

Nr 37 - dec 2018 - Årgång: 18

BULLETTINEN

Medlemsblad för F 10 Kamratförening

Höstmöte med "Tunnan" i fokus!



Projekt
Gul Rudolf
Rolf Rimsby
Pilot i projekt
Gul Rudolf

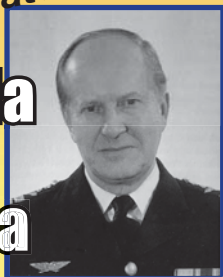


Fanfar för en check!

Läs också om:
Aktuellt från F 17!

Serien fortsätter!

De gamla
flottilj-
cheferna
på F 10



En dramatisk "dikeskörning"
– ett 50-års minne!



Ängelholms
**FLYG
MUSEUM**

Innehållsförteckning

- Ordföranden har ordet..... Sid 3-4
- Museiledarna informerar.... Sid 4-5
- Hänt på museet..... Sid 6
- Vad händer på museet?..... Sid 7
- Höstmötet..... Sid 8-11
- Tack för gåvor!..... Sid 11
- C F 17 har ordet..... Sid 12-13
- Om Veterankortet..... Sid 13
- Restaureringen av
”Gul Rudolf”..... Sid 14-15
- Våra simulatorer..... Sid 16-17
- ”Det är ju jag...!”..... Sid 18
- Flygmuseet i Kbely..... Sid 18
- C F 17 halvårsgenomgång.. Sid 19
- Medarbetarresan..... Sid 20-21
- Flygarhistoria..... Sid 22-23
- Praktikant på F 10..... Sid 24-25
- Öresundsbron..... Sid 26
- Bilder ur arkivet..... Sid 27
- De gamla flottilj-
cheferna..... Sid 28-30
- Bildgåtan..... Sid 31
- ”Min bild!”..... Sid 32
- Rekrytering..... Sid 33
- Inbjudan till
Årsmöte/Vårsmöte..... Sid 34
- Föreningsaktiviteter..... Sid 35
- När J 20 kom till
F 10 (Del 2)..... Sid 36-37
- F 10-Memorial..... Sid 38-39
- C4-Open..... Sid 40
- Vi som stödjer museet... Sid 42
- Medlemsservice..... Sid 43
- Butikens erbjudande..... Sid 44

Omslagsfoto: Ängelholms Flygmuseums Arkiv, Krister Sörhede och SwAFHF

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
150 kronor till BankGiro nummer: 5639-7730.

Hemsida: www.f10kamratforening.se

Museets hemsida: www.angelholmsflygmuseum.se

Tryckt hos: Tryckservice, Ängelholm

**TRYCK
SERVICE**

Tryckte detta nummer

Metallgatan 21C, 26272 Ängelholm.

Tel: +46 (0) 43183440 - Fax: +46 (0) 43183450

www.tryckservice.nu

Vår ordförande har ordet

**Kära medlem,
flygarvän och
Bulle(r)tinläsare!**

Vilken sommar och höst det blev i år. Det blev nästan för bra med sol och värme, grillnings- och eldningsförbud, vattningsförbud m m. Vi kan konstatera att strandlivet blev mer attraktivt för våra närbor, fritidsboende och turister som passerade Ängelholmsområdet. Tyvärr innebar det ett minskat antal besökare till vårt fantastiska flygmuseum. Som det ser ut just nu så har vi tappat ca 4 000 besökare under sommaren. Vi hoppas därför på fler besökare i slutet av året än normalt.

Jag vill passa på att tacka alla er som besökt flygmuseet med vänner och bekanta.

"Plötsligt händer det!" är en slogan som används av ett känt lotteri. Och plötsligt hände det som ingen ville eller räknade med skulle hända. Natten mellan den 15 – 16 juli utsattes flygmuseet för ett inbrott.

En s k "Riffikupp"! Någon/några hade under natten sågat sig igenom taket ovanför vårt förråd vid receptionen. Tillvägagångssättet talar för att de som gjorde det, har varit väl förberedda eftersom man undvek att utlösa museets larm. Inbrottet polisanmäldes, polis var på plats och åklagaren lade snabbt ner målet i brist på bevis. Efter sommaren har vi kompletterat vårt



*Ordförande
Göran Brauer.*

skalskydd och ser nu över våra tillträdesbestämmelser. Tur i oturen var att vårt Flygmuseum var intakt och att vi kunde öppna dörrarna som vanligt. Största problemet var att skaffa ny växelkassa. Tack Forex för att ni har kontanter! Det tjuvarna fick med sig var växelkassorna för helgen och ett antal chokladkakor. Det vi fick var helt onödigt extra jobb och kostnader för att återställa förödelsten. Tack PEAB för snabb insats att lägga igen taket. Vad det blir i kostnader ännu inte helt klarlagt, men antagligen blir det en självrisk på 9 000 kr.

Islutet av sommaren tillkom en ny aktivitet på flygmuseet som kommer att växa med tiden. Idag visar vi i huvudsak flyghistoria från tiden 1940 – 2002 när Skånska Flygflottiljen F 10 var aktiv. Idag och i framtiden vill vi i vårt **Air Science Center** även förklara, för så väl unga som gamla, aerodynamikens fysikaliska lagar och samband. Enkelt uttryckt: **"Vad gör att en farkost kan flyga"**.

Samtidigt kommer vi att fortsätta med att utveckla vår aktivitet att visa och lära skolungdomar vår lokala militära flyghistoria och vad flygets tekniska utveckling har betytt för samhället i övrigt. Under nästa år kommer museet att kompletteras med utställningar som visar på hur **"Kalla kriget"** (1947 – 1991) kom att påverka utvecklingen av flottiljen F 10 och vårt flygvapen.

Söndagen den 14 oktober var det dags för vårt Höstmöte. Ganska sent i planeringen fick vi ändra mötets tema till **"J 29 Tunnan 70 år"**.

Flygvapenmuseet hade ett symposium den 1 september med samma tema. ➡

Forts. från föreg. sida

Därför lånade vi **Bertil "Berra" Eriksson (F 3)**. Sedan la vi till F 10 Kamratförenings **"Projekt Gul Rudolf"**, som i början av 90-talet renoverade en J 29 F med serienr 29670 till att åter bli flygande. **Rolf Rimsby**, projektets pilot berättade om vad som hände inom projektet. I början av 2000-talet överfördes Gul Rudolf till Swedish Air Force Historic Flight (SwAFHF) på Såtenäs. Därför var det en ära för oss att deras ordförande **Bert Stenfeldt** ville berätta om **"Gul Rudolf idag och i framtiden"**. Jag vill tacka samtliga föreläsare för mycket intressanta och väl genomförda föreläsningar och ett särskilt tack till alla inom SwAFHF, som ställde upp för att planera och förbereda den flyguppvisning som tyvärr måste ställas in på eftermiddagen. Läs mer om detta på sidan 8-11.

Vi jobbar nu vidare med att planera nästa år 2019. Vår inriktning är att även detta år ska innehålla intressanta föredrag, möten och ett flygmuseum med upplevelser för alla. 2019 celebrerar vi att det är 15 år sedan vi öppnade vårt museum den 15 juni 2004. Datum och program är under framtagande. Vidare planeras det för att vi ska kunna delta och även medverka vid F 17 flygdag söndagen den 25 augusti. Mer detaljerad information om detta kommer via e-post, på hemsidan, Facebook och i nästa nummer av Bullertinen. Tack redaktören för ännu en fantastisk Bulle[r]tin!

**Glöm inte bort vår museishop!
Se sista sidans julklapptips!
Det finns även presentkort!**

God Jul och Gott Nytt 2019
önskar
Göran Brauer

Museiledarnas tankar

Museet drivs av ett antal entusiaster. De flesta har ett förflutet på F 10, andra inom övriga försvaret eller också har de ett stort intresse för flyg och flygteknik. Utan deras engagemang skulle vi inte kunna driva flygmuseet i dag. Arbetet sker nämligen ideellt. Medarbetarnas ålder är för det mesta 70+. Det är fullt naturligt då yngre människor har fullt upp med arbete, familj o.s.v. Fördelen med åldersfördelningen är den kompetens som finns inom kåren. Den är imponerande. Nackdelen är att ett antal medarbetare, varje år, av hälsoskäl inte orkar hålla på längre. Dessa måste på något sätt ersättas. Vi har ett visst tillflöde av intresserade men det kommer inte att räcka på längre sikt.

Vi kan tvingas att anställa medarbetare med allt vad det för med sig. Till detta kommer andra fasta kostnader som också ökar kontinuerligt. Skall vi kunna driva museet vidare under lång tid måste vi alltså lösa denna knut. Ett sätt kan vara att utveckla verksamheten så att vi attraherar fler besökare. Ett sådant arbete pågår för närvarande med rätt stor intensitet och på olika plan. En del av det projekt vi för närvarande arbetar med kan ni läsa om på annan plats i denna tidning. De kommer att krävas rätt stora förändringar på sikt för att skapa ett museum/upplevelsecentrum som tillräckligt många besökare kommer att vallfärda till för att få besöka och minnas så positivt att F 10 minnet finns kvar långt in i framtiden.

Kenneth Johansson

RÖD KALLE, undergår stor tillsyn.

Besökarna i museet har inte kunnat se Röd Kalle i sin fulla prakt sedan tidigt hösten 2017. Flygplanet ser något avskalad ut. Motorn är demonterad och delvis sönderplockad. Anledningen är att vid motorkörningar förra hösten började motorn gå dåligt. IGEN.

Vi konstaterade att två cylindrar saknade kompression och ytterligare några cylindrar hade dålig kompression.

Vi insåg snart att om vi snabbfixade de cyl-



Lennart Ohlsson och Kenneth Johansson är våra museiledare.

indrar som inte fungerade skulle vi snart stå där igen med en krånglande motor. Vi beslöt då att göra en större insats och gå över alla cylindrar. Vi hade en del cylindrar kvar från den tidigare reparationen när vi fick en motor från Flygande Veteraner. Vi demonterade motorn och började ta av de cylindrar som inte fungerade. Det tar en god stund eftersom det är besvärligt att komma åt en del muttrar. Alla cylindrarna tvättades från årtal av inbränd olja och annan smuts. Sedan följde kontroll av loppen, ventiler och ventilsäten. Några cylindrar kasserades eftersom vi hittade sprickor i väsentliga delar. Tio av de cylindrar vi har valt ut står nu färdiga att monteras med slipade ventiler och honade lopp. Fyra cylindrar återstår att åtgärda. De behöver nya ventilstyrningar. Det betyder att de gamla styrningarna måste tas bort och det har visat sig inte vara helt enkelt. Man måste fräsa bort de slitna styrningarna

så man kan slå ut resten. Sedan kan man pressa in nya styrningar och slipa in ventilerna. Nu när vi vet skicket på våra cylindrar kan vi skaffa fram nya kolvringar och börja montera cylindrarna. Det visade sig att vi kan köpa kompletta kolvar med kolvringar och kolvbultat till ett pris som är bara lite dyrare än kolvringstaxerna.

Det finns lager i USA med motordelar som av olika formella grunder inte får användas i flygande motorer. De säljs ut billigt till andra ändamål än till motorer som ska användas i flygande flygplan. Så återstår bara att sätta ihop motorn igen och hänga upp den i J 22:an.

