

Nr 38 - juni 2019 - Årgång: 19

# BULLETIN

Medlemsblad för F 10 Kamratförening



**Den 1 april höll ÖB, general Micael Bydén, föredrag och besökte flygmuseet**



**Historien om den sist levererade Sk 50 till FV**



**Vårmöte med årsmöte  
- intressant  
föredrag om  
Mali!**

**Bildreportage: En flygsoldat minns 1970-talet**

**Mera läsvärt:**

**C F 17 om verksamheten på F 17  
Anders Sjöbergs tid som C F 10  
Flygarhistorier  
Ragnar Skanåker berättar  
Vad händer på museet?  
Celebra besök på museet**



Ängelholms

**FLYG  
MUSEUM**

# Innehållsförteckning

- Ordföranden har ordet..... Sid 3-4
- Utställningen om  
Kalla Kriget..... Sid 4
- Museiledarna informerar.... Sid 5
- Hänt på museet..... Sid 6-7
- Vårmöte med årsmöte..... Sid 8-11
- Om hedersmedlemmarna och  
konstitueringsmötet..... Sid 12
- Air Science Center..... Sid 13
- C F 17 har ordet..... Sid 14-15
- Flygarhistoria..... Sid 16-17
- Ragnar Skanåker  
berättar..... Sid 18-20
- FM Veteraner..... Sid 21
- Reportage från 40-talet.... Sid 22-23
- Flygarhistoria..... Sid 24-25
- ÖB på besök..... Sid 26-27
- Artikel om C F 10  
Anders Sjöberg..... Sid 28-30
- Läsaerbrev..... Sid 31
- Min bild..... Sid 32-33
- Information & inbjudan till  
F 17 Flygdag 2019..... Sid 34
- Tack för gåvor..... Sid 34
- Höstens föreläsningar... Sid 35
- Sist levererade SK 50  
Safir till FV..... Sid 36-37
- Om Röda Viggen..... Sid 38
- Inbj. F 10 Memorial..... Sid 39
- Intressanta hemsidor..... Sid 39
- En vinterincident..... Sid 40
- Vårens föreläsningar.... Sid 40
- Vi stödjer museet..... Sid 42
- Medlemsinfo..... Sid 43
- Butikens erbjudande..... Sid 44



Omslagsbilder: Krister Sörhede,  
Anders Nylén och Sven Scheiderbauer

## Ansvarig utgivare:

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

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

Åsikter och eventuellt faktaunderlag får  
respektive artikelförfattare själv stå för.



Adress: F 10 Kamratförening,  
Valhall Park, 262 74 Ängelholm

E-post: [info@f10kamratforening.se](mailto:info@f10kamratforening.se)

Medlem blir du enklast genom att betala in  
150 kronor till BankGiro nummer: 5639-7730.

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

Museets hemsida: [www.engelholmsflygmuseum.se](http://www.engelholmsflygmuseum.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](http://www.tryckservice.nu)

# Några ord från vår "nygamle" ordförande

Så är jag tillbaka i ordföranderollen för F 10 Kamratförening. Stort tack till alla som ännu en gång gett mig förtroendet att leda denna fina förening. Att jag vid årsmötet 2017 lämnade ordförandeposten berodde på att jag hade ett åtagande under ett år som jag visste skulle kräva ett stort engagemang från min sida. Det året har jag nu lagt bakom mig.



F 10 Kamratförenings ordförande Sven Scheiderbauer.

Göran Brauer med sin stora erfarenhet tog över ledarskapet, men lämnade det vid årets årsstämma helt efter egen önskan. Tack Göran för det arbete du lagt ner i föreningen under dessa två år. Många administrativa rutiner har införts för att underlätta och säkra verksamheten. Göran tar nu på sig arbetet med ett sedan länge planerat bokprojekt. Det är fortsättningen på F 10 minnena som alla medlemmar fick och som är berättelser från dem som var med under Bulltoftatiden. Nu kommer boken om Barkåkratiden 1945 – 2002. Den är tänkt att liksom förra boken bli en medlemsförmån.

Jag är stolt över att få leda Sveriges största militära kamratförening. Vi har sedan några år ett ganska stabilt medlemstal på drygt 2000 medlemmar. Låt oss verka för att försöka öka medlemstalet. Varje medlem är värdefull för föreningen. Sprid gärna kunskapen om vår förening till dina vänner. Man får mycket för medlemsavgiften; fri entré till Ängelholms flygmuseum, Bullertinen två gånger om året, ibland en värdefull bok, rabatt i museets butik och annat.

Jag har också ett annat åtagande. Det är som styrelsemedlem i SMKR (Sveriges Militära Kamratförenings Riksförbund).

Det ger mig insyn i och kunskaper om vårt lands totala kamratföreningsverksamhet. Idag är 124 kamratföreningar medlemmar i SMKR och på individnivå motsvarar det cirka 30 000 personer – Försvarmaktens största supporterklubb! I SMKR är jag regionansvarig för kamratföreningarna i Region Syd. De är 33 till antalet och omfattar alla försvarsgrenar. En av de äldsta kamratföreningar

som fortfarande är aktiv är K 7 Kronprinsens husarer (Malmö) som till del under en kortare period var förlagd till Ängelholm. K 7 kamratförening bildades 1927, samma år som regementet lades ner. De flesta av arméns kamratföreningar bildades på 30-talet, flygvapnets under 70- och 80-talet. Som styrelseledamot i SMKR representerar jag inte F 10 kamratförening. Då ett arrangemang kräver närvaro av både mig och F 10 kamratförening utses någon styrelsemedlem att representera oss.

Att utveckla kamratföreningen är en viktig uppgift. Vår kamratförening har två ben att stå på, föreningsverksamheten och museiverksamheten. Föreningen äger som alla vet Ängelholms flygmuseum. Museet har i sin nuvarande form i år funnits i 15 år. Styrelsen har beslutat att inte uppmärksamma detta speciellt. Vi har inte resurser för det just nu. "Mina" tidigare museer firar 35 respektive 25 år i år. Flygvapenmuseum invigdes i mars 1984 och Norsk Luftfartsmuseum 1994. Jag var inbjuden till båda invigningarna och var också närvarande. Då naturligtvis i full ovisshet om att jag senare skulle bekläda chefsposterna 1992 respektive 2005.

Det kalla kriget "är i ropet". Det märks i utställningar på andra museer, ➔

*Forts. från föreg. sida*

till exempel Flygvapenmuseum, och det märks i bokfloden. Många böcker om denna intressanta period ges ut nu. Det är 30 år sedan den "slutade" och många unga vuxna har inte någon relation till denna dramatiska epok. Vi ser det som vår uppgift att också lära ut vad detta kalla krig innebar. F 10 som då var Sveriges sydligaste jaktflottilj och hade flera enheter i luftförsvaret – inte bara jaktflyg utan också stril (stridsledning och luftbevakning) och luftvärnsrobot 68 Bloodhound och hade nära samarbete med arméns luftvärn (Lv 4). Jag menar att F 10 var den mest totala luftförsvarfsflottiljen i vårt land. Vi arbetar med detta i vår utställning.

Som du kan läsa på annan plats i Bullertinen lämnar överste Lars Bergström över chefskapet för F 17 till överste Tommy Petersson. Vi tackar Lars Bergström för det mycket goda samarbete och intresse han har visat kamratföreningarna som F 17 är värdförband för och önskar honom lycka till på den nya befattningen i Högkvarteret. Vi önskar Tommy Petersson all välgång i sitt nya ämbete. Tommy Petersson har förflutet på F 10 och skall alltid känna sig välkommen till kamratföreningen. Avslutningsvis vill jag önska alla en riktigt skön och avkopplande sommar.

*Sven Scheiderbauer*

*Ordförande F 10 Kamratförening*

## F 10-rummet - Uppstart för gammal idé

En mer än fem år gammal idé håller sedan årsskiftet på att ta form i det tidigare "pokalrummet" i anslutning till museets kafé. För att utöka exponeringsytorna i det rektangulära rummet har mellanväggar som bildar en labyrint byggts och därmed nästan fördubblat tillgänglig exponeringsyta.

I skrivande stund målas rummet och kommer snart att vara klart för nästa fas där väggarna skall förses med innehåll. Det kommer att handla om F 10 verksamhet från 1940 till 2003. Ambitionen är att berätta om anställdas och värnpliktigas vardag innanför grindarna kopplat till flottiljens skiftande uppgifter både nationellt och internationellt.

Parallellt med F 10 informationen kopplas information om "Kalla kriget" och dess inverkan på flottiljens verksamhet. Två grupper bearbetar underlag för resp. inriktning och framställer material som slutligen sammanställs parallellt längs en tidslinje i rummet som f n har arbetsnamnet "F 10-rummet med Kalla kriget" Sista fasen i projektet blir att skapa en passande



*Målning av väggarna till utställningen om "Kalla kriget".*

belysning för framhävan av utställningen innehåll. Rummet kommer färdigställs löpande och skall förhoppningsvis vara klart före 2020.

**P.S.** Efterlyses: Bilder från värnpliktigas/anställdas vardagliga sysslor på flottiljen/uteobjekten. I fotoarkivet finns mängder av bilder på uppställda människor vid inspektioner o. dyl. men nästan inga "hands on" från vardagen arbeten på kompanier, i fält, på markan, matsalen, luckan m m. Vi har ett trängande behov av sådant underlag. Du som känner att du har något sådant när du läser detta, kontakta oss personligen eller via mail/telefon **D.S.**

**Text och foto: Ulf Ohlsson**

*Museiledare Lennart Ohlsson skriver om*

## Vad har hänt och vad händer på museet?



Lennart Ohlsson  
Foto: Krister Sörhede

**S**å nu är det åter dags att sammanfatta det senaste halvårets begivenheter.

**V**i hade ju som bekant dåligt besöksantal under sommarern 2018. Vi hade närmare 4 000 färre besökare på grund av det vackra vädret på försommaren. Vi lyckades inte få upp antalet besökare under resten av året. Men vi var inte ensamma att ha vikande antal besökare. Det var genomgående så för många museer i landet. Det satte också sina spår i vår ekonomi som blev något mager. Lyckligtvis gav våra simulatorer och vår väl sorterade butik god avkastning så att ekonomin inte blev så dålig som vi befارade från början.

**I**museet har det blivit några förändringar. I det som tidigare var F 10-rummet håller vår duktiga personal att bygga upp vad som kommer att visa F 10 under "Kalla kriget". Det är en tidsperiod som många av oss minns men våra yngre besökare kanske inte ens hört talas om. Då spelade bl a F 10 en viktig roll som kommer att belysas i den utställningen.

**E**n annan aktivitet som vi hoppas kommer att bli populär är det vi kommer att kalla Air Science Center. Där kommer vi att belysa frågor som vad är luft, hur kan ett flygplan flyga, hur uppstår lyftkraften, vad är väder och flera andra frågor om luft och flyg.

**V**år nya samlingslokal har nu varit i användning en tid. Vi har bl a avhållit våra föredragsaftnar där och trots att det

några gånger har varit över hundra besökare där upplevs inte lokalen som liten.

**V**i har sedan en tid tillbaka undersökt möjligheten att få tillgång till mer utställningsyta eftersom vi i dagsläget är en aning trångbodd. Det har visat sig att vi eventuellt kan få överta den hangarhalvan i västra hangaren som i dag disponeras av ett annat företag. Hur vi i så fall ska utnyttja den tillkommande ytan blir en stor fråga. Vi har en del idéer om hur vi ska utnyttja den lokalen. Men projektet är på inget vis beslutat än. Våra idéer kommer att presenteras vid ett senare tillfälle när vi vet mer om vad det innebär ekonomiskt och inte minst arbetsmässigt.

**D**et har under det gångna året tillkommit flera nya medarbetare till museets personal. Vi kan kort konstatera att med dem har fått större kompetens i arbetsstyrkan.

**V**år J 22 "Röd Kalle" har nu stått utan motor en längre tid. Vi har ju tidigare berättat att det var nödvändigt att göra en större genomgång om vi skulle kunna motorköra flygplanet i framtiden. Vi fick en större summa pengar beviljade av Riksantikvarieämbetet för att kunna genomföra projektet. Vi har köpt reservdelar från bl a USA för större delen av pengarna. De senaste reservdelarna, nya kolringar anlände i början av april. Just nu håller vi på att montera de renoverade cylindrarna så vi kan hänga på motorn igen inom en snar framtid. ■



**HÄNT...**  
**sen sist på**  
**musेत!**

*Landshövdingen för  
Skåne län provflög  
Draken-simulatore.*

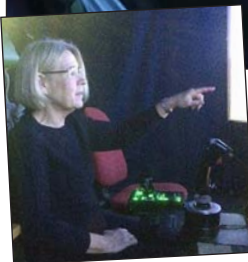
## Besök av landshövdingen!

