav rubriker i en dagstidning.

Kon lyfts här ur brunnen och tycks sväva i luften. Mannen längst till höger ger signaler med händerna till helikoptern.

Ett annat tidningsurklipp från den dramatiska räddningen.

”Walle” i en Hkp 3. Den här bilden är tagen vid ett senare tillfälle.

ut med bl a en stegbil, men man kunde inte göra mycket eftersom brunnen var belägen på ett rätt otillgänglig ställe djupt inne i skogen.

Då larmades F 10 som kom med en helikopter. Brandmännen hade redan lyft kon i hornen för att få upp den en bit, för att underlätta andningen.

Bengt berättar att det även fanns en veterinär på plats för att assistera.
Bengt ombads ta sig ner i brunnen för att fästa remmar runt kon så den skulle kunna hissas upp.
– Ganska otäckt, eftersom den smala brunnen gjorde arbetet besvärligt. Men vi lyckades hissa upp kossan, konstaterar Bengt. Bonden blev så överlycklig över att ha fått upp sin ko att han gav mig en stor kram, berättar Bengt! Bonden nämnde att jag hade minsann räddat två liv...
Kon var nämligen dräktig! När jag sedan kom tillbaka till flottiljen fick jag gå rakt in i duschen med flygoverallen på för att få bort all ”goja” från brunnen för att sedan kunna duscha på vanligt sätt!

Detta var det första uppdraget på F 10 som skulle komma att följas av många fler under årens lopp. ■

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**

SFF

Chefen har ordet, april 2018

Kallinge April 2018

Kamrater i kamratföreningen!

April, ena dagen yr snön över fältet och nästa skiner solen, det är väl så det ska vara.
Lång vinter med mycket snöfall och ett betydligt större manöverområde på flottiljen efter att helikopterverksamheten flyttat upp i norr har satt sina spår i arbetstidsuttaget för våra professionella fälthållare. Trots mycket snö har vi löst en av våra högst prioriterade uppgifter, driften och öppethållandet av flygplatsen på ett mycket bra sätt. En öppen flygplats är en förutsättning för våra luftoperativa insatser, vår beredskap och vårt ansvar gentemot den civila luftfarten. Det är många på flottiljen som möjliggör detta och skall sträcka extra mycket på sig efter den här vintern.

Flera delar ur våra krigsförband har passat på att utnyttja vintern till att utbilda sig i att lösa sina uppgifter i vintermiljö, antingen här hemma eller i Norrland. Bra och viktiga förberedelser inför Flygvapenövning 19 som kommer att gå i vintermiljö. Flera av oss har deltagit i F 21 flottiljövning i Luleå och Jokkmokk. Samarbetet med vår systerflottilj i norr är bra och viktigt. Planera och genomföra övningar är arbetskrävande, när vi hittar synergier och deltar i varandras övningar lär vi inte bara av varandra utan vi blir också effektiva. På vissa områden är F 21 starkare och vi svagare och vise versa, viktigt och bra att vi hjälper varandra att bli bättre.

Flygbasjägarna är fortsatt i Mali och utför ett viktigt uppdrag som flygsäkringsstyrka. Långa pass i och kring flygmaskinen har dess värre inneburit att vissa i styrkan har fått problem med hörseln. Det här utreds för närvarande och åtgärder är vidtagna för att akut lösa problemet. Det här understryker att mycket av den verksamhet vi bedriver till vardags är farlig och kan få allvarliga konsekvenser. Det är därför viktigt att vi fortsätter jobba aktivt med att höja vår verksamhetssäkerhet. Här har vi en nollvision! Ingen skall allvarligt skada sig eller i värsta fall omkomma under djupaste fred. Grundutbildningskompaniet har parallellt med befattningsutbildning genomfört insats genom att bevaka Drottningholms slott under en vecka. Blåsigt och kallt men uppgiften är löst på bästa sätt. Högvaktsveckorna tar mycket arbetstid och känns kanske inte alltid som att de utvecklar krigsförbandets viktigaste delar men är en uppgift vi kan och är satta att lösa och därför löser vi dem med samma professionalism som allting annat.

En av mina viktigaste uppgifter just nu är att hantera balansen mellan insatser/beredskap, utbildning av nya medarbetare, produktionsstöd som bemanningsuppdrag etc. och utvecklingen/utbildningen av våra krigsförband. Omvärldsläget, statsmaktens tydliga inriktning, ÖB vilja och vår egen drivkraft att vilja bli farligare för fienden och bättre i vår militära profession innebär att vi vill helhjärtat ägna oss åt att bli bättre som krigsförband. Problemet är att för många av oss är arbetstiden slut när vi genomfört våra insatser/beredskap och utbildat våra blivande medlemmar i krigsförbanden. Att genomföra insatser och beredskap är kärnan i vårt berättigande och att utbilda nya medarbetare i krigsförbanden är en långsiktig överlevnadsfråga så att minska på dessa är inte möjligt. Jag och många med mig arbetar för att vi skall bli fler medarbetare på F 17 som kan dela på arbetsuppgifterna, men i väntan på det så måste vi hjälpas åt att bli smartare när vi genomför verksamhet.
Vid flyg- och flygunderhållseneheten kretsar

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

mycket kring utbildningen av nya piloter. På andra division har man nyss påbörjat utbildning av nya kollegor och på första pågår utbildningen för att göra de sista eleverna till fullvärdiga medlemmar i krigsförbandet. Allt oftare samövar vi med NATO-förband från olika länder baserade i Baltikum. Strategiskt viktiga samövningar i ett viktigt geografiskt område men också ett bra sätt att få kvalificerade målflygplan för vår grundutbildning. Ett bra exempel på det jag tidigare nämnt om att hitta synergier i krigsförbandsutbildningen.

Flygunderhållsenheten kommer under våren ta emot en Thailändsk flygtekniker inom ramen för ett samarbete med de andra gripenländerna, hoppas snön hinner smälta..
Det börjar nu dra ihop sig inför årets viktigaste och roligaste övning, flygvapenövningen. I år är fokus på vår huvudbas Ronneby och vår förmåga att verka här i förhöjd hotnivå. Vi kommer också få tillfällen att upprätta några reservbaser. Självklart kommer också vår sidobas Visby att vara igång. För mig som krigsförbandschef är det viktigt att få öva här på huvudbasen. Länge var det här en flottiljflygplats och vi hade andra baser att verka från under krig. Nu kör vi varje morgon in genom vakten till vår huvudbas och här skall vi kunna verka så länge det är möjligt. Det medarbetarna gör varje dag behöver också göras i högre konfliktnivåer för att möjliggöra att våra krigsförband skall kunna verka.

Många av oss på flottiljen upplever att vi har mycket att göra, huvudorsaken till detta är tyvärr ett försämrat omvärldsläge och därför ett behov av våra förmågor.
Vi utgör en central och viktig del av Sveriges grundpelare i form av vårt försvar. Vi har viktiga och efterfrågade förmågor och vi befinner oss i en viktig geografisk region. Vi levererar bra och efterfrågade tjänster hela tiden, och det är vi stolta över.