Vi räknar med att det kommer att vara klart någon gång i början på nästa år så att vi kan demonstrationsköra motorn till kamratföreningens vårmöte.

Lennart Ohlsson



David Jönsson i arbete med 22:ans motor.

**Vi bygger med
BEIJER Byggmateriel
075-241 22 83
www.beijerbygg.se
Klippanvägen Ängelholm**



HÄNT... på museet!

Liza Berg
provflog Draken-
simulatorn.

Liza Berg från "Fenomenalen" på Gotland, kom på besök till museet i oktober. Liza berättade om det Science Center som kallas "Fenomenalen". Detta center har tillkomit i Visby för att ge barn och ungdomar en större förståelse för den fascinerande tekniska världen. ■



Foto: Krister Sörhede



Foto: Jan Ryegård

Våra skolungdomar...



Foto: Krister Sörhede

... avtackades efter sommarens arbete i kassa/reception. De arbetade som värdar och simulatorinstruktörer.

En stjärna på besök!



Foto:
Carin Ohlsson

Vår internationella sångstjärna Jill Johnson var på besök på museet i somras med sin familj. Självklart flog Jill i vår Drakensimulator. Här är Jill tillsammans med Kjell-Erik Olsson som assisterade vid flygningen. ■

"Ishockey-bröderna" Abbott gästade museet



Bertil Persson
instruerar Cam
i cockpit medan
Chris tittar på.

De båda bröderna Chris och Cam Abbott besökte Flygmuseet i mitten av september. Bröderna byggde ett eget flygplan som kunde lyfta efter sju års arbete. Nu ska bröderna se till att Rögle får ett SM-guld! ■



T v: Genomgång efter
flygning.

Foto: Sune Sjöström

CAB RESOR

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

**Jersey
International
Air Display – 12 sept.**
Övriga datum och pris
ej klart vid press-
läggningen!
Se hemsidan!

Jersey 2019



Jersey International Air Display

12 september 2019

**Moscow
Air Show
25/7–29/7**
Pris 9.900 kr
(per person i dubbelrum)

MOSKVA 2019



MAKS Air Show

25/7 – 29/7 2019

DUXFORD Flying Legends

12–15 juli 2019



DUXFORD
12/7–15/7, pris
ej klart vid press-
läggningen!
Se hemsidan!

För mer info
om våra
resor:

www.cab-resor.se

E-post: info@discovereurope.se

Vad HÄNDER... på museet?

Text: Kenneth Johansson

AIR SCIENCE CENTER ÖPPNADE I SOMRAS!

Vi öppnade under sommaren en utställning som 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



Pojkarna Robin och Kasper undersöker hur gyrokrafterna fungerar.

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



Höstmötet, 14 oktober

En fanfar från Hemvärnets musikkår!

Text: Tor Netterby och Göran Brauer Foto: Krister Sörhede



VD Mats Nilsson överlämnar checken.

Så har vi avverkat ännu ett Höstmöte. Föreningens medlemmar hade ett verkligt intressant program att se fram emot, denna soliga och varma höstsöndag. Temat för dagen var **"J 29 Tunnan 70 år"**.

Mötet började på Rönneskolan inne i Ängelholm. Efter Flygvapnets igenkänningssignal, blåst av tre trumpetare från Hemvärnets musikkår, hälsade ordförande Göran Brauer alla välkomna. Inledningsvis överlämnades en stor check (se bild) till kamratföreningen och flygmuseet av Sparbankstiftelsen Gripens VD Mats Nilsson. Ett storslaget anslag på 243 000 kronor som möjliggjort att vi idag har ny förbättrad belysning i utställ-

ningshangaren och att vi har kunnat utveckla vårt datorstöd inom flera verksamhetsområden. Överlämnandet avslutades med en högtidlig fanfar.

Ett stort tack till Sparbanksstiftelsen Gripen som stödjer oss i vårt flyg-historiska kulturarbete.

Därefter redovisade ordföranden dagens program i stort. Utöver att vi celebrerade att det var 70 år sedan J 29 Tunnan flög för första gången, så vill vi även lyfta fram historien om "projekt Gul Rudolf" och "Gul Rudolfs" fortsatta liv.

Vår hedersstyrelseledamot Bertil Bjäre hyllades för att han tagit initiativet till att skapa "Projekt Gul Rudolf" 1991.

Förmiddagens föreläsningar inleddes av Göran Brauer som kort berättade om hur projektet med arbetsbeteckningen R1001, blev det första svenska pilvingade reaflygplanet, J 29 Tunnan. Det som hände på SAAB var även ett stort steg framåt vad avser industriell produktionen av kvalificerade tekniska system. J 29 Tunnan kom att tjänstgöra/flyga på F 10 i 13 år, från 1953-1966.

Därefter var det dags för Bertil "Berra" Eriksson som har flugit mer än 1 800 timmar som 29-pilot! Han berättade målande, med stöd av ett antal bilder, om hur det var att vara



På hedersplatserna ser vi Per Svensson, Bertil Bjäre, Bert Stenfeldt, Rolf Rimsby, Bo Hesselmark, Rolf Clementson, Kenneth Hansson, Jan Andersson och Sven Sjöholm.



Tidigare 29-piloten och Div. Ch Bertil "Berra" Eriksson berättade livfullt och engagerat om hur Tunnan var som arbetsplats.



29-pilot och under 50 – 60-talet och chef för en J 29 division på F 3. Föredraget var mycket personligt och episoderna som "Berra" målade upp gav oss åhörare en klar bild över hur det var att "leva med och hantera" en J 29 Tunnan.

Efter en kort paus var turen kommen till Rolf Rimsby som var den första piloten i "**Projekt Gul Rudolf**". Rolf berättade om hur invid 29670 blev en flygande J 29F med civila registreringen SE-DXB. 1991 "hittade" Bertil Bjäre, Julius Hagander och Henry Ohlsson en J 29F på Flygvapenmuseet på Malmen. "Projektet Gul Rudolf" föddes den 12/7 1991! Den 8 maj 1992 hamnade Gul Rudolf åter på flottiljen för att den 11 maj

flyttas till en lokal inne i Ängelholm. Målsättningen var att om möjligt få den flygklar till F 10 Flygdag den 5 augusti 1995! Motorn skickas till CVA i Arboga och restaureringsarbetet pågick varje onsdagsförmiddag i Ängelholm till den 10 mars 1995 då Gul Rudolf flyttades ut till flottiljen för att monteras ihop. Efter markkörning och ett antal pådragsövningar blev det dags för flygning. **Tisdagen den 11 juli 1995 kl 10:45** var Gul Rudolf åter i luften. **27 år** sedan senaste flygningen och **4 år** efter det projektet startade. Strax före flygdagen "havererade" Rolf med en cykel och skadade sig så illa att han inte kunde flyga. Var hittar man snabbt en pilot som flugit J 29 Tunnan och har civilt certifikat. ➡

Forts. från föreg. sida

Detta för att få flyga SE-DXB? Svaret fann man på TFHS i Ljungbyhed. Fyra dagar före flygdagen ställer Bertil Gerhardt upp. Han har 280 timmar på J 29 Tunnan och har godkänt certifikat.

Den blir en för Rolf smärtfylld tillvaro att från stegen delge Bertil sina kunskaper från de flygningar som han genomfört sedan den 11 juli. Bertil gör sin första återinflygning den 2/8 kl 13:00.

Ytterligare två flygningar på torsdagen den 3/8 och en på fredagen 4/8 där man övade flygning i en fyrgrupp med 2 st Draken och en Viggen. Inte dåligt.

Flygdagen den 5 augusti blev mycket lyckad och uppvisningen skedde inför mer än 40 000 besökare.

Efter att ha återhämtad sig från sina skador blev det ytterligare ett antal flygningar för Rolf med Gul Rudolf runt om i Sverige och även i Österrike.

Bert Stenfeldt, ordförande i Swedish Air Force Historic Flight, avslutade dagens föreläsningar med att berätta om **"Gul Rudolf idag och i framtiden"** samt att visa en mängd vackra flygbilder. Bert Stenfeldt inledde med en kort presentation av SwAFHF historia och de flygplan som ingår i SwAFHF och när dessa förvärvades. Sannerligen en imponerande samling av historiska flygplan.

Vad sägs om: AJS 37 och SK 37 Viggen, SK 35 och J 35J Draken, tre J 32B Lansens, en Hunter, en J 29F Tunnan, en SK 60/105, två SK 16, två SK 50, en PA 23 och en Cessna 550 för support! SwAFHF planerar för två SK 60 med "nya motorer", att ta emot en J 29 från USA samt att avveckla ett antal propellerflygplan. Vi fick veta vilken verksamhet som bedrivits 2018 och allt om underhållet och personalen som gör arbetet och flygningarna med Gul Rudolf. SwAFHF har idag över 2000 stödmedlemmar. Mötesdeltagarna fick på slutet de lugnande orden av Bert



SwAFHF ordförande Bert Stenfeldt informerar om föreningen och dess flygplan.

Stenfeldt att Gul Rudolf flyger med största säkerhet till år 2027. Flygvapnet fyller 100 år 2026 och SAAB 2027.

Ordföranden tackade dagens föreläsare för väl genomförda och fängslande föreläsningar. Som avslutning framfördes ett stort tack till de som deltog i "Projekt Gul Rudolf" och de närvarande teknikerna tilldelades Bertil Bjäres bok som ett bevis för vår uppskattning.

Efter en fantastisk förmiddag på Rönne-skolan var det dags att bege sig till Flygmuseet och den i gamla vpl-matsalen väntande landgången. Sedan samlades alla på museet för kaffe och det hade kommit en hel del övriga besökare utifrån för att se den planerade flygningen av just - Gul Rudolf. Både väder och humör var på topp. Kl 13.45 skulle flygplanet anlända och alla tittade förväntansfullt upp mot skyn. Inget flygplan! Klockan gick och strax kom ett meddelande på högtalare att det blev ingen flygning p g a att flygplatsen Såtenäs (F 7) var stängd. Det fanns ingen flygledare i tornet och ingen räddningspersonal på plats. Flygningen inställdes därför. Swedish Air Force Historic Flight, som opererar med Gul Rudolf, hade följt alla rutiner, men något misstag hade inträffat på F 7 Såtenäs.



Göran Brauer och F 10 Kf hyllade de "mekaniker" som arbetat/arbetar med "Gul Rudolf"! Fr v Sune Magnusson, Ralph Hradil, Berne Johansson, Jörgen Andersson, Bengt-Arne Persson (POS), och Lasse Eriksson.



Lite buller och motorljud blev det ändå. En Sk 16-motor kördes vid ett par tillfällen.



Intet är som väntans tider...

C F 7 har senare gett följande förklaring:

I samband med F 10 kamratförenings Höstmöte den 14/10 planerade Swedish Air Force Historic Flight (SwAFHF) med en överflygning. SwAFHF har flera flygplan baserade på Såtenäs. Normalt har flygfältet på Såtenäs stängt på söndagar men den 14/10 planerades för SwAFHF flygning och ett uppdrag med TP 84 Hercules. Uppdraget med TP 84 ställdes in med kort varsel och pga ett missförstånd så stängde flygplatsen och SwAFHF

flygning kunde inte genomföras.

F 7 ser nu över de rutiner som kopplar ihop planerad verksamhet till flygplatsens öppethållning.