Den 26 februari fick hade den stora äran att ta emot Skånes landshövding **Anneli Hultén** och hennes flyg-intresserade sambo **Sten Ljunggren**. Efter en kort inledning av vår ordförande **Göran Brauer**, guidades landshövdingeparet runt av **Jan Johansson** och **Bengt Lundquist**. Stort intresse visades för vårt museum, och landshövdingen uttryckte stor beundran för det frivilliga arbete som resulterat i vårt museum. Både F10- och Drakensimulatore provades, och landshövdingen klarade galant att flyga under Öresundsbron och sedan landa på Kastrup.

**Tack till Lena Emilsson och Jan Johansson** som med god marknadsföring lyckats sätta Ängelholms Flygmuseum på Landshövdingens Skånekarta. ■



Foto: Jan Johansson



*Fr v: Jan Johansson, ►  
Sten Ljunggren, Anneli  
Hultén och Göran  
Brauer (ordf. i F 10 Kf).*

Foto: Bengt Lundquist

## Föreläsning av JAS-pilot!



**F d chefsprovflygare** på SAAB, **Stig Holmström** (t v) berättade, med bilder och filmer från tiden före och under jungfruflygningen med JAS 39 Gripen i december 1988, för 30 år sedan. ■

## Långväga gäster på museet!



Under vårvintern hade vi långväga besökare när jag gick värd. De var från Chennai i södra Indien och praktiserade på Ikea i Älmhult och Malmö. De skall jobba på Ikeas första varuhus i Hyderabad som öppnade i augusti förra året. De flög simulator och var mycket intresserade. ■  
**Text och foto: Jan Johansson**

Vi bygger med  
**BEIJER Byggmaterial**  
075-241 22 83  
[www.beijerbygg.se](http://www.beijerbygg.se)  
Klippanvägen Ängelholm



B Y G G E R   D O M   S O M   B Y G G E R

## USA:s ambassadör besökte vårt museum!



Från vänster: Kenneth Johansson, Michele T. Bond, Bengt Lundquist, Clifford G. Bond, Hans Wallmark och Lennart Ohlsson.



Tomas Dal i guidningstagen.



”Swedish fikastund” i mässen.

USA:s tjänstgörande ambassadör, Chargé d’Affaires Clifford Bond med hustru Michele och tjänstemän från ambassaden, besökte på tisdagen 10 april Ängelholms Flygmuseum. Initiativtagare var Hans Wallmark (M, riksdagsman) och kommunstyrelsens ordförande Robin Holmberg (M), vilka också deltog i mötet arrangerat av våra museieleddare Kenneth Johansson och Lennart Ohlsson. Efter sedvanlig kaff-

estund fick jag äran att guida besökarna i museet, med avslutande simulatorflygning där Bengt Lundqvist fick Michele Bond att, till makens förtjusning, flyga Draken och Bertil Persson tog hand om Robin Holmberg i ”riktiga” 35-simulatorn. En givande dag för oss volontärer på museet! Återstår att se om amerikanska flygattachén snart kommer på besök? ■

**Text: Tomas Dal**

# Vårmöte med årsmöte, 7 april 2019



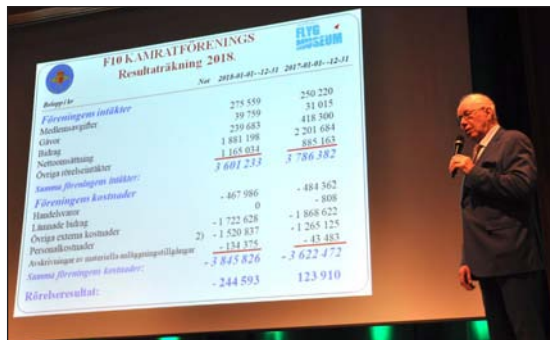
*T v: Ordförande Göran Brauer hälsar alla välkomna till årsmötet.*

*T h: Ekonomichefen Jan Andersson visar det ekonomiska läget som redovisade ett något "ansträngt" läge för 2018.*

*Nedan: Sekreterare Bertil Persson tackar Göran Brauer för hans insatser som ordförande.*



*Sekreterare Bertil Persson höll ett humoristiskt och personligt tal till den avgående ordföranden.*



**Text: Tor Netterby**  
**Foto: Krister Sörhede och Tor Netterby**

En ny vår... efter en vinter som egentligen inte var någon riktig vinter. Tillströmningen till Vårmöte med årsmöte var som vanligt stor. Efter att ordförande Göran Brauer öppnat årsmötet och hälsat alla välkomna från scenen på Rönneskolans aula började vi med en högtidlig parentation över de under året avlidna kamraterna till tonerna av "Reach for the Sky".

Så var det dags stämmoförhandlingarna efter att dagordningen godkänts. Punkt efter punkt betades snabbt av. Efter att styrelsens verksamhetsberättelse och revisionsberättelse lästs upp beviljades styrelsen ansvarsfrihet. Tre nya hedersmedlemmar utsågs och mer om detta finns på sidan 12. Här man f ö läsa Bert Stenfeldts tackmail till F 10 Kf. Kontentan av årsmötet blev några nyval och ett flertal omval till styrelsen. Styrelsen konstituerade sig dagen efter vid ett särskilt möte. **Styrelsens sammansättning i sin helhet presenteras på sidan 12.**

Göran Brauer hade aviserat sin avgång från ordförandeposten och Sven Scheiderbauer tar över ordförandeskapet igen. Göran Brauer blev därför uppaktad av mötets sekreterare Bertil Persson som höll ett mycket humoristiskt och personligt tal till den avgående ordföranden.

*Red. vill också passa på att tacka den avgående ordföranden för denna tiden!*



Illustration från Wikipedia.



Det mörkt orange bandet visar på området kallat Sahel.

*T.h: En del av Malis städer och landets gränser.*



Illustration från Wikipedia.

Naturligtvis fanns det också en föredragshållare vid detta Vårmöte med årsmöte. För att avsluta serien med kvinnliga föredragshållare som F 10 Kf och Flygmuseet haft under våren var det dags för Kristina Bergendal att äntra scenen.

Kristina gjorde en kort presentation av sig själv som löd: Reservofficer i FV (anställd på F 21) i sambandstjänst (bas-sb) 1985-1999). På UD sedan 1991. Ser det som en förmån arbeta både UD och FM. Just nu är jag Stf C MUST, men senaste halvåret i Mali som POLAD (Political Advisor = politisk rådgivare) till Force Commander MINUSMA gen Lt Gyllensporre. Kristina har varit POLAD 2010-2014 till dåvarande ÖB. Talar franska, har tjänstgjort tidigare i Västafrika (Elfenbenskusten 1994-96). Civ-mil bakgrund; koppla ihop säkerhetspolitiska skeenden till militär kontext. OBS! Arbetar inte med militära frågor, det ska den med militär profession göra!

Föredraget kallades för **Sahel 2019**. Sahel är Saharas gräns och är en halvtorr gränzon i Afrika söder om Sahara och norr om de mer bördiga områdena söderut.

Området är stort och sparsamt befolkat och ligger i flera skärningspunkter (öst-väst, nord-syd, men även "diagonalt" för olika flöden (handel, smuggling etc). Gränserna mellan dagens stater i Sahel är ett resultat av kolonialismen. De är inte dragna utifrån traditionella befolkningarnas områden. Innebär ständiga flöden över landsgränser, d v s behov samordna och samverka gränsöverskridande i många dimensioner. Mali är beläget i gränzonen mellan arabiskt in-



*Göran Brauer och föredragshållaren för dagen – Kristina Bergendal.*

flytande och subsahariska Afrika, se bilder! Mali har alltid varit av strategiskt intresse, givet hur geografien ser ut. Traditionellt sett ett område med friktioner och spänningar. I "modern tid" har det varit/är en intress sfär för Algeriet och Frankrike, den forna kolonialmakten. Vi fick veta att Mali är ett stort land, tre ggr så stort som Sverige. Befolkningen är idag ca 19 miljoner invånare, merparten i södra och framförallt centrala delarna. Inte många naturtillgångar, men det finns guld, salt och uran. Landet har en viss bomullsproduktion. Vidare fick vi veta en hel del om Malis historia som att landet blev självständigt 1960 och att landet förde en socialistisk politik 1960-68, som resulterade i ekonomiska problem. Kristina berättade att flertalet militärkupper, flera tuareg- ➔

*Forts. från föreg. sida*

uppror (ett nomadfolk) har ägt rum. I närtiden var det 2012 en ny militärkupp och sittande presidenten Amadou Toumarin Touré, ansågs inte kunna hantera/bemöta tuaregrebellernas MNLA:s krav på självständigt Azawad (norra delen). Inledningsvis var MNLA lierade med islamistgruppen Ansar al Dine,

senare konflikt mellan dem. MNLA drev ut Ansar al Dine. Frankrike ingrep i inbördeskriget 2012 och stoppade islamisternas framfart söderut. Fredsavtal 2013 i Ouagadougou (Burkina Faso), som följdes upp av avtalet i Alger 2014.

#### **MINUSMA 2013 och framåt:**

MINUSMA (UN Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali) som är resultatet av FN-resolution 2100 (2013). Arv från AFISMA (African-led International Support Mission to Mali) samt sedan länge existerande FN-biståndsorgan i Mali. Det blev en lite ovanlig start för en FN-mission, förklarar kanske också varför MINUSMA inte varit odelat framgångsrik. Här gav Kristina exempel på utmaningar: Truppsammansättningen med många stora afrikanska truppbidragare som Burkina Faso, Tchad, Senegal som har att samverka med t ex Tyskland och Sverige. Sverige har fn ca 280 soldater samt stabsofficerare. Värt att notera är också att Kina har 400 soldater i MINUSMA. Det finns ett kinesiskt intresse för Afrika! MINUSMA Force består av ca 13 000 (MINUSMA totalt ca 16 000). Special Representative of the Secretary-General (SRSG) Annadif från Tchad är chef för hela MINUSMA. FC (Force Commander) Gyllensporre är chef över den militära delen. En av huvuduppgifterna för MINUSMA Force: stödja implementeringen av fredsavtalet, dvs skapa säkerhet så civila delarna kan komma in och stödja återupp-



*Hettan och torkan är ständigt närvarande i Mali.*

*Foto: Gustav Dahlgren/Försvarsmakten*

byggnaden av norra delarna, inklusive stöd vid DDR (Disarmament, Demobilization and Reintegration).

**Utmaning:** Konflikten i Centre som inte omfattas av Algeravtalet, blir mer och mer våldsam. Helt andra konfliktorsaker än i norr! Klimatförändringar och kraftig folkökning innebär att traditionella spänningar mellan nomader och jordbrukare blir kraftigare och exploateras av kriminella och terroristgrupper. Därtill avsaknaden av maliska staten i Centre. Finns inget socialt kontrakt mellan maliska folket och staten. Tomrummet fylls av andra (ex vis koranskolor, miliser etc). Centre ligger också strategiskt till i flödena särskilt mellan Mali och Burkina Faso! Konflikten i Centre har intensifierats sedan 2016, men nämns först i den aktuella FN-resolutionen (2423), antagen i juni 2018.

**D**et är i denna miljö som FC Gyllensporre har att agera! Inför sitt tillträde 2 oktober 2018 hade han 5 prioriteringar:

- 1) stödja implementeringen av fredsavtalet,
- 2) öka den civila-militära samverkan,
- 3) adressera problematiken i Centre,
- 4) minska förlusterna,
- 5) samverka med andra i regionen såsom EUTM (European Union Training Mission Mali), Operation Barkhane, G 5 Sahel (Franska: G5 du Sahel).

**Komplex situation, ställer nya krav på Peace Keeping!** Detta har även noterats



*Ordföranden tackade Kristina för ett utmärkt föredrag med en modell av "den röda Viggen".*

av FN:s generalsekreterare Gueterres som förra året tog initiativet till "Action for Peace Keeping". Målet är att FN fredsbefärande verksamhet ska anpassas till dagens och morgondagens utmaningar.