Tack till Er i kamratföreningen som stödjer oss och bidrar till folkförankringen och sprider kunskap om Flygvapnet ute i samhället.

Lars Bergström
C F17

När Reggiane Re.2000, J 20 kom till F 10 (Del 1)

Text: Tor Netterby
Foto: Ängelholms Flygmuseums arkiv, Kjell Brymell och Tor Netterby

J 20 nr 32 och 33 framför en av hangarerna på Bulltofta. Flygplanen har inkopplade värmeaggregat av typen Miva Decalor.

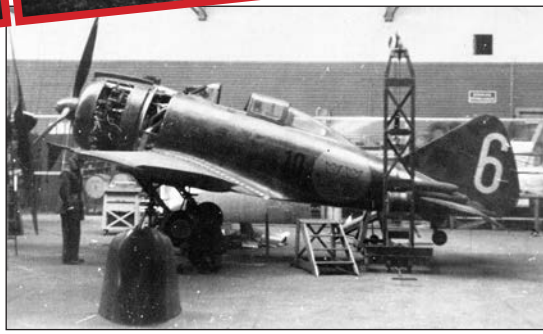
Uppsättningen av Tionde Flygflottiljen, senare benämnd F 10, skedde på Malmös flygplats Bulltofta i oktober 1940. Flottiljen utrustades med Gloster Gladiator, i Sverige benämnd J 8 och J 8A. Dessa flygplan var redan vid F 10 uppsättande ganska hårt slitna. De kom huvudsakligen från F 8 Barkarby. Under våren 1940 hade för övrigt J 8 från F 8 baserats på Bulltofta. Flera av J 8-flygplanen hade också förflutet i finska vinterkriget. Men man tager vad man haver, som det heter. Att J 8 ganska snart skulle ersättas stod klart redan från början. Sverige hade trevare ute i Europa med önskan att inköpa nyare, modernare jaktflygplan. Men de krigförande länderna behövde sina flygplan, vilket var ganska förståeligt. Sverige hade visserligen fått köpa amerikanska Republic EP-1 Seversky (J 9) och hade beställt 120 stycken. Med USA:s embargo på leveranserna till Sverige efter den 9 april 1940 blev det ännu osäkrare när både Danmark och Norge blev anfallna av Tyskland. Kungliga Flygförvaltningen sökte nu efter ersättningsflygplan och motorer i bland annat Tyskland och Italien.

Två J 20 på Rådabasen. I bakgrunden står nr 31. Det var den som vpl ff Nordlund sköts ner i, men då var den märkt "gul E".

Det fanns **en** ljuspunkt och det var Italien som kunde tänka sig sälja flygmateriel till oss. Storbritannien och Tyskland ville inte sälja. Visserligen stod inte de italienska flygplanen högst upp på önske-

J 20 (nr 2340) på Skånemässan 1974. Anropssignalen ”40” målades på senare. T h: Samma maskin på Flygvapenmuseum 2001. Vänstra sidans plåtar saknas.

listan, men vad gör man när alla andra möjligheter till inköp är stängda? Man ska också hålla i minnet att Sverige hade till och med haft underhandlingar med Japan om att få köpa ”Zero” jaktplan. Det skulle visa sig att möjligheten att få flygplanen till Sverige var näst intill obefintlig. Därför övergavs de planerna ganska snabbt.



J 20 nr 6 (2306) i verkstaden på Bulltofta.

Italien kunde alltså sälja flygplan till Sverige och man slöt 28 november 1940 ett avtal om leverans av 60 Reggiane Re.2000 Falco 1. Sverige hade redan tidigare köpt 12 Fiat CR. 42 (J 11) som var avsedda för Finland. Flygplanen hade införskaffats på initiativ av kyrkoherde Isaac Béen i Göteborg Han samlade på kort tid in 7 miljoner kronor som användes för inköp flygplanen. De levererades till Götaverken för montering, men när flygplanen var leveransklara var finska vinterkriget över och Finland behövde snarare de pengar som man kunde få vid en försäljning. Flygplanen löstes in av svenska staten och placerades på F 3 som spaningsflygplan. Senare blev de överförda till F 9 som jaktflygplan.

Åter till inköpet av J 20. Följande citat om Reggiane Re.2000 är hämtat från Wikipedia: ”Flygplanet konstruerades i slutet av 1930-talet av konstruktörerna Antonio Alessio och Roberto Longhi. Vid konstruktionen hämtades drag från den amerikanska flygindustrin. Trots likheten med Republic Seversky Model 106 lyckades Reggiane få fram ett flygplan med bättre aerodynamiska egenskaper än sin förebild. ***Forts. i nästa nr.***

Skolprojekt på flygmuseet våren 2018

Text och foto: Carin Olsson, projektledare

Kjell-Erik Olsson och skolungdomarna.

Under våren fick jag i uppdrag att starta ett skolprojekt på flygmuseet. Syftet var att eleverna skulle få utforska den teknik som finns inom Flygvapnet men även ge eleverna en historisk förståelse av det skånska flygförsvaret, samt öka intresset för teknik och flyg.

Jag tog kontakt med Christian Rydberg, som arbetar centralt med utveckling av NO- och teknikundervisning inom skolverksamheten i Ängelholms kommun. Vi planerade tillsammans med Magnus Sandberg, som är NO-tekniklärare på närliggande Errarps skola, och personal på flygmuseet, hur vi skulle kunna genomföra ett samarbetsprojekt. Efter flera planeringsmöten bestämdes att vi skulle starta med tre besöksdagar på försök.

Tre klasser från åk 4 deltog vid olika tillfällen. Aktiviteterna på museet började kl. 9.30 och avslutades kl. 13.30 med avbrott för lunch i skolmatsalen på Valhall College. Programmet innehöll moment som var kopplade till skolarbetet och som lärarna tillsammans med Magnus Sandberg både hade förberett i skolan och planerade att följa upp efter besöket.
Klassen delades in i flera grupper som fick gå runt på följande tre stationer:

Station 1 - Flygsimulatorn
Station 2 - Information om andra världskriget, tiden på Bulltofta och kalla kriget.
Station 3 - Hur kan ett flygplan flyga? Dragkraft, propeller, jetmotor, lyftkraft, vingtyper, material mm.
En viktig och oerhört uppskattad del av besöket var att alla elever fick prova på att flyga F10 simulatorn.
Eleverna fick också möjlighet att sitta i vår Draken-cockpit.

Både elever och lärare har framfört ett stort tack till museet och alla engagerade guider. Vi vill från museet också rikta ett tack till eleverna, som visade ett stort intresse, var pigga, uppmärksamma, hade många kloka kluriga frågor och synpunkter.
Jag vill rikta ett tack till alla guider som engagerat och pedagogiskt deltog både i förberedelse och genomförande.