Styrelsen och F 10 Kamratförening vill tacka ordföranden Bert Stenfeldt och medarbetarna i SwAFHF för all planering och alla förberedelser som ni genomförde för att kunna visa upp Gul Rudolf på vårt Höstmöte. Vi hoppas på att få se Gul Rudolf över flygmuseet och Ängelholm vid ett annat tillfälle. ■

Vi tackar...

Bo Hesselmark, Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, F 13 Kamratförening, Åke Palms anhängare, Per-Ola Carlsson, Jan Johansson, Ingvar Johansson, Göran Ternéus, Stefan Hofvendahl, Jan Andersson, Yngve Holmgren via Lars Holmgren, Lars Eriksson och Alanda Flygsamlingar.
... för gåvor till Arkiv och Bibliotek.

Chefen har ordet, oktober 2018

Kallinge 181024

Kamrater i kamratföreningen

Så är den fantastiska sommaren över och höstblåsten gör att flygmaskinerna landar med upphållning på flygfältet utanför mitt fönster. Flottiljen är tillbaka i vardagen som huvudsakligen består av beredskap, insatser, grundutbildning och utveckling av krigsförbanden.

Iskrivande stund är delar av flottiljen i Norge och deltar i övningen Trident Juncture som är en Natoledd övning. Dessförinnan har vi varit i Ungern och deltagit i Lion Effort som är en övning mellan Gripenländerna, den genomförs var tredje år och är öppen för alla nationer som använder JAS 39 Gripen. I år var alla länder utom Sydafrika med, Thailand deltar dock bara med observatörer. Dessa övningar är ett bra tillfälle att utbyta erfarenheter och att föra taktiska diskussioner mellan gripenländerna.

Den varma sommaren har satt Försvarsmaktens förmåga till stöd av samhället på stora prov. Cirka 500 personer och materiel har varit insatta under sommaren för att stödja vid alla bränder, uppskattningsvis till en kostnad av ca 100 miljoner kronor. För vår del har vi lämnat stöd under hela sommaren med en personal-

skara om ca tio personer och med materiel. Stödet har lämnats vid flertalet bränder i Blekinge men också vid branden i Dalarna. Jag är mycket stolt över vår personal som osjälviskt brutit sina semestrar för att stödja samhället när det behövs, det fanns fler frivilliga vid förbandet än vad behoven krävde. Den bomb som fälldes som ett försök på Älvdalens skjutfält hängdes här i Ronneby vilket skapade ett stort intresse.

Under sommaren tog prickskyttar från flygbasjägarna guld i prickskytte-EM i konkurrens med 19 betydligt mer namnkunniga länder. En fantastisk bedrift och ett erkännande till flygbasjägarnas förmågor. Nu har även VM i USA genomförts och våra medarbetare knep en mycket hedrande tredjeplats före mycket namnkunniga förband som t ex Navy Seals.

Flygbasjägarna och delar ur flygbassäk har avslutat sin insats i Mali. De var en del av skyddsorganisationen kring den Hercules som Sverige ställt till FN förfogande i Mali under sex månader. De har gjort ett mycket bra jobb under stundtals svåra förhållanden i en besvärlig konflikt.

Nu har 69 nya rekryter ryckt in på flottiljen, den här gången är samtliga under plikt. Fördelningen mellan frivilligt sökande och pliktade är ungefär 50/50. Glädjande nog är 34% kvinnor den här gången. Det är helt avgörande att vi kan öka attraktionskraften bland kvinnorna, ett sätt är att få in många tjejer till grundutbildning som sedan kan vara ambassadörer för våra yrken.

Tisdagen den 21 augusti inträffade ett haveri med ett av flottiljens flygplan strax norr om fältet. Efter pådrag vid en instrument-inflygning norr ut kolliderade flygplanet med en samling skarvar. Fåglarna tog så olyckligt att motorn stannade omedelbart. Föraren sköt ut sig och blev hängande i en tall i besvärlig terräng, han klarade sig dock oskadd och



Vid halvårsgenomgången visades bl a bilder från bränderna i somras.



C F 17 Lars Bergström skriver här en krönika om vad som händer på F 17 just nu.

*Foto: Jerry Lindbergh/
Försvarsmakten.*

flygplanet slog ned i skogen på en begränsad yta. Jag är mycket nöjd med hur vi hanterade denna allvarliga händelse, det visar att våra planer för detta är relevanta och välövade. Tack vare en nyligen utförd övning med räddningstjänsten så kunde även samverkan med dem fungera utmärkt.

Från och med 1 juli i år är Försvarshälsan tillbaka som en enhet på F 17, det känns bra att de är en del av oss igen och inte utlokaliserade till ett annat förband. Den 1 januari 2019 uppstår ytterligare en enhet som kommer

att benämnas logistikenheten. Denna enhet uppstår när F 17 tar tillbaka de logistikdelar som tillhört FMLOG en tid, exempel på detta är servicecentrat/förrådet. Vi tar också tillbaka de delar av FMV som tidigare varit en del av F 17. Det här innebär ett stort och viktigt jobb vi har att göra under hösten så att det kan fungera klanderfritt från början och att personalen känner sig väl omhändertagen och välkomna till F 17.

Nästa år firar F 17 75 år, det kommer vi fira genom att arrangera Flygvapnets huvudflygdag den 25/8. Vi kommer också att ge ut en jubileumsbok. En samverkan med kamratföreningarna kring stöd och samarbete kring jubileumsåret är redan påbörjad. Ett stort tack för det stöd kamratföreningen ger oss och för att ni sprider kunskap om F 17/Flygvapnet och våra förmågor och genom detta bidrar till folkförankringen.

*Lars Bergström
Flottiljchef*

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



Inspektion av Gul Rudolf restaureringen

Text och foto: Sven Scheiderbauer

Det var under min tid som chef för Flygvapenmuseum som J 29F Gul Rudolf lånades ut till F 10. Formellt var det flottiljen som lånade flygplanet i praktiken var det F 10 kamratförening som tog hand om det. Då fanns inget museum som idag så både J 22 Röd Kalle, som lånats ut redan 1986, och Gul Rudolf fanns i andra lokaler.

Gul Rudolf kom till F 10 1992, samma år som jag tillträdde som museichef på Malmen. Våren 1993 blev jag av överste 1 Bertil Bjäre inbjuden att inspektera arbetet med Gul Rudolf på plats. Jag skulle bli hämtad med SK 60 och jag fick ta med mig en medarbetare. Inge Arvidsson, eller bara "Arvid", som var den mest materielkunnige jag då hade i min personalstyrka fick följa med. Han betydde mycket för stödet av projektet. Själv gammal J 29-tekniker som han var.

Den 9 juni 1993 var en varm och solig dag. En SK 60 med överste Bertil Bjäre ombord och en förare vars namn jag inte minns landade på Malmen. Arvid och jag klättrade ombord och 35 minuter senare var vi på Barkåkra. Bilvägen tar dessa 35 mil 3,5 timmar.

Vi blev hämtade med bil och vi kördes till en lokal på Sockerbruksområdet. Där pågick febril verksamhet med Gul Rudolf. Många frivilliga krafter var samlade för arbete och alla hade fullt upp med sitt. Flygplanet var i stort sett helt nerplockat och allt "innanmäte" urtaget. Jag som icke-tekniker var förstas väldigt imponerad. Och det är jag fortfarande. Det är ett enastående arbete



Arvid (Inge Arvidsson) var en oundgänglig medarbetare på min tid.



Jag och flottiljefen Mats Hugosson skakar hand. Båda parter har ett likalydande avtal.

som alla frivilliga från F 10 lagt ner på detta flygplan för att få det flygande igen. En bedrift som har uppmärksammats, men som jag idag tycker glöms bort. F 10 kamratförenings flyghistoriska bragd omnämns idag sällan i litteratur, press



*T v:
En fullständigt
nerplockad
Gul Rudolf .*

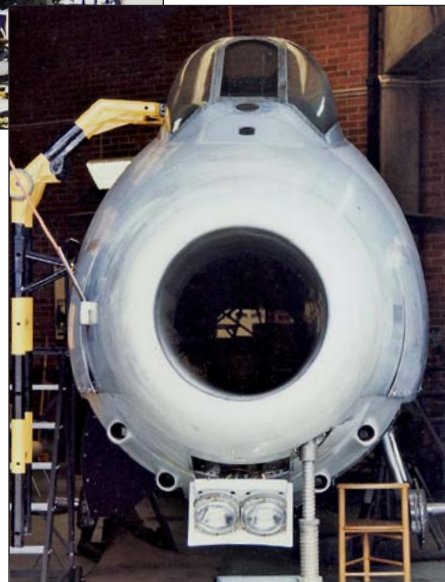


*Bertil Bjäre i samtal med frivilliga restaurerare,
Arvid på väg in.*

eller på flygdagar. Det är synd. Många av de frivilliga finns inte bland oss längre, men flera gör det.

Efter en liten lunchpaus i "garaget" för vi tillbaka till flottiljen. Nu skulle vi titta till Röd Kalle, vars återställande var färdigt och hade visats upp på flygdagen 1990. Men jag skulle också träffa flottiljeförste överste Mats Hugosson för att underteckna det formella låneavtalet. Detta gjordes på Valhallmässen.

Sedan blev det dags för återfärd till Malmen, denna gång utan vår värd överste Bertil Bjäre. ■



Tunnformen är omisskännlig.



*J 22 Röd Kalle fick också ett besök,
men den fanns på flottiljen.*

Kenneth Johansson beskriver

Projektlivet på museet 2019

Text: Kenneth Johansson Foto: Carin Olsson, Ulf Ohlsson, Lennart Ohlsson och Sune Sjöström

Hög svansföring – Ett uttryck som används för att understryka att något görs med entusiasm och full kraft för att nå ett bestämt mål. Uttrycket passar bra in på arbetet i våra pågående projekt.

För 2019 ser planerna ut så här:

Skolprojektet som vi provkörde med gott resultat i våras och som innebär att vi tar hand om en skolklass i taget och ger dem en kombinerad utbildning och upplevelse inom historia, kalla kriget, fysik/teknik, varför flyger flygplan m m samt en provtur i F 10 simulatören kommer vi att vidareutveckla och erbjuda skolor och kommuner i närområdet.



Elever från årskurs 4 från Errarps skola och Kjell-Erik Olsson.

Kalla kriget projektet: F 10:s aktiva och mycket betydelsefulla period var under och efter 2:a världskriget. Kalla krigsperioden var fred under mycket spännande förhållande i världen i stort men i östersjöområdet i synnerhet. Detta projekt är stort och sker i två steg där första steget blir klart under våren 2019.

Air Science Center: Vi har under året som gott byggt upp en försöksanläggning där besökarna får prova olika tekniska konstruktioner och förstå hur de fungerar – hands on – minds on. Detta är ett omfattande projekt eftersom vi kopplar varje station till flyg på ett sätt som vi inte upplevt tidigare. Denna del kommer då den är klar att ingå som en integrerad del av museet.



Kasper och Robin testar den "svävande bollen" i Air Science Center.

J 22:an: Arbetet med att renovera motorn på J 22:an fortsätter inför våra besökare. Det har blivit mer omfattande än vad som planerades från början men beräknas bli klart i vår.