#### **Erfarenheter för FC Gyllensporre första halvåret:**

Målet är mer agil och proaktiv styrka som har att möta till stora delar asymmetrisk motståndare. Samt bistå civila delarna av MINUSMA med att skapa säkerhets - förutsättning för att kunna bygga uthållig grund för uppbyggnad av samhället. Dessa mål testades i operation Folon I i Centre i januari-februari. Preliminära slutsatser från operationen (troligen allmängiltiga för modern peace keeping): **Behov av civil-militär samsyn, parallella planeringsprocesser, behov av agil och proaktiv styrka, behov av adekvat utbildade och övade trupper.**

**N**är det gäller sjukvård (CASEVAC) och trupp som agerar i svåra miljöer måste sjukvårdskedjan fungera! Helikoptrar är en bristvara. Man måste ha en god lägesuppfattning/lägesbild på en underlättelsekedjan inte är så väl utvecklad i FN-systemet. **Vid informationsoperationer** är det centralt med informationsöverläge i asymmetrisk miljö, men även viktigt sprida information om FN:s målsättning och bidrag till befolkningen. Det är viktigt med **samverkan med partners** för att kunna lösa uppgifter i komplex miljö! I Centre samverkan med

Barkhane och G5 Sahel, men också mentorskap och samverkan med Malis armé (FAMA). Detta är frågor och teman som FN traditionellt inte arbetat så aktivt med. Det krävs samverkan med New York, truppbidragare, medlemsländer och missionen. F ö krävs också en politisk vilja (och mod) för att fortsätta utvecklingen. MINUSMA kan och bör vara en föregångsmission för denna konceptuella utveckling!

**Avslutning:** För regionen finns intresse från stora aktörer! Kina, Ryssland, USA, Gulfstater och hur påverkar utvecklingen i Algeriet och Libyen regionen? Vi har att förhålla oss till terrorism, migration!? Tänk på att Bamako ligger endast 5 timmars flyg-resa bort från Paris. Komplexiteten i Sahel kräver fortlöpande analys och diskussion. Detta gäller även nationellt, inklusive hur vi från svensk sida på bästa sätt kan samordna våra insatser så att vi optimerar de ansträngningar som AB Sverige gör!

**G**öran Brauer tackade Kristina för ett synnerligen intressant föredrag. Kristina fick som tack bli en modell av den "Röda Viggen". Därefter var det dags att åka till gamla vpl-matsalen och landgången som väntade där. Efteråt, när kaffet på museet var uppdruckat och alla kakorna uppätta var det dags att styra kosan hem efter en trevlig dag.

Ett stort **TACK!** till alla ni som jobbade med att ordna lokaler, fixa landgång, laga/servera kaffe, såg till att medlemmarna trivdes denna dag och mycket, mycket mer. ■



## Styrelsen föreslog årsmötet följande nya hedersmedlemmar:

□ Bert Stenfeldt, pensionerad generalmajor. Bert har under åren aktivt bidragit med föreläsningar och medverkat till ökat antal besökare. Han har bidragit med ett fantastiskt personligt engagemang och varit ett stöd för vår förening med flygmuseum. Genom sitt arbete som ordförande i Swedish Air Force Historic Flight verkar han för att vi fortfarande kan få se våra historiska flygplan i luften över F 10 f.d. flottilflygplats.

□ Bengt Jönsson, auktoriserad revisor. I samband med årsmötet 2004 och inför flygmuseets öppnande i juni detta år, ställde Bengt upp som frivillig revisor i föreningen. Bengt har under sina 15 år tillfört föreningen god kunskap om vilka krav som det finns på en näringsverksamhet och stöttat styrelsen genom att ge allmänna råd för att säkerställa en väl fungerande ekonomi.

□ Anders Petrisson, åkeriägare. Anders har deltagit aktivt inom simulatorverksamheten. Han har vidare säkerställt att olika typer av material och materiel har transporterats till och ifrån flygmuseet. Genom att erbjuda plats för klatschig reklam på sina fordon har han marknadsfört Ängelholms Flygmuseum över hela Sverige.

Samtliga föreslagna godtogs som hedersmedlemmar.

## Det kom en mejl från Bert Stenfeldt:

### *Bästa Bröder, F 10 kamratförening.*

Det är hedrande i allra högsta grad att utses till hedersmedlem i F 10 kamratförening. Jag framför ett tack för det. Jag ber att detta tack förmedlas till medlemmarna.

För mig har det alltid varit stor tillfredsställelse att delta i F 10 kamratförenings verksamhet. Det har varit med stolthet som jag haft förmången att tala om föreningen i olika sammanhang och fram för allt att få guida i museet. Det har gett mig så mycket genom allt beröm som framförts till mig avseende kamratförenings motivation, ambition och förmåga att skapa och vårda ett så värdefullt kulturarv.

Det smärtar naturligtvis att jag aldrig tillhört förbandet F 10. Men i slutet av min karriär så hade jag förmånen att ha en av "mina", C E 1, divisioner baserad på flottiljen. Den divisionen utmärkte sig då liksom tidigare divisioner. Jag ser med förhoppning framåt att till hösten få tala mera om detta – att jag aldrig fick bli en del i flottiljen, men nu så hedrande bli en hedersmedlem till kamratföreningen.

*Tillgivne Bert*

## F 10 Kf styrelse efter konstitueringsmötet

På måndagen 8 april, dagen efter årsmötet, samlades styrelsen för att konstituera sig. **Sven Scheiderbauer** valdes redan på årsmötet till **F 10 Kf ordförande**.

Fördelningen av styrelseposter gällande övriga styrelseledamöter blev så här:

**Krister Sörhede** valdes till **vice ordförande**.

**Bertil Persson** valdes till föreningens **sekreterare**. Val av **kassör** (ev. adjungeras till styrelsen)

Befattningen som kassör hålls vakant tills vidare. Beslut om två firmatecknare (att var för sig teckna firma för F 10 Kf). Att var för sig teckna firma för F 10 Kamratförening utsågs **Sven Scheiderbauer** (Ordf.) och **Jan Andersson** (ekonomichef).

Till **rekryteringsansvarig** valdes **Gunnar Müller-Hansen**. Till **informationsansvarig** valdes **Tor Netterby**. **Övriga ledamöter** i styrelsen: **Tycho Andersson**, **Carin Olsson** och **Andreas Samulesson**.

Vidare utsågs **verksamhetsledare** och **ekonomichef** för 2019.

□ **Aktivitetsledare:** Ordföranden **Sven Scheiderbauer** tar på sig rollen som aktivitetsledare till dess någon intresserad person tar på sig detta värv. □ **Stf aktivitetsledare**, tillika **medlemsregistrator** **Lars Hedström** adjungeras (äv.) fortsättningsvis till styrelsen då adekvata ärenden inom fackområdet föreligger för behandling.

□ **Museiledare:** **Kenneth Johansson** och **Lennart Ohlsson** fortsätter som museiledare.

□ **Intendent:** **Anders Rick** fortsätter som intendent.

□ **Ekonomichef:** **Jan Andersson** fortsätter som ekonomichef.

Jan Andersson föreslog att **Marianne Sjöholm** utses att vara **Stf ekonomichef** och kan vid behov adjungeras till styrelsen.



# Ängelholms Flygmuseum och framtiden

Text: Kenneth Johansson

Foto: Krister Sörhede

Att vara på rätt plats vid rätt tillfälle kan avgöra om man lyckas nå sina mål eller inte. Just nu befinner sig kamratföreningen och museet i en sådan brytpunkt.

Våra medarbetare är i huvudsak oavlönade pensionärer som jobbar med kompetens och engagemang men leden glesnar och vi behöver fylla igen uppkomna luckor. Ska detta ske med delvis arvoderad personal så krävs att vi ökar intäkterna betydligt. Detta åstadkommer vi i huvudsak genom att attrahera gamla såväl som nya besökare. Det gör vi genom att utöka utställningen samt komplettera denna med en Science Center avdelning. Det vill säga en avdelning där besökarna får ta i och undersöka föremålen, tänka efter hur de fungerar och förstå. Naturligtvis skall vi göra det inom vårt specialområde – flyg (hur kan ett flygplan flyga) men också med närliggande områden som luft, stratosfär, meteorologi, flygmedicin m m. En sådan utbyggnad kräver hög kompetens inom respektive specialområde. Den har vi lyckligtvis inom museets medarbetarkår. Dessutom krävs

mer plats än vad vi förfogar över idag. Samtal pågår med Valhall Parks ägare om utökade lokaler. Med en utbyggnad enligt ovan skulle vi sannolikt också positivt påverka det skolprojekt som vi håller på med och som beskrivits i tidigare nummer av Bullertinen.

Våra ambitioner är att attrahera besökare från ett större område än vi gör idag. För ett par år sedan tyckte jag att Greater Copenhagen var ett kraftigt utökat upptagningsområde som låg inom räckhåll. I dag marknadsför vi oss där.

Med det läge vi har mitt i PEAB:s jättesatsning på Valhall Park, WOW projektet, vår kompetens och framåtanda, så bör vi tillsammans med bland andra som Koenigsegg, som har världen som upptagningsområde, så småningom bli en av spjutpetsarna i WOW 2030.

Det är nu det gäller. Det är nu vi har kompetensen kvar. Det är nu PEAB satsar. Det är nu vi har våra visioner. Det är nu vi skall förverkliga dem. ■



*Hur går nu det här till? Kom till Flygmuseet och få lösningen på problemet!*



*Flygmuseets Annika Pålsson demonstrerar hur luftkanonen fungerar.*

# Chefen har ordet, april 2019

Kallinge 20190426

## Kamrater i kamratföreningen

För närvarande räcker det med att läsa dags-tidningen för att förstå att det händer och kommer att hända mycket i försvarsfrågorna. Det är naturligtvis tråkigt att det är det osäkra omvärldsläget som gör att våra förtroende-valda nu har fått upp ögonen för behovet av att modernisera, tillväxa och därigenom höja den operativa effekten i försvaret. Redan i den här försvarsbeslutsperioden som sträcker sig t o m 2020 har substantiella ekonomiska tillskott gjorts. Nu väntar vi med spänning på försvarsberedningens rapport som blir startskottet för arbetet med nästa försvarsbeslutsperiod 2021-2025. Allting pekar på att man kommer att föreslå stora tillskott i ambitionen att höja vår försvarsförmåga. På F 17 tvingas vi idag till hårda prioriteringar mellan våra tre högst prioriterade uppgifter. Genomförande av insatser och beredskap, personalförsörjning av krigsförbanden och krigsduglighetshöjande åtgärder. Till den listan skall vi nu också lägga att vi måste förbereda oss för att kunna tillväxa. Personalförsörjningen börjar i allt väsentligt med den grundutbildning vi idag återigen genomför med stöd av pliktlagen. Idag utbildar vi ca 80 rekryter om året men vår ambition är att redan 2020 ta emot 200. Detta är en viktig pusselbit i vår förmåga att tillväxa.

Vi har nu också över 100 krigsplaceringsbara frivilligbattningar i krigsförbanden, vi är nu i ett intensivt skede att tillsammans med frivilligorganisationerna starta upp utbildning och krigsplacering av frivilliga igen. Är ni intresserade eller vet någon som är det så tag kontakt med någon av alla våra frivilligorganisationer. Vår samverkan med hemvärnet blir också mer och mer omfattande, naturligtvis huvudsakligen när det gäller skyddet av vår huvudbas, och våra sido- och reservbaser.

Vårens stora begivenhet har varit årets Flygvapenövning som i år gick i vintermiljö. Stora delar av våra krigsförband har varit

underställda chefen F 21 på Jokkmokk. Att lägga vinterförmåga till vår verktygslåda är ett viktigt tillskott även om vi är det sydligaste av krigsförbanden. Nästa stora övning att se fram mot är försvarsmaktövningen Aurora som nästa gång kommer att genomföras i maj 2020. Den övningen kommer 2020 bli än större än motsvarande övning vi genomförde 2018. Den kommer gå i vårt område och blir ytterligare en milstolpe i vår krigsförbandsutveckling.