Magnus Sandberg om skolans intryck:
Från skolans personal upplevdes utfallet av studiebesöket som synnerligen lyckat och andra skolor har redan uttryckt önskemål att få ta del av liknande studiebesök. Det omfattande och högkvalitativa upplägget var emellertid personalkrävande vilket medför en förhållandevis hög kostnad. Detta skapar ett dilemma där enskilda skolor, trots att de ser det stora värdet i ett besök, upplever kostnaden för hög när detta ställs mot inköp av pennor och skolböcker i skolvardagen.

En gemensam slutsats hos de inblandade parterna var därför att försöka hitta centrala finansieringslösningar från kommunen för bygga upp ett skolprogram, på samma vis som andra museer i kommunen har.
Detta skulle kunna garantera en likvärdighet där samtliga barn och elever i Ängelholms skolor kan få ta del av det autentiska lärandet som Ängelholms Flygmuseum har att erbjuda. ■

En konstnär i våra led!

Text: Jan Andersson Foto: Krister Sörhede

Jan Andersson vid sina verk, varav en del hänger på flygmuseet utanför den ena simulatorn.

Jan Andersson heter jag, har sedan länge pysslat med oljemålning som hobby. För några år sedan blev det ”aviation art” för hela slanten, kanske inte oväntat eftersom jag tjänstgjort många år i Flygvapnet. jag började i augusti 1970 som befälselev i Stridsledning-och luftbevakningstjänst. Platsen var Herrevadskloster, som då utbildade både flygelever och strilelever. 1971 blev det fackutbildning på dåvarande Kungl. Roslagens flygkår F 2. Hägernäs. Därefter följde förbandsttjänstgöring i olika strilanläggningar i Skåne med mellanspel på F 14 i Halmstad och kompaniofficers-utbildning.

Jag har fått möjlighet att ställa ut en del av mina alster på Ängelholms Flygmuseum, dessa kan beskådas utanför en av simulator-avdelningarna. Jag är numera pensionär och bor med hustru och katt på Råå söder om Helsingborg. ■

FLYGAR-historier

På rygg!

Text: Sven-Åke Ahl
Foto: Svensk Flyghistorisk Förening

En vacker bild på en Sk 50 Safir i ryggläge.

Jag skulle bli flyglärare på F 5 i Ljungbyhed. Det var förstås inte bara att sätta sig i ett flygplan med en elev och börja utbilda. Nej, verksamheten skulle föregås av en kurs kallad FIK (flyginstruktörskurs). Ordning och reda!

Utbildningen på denna kurs gick så till, att man inledningsvis fick boken ”Handbok för flyginstruktörer” i sin hand. I denna fanns alla de övningar som skulle gås igenom med eleven i luften. Instruktionerna skulle läras utantill. Detta förmodligen för att inte behöva leta efter orden när saker och ting skulle läras ut. En ny instruktion varje dag! Det var en tuff tid; särskilt när man på kvällen inte kunde övningen perfekt. Trötthetten tog ut sin rätt och sömnen infann sig med lätthet i alla fall. Till min förvåning satt den sedan som gjuten på morgonen. Jag har läst en vetenskaplig förklaring till detta fenomen.

Instruktionen drog sedan FIK-läraren i luften varefter vi skulle göra samma sak. Ibland gjorde då läraren medvetna fel som vi skulle upptäcka och rätta till. Synkroniseringen mellan tal och visning var också mycket viktig.

Så flög vi FIK-elever också tillsammans varvid vi skiftades om att spela elev. Flygpassen brukade avslutas med avancerad flygning; vi skulle ju behärska flygplanet, i det här fallet Sk 50, till fulländning.

Vid ett tillfälle flög jag tillsammans med fältflygare M, gemenligen kallad ”Biffen”. Vi var på väg hem. Jag styrde och sade till M att vi skulle se hur länge man kunde flyga på rygg. Sagt och gjort. Jag vände runt och sköt fram spaken för att kunna hålla höjden. Efter ett tag stannade motorn. Inget märkvärdigt med det. Jag visste att den skulle gå igång senare av fartvinden. Utan motor började då naturligtvis farten att minska. Spaken fick skjutas fram i takt med fartminskningen och till sist gick det inte mer. Farten var då så låg att skevrodren inte längre hade någon verkan, d v s det gick inte att rolla flygplanet rätt igen. Jag drog då spaken bakåt, lät nosen falla nedåt, farten ökade, motorn gick igång och jag avsåg avsluta med en s k halvroll, alltså en rak upptagning efter lodläget.

Jag hade tydligen missat något i utbildningen vad gäller flygmedicin. Efter att ha varit utsatt för negativ belastning, som man har då man hänger i remmarna på rygg, tål man avsevärt mindre positiv belastning, vilket man har rejält av i en upptagning! Detta fick till följd att i botten på upptagningen slocknade vi båda två. Totalt borta!

När jag kom till medvetande igen stod flygplanet som ett kors mot himlen med nosen rakt upp och låg fart. Det var två blivande flyglärare som förvånat tittade på varandra. Den klassiska frågan ”Var är jag?” infann sig genast, men situationen gav svaret. Det var bara att låta flygplanet vika sig rakt fram och flyga hem och landa.
Det var inte mer med det.
Dock – en bra erfarenhet rikare. ■

Du som varit anställd inom Försvarsmakten – sök Veterankort!

I det senaste utskicket från Försvarsmaktens veterancentrum som F 17 fick och för att vidarebefordrades till våra veteraner, hänvisades det till denna adress:
https://mitt.forsvarsmakten.se/registrera/veteran
Alternativ sök via sökmotor på: ”Mitt försvarsmakten” + ”veterankort”.
Här önskar Försvarsmakten att nya och tidigare veteraner, med eller utan kort, går in och registrerar sig eller uppdaterar sina uppgifter så de kan få utskicken direkt från FM veterancentrum.

Vid frågor kan du skicka e-post till: **f17-veteran@mil.se**

Flygpasset jag aldrig glömmer

Text & foto: Kjell-Erik Olsson, ”Billeberga”

Händelsen inträffade efter juluppehållet 1978-01-10. Vi övade radaranfall. Meteorologen kom in på radion och meddelade att vädret på F 10 bara skulle vara landningsbart i 10 minuter till.
Jag sjönk från övningsområdet mot Halmstad och kontrollen ledde mig långt ut över Kattegatt för att få separation till övriga plan som låg framför mig. På höjd 500 m i moln, small det som en explosion i flygplanet, samtidigt flammade det hastigt upp eldslågor en kort stund från höger panel där styrautomaten sitter.
Alla lampor på varningstablån lyste och det gjorde också huvudvarningslampan. Det kom in så pass mycket rök i cockpit, att det blev svårt för mig att avläsa instrumenten och då var det nära till att jag drog i utskjutningshandtagen, men jag valde att dra spaken åt mig och steg till 1500 m, där sikten var något bättre för att flyga på yttre referenser. Jag vågade inte lita på instrumenten. Spontant tänkte jag: *”Jädrans vad kallt det är i havet långt ute i Kattegatt, samtidigt som det börjar skymma”.*

Röken i cockpit skingrade sig successivt. Kontakten med kontrollen var bruten och reservradion fungerade inte. Skulle jag ändå bli tvungen att lämna flygplanet?
Beräknade att flygplanet skulle hamna i havet om jag hoppade.
Bränslet skulle räcka för att flyga till alternativet, som var Kalmar. Under stigningen mot Kalmar sjönk den avlästa farten till under 300 km/t. Jag kommer inte ihåg vad reservfartmätaren visade, för samtidigt kom ett annat drakenplan i kapp mig och jag anslöt som rotetvåa.