J 35J: Ett annat projekt som skall bli klart under våren är Drakenssimulatorns jaktsystem. Den genomgår för närvarande en testperiod och våra första "jaktpiloter" skall kunna utbildas i vår.



J 22:an "Röd Kalle" genomgår just nu en omfattande motorrenovering.

F 10 simulatoren: Den där besökarna kunnat välja flygplantyp. Vi uppdaterar den tekniskt och passar då också på att renodla och utveckla de flygplantyper som kan flygas till att omfatta de som använts operativt på F 10 J 8; J 22; J 28; J 34; J 35; AJS 37 och JAS 39 samt Skolflygplanen Sk50 Sk60 och Sk61. Vi släpper flygplantyperna så snart de blir tillgängliga. Biljetter för en eller två flygturer finns att köpa i receptionen.

Dessutom planeras nya projekt som tar vid då ovanstående är klara.

Ring 072-560 35 35 så får Du all information Du behöver om våra simulatorer.



Bertil Persson sitter på insruktörsplats i J 35-simulatoren.



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



Där är ju jag på vingen!



Bulle[r]tinens red. fick ett samtal på telefon med Ingvar Olsson i Magnarp som hört av sig om den gula Sk 16 som fanns i förra numret. Ingvar gjorde sin värnplikt som 2:e flygmek på F 10 under 1950-51. Ingvar berättade vid samtalet att denna Sk 16 var hans, som han fick kvittera ut när tjänsten började. Året innan hade Ingvar läst engelska och läraren tyckte att klassen skulle göra en resa till England för att pröva sina engelskkunskaper. Oturligt nog skulle resan göras under den sommaren Ingvar låg inne. Överste Bill Bergman gav tillstånd till ledighet under tre veckor, så resan blev av. I det civila har Ingvar arbetat både med skogs- och jordbruk samt senare som bilburen brevbärare i Örkellunga. ■

En titt på Kbely – det tjeckiska flygmuseet nära Prag



En något skabbig J 35J står på museet. Ursprung: F 10!



Sovjetiskbyggd La-7 som ingick i tjeckiska flygvapnet.

En Aero A-18.

Om ni är på resa i Prag så missa inte flygmuseet ute på gamla Kbely-flygbasen. Många flygplan ö h t och erhört många MiG! **Kbely** flygmuseum utanför Prag nås via Metro (linje C) från centrum till ändhållplatsen **Letnany** och sedan buss 185, 259, 280, 302, 375, 376. Resan med buss tar ca 10 minuter. **Några hemsidor att studera:**

<http://www.vhu.cz/english-summary/>
och/eller

<http://www.prague.eu/en/object/places/153/aviation-museum-kbely-letecke-muzeum>



Tjecko-slovakien hade en omfattande flyg-industri under mellan-krigstiden.

Ordförande Göran Brauer återgav

C F 17 - halvårsgenomgång



Vår ordförande i F 10 Kf gjorde i september ett sammandrag och rekapitulation av C F 17 halvårsgenomgång för intresserade åhörare på museet. Av naturliga skäl handlade halvårsgenomgången mycket om skogsbränderna som härjade i hela landet i somras. F 17 gjorde



1		Sverige - FBJ	11- Nederländerna	26- Bulgarien
2		Slovenien	12- Finland	27- USA
3		Tyskland	13- Danmark	28- Lettland
4		Sverige - FJS	14- Storbritannien	29- Polen
5		Kanada	15- Italien	30- Litauen
6		Portugal	16- Tjeckien	31- Storbritannien
7		Finland	17- Italien	32- Frankrike
8		Belgien	18- Slovenien	33- Bulgarien
9		Lettland	19- Litauen	34- Frankrike
10		Portugal	20- Nordamerika (USA/KAN)	
			21- Norge	
			22- Tyskland	
			23- USA	
			24- Norge	
			25- Polen	

T v ser vi hur väl F 17-laget placerade sig i EM.



betydande insatser och gav stor hjälp till räddningstyrkorna. En annan punkt som också togs upp var laget från F 17 som placerade sig mycket väl i prickskytte med först EM sedan VM. Grattis säger Bulle[r]-tinen! FN-insatsen i Mali nämndes också och den insats som personal från F 17 gjort med bl a MEDEVAC och flygbassäkring. I augusti havererade ett JAS-flygplan från F 17 på grund av en fågelkollision vid inflygningen mot Kallingefältet. Som säkert alla vet klarade piloten sig utan skador. Det var en intressant genomgång som vi fick lyssna till. Stort tack till Göran B för detta! ■



Medarbetarresan 17-19 september

Text & foto: Bengt Lundquist och Gunnar Müller-Hansen

Årets utbildningsresa gick till vårt närområde. Resplanen var Peenemünde-Hamburg-Lübeck-Stevens Klint. Redan 05.00 den 17 september var 50 pigga resenärer på väg mot första stoppet som var Trelleborg. Efter incheckning i färjeterminalen körde vår chaufför Fredrik ombord oss och vår eleganta buss på färjan. I matsalen väntade en riklig och god frukostbuffé. Fyra timmars båtresa förde oss till Sassnitz. Sommarens hade dröjt sig kvar i norra Tyskland och i vackert och varmt väder körde vi mot vårt första mål, Peenemünde, som var

Hitlers försöksanstalt för bl a V-1 och V-2 raketer. Målet för verksamheten var att med högteknologi uppnå militär överlägsenhet och här lades grunderna för den framtida raket- och rymdteknologin. Tusentals vetenskapsmän, tjänstemän, tvångsarbetsare, koncentrationslägerfångar och krigsfångar byggde snabbt upp fabrikerna och här kunde man nu massproducera raketer. Museet visar de båda rakettyperna och ett jättelikt ångkraftverk som försåg anläggningen, som tillverkade flytande syre till V-2 raketerna, med ström.

Det är ett tankeväckande museum som är värt ett besök.

Ett exemplar av den fruktade V-2 raketten pekar hotfullt upp mot skyn i Peenemünde.



Efter några timmar i sol och 30-gradig värme, åkte vi vidare mot Lübeck för övernattnig. Snabb incheckning, middag och därefter kände de flesta för ryggsläp. Nattens stärkande sömn och en delikat frukostbuffé gjorde oss sugna på nya äventyr. På menyn stod Miniatur Wunderland i Hamburg. I ett av de gamla lagerhusen i Hamburgs hamnområde fanns denna fantastiska miniatyrvärld. På 1.500 m² finns 1.040 tåg, 10.000 tågvagnar, 1,5 mil räls, 400.000 lampor, en dryg halvmiljon handmålade figurer, blommor och träd. Allt detta styrt av 50 datorer och närmare 100 personal. Fantastiska skap-



Besök på Miniatur Wunderland i Hamburg.



Trevlig middag på Rathauskeller i Lübeck.

elser som visar delar av Europa och USA. I Skandinavindelen kan man bl a se malmgruvan i Kiruna och Esrange. På Knuffingen airport startar och landar flygplan i en strid ström, medan flygplatsbrandkåren gör uttryckningar med jämna mellanrum. Wunderland är oerhört imponerande som kommer att ge oss inspiration till framtida dioramabyggen.

På eftermiddagen fick vi en mycket trevlig sightseeing genom Hamburg, ledd av den otroligt duktiga guiden Gunilla. Hon manade oss att titta än åt höger, än åt vänster för att inte missa något av det moderna Hamburgs fantasirika arkitektur, bl a det nybyggda och supermoderna operahuset. Efter detta, återfärd till Lübeck och här vankades det några timmars hopp och lek på egna ben. Inför middagen, som var beställd på Rathauskeller, bjöd Kamratföreningen på mingelbubbel, som vi kunde avnjuta utomhus i 30-gradig värme. Styrkta av det goda bubblat tog vi oss benledes till Rathauskeller, där våra hung-rande magar fylldes till brädden.

Ännu en vacker morgon grydde den sista utfärdsdagen. Denna dag stod Cold War museum på Stevnsfort i Danmark på programmet. För att inte komma för tidigt till färjan, så gjorde vi ett stopp i en butik som heter Flegaard. Utbudet var brett med allt från aromatiska ostar, korvar, diskmedel till trädgårdsattiraljer. Ja, och så fanns det visst en avdelning där man kunde köpa lite starkvaror också.

Cold War Museum på Stevnsfort (Stevns Klint) var under det kalla kriget en av de yttersta utposterna mot Järnridån och här samgrupperade Luftvärnet med Marinen. Luftvärnet beväpnat med bl a Nike Ajax, Nike Herkules och Hawkssystemen. Här fanns också fartygskanoner, tillvaratagna från det under ww2 sänkta tyska fartyget Gneisenau. Havsterritoriet övervakades också härifrån och på några av operatörsplatserna kunde vi följa verkliga, men inspelade fartygsrörelser. En stor del av fortet finns i kritberget på 18 m djup. Museet berättar sin historia genom att den välskötta materielen finns till stor del kvar på sina krigsplatser. På grund av detta blir museet väldigt utspritt. Ska man som utländsk besökare ha ett vetligt utbyte av historien om det kalla kriget i Danmark, behövs uppmärksamma, intresserade, intressanta, förståeliga och långsamta-lande guider. Detta saknades tyvärr. Bussen ilastades, hemfärden påbörjades.

När vi sammanfattade resan, kunde vi enas om att: vår samvaro är viktig, positiv och mycket trevlig, vädret varit fantastiskt, vår chaufför Fredrik ett föredöme, Anders Nilssons planering som vanligt perfekt, hotellet mycket bra, Peenemünde intressant, Miniatur Wonderland toppen, guiden Gunilla kunnig och trevlig att lyssna på, Stevnsfort... njaa. Reseplanerarna Gunnar och Bengt får godkänt även denna gång. ■



Ett femtioårsminne av med A 32 Lansen!

Text: Robin Wallinder-Mähler Foto: Ängelholms Flygmuseums Arkiv

Efter fältflygarexamen 1958 var jag placerad på attackflottiljen F 14 i Halmstad tills nedläggningen 1961, då jag sökte som flyglärare på Krigsflygskolan F 5. Jag var fortfarande krigsplacerad på A 32, och fick träna attackflygning på F 15 i Söderhamn någon gång om året. Välkomna avbrott i att landa en SK 50!

Hösten 1968 blev jag kallad att vara med vid den stora höstövningen med Helge Ljungströms första division "Olle Röd". Åtta besättningar flög ner till vår tillfälliga bas på F 1 Västerås, där vi tjänstgjorde dygnet runt i två grupper. Jag tillhörde gruppen fyra på morgonen till fyra på eftermiddagen, där nästa gång avlöste oss. Vi hade brist på navigatörer, så en ställde upp trots stukad fot minns jag. Vid första briefing blev vi utskälda att vi kom sent, vi fick ju hjälpa honom att ta sig fram, någon transport gick ej att få, troligen var bilarna beställda till övningsledningen, så dom var i tid! Det var ju i månadskiftet september-oktober så vädret var skiftande, och vi kunde mest genomföra uppdrag ut i Östersjön. Sjömål var bogserade för oss att hitta och anfalla dygnet runt.