Från och med den första januari är vi i genomförandefas av det vi kallar "ledning för ett starkare försvar". Inom det begreppet ligger bl a återinförandet av försvarsgrenstaber. Flygstaben är nu etablerad på Årna i Uppsala och börjar hitta former för sin verksamhet. Det här är efterlängtat och kommer att bli mycket bra. Arméstaben finns i Enköping och Marinstaben är på väg till Berga. På flottiljen märker vi av omorganisationen genom inrättandet av en ny enhet, logistik-enheten. Den har uppstått när vi tar över all verksamhet som tidigare låg på FMLOG och FMV. Nu äger jag som krigsförbandschef återigen min egen logistik vilket kommer att bli mycket bra.

Ingen har väl missat att F 17 fyller 75 år i år. Ni är alla hjärtligt välkomna till flygdagen den 25 augusti. Vi tror på publikrekord så kom i tid! Det kommer att bli en fantastisk dag där vi kommer att visa Flygvapnets förmågor och locka till oss ungdomar. Det kommer dessutom finnas utrymme att marknadsföra kamratföreningarna och jag räknar med stöd och hjälp för genomförandet från Er. För närvarande har vi besökande flyg från schweiziska och finska flygvapnet klara men jag hoppas att det tillkommer några fler utländska gäster. I samarbete med F 17 kamratförening kommer vi också ge ut minnesbok som kommer att vara klar i god tid före flygdagen. Idag är vi traditionsbärare för F 5, F 10 och F 12 och stöttar dessa kamratföreningar även om F 12 är lite vilande. Till den kretsen lägger



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

*Foto:  
Catharina Bergsell*

vi från och med i år flottans män i Karlshamn och Ängelholm. Ett beslut som kan tyckas lite märkligt men vi kommer trots deras ursprung att ge dem det bästa stöd vi kan erbjuda.

Jag vill avslutningsvis tacka för det goda samarbete vi har och det stöd ni bidrar med för att göra Flygvapnet och F 17 känt ute i samhället. Det har varit fem fantastiskt roliga år, utan tvekan det bästa jobb jag haft, men nu är det dags att gå vidare.

Jag slutar som C F 17 den 1 juni och lämnar därmed över förbandsfanan till öv Tommy

Petersson som fn är planeringschef på flygstaben. Tommy är känd på F 17 eftersom han tidigare varit både flyg- och divisionschef här. Tommy kommer ursprungligen från F 6 i Karlsborg. Men han har haft förmånen att tillhöra F 10 och 1. Div från 1993 fram till nedläggningen. Därför klappar hans hjärta säkert lite extra för sitt gamla förband på Bjärehalvön. Jag själv kommer att fortsätta som chef för produktionsledningens genomförandeavdelning och därmed ansvara för hela försvarsmaktens produktion, uppföljning och ekonomi.

Jag lämnar över ett fantastiskt förband till Tommy som han kommer att leda till ännu större framgångar. Jag är helt säker på att Tommy kommer att måna om kamratföreningarna på samma sätt som jag gjort. Vi ses där ute, fortsatt jobba i samma positiva anda.

*Lars Bergström  
C F 17*

## 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](mailto:f17-veteran@mil.se)





*Eleven  
(översten) på knä  
med läraren  
(kapten) S-Å Ahl  
stående bakom.*

## När översten föll på knä

Överste Cappelen-Smith, F 10 gick i pension 1979-04-01. Innan dess skulle han ha en inflygning på SK 61 Bulldog på F 5. Jag var då på 3. divisionen som hade hand om alla udda kurser såsom blivande helikopterförare från armén, marinen eller polisen, orienteringskurser för flygläkare, inflygning av äldre officerare på SK 60 och annat s k löskefolk. Divisionschefen, Johannes Tomberg, meddelande nyheten om C-S:s inflygning vid en morgonsamling för oss flyglärare och undrade vem som ville åta sig uppgiften. Nu var det så, att ryktet om C-S:s personlighet redan hade nått oss (han var inte känd för att vara någon muntergök precis) och när frågan slängdes ut fick alla väldigt intressanta saker att studera i bordet framför sig, i taket eller ut genom fönstret – ingen ville. Det var då jag drog ”vinst-lotten” – det blev jag som skulle tampas med översten.

En gång i tiden, när jag ofta var yngst bland lärarna, anmälde jag mig alltid frivilligt till obekväma uppdrag eftersom jag

visste att jag skulle få dem i alla fall. Så inte nu. Kanske var jag nu äldst så det var därför. Jag vet inte. I alla fall var det bara att hålla god min och kasta sig över uppgiften. Jag gjorde upp ett inflygningsprogram omfattande tre flygpäss som innehöll alla de traditionella övningarna såsom start- och-landning, bedömningslandning stall viking och spinn, avancerad flygning, lite instrumentflygning osv.

Så kom dagen då vi skulle sätta igång. Som vanligt samlades eleverna i pågående kurs plus C-S i briefingsalen, i detta fall lektionssal S2 och lärarna kom in i samlad tropp efteråt för vädergenomgång och ordergivning. Där satt han. En inte så stor, ganska nollställd farbror. Jag satte mig hos min elev, alltså C-S, hälsade och presenterade mig. Efter ordergivningen skulle jag så gå igenom dagens övningar. Jag tänkte att här är det bäst att ta tjuren vid hornen direkt så jag sa ungefär så här: ”Nu är det så här, översten, att i luften säger vi alla du till varandra.”





*Ett handslag och tack för en fin kurs!*

”Jaha” sa C-S.

Jag fortsatte glatt:

”Och så är det jag som är befälhavare i flygplanet.”

”Jaha” sa C-S.

Så var det avklarat...

Vi hade sedan tre trevliga flygpass tillsammans. Visserligen med ganska långa mellanrum, men C-S var en duktig pilot. Inga problem där inte och inflygningen gick programenligt.

Inför den det sista passet hade jag varskott flottiljfoto grafen och bett honom komma ner till hangar 6 och föreviga händelsen. Efter landning och inkörning varskodde jag C-S om att foto grafen skulle ta ett ”kursfoto.” Det var ju förstås bara han och jag. Han ställde villigt upp och vi skakade hand. Då för den lede i mig och jag sa:

”eleverna brukar stå på knä och lärarna stå upp bakom eleverna”;

det var inte dock inte alltid, men det hände. Döm om in förvåning när jag fick se översten ställa sig på knä på den regnvåta hangarplattan för att bli fotograferad.

Under dessa tre flygpass och episoden med fotograferingen lärde jag mig att aldrig tro på rykten. C-P var, åtminstone tillsammans med mig, inte alls den ”surgubbe” som han utmålats som. ■

**Text: Sven-Åke Ahl Foto: F 5**



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

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

**Svensk Flyghistorisk Förening**

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





# Ragnar Skanåker berättar om flyguppvisning med J 29 Tunnan

Text: Ragnar Skanåker

Foto: Privata bilder och Ängelhoms Flygmuseums Arkiv

Livet har varit mycket vänligt mot mig. Jag har upplevt fantastiska saker som få andra har gjort. En del har jag drabbats av utan egen förskyllan och andra saker har jag själv varit skuld till. Minnet är väl inte det bästa men det jag kommer ihåg bäst är när nerver och handling var avgörande för livet i fortsättningen.

Kriget i Kongo som transportpilot på Light Aircraft lärde mig mycket om livet utanför ett civiliserat och fungerande samhälle där egna snabba beslut betydde leva eller försvinna för gott, att skjuta olympiska finaler är också oerhört nerv- påfrestande, att som nybliven innehavare av ett A-certifikat och att under anfallsövningar (bus) med Piper Cub mot kraftverk i Dalarna bli beskjuten med automatvapen av en berusad hemvärnsman var heller inte så bra. Och så vidare. Men man blev härdad.

Men nu till det jag ska berätta om. Det som kanske härdade mig mest och lärde mig 100 % koncentration var just formationsflygning. Ett misstag och då kunde hela gruppen förolyckas. Under mina sista år som fältflygare deltog jag i F 10:s

uppvisningsgrupp där 4 st J 29 i form av ett ruttmönster gjorde våghalsiga uppvisningar på flygdagar land och rike runt. Se bilder här på uppslaget.

Uppdraget var livsfarligt men att bli uttagen till detta var den största ära som kunde vederfaras en stridspilot. Därför tackade man inte nej. Man var ju odödlig. FV hade tre uppvisningsgrupper 1957-1958 och de fanns på F 9, F 10 och F 13. Gruppen från F 9 kom vid ett tillfälle för lågt med påföljd att 4:an längst bak gick i backen. Fyran hade en negativ staffling på ca 1 meter. Lite obehagligt för de som klarade sig kan tänka. Gruppen från F 13 gjorde en ännu sämre höjdbedömning och gick i isen på sjön Roxen och sedan var det bara F 10:s grupp kvar. Obehagligt, men det gällde ju inte oss. Förbud mot uppvisningar blev resultatet. Förståeligt.

Men innan förbudet kom hann vi på F 10 med lite andra hyss som piffade upp tiden i väntan på ett krig. Väntan på krig var ju fredsbevarande stridspiloters huvudsakliga sysselsättning i Sverige.

Vi lärde och övade inte bara att döda fiender i luften, vi lärde oss också riktigt fula saker som man kunde göra med bara händerna om det blev nödvändigt. Nu blev det aldrig något krig och det var vi naturligtvis glada för. Enligt oss piloter var den allmänna meningen att hade inte vi funnits så hade vi fått ett krig som ett brev på posten. Nåja!

Vill du fred, rusta dig för krig. Vi fyllde ut tiden med diverse grejor som alltid låg på gränsen till det omöjliga.



*En blomster-  
behängd  
Ragnar när  
han tagit  
realexamen.*



En välkänd bild på F 10:s uppvisningsgrupp kallad "Ohlsson-gruppen".

Haveristatistiken berättar om det "glada 50-talet" som helt enkelt var nattsvart när det gällde flygsäkerhet.

Vi hade tillåtelse att landa i rote, d v s två plan med 45 graders vinkel bakåt till rotetvåan. Det var inte så svårt, 2:an bara följde med chefen som landade som vanligt. Skitenkelt!

När man kommer till att landa fyra stycken samtidigt i formation lyfter man svårigheterna till helt andra dimensioner. Det första vi ville förvissa sig om var att undgå upptäckt och åtföljande bestraffning. Vi visste att det skulle klassas som indisciplinär flygning. Det var det stora problemet som vi såg det. Vi kom överens om att det skulle ske när alla hade lämnat flottiljen och gått hem för dagen ca kl 1600.

Gruppen leddes den STORA dagen av Löjtnant Björn Amelin, 2:a var Ulf Sultan, 3:a jag själv och 4:a längst bak Tage Sundman.

Vi övade landningsförfarandet på en jämn molnöversida och såg inga stora svårigheter. Det var tvunget att ha vind rakt framifrån och helst 10-15 knop därför att vi var tvungna att landa med lite motorpådrag. Landningstillstånd?

Näe... Tror inte det. Vi var alltför upptagna med annat och viktigare saker än att prata i radion.

Det var aldrig tal om något trafikvarv utan vi smög ner förbi Ängelholms vattentorn på lägsta höjd med full klaff, ställ ute och väldigt mycket motorpådrag. Alltså planflykt, kärran gick lite tungt, jag försäkrar. In över bankanten med ca 20 km för hög hastighet, avdrag till 90 %, väntan på två meters höjd tills farten gick ned så Sundman kunde sätta sig, två knäpp i högtalaren bekräftade OK, därefter var det Sultan och min tur, fortfarande med lite gas, två knäpp igen och sedan var det Amelins tur. Då behövdes inga knäpp, vi kunde ju kolla visuellt. Gasspådraget och den lite högre farten var nödvändig för vi hade ingenstans att ta vägen om ettan flög för sakta. Största faran var att planet brukade ha en tendens att "galoppa" om man försökte sätta ner den med fel hastighet eller från olämplig höjd (ca två meter). Då fick man känna på planeten raseri och tacka högre makter om man kunde äta frukost nästa dag.

Allt var frid och fröjd och det var en sådan känsla av tillfredsställelse att ha gjort detta och visa världen att här sitter de fyra bästa stridsflygarna i världen. Denna underbara känsla varade ända till vi kom till den sista taxibanan för att taxa in i gåsformation.