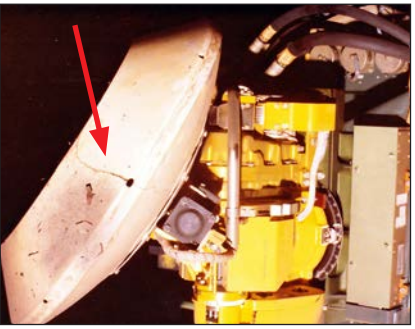
Bilden visar insidan av radomen där allt är uppbränt.

Flygplanet jag anslöt på, svängde tillbaka mot Ängelholm, men med hänsyn till vädret på F 10 svängde jag mot Kalmar och piloten i det andra flygplanet förstod att jag ville landa Kalmar. Trots att vi inte hade någon kontakt på radion, fungerade flygningen väl och jag kände mig trygg inför rotelandningen på Kalmar. Det kändes bra när jag steg ur planet, men vad hade hänt vid den explotionsartade smällen i cockpit? *(Se utdrag ur **driftsstörningsanmälan**.)* DA Flygplan 35.574.

Jag fick dagen efter veta att det var blixten som slog in i nosradomen och smulade sönder ledningarna från pitotröret och sprängde radarn. Blixten löpte över ryggåsen och smälte isoleringen i det stora elkablaget. Det tog lång tid med beslut om flygplanet skulle repareras eller kasseras. Efter en omfattande reparation, kunde flygplanet åter flygas, men under en jaktstrid över Hanöbukten, uppstod ett hydraulfel och piloten lämnade planet där. ***Se fotnot.***

Mina tankar går ibland tillbaka till detta flygpass och jag kan konstatera att Draken var ett fantastiskt plan som kunde flygas trots att många funktioner är utslagna.

Utsidan av radomen och pitotröret.



Radar-antennen i flygplanet sprängdes av blixten.

Här följer ***Driftstörningsanmälan***:
Datum: 780110
Fpl: 35574
Kraftig knall med gnistor och rök i kabinen. Inträffade under inflygn höjd 500 fart 550 avst 40 km. Efter explosionen steg jag med noggrann uppföljn på höjd och fart kom ur moln på ca 1500 m. SA05 felvarnade slog ifrån huvudström SA05 hade först snabburkopplat likväl lyste varning SA05. Radio U/S. Styrde upp mot alternativbas Kalmar kontaktade kontrollen på resradio. Inget svar. Plötsligt gick fartmät mot 0 då övergick jag på resfartmätare på 8 000 m. Fick kontakt med Kalmarkontroll i samma stund kom J 36 som jag anslöt på och landade i rote på KLM ua. Divch: Met förvarnat om elektriska urladdn/blixtar konstaterade av andra fpl. Rätt av ff att dra på och gå till altbas. Bra av andra enhet att jaga ikapp och leda till landn altbas. Flygch: Överenskommet att teknisk utredning genomförs av C F 12.
Här är den ***Tekniska rapporten***:
Blixtnedslag. Ofattande skador. (Höjdmätaren låst på 3000 m). Radomen och PS011 brända. Stallvarningssystemet, FR28, nödkompassen och PN79 U/S. Ff kunde till slut rotelanda på F12.
Reparationskostnad: 25 000 kr.

Ordlista: SA05=styrautomaten
U/S=ur funktion
PS011= Siktesradar
FR28= Flygradio 28
PN79=Igenkänninsradar (IK)
ff= flygförare

Fotnot: 35574, F 10-64, Haveri 810810, Hanöbukten, hydraulfel. ■

BAKER TILLY
SVERIGE AB
An independent member of Baker Tilly International
BAKER TILLY ÄNGELHOLM KB
Den ledande revisorn & rådgivaren
för ägarledda företag
Heimdallgatan 50, 26271 Ängelholm SWEDEN
Office +46 431 443560 Fax +46 431 10119
http://www.bakertilly.se

★Ryskt (polskt) flyg

Vår medlem Claes Björkman, från Helsinborg har skrivit om en incident som inträffade när han gjorde sin värnpilktstjänstgöring som radarobservatör på radargruppen i Tormestorp.

Utanför radarstationen Viggen 1957. Personer från vänster till höger, främre raden: Troppchefen Öfu Björn Söderqvist, Tekniker Hall, Tekniker Hoffert, Vpl Tjörngren, Tekniker Brolin. Bakre raden: Vpl ?, Vpl Ahlqvist, Vpl Wohlin, Vpl ?, Vpl ?, Vpl ?, Vpl ?, Vpl motorskötare Norrheden, Vpl motorskötare Löfgren. Fotograf: C Björkman

Senhöstdagen inföll med strålande solsken och en för årstiden skön värma. Tekniker Hoffert hade startat upp radarstationen Viggen, på åsen ovanför Tormestorp, som denna torsdag den 7 november 1957 hade sektorjour med start efter lunch.

Iövrigt var bemanningen endast jag själv som chefsobservatör plus fem eller sex ”obsar”. Två av dessa var ganska nya från radarskolan F 2 i Viggbyholm. Själv var jag i slutet av min ettåriga tjänstgöring och väl bekant med luftrummet i södra Sverige. Övriga värnpliktiga i radartroppen hade permission och troppchefen brukade normalt aldrig närvara vid sektorjourer. Den stora spaningsantennen till PJ 21:an var inställd på sektorsökning och svängde rytmiskt fram- och tillbaka. Höjdmätarantennen tiltade strax ovanför trädtopparna i sin vanliga nickedockstakt.

Strax före utsatt tid dök kapten Axelsson upp med två av sina barnbarn. Han skulle sitta rjal (radarjaktstridsledare). Normalt hände aldrig något vid dessa jourer. Naturligtvis fick vi hålla ögonen särskilt på amerikanska och brittiska signalspaningsplan, så att de höll sig utanför svenskt luftrum. Vår kapten, som var radarchef nere i berget, var en mycket omtyckt chef, bestämd men rättvis och alltid med något berömmande ord till övers, när någon gjort något bra. Nu meddelade han mig, att han skulle gå en sväng med barnbarnen i skogen och se om det fanns några senmogna blåbär. ”Om det är något, tuta i bilarna”, beordrade han mig och försvann ut i skogen.