Tisdagen 1 oktober var det hyfsat väder och dags för storanfall mot mål utanför Blekingekusten. Vi startade i mörker radiotyst i fyrgrupp och anföll i gryningen och sköt varsin raket mot målet. Därefter gick vi mot F 10 Ängelholm och hade order att ej gå på låg höjd för att J 35-orna skulle hitta oss och få lite övning. Dessutom endast tre varv vid kurvstrid. Vi blev anfallna, jag gjorde mina tre varv och gick sedan rakt ut, en lycklig jaktpilot kunde komma in bakom och genomföra sitt anfall och triumferande



*Upptill:
En flygbild
över olycks-
platsen
T v: A 32A
nr 13 från
F 15 i
Kägleån.*

passera förbi. Troligtvis var jag den ende som endast gjorde tre varv som undanmanöver, övriga höll nog på ett tag till.

Efter landning och tankning på F 10 blev det väldigt bråttom, vi skulle gå till en västgötabas, jag hade ingen aning om var basen låg, men det var ju bara att följa gruppchefen. Jo jo! I min baksits satt en observatör från Marinen, kommandörkapten Jan Bring från försvarstaben, så honom hade jag ingen hjälp av. Vi ställde upp på bana 14 mot sydost, jag var rotetvåa till löjtnant Christer Salsing och drog på till fullgas och tände efterbrännkammaren. Jag låg ganska nära som tvåa så att det skulle se snyggt ut, många var ute på plattan för att se på. Plötsligt avbröt Christer starten och reflexmässigt drog jag av gasen, ebk släcktes och jag började bromsa. Det var regnhalt på

en "dikeskörning"

Kranbil och andra fordon bärar resterna av det ena Lansensflygplanet.



Robin Wallinder-Mählers A 32A från F 15, nr 44, med gul övningsmärkning. Sk Ö68-rutor.



asfalten och jag gled framför ettan och var först fram till skyddsnetet "ryssjan", som bromsade upp en del. Banan tog slut och jag slirade ner med nosen i Käglean där vi fick stopp. Christers flygplan hade ingen bromshjälp av ryssjan utan fick turligt nog ett nosuppmoment och gjorde ett riktigt "magplask" på bortre åbrinken. Det började brinna direkt, och det var en skön känsla att se de båda få upp huvan och komma ur. Även vi kunde klättra ur, vårt flygplan var oskadat och kunde så småningom återgå i flygtjänst. Kommendören såg bekymrad ut, han hade inte berättat för sin fru att han flög med oss. Vi vandrade upp till divisionen och jag ringde min fru i Klippan och dumt nog ville jag inte oroa henne utan sade att vi hade lite problem med flygplanen. När lokalradion sedan meddelade att två flygplan från F 15 havererat blev hon naturligtvis skrädd

och gick in till grannen för tröst. Jag ringde ytterligare några gånger därefter utan att få kontakt. Sent omsider fick jag skjuts till hemmet och visa att jag fortfarande levde. Nästa dag blev jag kallad till förhör av haverikommissionen. Major Ulf Björkman undrade varför även jag avbröt starten, i efterhand kan man ju konstatera att det varit bättre om jag fortsatt. Men i och med att jag drog av gasen och släckte efterbrännkammaren var det omöjligt att fortsätta startförloppet. Banan är endast 2000 m, och det behövde en fulltankad A 32 utan avbrott. Sedermera byggdes en enkel bro över Käglean, som ligger ca 200 m från banslutet. Jag fick åka baksits upp till Västerås och sedan var den stora höstövningen slut på onsdagen 2/ 10 1968.

Varför Christer avbröt vet jag inte riktigt, det var stressigt när vi skulle iväg. Vi flög med revolver, det var ju "krig", kanske var den i vägen för spaken. Spaklåsningen var krånglig, jag påbörjade själv en start en gång med spaken låst men upptäckte det i tid. Jag fick aldrig ta del av haveriutredningen, som kom senare.

I januari 1970 flög jag så mina sista pass med den kära gamla A 32-an. Nu väntade Lätta Attacken med SK 60 men det är en annan historia. ■

En personlig berättelse om att vara praktikant på F 10

Jag var 15 år gammal och gick sista året i folkskolan klass 9y i Helsingborg. Detta nionde år var ett frivilligt år där varannan månad var knuten till klassrummet, och de andra månaderna praktiserade man på en arbetsplats. Jag valde att praktisera på F 10. En vacker höstdag -52 cyklade jag och min klasskamrat Göte, som gjort samma val, till F 10. Vi hade fått besked att uppsöka kn Börge Hofvendahl. Han hälsade oss välkomna. Vi skulle följa marktjänsten på 3:e div. Vi blev tilldelade ett rum i annexet till divisionens kasern. På förrådet fick vi hämta arbetskläder. Vi skulle äta i flygteknikernas matsal. Kn Hofvendahl upplevde jag som den vänligaste bland vänliga. Senare lade jag märke till, att han var en flygglad herre. Kn Hofvendahl var flottiljchefen Bill Bergmans adjutant.

Divisionschef på 3:e var kn Stig Sjöholm, men just då befann han sig på annat håll. T f divisionschef var lt B. Lundqvist. På divisionen fanns sedan några månader tillbaka ett tiotal nybakade officersaspiranter. Lärare på divisionen var löjtnanterna Bertil Bjäre och Henry Ohlsson samt fältflygaren Tryggve Ekbohm, av teknikerna kallad "Bommen". På 2:a div. pågick också aspirantutbildning och på 1:a div fanns ett gäng "garvade" fältisar.

På divisionen hade tekniker Larsson, förnamnet har jag tyvärr glömt, tagit på sig uppgiften som min handledare. Jag minns honom som en bra mentor med gott tålamod. Han hade fotografi som hobby och i hans album fanns massor av flygplansfoton tagna på F 10. Jag såg dessa fotografier, när jag var hembjuden till honom. Var finns idag alla dessa foton? Tekniker Larsson svarade för "Vit Adam", en J 28B. Jag fick hjälpa till med den dagliga tillsynen och tankningen av "Adam". Flygplanet var i gång hela tiden, två pass på förmiddagen och två på eftermiddagen, när vädret så tillät. Min "arbetsdag" var aldrig långtråkig. Jag fick uppleva några avvikande händelser.

Öv Bill Bergman skulle flyga med "Adam". Det var vid kvällen och den ordinarie flygtjänsten hade slutat för dagen. Då startade Bergman. Efter ca 30 minuters flygning kom han in för landning. Sättningen på bana 14/32 blev långt in på denna och färden tog slut först vid och i Käggleån. Då hade han dessförinnan passerat ca 200 m gräsmatta. Vilket jobb teknikerna hade med att bärga "Adam". Jag fick hålla mig till sidan och titta på.

Jag har senare undrat över, hur det stod till med öv Bergmans flygförmåga. Förmodligen hade denna hunnit passera bäst-föredatomet. Vid ett annat tillfälle bevitnade jag en annan händelse. På divisionen fanns en gästande fältis från F 12 för att bekanta sig med "reaflygning". Han skulle vid detta tillfälle starta för första gången med fälltankar. Kanske skulle han imponera på oss åskådare. Just som planet lättat, fälldes ställen in. Planet sjönk igenom och började rutscha på bannan. Det gick håll på fälltankarna och bränslet sprutade ut som ett dimmoln efter det framrusande planet. Till slut rutschade planet ut i gräset och stannade där. Jag har aldrig sett någon lämna en 28:a så fort, som den här fältisen gjorde. När han kommit kanske fem meter från planet flammade ett eldhav upp, som 28:an försvann i. Divisionschefen kn Sjöholm, som återkommit till divisionen, befann sig i luften och skulle just landa fick finna sig i att vänta, tills branden var släckt. Min åskådarplats var på plattan och när Sjöholm steg ur sin 28:a möttes han av lt Ohlsson med orden: "Han (=fältisen) sitter där uppe och väntar på dig". Sjöholms kommentar: "Jag vill inte se honom".

Det förekom då och då flygövningar t ex att B 18-förband från F 14 anföll F 10. 28:orna var då uppe och hade lekstuga. Vid ett av övningstillfällena medverkade F 13 och Lv 4. Övningen gick ut på, att ett F 13-förband med 29:or skulle anfalla F 10-fältet. F 10:s 28:or (1:a div.) hade i uppgift att försvara fältet med hjälp av Lv 4. Ett antal luftvärnspjäser hade placerats ut på fältet. Jag stod nära en av

pjäserna. Den tidens pjäser var helt manuellt styrda. Med en vev ställdes höjdriktningen in och med en annan vev sidriktningen. I vänteläge stod fyra 28:or med förarna i planen beredda att starta omedelbart. Så kom startordern. Tre av planen kom snabbt iväg. Ett blev kvar p g a. att motorn inte startade. I planet satt ffl. Åhréus och hojtade till teknikerna skynda er: "Jag ska med". Vid omstarten startade motorn och han iväg i sådan fart, att jag trodde att huvudstället, i svängen ut till startbanan, skulle vika sig av den uppkomna sidoblastningen. Men stället höll och han iväg som skjuten ur en kanon. Något var på gång men hur, var och när? Efter någon minuts väntan kommer två 29:or på ca 20m höjd över fältet i mycket hög fart. Några sekunder senare kommer en ensam 28:a (kanske var det Åhréus) jagande på samma höjd och med gasen i botten. Strax efteråt kommer en bil körande och stannar vid den lvpjäs, som jag befinner mig vid som åskådare. Ur bilen stiger regementschefen för Lv 4. Han gick fram till pjäskillarna med frågan: "Hann ni skjuta?" Detta var en omöjlighet, om man inte i förväg exakt visste, från vilket väderstreck anfallet skulle komma ifrån.

Tillsammans med min mentor tekniker Larsson stod jag och tittade ut på startbanan när tre 28:or från tredje höll på att starta i grupp. I ledarplanet satt läraren T. Ekbom och i de två andra planen aspiranter. Titta nu på "Bommens" lättning och jämför med de två andras, sa min mentor. Ledarplanet lyfte liksom aldrig utan ställen bara fälldes in och flög vidare på landställshöjd. De två andra planen tog liksom skutt upp i luften med efterföljande sjunk, när ställen fälldes in. Jag fick här se ett exempel på skillnaden mellan lärare och elevs flygkompetens. "Bommen" blev senare provflygare på SAAB. Han omkom dessvärre under en provflygning med Lansen.

Göte och jag delade rum. I grannrummen bodde aspiranterna. En av dessa var Herbert Jakobsson, som vi då och då spelade kort med på kvällarna. Han lärde oss ett kortspel, som om jag minns rätt,

hette "Fru Bjässe". Herbert var en härlig lättsam person, som hade lätt för att skratta. Han var aspirant med tillägget ingenjör. En annan av grannarna var Curt Ivarsson. Att jag nämner honom beror på, att han en gång var kommenderad till min gamla skola, "Teknis" i Helsingborg, för att tala väl om FV. En vän, som var där och lyssnade på Curt, har berättat, att han bl.a. beskrev, hur det kändes vid kurvtagning nämligen: "Som att sitta på skithuset". Hans PR bar tydligen frukt, eftersom två av åhörarna senare fann sin lycka i FV.

En dag, när jag var på väg till matsalen, mötte jag kn Müller-Hansen. Jag gjorde honnör på samma sätt, som jag sett andra göra. Han gjorde också honnör men stannade till och tittade på mig. Så sa han: "Pojk, vad har du om halsen?" Jag var klädd i blåställsbyxor, grötrock, båtmössa samt en halsduk, som var knallröd. Halsduken var min privata. Jag svarade, att jag behövde något om halsen för kylans skull. Ja, ja sade han, gå till förrådet och få en reglementsenlig halsduk, hälsa från mig. Jag gjorde så. Det finns händelser, små som stora, som man aldrig tycks glömma.