Vem satt i trafikledartornet? Jo, Bill Bergman, flottiljchefen. Första gången på flera månader, varför just denna dag? →



*Fältflygare på F 10 under 1950-talet. Mannen som pekar upp i luften är div ch kn Sjöholm. Ragnar Skanåker sitter som tvåa från höger.*

OTUR. Varför skulle allt drabba oss? Kan väl säga att dagen som hitintills varit så bra, inte kunde sluta sämre. Nåja, vi överlevde även detta och kunde efter någon tid bara erinra oss det roliga och spännande. Vi kunde även (när allt lugnat ner sig) efter någon månad höra överste Bergman tala om för kreti och pleti hur han hade utbildat oss till de bästa piloter som fanns att uppbringa och dessutom hade de den ovärderliga egenskapen att ta egna alternativ. I dag är det bara Tage Sundman och jag kvar som kan glädja oss åt denna fantastiska prestation. Men...

**F**aktum är att jag har svaga minnen om att vi tränade landning i rote men land-

ningen i grupp ser jag fortfarande kristallklart för mitt inre. Sundman har bara svaga minnen om hur vi landade i grupp men kommer ihåg helt klart att vi tränade landning i rote.

Nu är detta precis 60 år sedan och det må vara förlåtet om några detaljer inte stämmer. Ni måste förstå att det var andra tider, annat tänkesätt och andra krav på en själv och andra.

Sverige var vid denna tid ett sammansvetsat land, man behövde inte låsa dörrar och bilar. Det stals kanske en cykel om året i Ängelholm och den tog polisen tillbaka efter en vecka. Visst var vi ungdomar busiga men det fick inte drabba någon personligen.

**M**in tid i FV formade mig mer än något annat. Utan den kunskapen och fostran hade jag inte överlevt Kongokriget eller klarat olympiska finaler med bevisad framgång. Jag är väldigt tacksam att jag har fått gå i den bästa skola som funnits. Svenska Flygvapnet och Skånska Flygflottiljen. Jag kan nämna att det var ytterligare två ledare för gruppen, löjtnant Bjäre och kapten Molin.

Livet för min del är livet fortfarande skitkul och jag ser till att saker händer. Går det snett brukar jag säga hoppsan. Roligt så länge det varade. Nu gör vi nåt annat i stället.

Man lärde sig kanske något i alla fall. Eller så glömmer man.

Man har vissa självtagna regler när man fyllt 80 år. Låt så förbli. ■



*Tidningsurklipp från 50-talet. Det var mycket publik på flygdagarna då! Tittar man noga kan man se att denna uppvisning gjordes på Bulltofta i Malmö.*



# Försvarsmaktens veteraner

På Försvarsmaktens samtliga förband, skolor och centra finns anhörigstödare och veteransamordnare. Till dessa personer kan såväl veteraner som anhöriga vända sig för att få information, vägledning och stöd. Försvarsmakten tar hjälp av ett antal fristående organisationer för att utöka kontaktverksamheten och därmed möjligheten att hjälpa. De olika organisationer är Individzonen, Svenska soldathemsförbundet, Idrottsveteranerna, Sveriges Veteranförbund Fredsbaskarna samt Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund (SMKR). Inom varje organisation ovan finns det ett stort antal utbildade frivilliga personer spridda över hela landet och som ställer upp när behov föreligger.

För att ihågkomma och hedra veteranerna har vi i Sverige beslutat att fastställa den 29 maj att vara veterandagen. Dagen har bestämts vara allmän flaggdag. Denna dagen firas i första hand i Stockholm vid Veteranmonumentet. Firandet börjar med att flaggorna hissas kl 0800 och sedan avlöser olika evenemang (olika verksamhetsuppsättningar, orientering om olika utlandsuppdrag, kranedläggning, hederstal och medaljering m m) varandra tills flaggorna halas kl 2100. Liknande ceremonier genomförs på många andra platser i vårt land.

Försvarets Veterancentrum är etablerat på Karlberg i Stockholm. Veterancentrum har till uppgift att inrikta, utveckla och implementera veteran- och anhörigstödet. Man skall även stödja förbandens verksamheter i deras arbete med veteraner och anhöriga.

F10 Kamratförening är medlem i SMKR och via den organisationen har vi kontakten med Försvarsmakten centralt. Den största delen av det praktiska arbetet i veteran- och anhörigstöd genomförs i samverkan med F 17. Flottiljen är det förband som vår förening är hänvisad till i praktisk stöd samtidigt som förbandet är vår traditionsbevarare.

Inom flottiljens organisation finns en grupp som benämns AGVA F 17. Det är denna grupp som arbetar med allehanda ärenden rörande de kamratföreningar vilka är hänvisade till F 17. Det stöd vi som kamratförening erhåller från flottiljen är mycket omfattande och välorganiserat. Man planerar och genomför bl.a. årligen ett omfattande antal trevliga och informativa veteranmöten. Två av mötena är mer omfattande än de övriga. Ett av dessa två möten genomförs utanför flottiljområdet på en plats, som någon av de hänvisade kamratföreningarna är hårdare knuten till än andra. För att kunna delta i dessa möten erfordras att individen har ett Veterankort.

Veterankortet utfärdas av Försvarsmakten till Veteranerna efter det att dessa har ansökt om ett kort. Kortet visar att man som veteran aktivt väljer att hålla kontakten med sitt förband efter tjänstgöringen. Om det förband du tillhört tidigare är nedlagt kan du vända dig till ett annat nu befintligt förband som du själv finner lämpligt. Varje stödjande förband har sitt egna aktivitetsprogram som du blir inbjuden till samtidigt som det håller dig informerad om vad som händer ur ett veteransperspektiv. Veterankortet är fyllt med diverse förmåner och rabatter som du kan ha nytta av.

Utnyttja din möjlighet att beställa ditt veterankort och delta sedan i så många trevliga aktiviteter som du har tid och lust med. Ditt kort kan du beställa du på: [www.veterankort.se](http://www.veterankort.se) (Se mer info från F 17 på sidan 15. Reds. anm.)

Jag kan varmt rekommendera att du anmäler F 17 som ditt förband. Du kommer inte att ångra dig. Om du har några frågor är du välkommen.

**Anders Rick**  
**Veteransamordnare**  
**F 10 Kamratförening**

# Ett bildreportage från svunna tider



Folk & Försvar är en organisation som än i dag är mycket livaktig. Folk & Försvar bildades juni 1940. Då hette det Centralkommittén för det frivilliga försvarsarbetet (CFF). Folk och Försvar vill sprida kunskap och främja en levande debatt om försvars- och säkerhetspolitik, totalförsvar och krisberedskap. Bl a anordnar man den stora Rikskonferensen i Sälen, varje år i januari, som omfattar de ämnen som nämnts ovan.

En god vän till red. hittade ett stort antal tidningar "Folk & Försvar" från 40-talet hos ett antikvariat i Malmö. Red. fick vid ett tillfälle bläddra i dessa. Ett av omslagen hade en B 5:a med besättning. Det var mycket intressant! Vid en närmare titt i tidningen fanns det ett reportage om "10:de flygflottiljen". Det står i bl a i texten: **10:de flygflottiljen är en av de nyaste medlemmarna i den alltjämt snabbt växande svenska "flygfamiljen". F 10 är en jaktflottilj och har installerat sig på Bulltofta, där förläggningar och hangarer i hast uppförts.**"



## 10:de flygflottiljen

är en av de nyaste medlemmarna i den alltjämt snabbt växande svenska flygfamiljen. F 10 är en jaktflottilj och har installerat sig på Bulltofta, där förläggningar och hangarer i hast uppförts. Sydvästra Skåne är i vissa avseenden kritiskt håret, där de krigsförandes krafterna sammanstrålar. Att de folkrika städerna och viktiga industrierna i denna del av landet kräva ett starkt flygförsvar är också ganska klart.

Chef för den nya flygflottiljen är överstelöjtnant Kurt Zachrisson, som syns här till höger. Bilden ovan visar ett skolflygplan just när det lyfter, och under se vi ett par divisioner jaktplan uppställda på linje på flygfältet.

Vid sidan av bilden på Zachrisson kan man läsa att han är överstelöjtnant och chef för flottiljen. I samma bildtext står att **skolplan (Sk 11, Tiger Moth, reds. ann.) lyfter och under det står om ett par divisioner jaktplan (J 8, Gladiator, reds. ann.) uppställda på linje.**







# MED MOTOR OCH UTAN

Ovan: jaktflygare klar för start. Med fallskärmen på ryggen klättrar han upp på förarplatsen, medan en mekaniker förefår en sista kontroll av manövreringsorganen och en annan just kliver ner från planet efter att ha kontrollerat motorn. Markpersonalen är lika viktig som flygaren, fast den märks mindre i krigsrapporterna.

En god förskola för motorflyget är segel- och modellflyg, som nu fått sin egen skola vid Ålleberg i Västergötland. Under: instruktör Olaf Bengtsson klar till start i ett glidflygplan på Ålleberg. T. h. därnär några unga modellflygare. Glidflygarna t. h. svävar fram över Gärdet i Stockholm.

Ovan t v står om en jaktflygare som gör sig klar för start med fallskärmen på ryggen. Markpersonalen är lika viktig som föraren, står det. Fast de märks mindre i krigsrapporterna (!). Ovan t h står det om segelflyg på Ålleberg och på Gärdet. Av layouttekniska skäl fick de bilderna kapas.





# Ett nattligt äventyr

Text: Tomas Dal

Foto: Tomas Dal och Jan Mogren

Hösten 1970 gjorde jag som ny fänrik på F 11 min GFSU (Grundläggande Flyg Slags Utbildning) på S 35E. Även om vi ännu inte hade utrustning för mörker-spaning ingick naturligtvis mörkerflygning, då främst för att träna ombasering.

När min första mörkerflygning med S 35E kom på hösten, hade jag inte flugit mörker sedan februari och då på kadettskolan i SK 60. Övningen innebar en flygning på hög höjd med passage över F 6 Karlsborg och därefter en PAR (Precision Approach Radar) inflygning till F 1 Västerås med pådrag på minimihöjd och hemgång till F 11. Inget konstigt med övningen, men jag förberedde mig noga, då jag inte flugit mörker på ett tag.

Jag var tilldelad andra kvällspasset och på väg ut till flygplanet mötte jag förste

fältflygare Sundell, som berättade att han hade upplevt dragkraftspendlingar på slutet av passet, men skrev inget i loggboken utan bad mig vara observant på eventuella störningar.

Efter start och stigning till marschhöjd var alla värden normala och jag började njuta av den stjärnklara natthimlen med upplysta städer under mig. Efter passage av Karlsborg svängde jag norrut och närmade mig snabbt Västerås, där jag fick klartecken att sjunka till 500 meter för en precisionsinflygning till bana 19.

Med flygtomgång sjönk jag ner och ställde om höjdmätaren till inflygningshöjden 500 meter. Väl där drog jag på gas för att bibehålla farten, men fick omedelbart kraftiga pendlingar på varvtalet. Ett problem som inte var ovanligt de första åren med S 35E, då de taktiska lågflygningarna orsakade stora motorpåfrestningar.



Mörkerstart med Draken. Bild via benäget tillstånd av Jan Mogren.





Gasreglage och landställsreglage satt nära.

Medan jag stirrade på den ökande dragkraftspendlingen och funderade på om jag eventuellt skulle landa för att stanna kvar i Västerås, kom flygledaren in "anmäl landningsklar". Vänsterhanden greppade för landstället (som satt intill gasreglaget) och jag fällde ut stället... men icke, istället tvärdog motorn med ett vrål. Jag hade kuperat motorn! Till min lycka förstod jag omedelbart vad jag gjort, förde fram gasreglaget och ner med fingret på tändström. Motorn tände omedelbart, men farten sjönk fortfarande och nu måste jag sakta sjunka för att hålla farten. Under mig var det kolsvart, inga markljus överhuvudtaget och jag var obekant med markhöjden i förhållande till Västerås, vars lufttryck jag ställt in. Med en oerhört långsam uppvarvning av motorn och fortfarande ingen dragkraft, funderade jag på hur långt ner jag vågade gå, innan jag måste skjuta ut mig. Jag ville dra mig till minnes att det var ett relativt flackt landskap norr om Västerås, men 200 meter indikerat...vågade jag gå så lågt?



Markpersonal och pilot vid S 35 Draken.