över Sverige 1957

Text Claes Björklund
Svart-vita foton via Claes Björklund
Färgfoto: Svensk Flyghistorisk Förening

En bild från muckarskivan. Personer från vänster till höger: Öfu Söderqvist, Vpl Ahlqvist, Vpl Löfgren, Vpl ?, C Obs Claes Björkman, Tekniker ?, Tekniker Hoffert (delvis dold), Vpl Norrheden.

Eftermiddagen förflöt utan några särskilda incidenter. Trafikflygen gick i sina ordinarie rutter och rapport-erades i vanlig ordning ner till Kam-rummet (Kam = kartmarkering) i berget. Efter två timmar blev det byte vid spanings- och höjdmätar-PPI-erna. Denna gång fick två av de nya hoppa in och själv stod jag bakom dem i indikatorvagnen och följde deras arbete med rapporteringar. Det surrande ljudet från fläktarna tillsammans med mörkret i indikatorvagnen var sövande. Vid kartbordet satt en tredje värnpliktig och ritade in passerande företag (som ekona på skärmarna kallades). Kartritning skedde alltid vi sektorjour.

Så hände det! Ett eko dök upp strax norr om polska gränsen i en rutt, där aldrig något trafikflyg passerade. Jag minns inte exakt vilken fart det hade men det föresvävar mig, att det var omkring 800 till 900 km/tim. Höjden, tror jag, låg omkring 9000 m. Det höll kurs rakt mot Sverige. Den första tanke som slog mig var – ”Ut och tuta!”. Kartritaren försvann snabbt ut ur indikatorvagnen och strax efter hörde jag svagt ljudet av bilhorn. Ekot rapporterades naturligtvis genast ner i berget och strax därifrån beordrades upphetsat: ”Täta rapporter!”. Ingen kapten dök upp. Ännu ovetande satt piloterna i roten Johan Gul startberedda på F 10. Det främmande företaget befann sig nu drygt halvvägs mot Bornholm. Det började bli hög tid för roten att starta. Ingen kapten! Nu måste roten upp! Som chefsobservatör hade jag ingen befogenhet att starta roten men om inget hände nu skulle vår kapten råka illa ut.

Något nervöst sjönk jag ner på Rjals plats, drog micken till mig och beordrade med lätt darrande röst: ”Johan Gul, starta söder!”. En kort stund därefter syntes de båda planen (J 29) på PPI-et och nu skulle det strax →

Forts. från föreg. sida

MiG 15 över Sverige 1957

MiG:en landade nära vägen.

vara tid för ny order. Ännu ingen kapten. I och för sig visste jag vad som skulle göras efter mer än tio månaders tjänstgöring men ändå tvekade jag i några sekunder. Då rusade kapten Axelsson in i indikatorvagnen.

Raskt bytte vi plats och jag behövde inte många sekunder för att briefa honom om läget. Lugnt tog han över, beräknade snabbt ny kurs för roten. Nu flög främlingen in strax öster om Ystad och svängde strax därefter västerut mot Malmö. Roten närmade sig i hög fart och de nya obsarna fick sina elddop med snabba och täta rapporteringar. Efter en kort stund meddelade rotechefen att de fått visuell kontakt och avsåg flyga upp jämsides för att beordra planet att landa. Detta var för sent. Fisken (oftast kallades främmande eko för detta) flög ut över Öresund och omedelbart därefter syntes dansk jakt på skärmarna. Fisken svängde då norrut och vi tappade kontakten strax söder om Halmstad genom att spaningsantennen var inställd på sektoravsökning. Senare fick vi veta att det tvingats ner utanför Halmstad.

Många år efter kunde jag läsa att flygpanet på grund av bränslebrist, utan skador buklandat på en åker i Viskandalen mellan Horred och Veddige. Planet, en ryskbyggd MiG 15 hade mot slutet av landningen kanat upp för slänten mot en väg och stannat med nosen endast ca en meter från vägen. Piloten, en ung polsk underlöjtnant, hade schappat från det kalla krigets öst. Han hade till en början förföljts av andra MiG-plan men dessa såg vi aldrig på våra PPI-in. Piloten fick asyl i Sverige men hans vidare öden är inte kända. Ett rykte säger att han hjälptes över till USA. Vad MiG-en beträffar krävdes ett omedelbart återlämnande från polsk sida. Det hörsammades efter ett drygt halvår. MiG 15 var i vissa avseenden fortfarande ett avancerat flygplan, tror jag de svenska undersökarna kunde konstatera.

För mig personligen var det min mest spännande upplevelse under värnplikten! ■

MIN bild!

På den här sidan kommer vi att publicera din bild eller dina bilder. Det bor nog en liten hobbyfotograf i alla som är intresserade av flyg och flygning. 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
Välkommen med dina bilder!

Den här bilden har visserligen inget med flyg att göra. Bengt Wahlström som har bidragit med en annan historia lämnade även den här bilden. Bilden är tagen vid en resa med F 10 Kf till London 2011. Fotot är taget vid Ripley's 'Believe it or Not' och föreställer den längste mannen i historien.

EFTERLYSNING!

Det handlar här om GMC-tankbilar. Enligt fotona här ska denna typ funnits på F 10. Tyvärr finns det bara bilder i arkivet med fragment av själva bilen. **Finns det någon där ute som har bättre bilder på just GMC-tankbilar?** *Red.*

Dubbel dubbeldelta..?

SK 35 i annat utförande än den officiella varianten. Modellen skapad av Gunnar Johannesson Göteborg och godkänt för eventuell publicering.
MVH Ingemar Lyrevall.
Medlem i F10 kamratförening.

De gamla flottilj-cheferna

Överste Kjell Rasmusson, från trafikflygare till sektorflottiljchef

Kjell Rasmussons tid som chef för F 10 varade endast i tre år

I serien om de gamla flottilj-cheferna har turen kommit till överste Kjell Rasmusson. Han blev Skånska Flygflottiljens femte chef 1966.

Kjell Rasmusson, (i fortsättningen K R) föddes 19 maj 1912 i Malmö, och avled 8 april 1987 i Höganäs. K R genomgick reservofficersutbildning och flygutbildning med examen 1935. K R fick också Flygspanarutbildning med arméinrikting ”i bagaget”. Han var anställd som trafikflygare vid AB Aerotransport (ABA) 1936-1939. När andra världskriget bröt ut 1939 återvände han till Flygvapnet där han blev officer på stat och befordrades till löjtnant 1940. Han var verksam som flyglärare på F 5 och kadettofficer 1940-45. Han var chef över kadetterna på F 5. På den tiden låg både aspirantskolan och kadettskolan på F 5. De hade var sin elevflygel där. I ett av hans ansvars-områden som lärare ingick utbildningen av silverflygarna (vpl flygförare). Redan under kriget (1944) flyttades Kadett-skolan till Uppsala och blev F 20. Under kriget genomgick K R först FKHS-tk (Flygkrigshögskolans Tekniska kurs) och befordrades till kapten 1943.