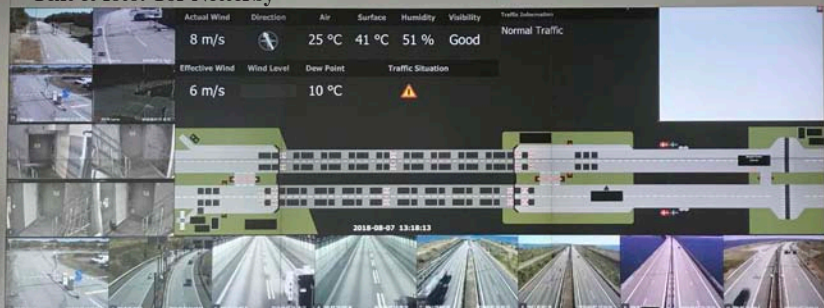
Mitt livs första flygning fick jag uppleva på F 10. En Sk 12:a hade blivit utlånad till flottiljen, för att aspiranterna skulle få provflyga "henne". I framsits fick jag åka med en aspirant. Turen gick över Skälderviken och känslan av att liksom sväva i luften och kunna njuta av den fina utsikten var en fantastisk upplevelse. Men varför gick tiden så fort? Under min tid på F 10 omkom tre flygare. Fältflygaren Hyltén-Cavalus omkom vid en markkollision under övning i instrumentlandning.

Ingenjöraspiranten Herbert Jakobsson, som jag och Göte spelat kort med. Under övning i jakstrid kolliderade han med sin rumskompis. Den senare hoppade och klarade sig. En aspirant på 2:a divisionen kolliderade med vattnet (bleke) vid lågflygning. ■
Red. tackar för bidraget som är inskickat av Lennart Åberg

Flygmuseets nya businesspartner

Öresundsbron/Øresundsbroen

Text & foto: Tor Netterby



Kontrollcentralen för hela Öresundsbron. Det är något som inte vanliga besökare får se. Centralen är inte helt olik operationsrummet i ett Lfc.

En dag i augusti fick museiledarna, Ulf Ohlsson och redaktören samt Lars Mølgaard ett erbjudande att komma på ett studiebesök vid Öresundsbron.

Det var Lars som stod för kontakt-erna med Nelly von Lingelsheim som är "Partner Coordinator" vid Öresundsbron. Vi välkomnades av Nelly vid lunchtid och började



En vy över betalbåsen. Betalstationen finns bara som bekant på den svenska sidan.



Nelly von Lingelsheim är "Partner Coordinator" vid Öresundsbron/Øresundsbroen. Här poserar museiledaren Kenneth Johansson och Nelly glatt för fotografen.

vårt besök med en lunch. Vi höll även ett möte om hur vi kan fördjupa och göra ännu mer tillsammans som businesspartners. Det var oerhört intressant att se hela "maskineriet" innifrån! Det var några mycket trevliga timmar vid brofästet och vi som var där, vill gärna framföra ett stort tack till Nelly! ■



BILDER UR ARKIVET...

Text:
Tor Netterby



De här bilderna hittade red. i arkivet där det finns massor av intressanta bilder.

T v ser vi en J 29 Tunnan och bilden är tagen på F 10. VW-bussen har ett slags mäturstusning. Denna har red. inte fått exakt reda på vad den användes till. Är det någon i läsekreten som kan upplysa vad den här VW-bussen användes till?

T h ser vi en J 21R och bilden är tagen i en av F 10:s hangarer. Vid kontakt med Sven Sjöholm tyckte han sig känna igen, att det på övre bilden, kunde vara öv Bill Bergman i cockpit på flygplanet. Vet någon vem de andra officerarna är? På den undre bilden står det även en civilklädd man. Kanske det är en ingenjör från SAAB?

Är det någon av läsarna som vet något mer om de här bilderna?



Ovan: Här har vi ytterligare en "dikeskörning". Denna gång med en J 29 Tunnan. Tyvärr ser man inte vilken individ det är. Originalbilden är avklippt i vänster sida. Men det är ändå en mycket intressant bild. Den har "F-vinge" men ingen ebk!



De gamla
flottilj-
cheferna



Överste *Ulf Cappelen-Smith* **Från en "nia" till en "tia"...**

Nu har artikelserien om F 10:s gamla chefer kommit till överste Ulf Cappelen-Smith, som blev F 10:s sjätte och han var chef under tio år.

Ulf Cappelen-Smith enligt Wikipedia: *Ulf Diderik Cappelen-Smith, född 4 februari 1919 i Falun, död 15 november 2006 i Helsingborg, var en svensk officer i Flygvapnet.*

Cappelen-Smith utnämndes till fänrik i flygvapnet 1940. Han var lärare vid KHS (1949-1952 och chef för Flygvapnets bomb- och skjutskola (FBS) 1956-1957. Han var flottiljchef vid Göta flygflottilj (F 9) 1960-1969 och vid Skånska flygflottiljen (F 10) 1969-1979. Han gick med överste av första gradens tjänstegrad i pension 1979.

Ulf Cappelen-Smith (i fortsättningen U C-S) blev fänrik 1940. Han har bl a varit divisionschef och flygchef vid F 18, stabschef vid 3. Flygeskaderstaben och

chef för FBS och för Flygskyabens opavdelning. U C-S blev överste 1960 och chef för F 9 och hade således varit jaktflottiljchef i nio år innan han tillträdde som C F 10 1969. Han blev överste av 1.graden 1976.

Det var alltså en erfaren chef F 10 fick den 1 oktober 1969. Under U C-S långa chefstid genomfördes stora förändringar, som bl a ledde fram till storsektororganisationen samt det slutliga införandet av FPE-systemet (Försvarets Planerings- och Ekonomisystem), för vilket bl a F 10 varit försöksförband.

Då U C-S tillträdde sin post var läget vid F 10 mycket gott, personellt och materiellt. Bloodhounddivisionen var organiserad. Flygplan J 35 Filip fanns i erforderligt antal.

Goda prestationer, såväl vid baskompanierna som vid den tekniska avdelningen, säkrade den operativa tillgängligheten. U C-S eftersträfvade att i görligaste mån ge ansvar till underlydande personal och att inte i onödan lägga sig i detaljer. FPE-systemet bidrog också till delegering av ansvar, och därmed större arbetsglädje. Storsektororganisationen Sektor Syd, sammanslagning av S 1, S 2 och W 2, växte fram så småningom efter omfattande utredningar diskussioner. Redan under U C-S tjänstgöring vid Flygstaben fick man klart för sig att kapaciteten i en Stril-60 central var så stor, att den mycket väl kunde leda flera dåvarande sektorer. Genom nedläggningen av F 9 och sedermera F 12 aktualiserades bildandet av en storsektor Syd av de tre tidigare sektorerna.



Öv Bjäre och U C-S efter ett flygpass.



Vid Rb Div. nedläggning 1974 hölls en ceremoni på torget i Ångelholm. Chefen överblickar sitt förband. T h: framför befälskåren står öv Bertil Bjäre.



Värnpliktiga till vänster och befäl till höger. Längst fram, står divisionschefen Göran Brauer, numera F 10 Kf ordförande.



*Längst t v: Chefen själv inför ceremonien.
T v: Ett flertal av befäl vid Rbdiv.
Fr v: Karl-Gustav Björner, Göran Svensson, Jan-Erik Nilsson, Hasse Persson och Åke Guthenfeldt.*

U C-S ägnade mycken tid åt incidentberedskapen och luftförsvarets krigsberedskap. Kuppövningar förekom ofta inom flottiljens ram. Det blev snart ren rutin att larma fredsorganisationens resurser och snabbt sprida ut sig till krigsbaserna. U C-S intresserade sig även mycket för värnpliktsutbildningen. Han besökte ofta övningsområdet vid Önnarp och fick därigenom en god inblick i de värnpliktigas arbetsförhållanden.

Under U C-S tid tillkom medbestämmandelagen. Från flottiljchefens synpunkt var MBL-förfarandet tungrott, tidskrävande och dyrbart. Ibland måste 22 personer samlas till Barkåkra ända från Göteborg och från Kalmartrakten. Ett ärende kunde ta två dagar, istället för att det tidigare klarades av med ett telefonsamtal. När man tillämpade FPE-systemet som vid F 10, fanns det i den ordinarie organisationen ett mycket stort



medinflytande på alla väsentliga områden och var och en fick sina åsikter invägda i besluten. Beslutet skulle sedan fattas av den som bar ansvaret för verksamheten, ansåg U C-S.

Aven om U C-S ingalunda lät fredsverksamheten få alltför lösa tyglar, kom krigsfunktionerna i första rummet. Under U C-S chefstid påbörjades utvecklingen av datorstöd för ledning av sektorn i krig.

Krister Sörhede (bildarkivarie på museet) har några personliga minnen av U C-S och berättar: Jag genomförde min grundutbildning på 2. Div F 10 1963-64 och efter ca två veckor fick jag åka till F 9 i Göteborg, för att utbilda mig på de flygplan, som fanns på divisionen, nämligen J 34 Hawker Hunter Mk 4. som kom till F 10 1963. All teknisk utbildning genomfördes på F 9 för den värnpliktiga personalen.



Tidigare F 10-chefer fotgraferade på tidigt 1980-tal. Fr v: öv 1 Bertil Bjäre, öv Anders Sjöberg, U C-S, Kjell Rasmusson, Ian Iacobi, C-H Nordenskiöld och Bill Bergman.

En bild tagen på Valhallmässens terrass. Fr v: övlt Owe Müller-Hansen, övlt Sture Jagaeus, en utländsk officer, U C-S, samt ytterligare en utländsk officer. Någon läsare som vet var dessa två kom ifrån?

Tiden på F 9 fungerade mycket bra, men maten vi fick var inte anpassad för en skånsk soldat och inte för någon annan heller, vilket utmynnade i en matstrejk bland oss värnpliktiga. Samma dag blev det uppställning och C F 9 öv Ulf Cappelen-Smith, gav oss en riktig "snyting", för att maten inte passade oss. Dagen efter blev det ytterligare en strejk och till vår förvåning ställde även en del befäl upp och visade sitt samtycke. Ny uppställning och C F 9 uppenbarade sig på nytt, men nu var tonen helt annorlunda och lovade bätt-ring av matens kvalitet. Han hade nämligen själv provatit i matsalen...

Cirka 15 år senare i livet, kom jag att träffa öv Ulf Cappelen Smith för andra gången, nu som C F 10 då han blivit föreningsordförande i Skånes Flygvapenförening. Föreningen hade ett styrelsemöte på Kronprinsen i Malmö, som var ett förberedande möte för vårt årsmöte. Mötet genomfördes som vanligt på ett bra sätt och vi kom fram till punkten årsmöte, ganska snabbt. Vår styrelseordförande säger då, "Ja, sedan hade vi tänkt att äta på "Översten"..." och då får vi till svar: "Ja ja, jag betalar!" (vår ordförande menade restaurangen, som ligger överst på den höga byggnaden Kronprinsen, vars namn är just "Översten"). Men, vi tackade så mycket för erbjudandet och avslutade mötet. Jag tycker man kan på goda grunder säga, att C F 10, öv Ulf Cappelen-Smith hade ett gott hjärta, i alla fall för mat. ■

Text: Tor Netterby och Krister Sörhede
Foto: Bildarkivet, Ängelholms Flygmuseum
Källor:

Wikipedia:
https://sv.wikipedia.org/wiki/Ulf_Cappelen-Smith
Skånska Flygflottiljen 50 år, 1940-1990.