Passerande 300 meter och fortfarande inte med tillräckligt varvtalet för gaspådrag började jag fundera på "kanske 150 meter?" Min lättnad var stor när varvtalet stigit så mycket att jag nu på 200 meter indikerat kunde dra på gas och stiga upp till 500 meter. Redan innan jag nått dit upp kom "är du landningsklar"? "Sigurd .. landningsklar", den här gången gick det bättre med landstället! Precisionsinflygningen påbörjades på avstånd 10 km och gick utmärkt. Varvtalet var nu hur stabilt som helst, varför jag på minimihöjden drog på fullgas, tackade för mig och flög hem till F 11.

S krev jag då någon DA (Driftstörningsanmälan)? Nej, motorn gick ju hur bra som helst efter återstartning i luften! Några år senare fick jag dåligt samvete, då en kurskamrat som rotetvåa i landningsvarvet tvingades att hoppa efter en vådakupering i luften. Fallskärmen öppnade sig, pendlade en gång och vid markkontakten skadade han ena armbåg-en och hamnade på sjukhus. Som plåster på såren träffade han kärleken i form av en sköterska! Senare har jag hört talas om ett flertal vådakuperingar före detta haveri, så det var nog inte bara jag som hade dåligt samvete för en icke skriven DA. ■

# ÖB kom på besök

ÖB General Micael Bydén – ett föredrag och ett besök på flygmuseet 1 april 2019.

Text: Tor Netterby

Foto: Krister Sörhede

Måndagen 1 april blev det så äntligen dags för F 10 Kf med Ängelholms Flygmuseum att hälsa general Micael Bydén, Sveriges överbefälhavare välkommen till Ängelholm. Det började med ett föredrag på Nyhemsskolan och sedan vidare transport till Flygmuseet för en rundtur där och även då för att träffa företrädare för F 10 Kf och Flygmuseet.

Föredraget på skolan inleddes med att F 10 Kf ordförande Göran Brauer hälsade ÖB välkommen och anspelade skämtsamt på att det visserligen var den 1 april, men i detta fallet var ÖB verkligen på plats.

ÖB Micael Bydén (i fortsättningen ÖB) började föredraget efter att först ha berömt F 10 Kf för sitt stora engagemang och att föreningen är den allra största kamratföreningen i landet.

ÖB började sitt anförande med att tala om **läget just nu i Försvarmakten**.

Vi fick veta att det var en väckarklocka om vår sårbarhet bl a när Ryssland olagligt annekterade Krim. ÖB menade också att FM (Försvarmakten) måste ta hand om många olika typer av hot. FM är på tillväxt, men det kräver ökade resurser och vi står fortfarande på låga nivåer. FM fick strax före jul ett positivt besked att det kommande budgetunderlaget gått igenom.

Bl a ska fler vpl utbildas per år, IT-säkerhet och cyberförsvar är också viktiga komponenter. Försvarsberedningen lämnar sitt betänkande i maj om vilka volymer och nivåer vi ska ha. ÖB framhöll att det inte är lätt att ha femåriga försvarsbeslut och ha fyraårsmandat för politikerna. Något som är viktigt idag är samarbetet mellan FM och MSB som verkligen sattes på prov förra sommaren. Nästa år är ett antal totalförsvarsövningar att vänta.



*ÖB under föredraget på Nyhemsskolan.*

När det gäller försvarsgrensstaberna uppstår dessa igen. Arméns förläggs till Enköping, Flygvapnets till Uppsala och Marinens till Muskö.

Nästa punkt i föredraget handlade om **omvärlden**. Utvecklingen sätter ribban, det blir tvåra kast bl a för att Ryssland går i fel riktning. Ryssland har en förmåge-utveckling och vi måste lära oss och förstå ”hybridkrigföring”. Vi ser alltmer en gråzon mellan krig och fred. Samhället är sårbart idag, och ÖB menade att FM inte har samma kapacitet nu, som för 25 år sedan. Östersjöregionen nämndes och där finns mycket militär förmåga på liten yta. Det gör att området är riskfyllt och detta ökar risken för incidenter. ÖB nämnde också Gotlands stora betydelse och det nya regemente som lokaliseras där. Vidare talade ÖB om dynamiken i EU, Brexit m m.

Nästa punkt var **samarbete – övningar** där vi kan stärka tröskeleffekten med relevanta partners. Det finns ett samarbete med Baltikum och fram för allt med Finland där vi kommit mycket långt med gemensamma övningar. Vi har också bilaterala övningar med USA och med övriga relevanta partners i Europa. Som ett exempel nämnde ÖB ”Trident Juncture” som genomfördes i fjol. Vidare har vi haft en stor marin övning på västkusten. När det gällde övningen



*Ordförande Göran Brauer presenterade ÖB med en bok och modell av J 35 Draken.*



*ÖB i Draken-simulatorens.*

*En Ceasar-sallad smakade bra på mässan efter museibesöket.*

”Northern Wind”, som avslutades strax innan ÖB-besöket, talade ÖB även om den tragiska olyckan där en Hv-soldat omkom. Vid denna stora övning bland de utländska övande soldaterna fanns ett stort antal bra ”sparringpartners”. ÖB påpekade att mer än hälften av deltagarna i övningen var utländska soldater.

**U**nder rubriken **internationella insatser** talade ÖB om vi inte ska inte vända ryggen åt dessa. Afghanistan har varit viktigt för officerare och soldater för att få erfarenhet. De tre största missionerna i FN:s regi är Mali, Irak och Afghanistan. Just nu går situationen i Mali fel riktning, det är oroligt där, nämnde ÖB. *(Mer om situationen i Mali finns att läsa i artikeln om F 10 Kf årsmöte, där Kristina Bergendal höll föredrag om detta. Reds. anm.)*

**Ö**B gick in på den nästa sista delen av föredraget som handlade om **våra medarbetare** där ÖB poängterade att det är människorna som gör FM. Vi saknar inte utmaningar, men vi har slutat fastna i tillkortakommanden. Andan är: Vi gör allt vi kan med det vi har! Vi ska stå stadigt när det blåser. Vi ska utveckla vår personal. I den första kullen vpl har vi nu 3 750 inne i systemet och det ska bli 6 000 fram till 2021. Även det frivilliga försvaret är viktigt och ÖB har en önskan om fler deltidsanställda

befäl och soldater. Vi ska också öka antalet kvinnor, nämnde ÖB. Ett jämställt försvar är det starkaste försvaret.

**Slutorden** från ÖB blev att FM har stora behov, många utmaningar men också brister. Vi märker av ett ökat stöd från allmänheten, en växande förståelse, en ökad försvarsvilja, men vi är inte nöjda... Vi ska växa mer!

**E**fter föredraget ville ÖB gärna ha våra reaktioner på sitt föredrag och det kom många frågor. Frågorna rörde allt från synen på NATO-anslutning, försäljning av kraftnät, frågor om Kinas expansion, FM folkförankring med frivilligförsvaret, skogsbränderna i fjol, samt hur det ser ut i lufthavet runt i kring oss i nuläget.

**N**är föredraget på Nyhemsskolan var över besökte ÖB vårt flygmuseum där han fick träffa styrelseledamöterna och fick även en guidad visning i utställningen av Sune Sjöström. Efteråt blev det en stunds samkväm på mässan där en god Ceasar-sallad med tillbehör serverades. Vid ca kl 23 bröt ÖB med följeslagare upp för att ta in på ”hotellet” då man under morgondagen skulle vidare till P 7 Revinge. **Vi från F 10 Kf med Ängelholms Flygmuseum vill tacka ÖB Micael Bydén med stab för besöket, som var mycket givande för oss och även förhoppningsvis för ÖB. ■**

De gamla  
flottilj-  
cheferna



# Anders Sjöberg – en av F 10 Kamrat- förenings grundare

**I serien om de gamla flottilj-  
cheferna har nu turen kommit  
till överste 1 gr. Anders Sjöberg.**

**W**ikipedia säger så här om  
Anders Sjöberg:

”Sjöberg blev fänrik i Flygvapnet 1946.  
Han befordrades till löjtnant 1948 vid  
Bråvalla flygflottilj (F 13), till kapten 1953

vid Hälsinge flygflottilj (F 15), till major  
1960 vid Norrbottens flygbaskår (F 21), till  
överstelöjtnant 1964, till överste 1969 och  
till överste av 1:a graden 1979.

Sjöberg tjänstgjorde som flygattaché i  
Washington och Ottawa åren 1969–1975.  
1975–1979 var han chef för Planerings-  
avdelningen vid Flygstaben. 1979–1985  
var han sektorflottiljchef för Skånska  
flygflottiljen F 10, när han efterträdde Ulf  
Cappelen-Smith 1979. Sjöberg avgick som  
överste av 1.gr 1985. Sjöberg gifte sig 1948  
med Britt Elisabet, tillsammans fick de en  
dotter Gunilla Elisabet och en son Mats  
Anders. Bland utmärkelserna är riddare av  
Svärdorden, vilket Sjöberg blev 6 juni 1964.”



*Fr v: ÖB, gen Ljung, Norges Försvarschef  
gen Bull-Hansen, CFV, glt S-O Olson,  
öv 1. gr Sjöberg, MB, glt Björemann samt  
övl Forsberg.*



*Holländskt F-16 besök 1982. Längst t h i  
bild: öv 1. gr Sjöberg och övlt Jagaeus.*

**A**nders Sjöberg (i fortsättningen A S)  
blev alltså den åttonde chefen för  
Skånska Flygflottiljen. Han blev blev  
fänrik 1946 som tidigare konstaterats.  
Han har dessutom tjänstgjort som lärare  
vid MHS (Militärhögskolan skolan) och  
FHS (Försvarshögskolan). Efter tre år som  
chef för sektion 1 vid den nyorganiserade  
milostab S (Militärområdesstab Syd) blev  
han som tidigare nämnts flygattaché på andra  
sidan Atlanten. A S var genom sin tidigare  
verksamhet väl insatt i det utredningsarbete  
som föregått tillkomsten av Sektor Syd.  
Flygvapnet hade krympt, medan A S var  
”over there”. Jaktflyget inom milo S hade  
tidigare omfattat tolv divisioner. Nu återstod  
sex divisioner och ytterligare reducering var  
att förutse.

**D**et framstod därför som uppenbart att  
ledningsorganisationen måste ses över,  
för kraven på rörlighet och kraftsamling av





*Öv 1. gr Anders Sjöberg högtidstalar vid "Svenska Flaggans Dag" firande i Hembygdsparken.*

*Fanvakten vid samma tillfälle vid firandet i Hembygdsparken.*

resurserna skulle kunna tillgodoses. A S hade varit med om att utforma utredningsdirektiven rörande en ny organisation. Det blev F 10 som fick ansvaret för Sektor Syd, sedan alternativet F 17 frångåtts i diskussionerna. Trots detta kom F 10 med i senare överväganden om vilka flygflottiljer som skulle läggas ner, med besök av "dödspatrull" och allt. Förnuftet segrade emellertid, mycket beroende på flottiljledningens och inte minst A S egen argumentering. F 10 skulle dock inte "kostas på", men denna inställning svängde så småningom så att insatserna blev senare mer omfattande än någonsin.

När A S tillträdde som flottiljchef den 1 april 1979 hade antalet jaktdivisioner som var grundtilldelade sektorn reducerats till fyra; tre vid F 10 och en vid F 17. F 12 lades ner 30 juni 1980. Flygtjänsten avvecklades helt i september 1979 och de två jaktdivisionerna upplöstes. A S första stora beslut gällde stridsplanen för den nya storsektorn. Det brådskade, ty den måste ut snarast för att den skulle kunna gälla provisoriskt från



*Öv 1. gr Anders Sjöberg klipper av bandet vid invigningen av förbandsmuseet.*

den 1 juli. Sektorflottiljchefen fick direktiv rätt gentemot övriga chefer med produktionsansvar för förband som skulle underställas sektorchefen i krig.

Övergången till den nya sektororganisationen medförde givetvis en del problem, som krävde överväganden och samråd. A S hade, som chef för sektor Syd, två militärbefälhavare. MB S hade visserligen det luftoperativa ansvaret för såväl milo Väst som milo Syd, men det innebar ändå vissa otydligheter, som t ex övertagandet av spaningsförbanden från E 1 (Första Flygeskadern) som senare kom att återbördas till E 1. Detta medförde ➔

## ”Chefen, Anders Sjöberg, författade en text till flottiljens marsch!”

också krav på studier och samråd. Inom milo Syd och V fanns sammanlagt tio försvarsområden, som chefen sektor S skulle samverka med i krig, liksom marina chefer. Samverkan skulle förberedas i fred, vilket särskilt i början medförde krav på personliga kontakter, bl a mellan sektorflottiljchefen och respektive fo-regementeschef och örlogschef.