Efter detta fick han en lärarbefattning vid Flygkrigshögskolan (FKHS) som varade mellan 1945-1955. K R var chef för Utrustningssektionen, Flygplansbyrån FF (FF=Flygförvaltningen) 1945-1952. K R blev major 1950 för att sedan inneha en tjänst som assistent vid Materielavdelningen

Mannen i mitten (Bo Drangel ?) gör ett prov med att andas in en kvävgasblandning under överinseende av kursledaren kapten Kjell Rasmusson till höger och danske läkaren Asger Lunn till vänster. Proven gjordes i GCI Gymnastiska centralinstitutet, och kontroll gjordes bl a av hur de kunde skriva sin namnteckning efteråt, vilket inte gick särskilt bra.

Här syns Kjell Rasmusson på tennisbanan på F 5, Ljungbyhed.

Överste Kjell Rasmusson och Generallöjtnant Stig Norén (som var C FV 1968-1973) på reg. offmässen. Officeren t v är öv Jan A Oterdahl och t h ser vi Carl-Gustaf Simmons, också han överste.

FF 1952-54. K R blev överstelöjtnant 1954. Vidare i karriären blev K R Stabschef vid Tekniska Inspektionen under åren 1954-56. Efter denna tjänst blev det dags för F 7 och en tjänst som Baschef under tiden 1956-59. K R var under åren 1959-61 Stabschef vid 3. Flygeskadern (E 3).

Nästa anhalt var FHS och K R utnämndes sedan till flottiljchef vid Jämtlands flygflottilj (F 4) 1962 och vid Skånska flygflottiljen (F 10) 1966-1969. Efter pensioneringen var K R verksam som generalsekreterare vid Kungliga svenska aeroklubben 1970-1972, samt ordförande i SFF, Skåneavdelningen under 1970-talet. I sanning en ganska imponerande meritlista!

När det gäller F 10, tillträdde K R 1 oktober 1966 och hade redan fem års erfarenhet som chef för en jaktbeväpnad sektorflottilj. På F 10 väntade ett antal viktiga uppgifter på sin lösning.
F 10 hade just ombeväpnat från J 35D till J 35F. Strilsystemet (Stridsledning och luftbevakning) hade byggts ut till Stril 60 i en första etapp och nu gällde det för K R att åstadkomma en anpassning mellan de tre systemen flyg, bas och stril, så att optimal verkan i sektorns luftförsvar kunde åstadkommas.

En ytterligare effekthöjning i luftförsvaret skulle ett fjärde system stå för, nämligen lvrobotsystemet, som omfattade F 10 egen robotdivision med Bloodhound och luftvärnets lvrobotförband.
Liksom eldrörsluftvärnet hade dessa vapen egna stridsledningssystem, som måste samordnas med luftförsvaret i övrigt för en maximal effekt. All utrustning för detta fanns på plats när överste Rasmusson →

Några bilder från Rasmussons tid som C F 4

C F 4, överste Kjell Rasmusson hälsar nye chefen för 4. Flygeskadern överste Gösta Odqvist välkommen till förbandet på Frösön den 16 augusti 1961. Han har anländ med en S 32C Lansen märkt röd 5, troligen från F 21 där E 4-staben var placerad sedan 1957.

Mottagning av ett hederskompani på F 4, Frösön vid överste Gösta Odqvist, nye chefen för 4. Flyg-eskadern, besök den 16 augusti 1961. T v C F 4 överste Kjell Rasmusson.

tillträdde. Diskussioner och delutredningar för samverkan var redan igång, men de var långt ifrån slutförda. Ett annat viktigt område var ekonomin. Vid F 10 hade redan 1964 inletts försök med inriktning mot det kommande planerings- och ekonomisystemet (FPE). Systemet var utomordentligt väl lämpat för målstyrning och delegering av verksamheten. Alla berörda chefer var också mycket positiva till de nya budgetrutinerna sedan de blivit förtrogna med dem. Systemet medförde en stor lättnad för flottiljchefen och han fick tid över att besöka alla flottiljens arbetsplatser och dess personal.

De som har personliga minnen av Rasmusson har inte varit lätt att hitta. Ralph Hradil (f d tekniker på F 10) hade följande utlåtande: K R var en duktig flygare, omdömesgill och säker. Tyvärr har red. inte lyckats hitta fler med personliga minnen av KR som chef och människa. Finns det någon som har minnen och läser detta är hon/han välkommen att kontakta red.

Redaktören träffade i sin gröna ungdom K R flera gånger när han i egenskap av SFF-medlem (och ordförande i SFF, Skåneavdelningen) deltog i träffarna på 1970-talet. Jag har ett minne från ett SFF-möte, där en fråga diskuterades och Rasmusson sa att han kunde inte svara på den aktuella frågan. Då var det en lustigkurre som hov upp sin stämma: – Det ”ved” (vet, på bred skånska) väl du Kjell, som har ”vadd” (varit) överste! Minns inte rakt av vad svaret blev, men jag tycker mig komma ihåg att skämtet inte gick hem riktigt… ■

Text: Tor Netterby Foto: Bildarkivet, Ängelholms Flygmuseum, Svensk Flyghistorisk Förening
Källor: Ralph Hradil, f d tekniker F 10
Skånska Flygflottiljen 50 år, 1940-1990.

Vi tackar…
Bengts Ståhls anhöriga, Olof Eriksson, Göran Eneström, Kerstin och Bo Johansson, Sven-Åke Ahl, Bertil Olsson, Gisle Brörs, Fredrik Linde, Olof Eriksson och Bertil Persson
… för gåvor till Arkiv och Bibliotek.

En betraktelse om vintervädер av Jan Andersson, tidigare Strilofficer **Foto: Benny Stoltz**

”...det finns inget dåligt väder, bara dåliga kläder”...

Interiör från ”Bocken”.

Det är tidig vintermorgon i mitten på 70-talet. Jag påbörjar bilfärden tvärs över Skåneland mot ”Bocken” (Radargrupp-central S1/O Degeberga för den oinvigde) och ett dygns luftbevakningspass. Det har snöat kraftigt under natten men väglaget är ok.

Närmar mig avtagsvägen från E 22 mot Västerstad-Löberöd. Här är det inte frågan om snöröjning, Ett vitt hav med undantag av vägverkets orange pinnar som man får navigera efter. En timme senare svänger jag norrut på Forsakarsvägen då en långtradare modell större uppenbarar sig på kontrakurs. Jag ser snart att det här inte kommer att gå bra och drar mej närmare de orange pinnarna då plötsligt vägrenen ger vika och bilen forsätter ut i ungskogen samtidigt som snön stiger upp till sidorutorna. Tystnad, inser snabbt att det blir till att klättra ut genom sidorutan. På den tiden fanns ingen mobiltelefon.