Bildgåtan

Ett aktertorn från ett bomflygplan.
Vet du på vilket flygplan det fanns?

Gynna
våra
annonsörer!

Går du
bet på
bildgåtan
så titta på
sidan 32
för rätt
svar!

*Hej ,
Läste senaste numret av Bulletinen, juni
2018, och artikeln om Kjell Rasmusson.
Ni frågar efter några minnen från den
tiden. En anekdot från min sida:*

Jag gjorde min värnplikt från juli 1968 till juni 1969. Det var först tre månaders soldatutbildning och därefter flytt till körcentralen där Kuno Nilsson var chef. På körcentralen utbildades jag till chaufför och främst då med buss. Dock ingick några hedersuppdrag. Förmodar att Kuno fått uppdraget från Kjell Rasmusson. Följande utspelade sig:

Under våren 1969 fick jag uppdraget att väldigt väl putsa flottiljens representations-mercedes, minns jag rätt så var det modell 180, bensindriven och svart till färgen. När ankommande flyg från Stockholm parkerade så klev Olof Palme och Gunnar Sträng ut. Kjell Rasmusson hälsade välkomna. Jag fick öppna dörrarna bak till bilen och båda dignitärerna klev in, Palme hade lagt sin

attachéväska i bagageluckan. Detta var före livvakternas tid och jag minns fortfarande med förvåning hur man lät en 20-årig värnpliktig få detta ansvarsfulla uppdrag.

Färden gick till Sofiero slott, helt utan följebilar men allt förlöpte enligt planerna. Väl framme vid Sofiero så var grindarna förberedda och öppnade. Jag körde fram till Slottstrappan där kung Gustav VI Adolf väntade och hälsade Palme och Sträng välkomna. Efter hälsningsproceduren skulle Palme hämta sin attachéväska i kofferten. Jag öppnade luckan, Palme greppade väskan och lyfte men hade inte stängt den, alla viktiga dokument rann ut i kofferten och jag minns fortfarande känslan "det var väl inte mitt fel".

Det kändes skönt att detta uppdrag var avslarat och sedan återvända till flottiljen.

*Hälsningar Ragnar Steen,
Skepparkroken*



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 ladliknande hangaren med porten öppen och nertill ser man baksidan av den samma.



Ett kulsprutevärn till höger.



Brande kör på det som idag är golfbanan Åhus Östra. Fotat är taget någon gång mellan 1905 och 1910 av Nora Olsson.
Utsat av St Anna's Calle.

Militärens Ripa

Militären anlade försvarsanläggningar på flera håll i trakterna av Åhus under 1930- och 1940-talen och lämningar från den tiden kan vi se än idag i form av bl a kulsprutevärn, skyttevärn och militärflygfält.

Skogsområdet väster om utemuseet var vid denna tidpunkt alldeles öppet och användes som militärflygfält. Senare planterades området, men en rena lämnades som flygfält.

Bredvid dagens utemuseum står ett Ksp F (Kulsprutevärn) som var flygfältens egna betongvärn. Sammanlagt tre värn av denna typ byggdes för att kunna försvara flygfältet. Två finns bevarade, det andra finns kulsprutebörd som gav skytten möjlighet värnet fanns ett rörligt kulsprutebörd som gav skytten möjlighet att vrida vapnet horisontellt runt. Värnet var bemannat med minst tre personer varav en skytt och två laddare.

I betonsmarkens södra delar syns ett antal stora gropar som är grävda skyttevärn där soldaterna kunde sitta i väntan på att skjuta ner fiendliga flygplan.

Vid påsken i norra änden av betonsmarken finns en gammal flygplanmark, där planen fick repareras och göras klara för start.

Som ett lod i betonsmarken embacke lantbrukare i trakten vid flera tillfällen att ställa ut harvar och andra jordbruksredskap för att tillfälligt för fienden att landa på de öppna markerna.



Krigsflygplan i Långbybod. Det i Ripa under ca ett årti. Bilderna är tagna i september 1934, före de som Ripa flygplan sköt flygplan som kalla gick under benämningen "tillkommer".



Innertaket med linspelet för att fälla porten.



Närbild på taket med linspelet.



Veven till linspelet.

Vår medlem Gert Lundblad gjorde ett besök och fotograferade på den gamla krigsbasen Ripa, strax utanför Kristianstad.
Red. tackar för bilderna!

Infotavla vid basen. Rätt svar: B-24 Liberator

Bullertinen

Bäste Kamratföreningsmedlem!



- Som vi alla märker, jagar tiden ifatt oss. Det känner även vi som arbetar aktivt inom F 10 Kamratförening och Flygmuseum!
- **Vi behöver påfyllning** av nya engagerade medarbetare för att hålla igång och utveckla förening och museum. All hjälp är välkommen!
- **Kan Du** hålla i en hammare eller köra dammsugare blir vi glada, kan Du ställa upp som värd, simulatorinstruktör, guide eller receptionspersonal blir vi lyckliga och har Du kunskaper inom El, IT, ekonomi, design eller vill engagera Dig inom styrelse eller museiledning blir vi överlyckliga!
- Vi skulle därför gärna se **fler frivilliga medarbetare** som skulle kunna rycka in och hjälpa oss framåt. **Varje timma är värdefull! Arbetet är helt ideellt**, där belöningen består av en **mycket fin social samvaro** och **möjligheten att delta i en utbildningsresa**, som vi genomför en gång om året.
- Vi träffas alltid **varje måndag omkring kl 09:00**.
- **Hör av Dig till Gunnar Müller-Hansen** per telefon: **072 731 29 85** eller e-post: **gunnar.muller-hansen@ektv.nu**, så möter vi upp Dig när Du kommer. **Välkommen!**

Röster från tre nöjda medlemmar som arbetar hos oss:



Gert Lundblad
72 år, bosatt i Helsingborg

◆ – Jag är utbildad glasmästare och arbetar på Flygmuseet med utställningarna eftersom det finns mycket glas som ska monteras. Vidare är jag behjälplig med vår helikopter och ljussättning av våra föremål.



Ingela Jernström
52 år, bosatt i Rammsjö

◆ – Jag har tidigare bl a arbetat i sjukvården. Nu arbetar jag i vår reception, där jag har administrativa uppgifter samt att jag programmerar vårt kassasystem. Ett plus är att träffa alla trevliga besökare som kommer hit.



Kjell-Erik Olsson
77 år, bosatt i Ängelholm

◆ – Jag har arbetat här tidigare, på samma plats som museet nu ligger. Jag var pilot i Flygvapnet förr och flög J 35 Draken på F 10. Numera ägnar jag min tid åt att vara simulatorinstruktör i Drakensimulatoren.

Inbjudan till första halvårets föreningsaktiviteter

Vi inleder året med en föreläsningsserie **"Kvinnan i försvarsmakten"** där föreläsarna idag har nått viktiga positioner inom försvarsmakten. Det genomgående temat är att berätta om hur det har varit att utvecklas inom en mansdominerad verksamhet samt att beskriva sina aktuella uppgifter idag. Kanske det kan vara intressant att ta med hustru/sambo/fästmo/dotter till dessa föreläsningar.



2019-01-17 klockan 19:00,

Brigadgeneral **Anna Eriksson** berättar om sin tid i flygvapnet/försvarsmakten och vad som just nu är aktuellt i sin tjänst som chef för ledningssystemområdet i Försvarsmakten.

2019 i februari.

Arbete pågår med att engagera ytterligare en föreläsare som kommer att berätta om sin tid i flygvapnet/försvarsmakten och vad som just nu är aktuellt i hennes tjänst. Datum m m meddelas via hemsida, Facebook och e-post.



2019-03-28 klockan 19:00.

Brigadgeneral **Ingela Mathiasson** berättar om sin tid i flygvapnet/försvarsmakten och vad som just nu är aktuellt i sin tjänst som chef för system och produktionsledning flygförband på Försvarets Materielverk, FMV.

Vårmöte/Årsmöte 7 april 2019

Vårmötet 2019-04-07 klockan 11:00.

Kristina Bergendal är ämbetsman, reservofficer på F 21 och stf chef för militära underlättelsetjänsten, MUST. Just nu politisk rådgivare till Force Commander för FN:s uppdrag i Mali. Kristina kommer att delge oss det absolut senaste från Mali-veksamheten.

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.

Aktivitetsledaren F10 Kamratförening

VALHALL
PARK



WWW.VALHALLPARK.SE



SKÅNSK GRÄDDGLASS

- sommar året runt sedan 1937



Engelholms Glass AB – ett svenskt familjeföretag Tel 0431-108 51 www.engelholmsglass.se

Du är hjärtligt välkommen till vårt Vårmöte söndagen den 7 april!

Efter årsmötet avslutas vårens föreläsningsserie "Kvinnan i Försvarsmakten" av Kristina Bergendal. Nyss hemkommen från 6 månaders tjänst i Mali som "POLAD" (politisk rådgivare) till generallöjtnant Dennis Gyllensporre, chef för FN styrkan i Mali.



Foto: MUST

Program för Vårmötet 2019:

- ◆ **Kl 10:00** F 10 Kamratförenings årsmöte. Samling från kl 09:45 i Rönneskolans Aula, Jarl Kullescenen i Ängelholm.
- ◆ **Kl 11:00** Föreläsning av Kristina Bergendal om hur hon upplevt sin tid i flygvapnet/försvarsmakten och som "POLAD" i Mali. Föreläsningen beräknas **sluta ca kl 12:15**.
- ◆ För deltagande gäster och medlemmar förflyttning till Valhall Park för enkel lunch och aktiviteter på Flygmuseet. Vi hoppas på motorkörning med Röd Kalle. Vårmötet beräknas vara slut **kl 15:00**.
- ◆ Mer information finns på din personliga kallelse som bifogas denna Bulle[r]tin. Anmälan till Vårmötet registreras om du, utöver din medlemsavgift för 2019 som nu är 150 kr, **sätter in ytterligare 100 kr**.
Sker ändringar vad avser föreläsare alternativt byte av lokal kommer detta att meddelas i mars 2019 på hemsida, utskick via e-post eller personligen till de som då har anmält sig.

VÄLKOMMEN!

Styrelsen



När Reggiane Re.2000, J 20 kom till F 10 (Del 2)

J 20 nr 12 och några framför en av hangarerna på Bulltofta. Hangaren fanns kvar så sent som 2016. Just detta flygplan gjorde en nödländning på ljungheden nära Skanör.