Detta gällde för övrigt även en del civila myndigheter, såsom de två telebefälhavarna inom sektor S, liksom Luftfartsverket och trafikledningen på Sturups flygplats i samband med sammanslagningen av Lfv södra regioner till en enda, geografiskt nära sammanfallande med sektorn. A S ägnade mycket kraft åt att informera myndigheter, chefer och handläggare på olika nivåer om sektorn, dess organisation och dess uppgifter. Han utvecklade också goda kontakter med massmedia, vilket tillsammans med talrika besök vid F 10 Se S och dess detachement bidrog till att göra förbandet och sektor S kända. A S lade en stor del av sitt intresse och sin energi på sektorstabens planeringsarbete. Staben kom närmare sin chef, när den på A S initiativ flyttades från luftförsvarscentralens bergtrum till en kasern inne på flottiljområdet. Därefter kunde sektorflottiljchefen lättare dela sin uppmärksamhet mellan flottiljens två huvuduppgifter; förbandsproduktion och krigsförberedelser för sektor S.

Under A S tid som chef fortsatte utvecklingen av det datorstöd som skulle effektivisera ledningen av sektorns förband i krig. A S eftersträvade ett förtroendefullt samarbete mellan de olika personalkategorierna vid flottiljen. Vid

informella månatliga möten lämnades ömsesidig orientering och diskuterades aktuella ärendet helt fritt utan protokollföring. Härigenom kunde kritik fångas upp i ett tidigt skede, information lämnas och risken för motsättningar minskas.

Anders Sjöberg var med om att bilda AF 10 kamratförening, liksom att 1980 till minne av F 10 Malmötid upprätta ett monument i form av en J 20 på det gamla flygfältet vid Bulltofta. Till flottiljens 40-års jubileum tillkom också på A S initiativ, flottiljens marsch ”Internationell gemenskap”, till vilken han också författade en text.

Under A S chefstid inrättades 1980 befattningen stf flottiljchef och på den placerades överste Sten Norrmo. Sjöberg och Norrmo avgick samtidigt 1985. Sjöberg efterträddes av öv 1.gr Bertil Bjäre. ■



*Kn Grankvist överlämnar fanan till öv 1.gr Sjöberg vid chefsbytet 1985-03-29. Th öv Norrmo och längre t h öv Bjäre.*

**Text:** Tor Netterby  
**Foto:** Bildarkivet, Ängelholms Flygmuseum  
**Källor:** Skånska Flygflottiljen 50 år, 1940-1990.

Wikipedia: [https://sv.wikipedia.org/wiki/Anders\\_Sjöberg\\_\(militär\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/Anders_Sjöberg_(militär))

# HANGAR 40 SURPLUS

MILITARY



AVIATION

BUILDING No 5 VALHALL PARK +46 70-798 22 22



## Mer om Kjell Rasmusson:

*Till Tor Netterby*

Jag lyssnade på Kjell Rasmussons föredrag i Malmö, arrangerat av SFF, strax efter att Kjell hade lämnat chefskapet på F 10.

Jag har här några minnen från denna afton.

Varför blev Kjell flygare? Han berättade, att när han gick i sista ring på läroverket blev han påverkad av en klasskamrat, som sällskapade med hans syster och som skulle söka till flygförarutbildning i FV. Kamraten och Kjell sökte och till Kjells förvåning blev bara han antagen. Kjells inskrivning (1933) handlades av en fanjunkare. Denne frågade: Nummer och namn?



Svar:

Nr 13 Kjell Rasmusson.

Fanjunkarens kommentar: Fy fan!

Kjell och en till i hans aspirantkull blev 1939 erbjudna jobb som piloter på ABA. Han nämnde, att han fortfarande inte visste, varför just han blev utvald i sin kull. Kjell fick flyga bl a Junkers Ju 52 och DC 3. Skillnaden i att flyga dessa två flygplanstyper illustrerade han med att jämföra körupplevelsen i en SAAB- och en Volvo-bil. DC 3:an motsvarade en SAAB-bil och Ju 52:an en Volvo. Att Kjell var SAAB-fantast kunde ingen undgå att förstå. Kjell flög nattetid vid ett tillfälle en Ju 52 från Stockholm till Köpenhamn.

När de närmade sig Köpenhamn, så skulle de anmäla sin ankomst via telefoni.

Telegrafisten ombord måste då veva ut radioantennen, en åtskilliga meter lång lina. Kjell flög lågt, det var mörkt. De flög över ön Ven och enligt Kjell, så råkade antennlinan ta tag i spiran på kyrktornet och delar av linan fastnade där.

Kjell nämnde, att han var en av få inom den civila pilotvärlden då, som återvände till FV på stat. Det vanligaste var den motsatta vägen.

Kjell påstod, att det finns ingen flygare som inte upplevt rädsla någon gång under sitt flygarliv. Själv hade han varit rädd och speciellt vid ett tillfälle. Han var då baschef på F 7 och skulle flyga in sig på 29:an.

Då var jag rädd.

Detta ovan är mina lösryckta minnen, som kanske kan vara av intresse i en samlad bild av Kjell R.

*Mvh / Lennart Åberg*



# MIN bild!

På den här sidan publicerar vi 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. I detta nummer får vi ta del av Micke Ahlbins bilder från hans grundutbildning 1978.

Maila din bild/bilder till:

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

**Välkommen med dina bilder!**



– Janne "Slöman" (minns tyvärr inte efternamnet) efter en städbrunda.

– Jag ryckte in i början av 1978 och har för mig att jag tillhörde omgång 782? Jag blev uttagen till "svanspilot", d v s hundförare!!!



*Tror att detta foto är taget där bl a vi; hundförarna & brandkillarna bodde. (Kasern 22, nära "bränslebacken". Reds. anm.)*

Red. såg på en Facebooksida att en man vid namn Micke Ahlbin, bosatt utanför Malmö, hade lagt ut en del gamla bilder från grundutbildningen på F 10 och året var 1978. Dessa bilder tyckte red. var så pass intressanta att red. tog kontakt med Micke för att få lov att publicera bilderna.

Nu kan läsarna tack vare ett positivt besked få ta del av en flygsoldats vardagsliv på F 10 i slutet av 70-talet.

Micke Ahlbin skickade in de skannade gamla pappersbilderna till Bulle[r]tinen. Vi låter Micke själv berätta till bilderna. ■





– Jag minns att Benny Sjöstrand spelade trummor i ett band som jag tror hette "Kaj Runes" eller nåt liknande... och han spelade ibland på upp-och-ner vända hundmatskålar.

Här han med en av hangarhundarna.



– Från vänster står undertecknad, Dahlkvist, Janne "Slöman" och Mikael Persson.



– Värnpliktsnytt var och intervjuade oss på hundgården 1978. Någon av "gamlingarna" påstod att en av hundarna hade nafsat honom i en skjortärmen eller liknande och vänt sig till värnpliktsnytt för att få till förändring. Fotografen vill ta en bild av en hangarhund, vilket vi först sa nej till. Erbjud att han skulle få fota en av bevakningshundarna istället men det ville han inte. Då gick hundgårdsförmannen med på att ta en av hangarhundarna. Fotografen ville prompt att vi skulle ta av munkorgen så att bilden skulle bli bra... och det blev den ju. Synd att jag inte tog en bild av fotografens ansikte när hunden kom igång och skällde och blev mindre vansinnig... det vi hade bundit upp hunden i började flytta sig lite i gruset.



– Några av dessa hundförare är nog 78:or eller någon tidigare omgång. Gäller de tre som sitter på samma sida som hundgårds-förmannen står på. Bild tagen ur Värnpliktsnytt nr 15, november 1978.

**Red. tackar för bilderna! Har du också gamla bilder som ligger i en låda, sitter i ett album eller som du har i din ägo? Låt gärna andra ta del av din värnpliktsvardag! Skicka in bilder och en berättelse (lång eller kort) till: [red.bullertinen@gmail.com](mailto:red.bullertinen@gmail.com)**

● Hundförarna som begärt större säkerhet tillsammans med hundgårdsförmannen Hans Portinsson (stående). Fr v Anders Håkansson, Mikael Persson, Jan Nilsson, Benny Sjöstrand, Mikael Arbin och längst fram med nyligen sönderriven vänster-ärm Karl Erik Dahlkvist.



# Försvarmaktens stora flygdag



Foto:  
Anna-Karin Eskemyr  
/ Försvarmakten

**Vill du som medlem följa med till F 17, Kallinge söndag den 25 aug?**

Kamratföreningen ordnar bussresa från Ängelholm resp. Malmö. Påstigning vid vissa stora orter utefter färdvägen.

## Preliminärt program i stort:

K1 0600 Bussarna avgår från Ängelholms Flygmuseum resp.

Centralstationen i Malmö. *Tag gärna med egen matsäck för bussfärden.*

K1 0930 Flyguppvisningen börjar

K1 12-13 Kall lunch, som ingår i resans pris, serveras på särskilt ställe på F 17. Biljetter delas ut på bussen.

15 minuter efter sista flyguppvisningen går bussarna hemåt.

Endast kort bensträckare under hemfärden. *Respektera tiden!*

Bussarna kan inte vänta på dig om du kommer för sent.

Har du önskemål att stiga på bussen utefter färdvägen så

maila [lars@hedstrom.as](mailto:lars@hedstrom.as)

**Anmälan senast onsdagen den 14 aug genom att sätta in 250 kr per person (i priset ingår: bussresa, entré och kall lunch) på Kamratföreningens bankgiro 5639-7730. Ange påstigning i Ängelholm eller Malmö.**



**(Anhörig?  
Max en  
anhörig  
medresenär/  
medlem)**

# VALHALL PARK



## WWW.VALHALLPARK.SE

### *Vi tackar...*

Krister Sörhede, Sven-Åke Ahl, Mats Calpén, Leif Rask, Bo Lundqvists anhöriga, Flygtrafikledarskolan, Kjell-Erik Olsson, Uno Henningsson, Bertil Olsson, Thomas Olsson, Bengt Nilsson, Wiggo Brodins anhöriga, Fredrik Höggren, Elisabeth Lindkvist, Christian Schönbeck.

*... för gåvor till Arkiv och Bibliotek.*



# SKÅNSK GRÄDDGLASS

- sommar året runt sedan 1937



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

## Föreningsaktiviteter hösten 2019

Haveriutredaren **Jens Olsson Hjortensjö** från Vejbystrand, inleder höstens föreläsningar torsdagen den **5 september kl 19.00**. Jens ledde expertgrupper inom sitt område i såväl utredningen av Herculeshaveriet på Kebnekaise som i utredningen av haveriet med West Atlantics CRJ 200 i Lappland. Men sin bakgrund och erfarenhet inom flygpsykologin och från haveriutredningar inom luftfarten ger Jens oss en unik inblick bakom kulisserna i arbetet med haveriutredningar.



**Halldora och Christian von Koenigsegg** fortsätter höstens föreläsningar onsdagen den **16 oktober kl 19.00**. Föreläsningen kommer att spegla hela storn från drömmar, utkast och uppbyggnad av företaget via nutid till den spännande framtid som vår nära granne har framför sig.

Den **21 november kl 19.00** föreläser "vår egen" medarbetare **Tomas Dal** med en föreläsning om "Ett flygarliv" med underrubriken "Personliga upplevelser med flyghistoriska återblickar". "Föga anade jag den resa mitt liv skulle ta mig på, när jag 1967 påbörjade flygutbildning på Krigsflygskolan i Ljungbyhed. 40 år skulle följa med 12 olika flygplantyper, allt från Draken i Flygvapnet till Metropolitan i LIN och Airbus på SAS långlinjer."



Höstens föreläsningar avslutas den **19 december kl 19.00**. **Peter Nilsson**, tidigare Viggens- och Gripenpilot i Flygvapnet, numera strategichef för Europa i Saab AB, berättar om teknologier och förmågor i Gripen E, Sveriges och Brasiliens nästa stridsflyg. Peter jobbar md Saabs samtliga produkter och kommer även att beröra övriga flygsystem i Saabs produkt-portfölj till exempel T-X, Global Eye, samt industrins syn på framtida stridsflygsystem

**VIKTIGT!!!** Anmälan till våra föreläsningar 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*





Sk 50C, 50093 under F 10-tiden.  
 Detta foto: Anders Nylén.