Kläderna lämpar sig inte så bra för en promenad på 3 km till anläggningen, men jag sätter av längs vägen i flygjacka, lågskor och skinnpajen som snarare kyler än värmer. Vet inte hur långt tid jag promenerade men jag led av begynnande hypotermi när jag stapplade in i baracken och bad fj Åkesson sätta på bastun.

Här tillbringar jag större delen av förmiddagen, min snälle kollega fick luftbevaka under tiden. Jag fick inga syn-bara men av händelsen men det var värre med bilen som vi bärgade dagen efter med kungens ”Valp” Min bil tog två dagar att reparera med brusten kamkedja m.m. Det blev alltså ett långt pass :-) Därefter blev pendlingsutrustningen en annan. ■

VALHALL PARK
WWW.VALHALLPARK.SE

BILDER UR ARKIVET...

Text: Tor Netterby

De här bilderna finns i arkivet. Det finns massor av intressanta bilder i vårt arkiv. Sk 16A (16107) är fotograferad här en sommardag i slutet på 40-talet eller början av 50-talet. Är det någon som vet vem de här två värnpliktiga är?

Red. hittade ett par bilder av en gulmålad Sk 16 i bildarkivet. Artikeln här är en uppföljare till artikeln i nr 34. Det som är intressant med de här bilderna är att de är tagna på F 10 under antingen sent 40-tal eller tidigt 50-tal. Bilderna är tagna där träddungen står i anslutning till museet. Man kan se de äldre hangarportarna, på det som idag är Ängelholms Flygmuseum. Det finns lite omständigheter gällande flygplanet som gör att bilderna är värda att studera närmare. För det första är flygplanet gulmålat och en koll i tabeller för Sk 16 torde detta vara 16107 och den levererades till F 10 sommaren 1948. Om man tittar i tabellen över Sk 16 så var det fler som leverades gulmålade direkt till F 10. Enligt uppgift fanns det gulmålade Sk 16 tillhöriga F 10 märkta nr 6-10 samt 12 vid den aktuella tidpunkten. När gäller det anropssignalen ”7” har man sällan skådat en märkligare placering av siffran. Siffran skulle (enligt bestämmelserna) målas på motorkåpan, inte bakom. Man har även gjort sig besväret att få målningsmallen runt luftintaget på vänster sida! Om man tittar på fenan har även sjuan där en märklig placering. Om man jämför andra Sk 16 från samma tid så sitter siffran på hela roderytan. Här är siffran över skarven. Märkligt... ■

Nej, så här var det...

En rättelse införd efter önskemål av Kurt Ivarsson.

Det var i Bullertinen nr 32 som historien om Kurt Ivarsson återberättades.

Ragnar Skanåker berättade i Bulle[r]tinen nr 32 episoder från Bill Bergmans tid som flottiljchef på F 10, bl a historien om min ”återuppståndelse” efter mitt spektakulära haveri med J 29 som gav mig en kraftig hjärnskakning och en del andra svåra huvudskador som följd.

Det är ju 62 år sedan, och kul historier – speciellt om andra personer – har en tendens att ”förbättras” med åren!

Men, så här var det:

Efter en sju månaders sjukskrivning skulle jag återinträda i tjänst och vid briefingen den morgonen hälsade Bill Bergman mig välkommen tillbaka i tjänst och gratulerade mig till att ”… ha fått papper på att jag var riktigt klok!”

”Ja, chefen” svarade jag, ”och så vitt jag vet är jag den ende på den här flottiljen som har papper på att vara riktigt klok!”

Stort jubel i salen, men Bill Bergman fick skrattarna på sin sida med en blixtsnabb replik: ”Det beror på att du är den ende som behöver det …”

Stormande jubel …

I Bill Bergmans sällskap fick man vakta sin tunga!

Kurt Ivarsson
f d fänrik

Den kloke unge fänriken Kurt Ivarsson.

Kurt Ivarssons haveri med 29:an. Foto från Ängelholms Flygmuseums arkiv.

Inbjudan!

Det blir ett Höstmöte även i år!

Söndagen den 14 oktober kl 10:00 - 15:00 genomförs Höstmöte 2018.

Just nu arbetar vi för fullt med att plocka ihop ett intressant program som kommer att innehålla lite av varje. Röd Kalle gänget jobbar för fullt med att få ihop motorn så att vi ska få se och lyssna på J 22:an vid mötet. Vi funderar på om själva mötet ska ha ett ”tema” eller inte och om det är praktiskt möjligt att få tillstånd någon typ av uppvisningar av materiel och/eller förband.

Allt undersöks. Det kan bli riktigt spännande. Det kommer efterhand information på hemsidan www.f10.kamratforening.se

Du kan redan nu anmäla dig till mötet genom att betala in **120 kr** till **Bankgiro 5639-7730** (ange namn och Höstmöte) eller vänta till den 1 september om Du vill studera det slutliga **Programmet** på hemsidan eller i det mejl som Du får under vecka **836** (första veckan i september).

VÄLKOMMEN!

Styrelsen

Föreningsaktiviteter hösten 2018

2018-09-06 kl 19:00.
Major Nicklas Fredriksson Divisionschef K3, föreläser om Försvarsmaktens UAV-verksamhet.

2018-09-26 kl 19:00. Chefen för Lv 6 överste Anders Svensson föreläser om Luftvärnets nya medelräckviddiga luftvärnssystem Patriot.

14 oktober, Höstmöte med föredrag

November. Överste (PA) Mats Olofsson föreläser om ”Digitaliseringen – hur påverkas samhället och försvarsförmågan. Lever vi i en naiv IT-värld?”
Datum meddelas senare.

2018-12-06 kl 19:00. Stig Holmström, provflygaren som var först i luften med JAS 39 Gripen för 30 år sedan. Stig berättar om tiden före, under och efter de första provflygningarna.

VIKTIGT!!!

Anmälan gör du smidigast genom att **förhandsinbetala** dina **40 kr** med **Swish (123 541 11 37)** eller till **Kamratföreningens bankgiro (5639-7730)** i samband med din anmälan **senast 5 dagar före**. Kan du inte girera eller Swish:a, så SMS:ar du till tel **070-886 86 86** eller maila **lars@hedstrom.as** senast 5 dagar före. Bekräftelse på ditt deltagande får du 2 dagar före föreläsningen på mail.

Bengt Lundquist, Aktivitetsledare F10 Kamratförening

Regionmöte Syd 2017

Text och foto: Sven Scheiderbauer

Alla deltagarna i SMKR:s regionmöte 9 november 2017.

SMKR regionmöte för den södra regionen avhölls för första gången den 9 november i kamratföreningens lokaler. SMKR – Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund – organiserar cirka 120 av landets 150 militära kamratföreningar, som tillsammans har ungefär 39 000 medlemmar. F 10 kamratförening är med sina över 2 000 medlemmar den största kamratföreningen i SMKR. I den södra regionen fanns förra året 33 kamratföreningar. Då räknar jag Flottans Mäns lokavdelingar som en kamratförening, vilket formellt sett inte är riktigt. Regionindelningen har ändrats och från fyra regioner finns det nu sex. Region Syd har blivit något mindre och har nu 26 kamratföreningar.