Reggiane RE.2000 var en lågvingad konstruktion med infällbara landställ, tillverkat av metall med en stjärnmotor från Piaggio. Flygplanet provflögs första gången 24 maj 1939 av Reggianes provflygare Mario De Bernardi. Det italienska flygvapnet provade ut flygplanet mot Macchi C.200, och efter utprovnigen meddelade flygvapnet att de inte önskade köpa några Re.2000, däremot fick den gärna säljas utomlands. Prestanda ansågs som acceptabla men konstruktionen brast i

vissa tekniska avseenden för det italienska flygvapnet [sic!] (Reds. anm.). Storbritannien beställde 300 flygplan och Ungern 70 stycken med rätt till licenstillverkning. Den brittiska ordern annullerades när Italien gick med i kriget på Tysklands sida. Totalt tillverkades endast 158 flygplan av typen Re.2000 i Italien och av dessa levererades 28 stycken till den italienska marinen.”

För att följa nummerserien av jaktflygplan fick flygplanet först benämningen J 12 men denna benämning ändrades redan före leverans till J 20 då siffran 12 användes av spaningsflygplanet Heinkel He 114 och skolflygplanet Focke Wulf FW 44 Stieglitz, Sk 12, och då enligt Flygvapnets beslut skulle samma typnummer endast få ges till en huvudtyp av flygplan, dock med skilda bokstäver som angav uppgift. De första två flygplanen leveransflögs till Sverige ihop med leveransen av Caproni Ca 313 (B 16/S 16/Tp 16) som Sverige också köpt i september 1941. Resterande flygplan levererades på



En rätt olycklig fk Wannerfeldt under en övning vid Gräveby vid sin J 20 (nr 11) som han just gjort en ground-loop med.



Kapten Asklines J 20 (nr 2305) fattade eld vid nödlandning på ett fält i Långseletrakten. På Ängelholms Flygmuseum finns styrsippen och stjärten till flygplanet bevarade.

järnväg till CVV (Centrala Verkstäderna Västerås) där monteringen utfördes. Med undantag av två flygplan som levererades till FC (Försökscentralen), tillfördes alla flygplan jaktflottiljen F 10. I december 1941 planerades ytterligare beställning av 60 flygplan. Dessa flygplan skulle utrustas med svensktillverkade Pratt & Whitney-motorer och haft beteckningen J 20B vilket i sin tur skulle ge vanliga J 20 beteckningen J 20A. Men dessa kom aldrig att beställas då SFA STWC-3G motorn inte var färdig för massproduktion samt att utvecklingen av det inhemska jaktflygplanet J 22 pågick.

Precis som med S 16 och J 11 drabbades J 20 av tekniska problem. Många detaljer var tillverkade av undermåligt material och detta orsakade driftstörningar och 24 haverier vilket faktiskt är en större andel än för Caproni Ca 313. Det medförde att många J 20 tillbringade lång tid på verkstad. Man måste tänka på att flygplanen var byggda för att hålla 7,5 timmar under krigstida förhållande. Trots det var J 20 omtyckt av förarna för dess goda flygegenskaper och fartegenskaper. Det var länge Flygvapnets snabbaste flygplan.

En J 20 sköts ner i samband med avvisning av en tysk Dornier Do 24 utanför Sölvesborg den 3 april 1945 varvid piloten värnpliktige flygföraren Harry Nordlund omkom. Ett minnesmärke finns vid nedslagsplatsen på en rastplats i Ynde nära



J 20 nr 29 fattade eld vid landningen. Kjell Brymell berättade: "Sergeant Törnblom stod närmast och sprang fram och bankade på huvan och skrek. – Har du livet kärt din jävel så hoppa ut!" Det fick avsedd effekt!

Sölvesborg *. J 20 utmönstrades i juli 1945 eftersom de var slitna och man hade problem med att få tag på reservdelar. Alla flygplan utom ett kasserades. Det bevarade exemplaret är nr 2340 och finns på Flygvapenmuseum. Utöver detta finns ett stjärtparti och en spak bevarade på vårt flygmuseum. Den bevarade stjärten kommer från kapten Ragnar Asklines J 20 som fattade eld vid en nödlandning i Långseletrakten 1943.

Hur gick det då för J 8 Gladiator? När de fasades ut från F 10 överfördes de till dels F 8 och en flera gick till den 1944 uppsatta flygkadettskolan, F 20 i Uppsala. ■

* Finns omtalat i förra numret.

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

F 10-Memorial – större än någonsin!



Text/foto: Tor Netterby, Foto: Krister Sörhede

En J 35J med bromsskärmen ute! Detta är ett moment som inte setts förr på en modell. Byggaren Christofer Persson fick flertalet priser för denna.



Längst till vänster ser vi Lars Brages robotfaryg i OSA-klass som erhöll ett förstapris i fartygsklassen.

Här intill en liten "Stridsvagn 122", Den blev tvåa i Mil A och byggd av Calle Mück.

Juniorklassen var väl representerad i år med bl a fina modeller av Draken och Viggen och andra typer på F 10-Memorial.

Sällan har väl vi upplevt en sådan lång jättevarm sommar som 2018! Att folk bara kunde få sina modeller färdiga i detta heta sommarväder, är ett under. Den 4-5 augusti uppenbarade sig ett stort antal byggda modeller med vidhängande "kreatörer" på gamla F 10 i Ängelholm, numera Ängelholms Flygmuseum. Antalet tävlande modeller var i år större än någon gång tidigare. Hela 227 stycken modeller fanns på tävlingsborden! Modelltävlingen F 10-Memorial hölls för sjätte året i rad, i Ängelholms Flygmuseums lokaler och tävlingen instiftades som ett led i hålla minnet av flottiljen levande. Tävlingen hör inte till de större bland Sveriges modelltävlingar, men den är en trivsamt tillställning där modellerna bedöms av tävlingsdeltagarna själva.

När det gäller bedömningarna får museibesökarna också lov att rösta, men bara i "Publikens Favorit". Det fanns totalt

13 klasser man kunde tävla i och i år hade tre Juniorer anmält sig. Priser delades ut i Flyg (tre klasser) Militära fordon/artilleripjäser (även här i tre klasser), Civila fordon (två klasser), Fartyg, Diorama, Figurer, Övrigt och Juniorer. Den som tog storslam i årets tävling var Christofer Persson som vann första pris i flygklassen (Flyg C) med sin J 35J Draken med bromsskärm ute. Det utdelades också ett "Best-in-Show-pris" som gick till nyss nämnda modell byggd av Christofer. I kategorin "Publikens Favorit" gick priset till: Ja, just det... Christofer och priset var för samma modell. Förutom modelltävlingen förekom demo-bygge av bl a C4-Open från Malmö. Men det fanns fler demo-byggare i år. IPMS-Stockholm hade ett bord där man visade upp sina pågående byggen. Även IPMS-Göteborg hade ett bord där besökare kunde se och lära om de fascinerande byggen som framställs.



En mycket välbyggd och snyggt målad A-1H Skyraider som fick andra pris i Flyg B. Byggare Lars Sandau.



Ett mycket spektakulärt bygge kallat "Kampfwagen" av Glenn Persson.



En Boeing 777-300ER, som blev trea i Flyg A. Byggd av Leif Rask.



"The Earl of Oxford" byggd/målad av Fredrik Håkansson fick första pris i figurklassen.



Ovan: Viggenfenor av Rickard Andersson.
T v: Thorbjörn Malms Mercury Redstone.



Årets vinnare på F 10-Memorial.

F10-Memorial har alltid vinnlagt sig om att ha kunniga och väl pålästa föredragshållare. I år berättade Tomas Dal, f d flygvapenofficer och SAS-kapten på lördagen om flygspaningen med S 16 Caproni från Gotland under andra världskriget. På söndagen berättade en av museiledarna, Lennart Ohlsson om museets J 22 "Röd Kalle" ur såväl teknisk synvinkel som historisk. Ängelholms Flygmuseum har

en mycket välsorterad butik där många av de tävlande köpte byggsatser m m. Totalt sett var deltagarna nöjda med helgen och förhoppningsvis ses vi vid nästa års F 10-Memorial.

(IPMS=International Plastic Modellers Society)

PS. Hela resultatlistan från F 10-Memorial finns på: <http://www.angelholmsflygmuseum.se/f10memorial2018/> ■

C4-Open 2018

Text: Tor Netterby

Foto: Krister Sörhede och Tor Netterby

C4-Open gick också mot ett rekord-år! Här hade man i år drygt 520 tävlingsobjekt på borden. Antalet föransmälningar var det största någonsin med över 530 modeller.

Ängelholms Flygmuseum delar sedan ett antal år tillbaka ut ett vandringspris. I år blev det Rickard Andersson som vann priset för sin "Viggen på väg". C4-Open var för sista året på Malmö Teknik- & Sjöfartsmuseum. Museet ska byggas om radikalt. Det finns inte plats för ett evenemang som C4-Open nästa år. Nästa höst kommer förmodligen tävlingen att hållas i Kockums Fritids lokaler.

Flygmuseets butik var också på plats och sålde mycket av saker från vår butik. Byggsatser och annat gick åt som smör i solsken. Föredrag av Sven Scheiderbauer kunde man också lyssna till på söndagen.



Leif Rask, Ingela Jernström och Krister Sörhede skötte butiken från Ängelholms Flygmuseum. Kunderna var många och man sålde bra.



Den glade vinnaren av Flygmuseets Vandringspris Rickard Andersson gratuleras av redaktören.



Den vinnande modellen i skala 1/72 av AJS 37 Viggen fick Flygmuseets vandringspris.



Sven Scheiderbauer höll föredrag på söndagen om "Det skånska Flygvapnet". Ett uppskattat inslag på C4-Open.



J 34 Hunter från F 18 i skala 1/48.



A 36 "Vargen" ett SAAB-projekt som aldrig blev verklighet.



Mycket fin Stridsfordon 9040 som fick ett guld.



BAKER TILLY
ÄNGELHOLM

Vi gillar både människor och siffror!

Vi bedriver revisionsbyrå på vårt sätt, med
nya idéer, flexibla lösningar och erfarenhet.

Det tjänar du på!

0431-44 35 60

anders.melander@bakertillyangelholm.se

Heimdallsgatan 50, 262 71 Ängelholm

www.bakertilly.se

Vi stödjer Ängelholms **FLYG
MUSEUM**

Dekor & Design AB, Ängelholm

Colorama AB, Ängelholm

Main Dialog AB, Ängelholm

Sparbanksstiftelsen Gripen

**Valhall Park Hotell,
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**

**SAAB
Security and Defence Solutions**

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

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 2 200 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.se. 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.
- Vård – 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

Vi har dina julklappar!

Beställ gärna på telefon: 0431-148 10

S 35E
i skala
1/48!



620:-



Ny byggsats från
Special Hobby,
SK 37E (störflyg-
plan). Skala 1/48.
**Köp dina favorit-
flygplan hos oss!**



COBI

215:-

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



Stridsbåt 90
Skala 1/35

1125:-

Pepparkaks-
formar (Sju olika
SAAB flygplan!)



120:-



279:-

Ny bok 1:
**Svenska flyg-
are i strid
under andra
världskriget,**
Håkan
Gustavsson



Ny
bok 2:
Team 60.
Före jul pris:
220:-
därefter 250:-

Metall
DC-3,
"Daisy"
1/144!



598:-

Vi önskar
er alla en
God Jul &
ett Gott Nytt År!



Medarbetarna på
Flygmuseet

FÖRVARSMAKTEN
BLEKINGE FLYGFLÖTTILJ

Våra huvudsponsorer:

PEAB

SPARBANKSSTIFTELSEN
GRIFEN

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

Minus 10%
på artiklarna för
Kamratföreningens
medlemmar!