## Den sista Safiren för det svenska flygvapnet

Text och foto:  
 Sven Scheiderbauer

Under flera år var jag mycket aktiv Safirpilot i F 3 Veteranflygklubb som var en av tre ”försöksklubbar” som bildades 1990. Flygvapnet skulle fasa ut SK 50 och tanken var att låta intresserade vid flottiljerna bilda flygklubbar för att intresserad personal skulle kunna flyga dels för nöjes skull och dels i tjänsten. Det skulle gälla även inte flygande personal, men personal med A-cert som det då hette, nu PPL. Medlemmar fick bara försvarsanställa bli.

En av försöksklubbarna var en på fd F 3 Malmen – F 13M. Klubbarna fick köpa två SK 50B för 100 kronor plus moms. Billigt, men sedan skulle planen civiliseras och det kostade flera tusentals kronor. Vår flygklubbs två första Safirer



*Under ”civiliseringen” av KUC fick flygplanet denna ovanliga utsmyckning. Mig veterligen flögs den aldrig så.*

blev SE-KUA (50042) och SE-KUB (50066). Vid ett möte på Flygvapenmuseum tillsammans med representanter från Flygstaben redovisade vi våra erfarenheter från de första åren. De var goda så efter det var det fritt fram för andra flottiljer att följa efter. Så skedde också vid de flesta förbanden, också på F 10.

B-Safirerna var som bekant tresitsiga och vi önskade oss en SK 50C som var fyrsitsig. Den individ vi tilldelades och fick köpa var 50093. Den fanns på F 10 och klubbmedlemmen tillika förare och stf divisionschef på Målflygdivisionen Mikael Jansson uppdrogs att hämta flygplanet. Den 11 mars 1993 flög Mikael F 10-75 för sista gången som militärt flygplan. Genom ett inte ovanligt förbiseende flög han hela sträckan med utfällt ställ. Väl på plats tog våra duktiga och entusiastiska flygtekniker i klubben hand om flygplanet och civiliserade det. Den fick då registreringen SE-KUC. Som fennummer fick den 92. KUA och KUB hade 72 resp 82 på fenan och naturligtvis en 3:a på kroppen.

Det fanns en gång en byggsats i skala 1/72 från Heller som hade F 10-75 avbildad på kartongen. Jag är ingen





Den 18 augusti 1995 flög vi alla tre maskinerna i formation över Linköping med omnejd.  
72 är SK 50B  
SE-KUA,  
82 SK 50B  
SE-KUB och  
92 är alltså  
SE-KUC.  
Jag sitter i baksätet på en SK 61.



Här passerar vi på låg höjd över Flygvapenmuseum, min dåvarande arbetsplats .



Jag själv i en SK 50B SE-KUB med hustrun, Cecilia.

modellbyggare så någon värdering av den kan jag inte göra. Jag har dock sett F 10-75 som modell men med SK 50B interiör. Det är fel.

Lite data om Saab 91C Safir – SK 50C F 10-75. Det är den sista Safiren som flygvapnet tog emot den 24 maj 1960. Den tillfördes F 5 och fick fenkoden 93. Tillverkningsnumret är 91408. Den 10 oktober 1972 överfördes den till F 10 och fick då fenkoden 75. Som angavs ovan kom den till Malmen 1993 den 11 mars. Officiellt kasserades den 29 mars 1993.

Efter att sedan flera år stått avställd gick hon i mars i år med landsvägstransport till F 17 Kallinge och Safirklubben Quintus. ■

Stefan Siggelin tankar upp KUC, Lars-Åke Siggelin bakom propellern.



SE-KUC och SE-KUB på Malmen.

# Den röda Viggen får ett nytt hem

Detta är den officiella pressreleasen från Flygvapenmuseum:

Det här exemplaret är ett av de tidigast tillverkade AJ 37 som på 1990-talet blev modifierat till AJS. Flygplanet kom 1993 till Skånska flygflottiljen F 10, första divisionen. En uppvisning vid Karlsborg Airshow i juni 2001 var den sista officiella flygningen. Därefter var flygplanet under flera år ett färgstarkt blickfång utanför Flygvapenmuseum.

Nu är det deponerat till Malmö museer där Teknikens- och Sjöfartens hus ingår men snart går färden vidare till Stenbäckes Flygmuseum i Skurup.

Flygplanet kommer under maj-juni att demonteras och transporteras till sitt nya museum. Där väntar montering och målning. Stenbäckes Flygmuseum beräknar att flygplanet kan återinvigas hösten 2019.

- De senaste åren utanför Sjöfartsmuseet har inte varit så muntra eftersom underhållet har släpat efter och den röda färgen övergått i mossgrön. Flygvapenmuseum har fått en hel del hårda ord från Viggen-entusiaster. Därför känns det helt underbart att Stenbäckes Flygmuseum övertar stafettpinnen och jag vet att de kommer att ge ikonen Johan röd all den kärlek som flygplanet behöver, berättar Torsten Nilsson, Flygvapenmuseum.

- Vår plan är att starta demonteringen så fort det går att beträda gräsmattan där Viggen är parkerad. Vi kommer att flytta maskinen maj/juni om inget krånglar med demonteringen. Under sommaren blir det tvätt och ny färg och målet är att den skall vara monterad till slutet av augusti, berättar Rickard Andersson, Stenbäckes Flygmuseum. ■



Den "röde" i ett eländigt skick våren 2019. (Färgbilderna är tagna av Kent Hektor.)



Christofer Persson poserar på extra-tanken. Det blev nästan som i filmen Dr Strangelove.



(Foto vpl Schöld, via Bengt-Arne Persson)



**INBJUDAN!**

**Modellhelg 10-11 augusti!**

# F10 MEMORIAL



**på Ängelholms Flygmuseum**



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

**Modell-  
tävling med  
fina priser!**

**Öppet 10-17  
båda dagarna!**

**Fritt inträde för alla tävlande!**

**Anmäl dig på:** [www.engelholmsflygmuseum.se/](http://www.engelholmsflygmuseum.se/)

**CAB  
RESOR**

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

**NATO:s Huvudflygdag  
OSTRAVA/TJECKIEN  
19/9 - 23/9 2019  
Pris 8.500 kr  
(per person i dubbelrum)**



Följ med och se NATO-dagarna i Ostrava och Tjeckiska flygvapendagen som tillhör en av de största i Europa. Evenemanget kommer att presentera ett brett spektrum av både resurser och möjligheter som Tjeckien och dess allierade i området har att bjuda på.

**Berlin  
AIRSHOW - ILA  
14/5 - 17/5 2020  
Pris 4.400 kr  
(per person i dubbelrum)**



Följ med till ILA i Tyskland år 2020, en av Europas absolut största flygmässor! Här hittar du allt från små flygplan till stora jumbojet och såväl gamla som nya militärflygplan.

**För mer info om  
våra resor:**

[www.cab-resor.se](http://www.cab-resor.se)

**E-post:**

[info@discovereurope.se](mailto:info@discovereurope.se)



# En vinterincident

Text: Jan Andersson (f d Stril-officer)

En vinterkväll i mitten av 70-talet. Jag hade jobbat till kl 22 på lfc Kobran. Omkoppling till lfc Puman hade gått problemfritt så jag begav mej ut till bilen på parkeringsplatsen som var belägen längst bort från anläggningen söderut. Det hade snöat kraftigt under kvällen så det blev till att rensa bilen, en Volvo Amazon, från snö. Detta gjort hoppade jag in och startade motorn och la in ettan, inget hände!

Bakhjulen snurrade runt i snön.

En gammal jacka placerades under ena bakhjulet i hopp om bättre fäste, jackan for dock iväg i en vid båge och ut i skogen. Inga problem tänkte jag, lät hjulen spinna runt och hoppade ut för

att "gunga" igång bilen. Jag gungade på en god stund och var på god väg när jag halkade och föll baklänges samtidigt som bilen saktade började glida över mej.

Bli överkörd av sin egen bil! Jag höll mej borta från de roterande hjulen och det allt varmare avgasröret. Detta pågick en god stund och jag började undra hur det skulle sluta när en räddande ängel dök upp i form av en tekniker som också slutat för kvällen! Han fick stopp på bilen och jag kunde krypa fram, lite röd om kinderna, tackande teknikern för livhanken. Jackan?

Jo, den hittade jag några dagar efteråt i prima skick. ■

## Den gångna vårens föreläsningar



**Välkommen till föreläsning**  
torsdagen den 17 januari kl 19:00  
**Föreläsningssalen Ängelholms Flygmuseum**  
Första föredraget av fyra våren 2019 som handlar om  
**"Kvinnor i Försvarsmakten och deras uppgifter".**  
Brigadgeneral Anna Eriksson, idag chef för  
Försvarsmaktens Ledningsystem, börjar med:  
**"För säkerhets skull" i över 30 år**  
en personlig berättelse med funderingar och  
iakttagelser från ett yrkesliv i Försvarsmakten.



*Som värupplikt på  
F 10 Kobran 1982*

**Efter fiket:**  
**"Tillsammans"**  
betydelsen av  
gemensamma förmågor  
för gemensamma operera  
för gemensamt försvar  
av dagens samhälle.



**Brigadgeneral  
2018**

**Annämnan till föreläsningen gör Du smidigast snarast genom  
att betala in 40 kr med Swish 1235411137 eller till bankgiro  
5639-7730 (ange namn) eller med QR-koden här intill. Kan du inte  
göra eller Swisha, så SMS:ar du till 070-886 86 86 eller mejlar  
lars@hedstrom.as senast 5 dagar före. Beträffande på ditt deltagande  
för du strax före föreläsningen med e-post. Du kan betala kontant,  
**men kom ihåg att anmäla Dig för att säkert få en plats!****

**Värför inte fråga hustru, sambo, väninna, dotter  
om någon av dessa vill följa med och lyssna??**

**God fort  
och väl!**

F10 Kobran (1982)  
Swish nr 1235411137

Under vårterminen har F 10 Kf medlemmar kunnat lyssna på fyra damer som kommit ganska högt upp i den militära hierarkin.

Den första föreläsningen stod brig. gen. Anna Eriksson för och det handlade om en personlig reflektion över ett yrkesliv i FM tjänst. Den andra föreläsningen handlade om flottiljförvaltare Helena Ståhlgren som delgav sina erfarenheter från först som vpl flygmek till att nu vara den främste företrädaren för specialistofficerna.

Tredje föreläsningen var med brig. gen. Ingela Mathiasson som talade över flygmateriel på FMV och förändringar och möjligheter på flygmaterielsidan. Sista föreläsningen var på Vårsmötet med årsmöte där Kristina Bergendal talade om sin erfarenhet från Mali där hon varit POLAD i sex månader. Fyra som synes mycket intressanta föreläsningar!

Första föreläsaren Anna Eriksson var vpl på F 10 "Kobran" 1982.







Revision  
Rådgivning  
Redovisning

# 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](http://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**

**Folkuniversitetet**

**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**

**Ryds Glas, Helsingborg**

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



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

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

# Medlemsservice

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](mailto: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 i 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](mailto: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.
- 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

## Vår shop har dina sommarpresentar!



**345:-**

*N A F-51D, Mustang, skala 1/48.  
Svenska dekaler till J 26 medföljer!*

# COBI

Roliga  
COBI-  
byggsatser  
som är  
kompatibla  
med LEGO-system.



Spitfire  
med under-  
hållsargar **389:-**



**75:-**

*Förpackning med  
små flygplan för de  
mindre barnen!*



**399:-**

*Varför inte bygga en av trafikflygets klassiker!?  
DC6 Super Cloudmaster i skala 1/72*



**225:-**

*Super Wings från COBI!*



**Ny bok!**

Sven-Olof  
Hökborg  
"Vid  
spakarna"

**199:-**



**398:-**

*Phantom FG. 1, skala 1/72.  
Kan byggas i olika versioner.*

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



**289:-**

*Sea King helikopter,  
skala 1/72.  
Nybörjarbyggsats  
med lim, färg och  
penslar*

Våra huvudsponsorer:

FÖRSVARMAKTEN  
BLEKINGE FLYGLOTTILJ

**PEAB**

SPARBANKSSTIFTELSEN  
GRIPEN

Folkuniversitetet

Nästa nummer av **BULLE-TINEN** kommer i december