Kallelsen till regionmötet hörsammades av 16 föreningar, några beklagade att de inte kunde närvara. Tillsammans kom ett 30-tal personer representerande kamratföreningar från Ystad till Linköping. Alla försvarsgrenar och truppslag inom regionen var representerade. Förutom kamratföreningarna representerades ett stödjande förband – F 17. Från F 10 kamratförening deltog ordföranden Göran Brauer samt Lars Hedström.

Då detta var första gången ett regionmöte avhölls blev presentationerna av kamratföreningarna och deras verksamhet en stor del av programmet. Från förbundsledningen kom förbundsordföranden Anders Emanuelsson och förbundssekretaren Jan-Olof ”Jolo” Johansson och orienterade om SMKR verksamhet.

Erfarenheterna från detta möte var generellt sett mycket goda och förslag till utveckling av programmet kom. Främst kommer nästa möte att förläggas tidigare på hösten. I skrivande stund är mötet bestämt att genomföras den 13 september, men på annan ort än Ängelholm denna gång.

Undertecknad är styrelsemedlem i SMKR sedan flera år och är utsedd att vara sammanhållande för kamratföreningarna i södra regionen. ■

INBJUDAN!

Modellhelg 4-5 augusti!

F 10 MEMORIAL

på Ängelholms Flygmuseum

Modell-tävling med fina priser!

- Utställning och demobygge!
- Prova på simulatorflygning!
- Träffa piloter och tekniker!
- Föredrag!

Öppet 10-17 båda dagarna!

Fritt inträde för alla tävlande!

www.engelholmsflygmuseum.se/f10memorial2018/

Återträff för F 10 Drakenpiloter

1964 - 1998

Förbiflygning av ASC 890 med Erieye radar på taket.

Fredagen 4 maj samlades 107 av 150 inbjudna jaktpiloter som flugit J 35 Draken vid F 10 under flygsystemets tid där i 34(!) år, 1964-1998. I strålande väder träffades man, umgicks och tittade på en mindre flyguppvisning med JAS 39 och Sk 35C från Såtenäs.

Sk 35C från Swedish Air Force Historical Flight.

Text: Ulf Ohlsson
Foto: Lars Møllgaard

JAS 39 från F 7.

Vi stödjer Ängelholms FLYG MUSEUM

Dekor & Design AB, Ängelholm

Colorama AB, Ängelholm

Main Dialog AB, Ängelholm

Sparbanksstiftelsen Gripen

Valhall Park Hotell, Ängelholm

BBÄ Glasarna AB, Ängelholm

Swedbank-Gripen

Taxi, Ängelholm

PEAB Projektutveckling AB, Valhall Park, Ängelholm

Wenn IT AB, Ängelholm

Betongborrning & sågning AB, Åstorp

Eltjänst i Ängelholm & Bjäre AB

Bjäre Kraft Bredband AB, Båstad

Bjäre Hemvärnsförening

Höjatorps Tele- & Glasmuseum

Hans Nilsson AB, Byggkonstruktioner

Varje måndag njuter vi av bröd från:

SJÖSTRANDS & ERICS bageriet

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

www.bageriet.se

Medlemsservice

Saknar du information från Kamratföreningen eller Ängelholms Flygmuseum?

Du kanske har glömt att anmäla din e-postadress. Gör det så får du information hemskickad direkt till dig mellan de olika numren av Bulle[r]tinen.
Eller har du några andra frågor om medlemskapet kontakta vår medlemsregistrator **Lars Hedström**, e-post: **lars@hedstrom.as** eller telefon: **0708 – 86 86 86**.

Vill du göra en insats för vårt museum – Ängelholms Flygmuseum?

Som medlem i F 10 Kamratförening är du hjärtligt välkommen att arbeta för vårt Flygmuseum.
I föreningens stadgar står att vi ”ska driva ett museum” och det gör vi tack vare frivilliga insatser från ett antal av våra 2 100 medlemmar. Vi vill gärna fortsätta med det, men behöver idag förstärkning. Idag arbetar ca 50 st ”Medarbetare” på museet, men vi behöver bli flera för att täcka avgångar, behålla vår mycket uppskattade service, ständigt förnya oss samt underhålla och bygga nya utställningar.
Detta för att få många besökare till flygmuseet och till våra andra flyghistoriska aktiviteter.

Kan du tänka Dig att bli Medarbetare på Flygmuseet?

Kom och gör ett besök hos oss någon måndag mellan kl 09:00 – 12:00.

Hör gärna av dig före, så kan vi ta hand om dig och visa vad vi håller på.
Vår e-postadress är **info@f10kamratforening**. Inget tvång utan allt är frivilligt.
Det är du själv som bestämmer om du vill vara med och vad du kan tänka dig att göra.
Vi är många härliga amatörer och några sakkunniga som med våra olika erfarenheter och utbildningsbakgrunder arbetar med vårt flygmuseum.

Vi ser fram emot att få med dig i vårt arbete och vår sociala samvaro.

Här en lista på våra olika arbetsuppgifter som ev kan intressera dig?

- Receptionist – tar emot besökare, entréavgifter, museishop och café.
- Värd – tar hand om besökare, städar, öppnar och stänger museet
- Guide – tar hand om och guidar besöksgrupper
- Simulatorinstruktör och tekniker – tar hand om våra ”simulatorflygare” och simulatorer
- Pedagog – utforma och genomföra speciella museiaktiviteter
- Designer – skapa och utforma utställningar
- Utställningsbyggare – bygga utställningar och renovera objekt
- Hygientekniker – hålla våra lokaler rena och snygga
- Funktionär för olika aktiviteter – event, möten, föreläsningar
- Webmaster och Infomasters– för att säkerställa föreningens hemsida och Facebook
- Föreningsfunktionär – som i en normal förening dock med förstärkt ekonomifunktion.

Avs.
F 10
Kamratförening
Valhall Park
262 74 Ängelholm

B
SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

I denna ljuva sommartid!

COBI

289:-

Roliga byggsatser för de yngre! COBI-byggsatserna är kompatibla med LEGO-system.

Skön badhandduk!
100% bomullsfrotté

379:-

Stridsbåt 90
Skala 1/35

1 125:-

598:-

J 35F Draken
(metallmodell)
Skala 1/72

310:-

JA/AJ 37 Viggen
Skala 1/48

280:-

Sommarläsning!
”Flight Testing”

Tänk på att DU får 10% rabatt som medlem i Kamratföreningen!

Vi önskar alla läsare en skön sommar!

Medarbetarna på Flygmuseet

Våra huvudsponsorer:

FÖRSVARSMAKTEN
BLEKINGE FLYGFLOTTILJ

PEAB

SPARBANKSSTIFTELSEN GRIPEN

Nästa nummer av BULLETINEN kommer i december