

Nr 39 - dec 2019 - Årgång: 19

BULLETTINEN

Medlemsblad för F 10 Kamratförening

Spektakulär flyguppvisning på F 17!



**Överste
Tommy
Petersson
– ny flottilj-
chef på F 17**

Mera läsvärt:

C F 17 om verksamheten på F 17

**Vad har hänt och vad händer
på museet**

Öv 1 gr Bertil Bjäres tid som C F 10

Helikopter-special



Ängelholms

**FLYK
MUSEUM**

Innehållsförteckning

- Ordföranden har ordet..... Sid 3-4
- Museiledarna informerar.... Sid 5
- Det hände på museet..... Sid 6-7
- Information om SMKR..... Sid 7
- Ny FVC och C F 17..... Sid 7
- F 10 Kf studieresa..... Sid 8-11
- Lgc i Åstorp Sid 12-13
- C F 17 har ordet..... Sid 14-15
- Ansökan om
Veterankort..... Sid 15
- F 10-profilen..... Sid 16-19
- Ett läsarminne..... Sid 20-21
- F 10-hkp i ”Sibirien”..... Sid 22-23
- Flygdagen på F 17..... Sid 24-25
- Ett stycke plåt berättar..... Sid 26-27
- Artikel om C F 10
Bertil Bjäre..... Sid 28-30
- Tack från arkivet..... Sid 30
- QR-koder..... Sid 31
- Bilder ur arkivet..... Sid 32
- Om ”Röda Viggen”..... Sid 33
- Vampire i flygkrasch..... Sid 34-35
- F 10-Memorial..... Sid 36
- C4-Open..... Sid 37
- Farliga toaletter..... Sid 38
- Chefsbytesceremoni
på F 17..... Sid 39
- En vpl berättelse..... Sid 40-41
- Flygarhistoria..... Sid 42-43
- Upprop om Minnesbok
2020..... Sid 43
- Information om & inbjudan
till Vårmetet 2020..... Sid 44
- Vårens föreläsningar.... Sid 45
- Vi stödjer museet..... Sid 46
- Medlemsinfo..... Sid 47
- Butikens erbjudande..... Sid 48



Omslagsfoto: flygbilder - Ulf Fornander, F 17, Bengt Wahlström och Torsten Sjöberg

Ansvarig utgivare:

Sven Scheiderbauer
sven@scheiderbauer.se

Redaktör: Tor Netterby
red.bullertinen@gmail.com

Åsikter och eventuellt faktaunderlag får
respektive artikelförfattare själv stå för.



Adress: F 10 Kamratförening,

Valhall Park, 262 74 Ängelholm

E-post: info@f10kamratforening.se

Medlem blir du enklast genom att betala in

150 kronor till BankGiro nummer: 5639-7730.

Hemsida: www.f10kamratforening.se

Museets hemsida: www.engelholmsflygmuseum.se

Tryckt hos: Tryckservice, Ängelholm

Några ord från vår ordförande

Arets sommar har från vädersynpunkt varit normal, lagom med sol och lagom med regn, vilket också visar sig i besöksstatistiken i utställningarna som är bättre än förra sommaren. Dock har vi inte nått några nya rekordnivåer, men en återhämtning har skett.

Det som inte har varit normalt är de många dödsfall som på ett eller annat sätt berört kamratföreningen under våren/sommaren. Överste Sten Norrmo som var ställföreträdande flottiljchef (1980 – 1985) lämnade oss i slutet av mars. Vår mångåriga medarbetare och f d styrelsemedlem, kassör och medlem i J 22-gruppen Bo Hesselmark lämnade oss i början av juli. En stor förlust var Sven Stridsberg som avled i sviterna efter en operation i slutet av juli. Han var hedersmedlem och en stor F 10-historiker. Hedersmedlemmen Birgitta Sommelius lämnade oss också i slutet av juli. Hon var med från starten av F 10 kamratförening. Cirka 30 medlemmar avlider varje år. Vi skänker dem alla en tanke.

Personalförändringar att uppmärksamma är att Flygvapenchefen Mats Helgesson i höstas blev pensionär och reservofficer. Han efterträddes av Carl-Johan Edström som varit stf Flygvapenchef sedan 1 januari i år. Hans efterträdare är Anders Persson som från årskiftet var Flygstabschef. Lars Bergström lämnade över posten som Chef för F 17 den 10 juni till Tommy Petersson, vilket jag berörde i förra Bullertinen. Bland det första han fick



F 10 Kamratförenings ordförande Sven Scheiderbauer.

göra var att genomföra den stora flygdagen den 25 augusti. Mer om det på annan plats i Bullertinen. Vi hälsar Tommy Petersson hjärtligt välkommen också att besöka oss i lokaler som torde vara kända för honom från hans F 10-tid.

Sedan några år har vi haft en granne i den västra hangarhalvan. Det företaget flyttar till andra lokaler på området. Då blir det plötsligt ett antal kvadratmeter "fria". Vår hyresvärd Peab har erbjudit oss dessa nya arealer till förmånlig hyra. Styrelsen beslutade vid styrelsemötet den 31 oktober att föreningen också hyr dessa kvadratmeter. Till en början blir det ingen utställningsverksamhet där. I detalj hur dessa skall unyttjas i framtiden utreds och diskuteras i styrelsen. I det sammanhanget har vi ett par medlemsenkäter att analysera. Enkäterna har besvarats av aktiva föreningsmedlemmar, det vill säga de som frivilligt arbetar i utställningen eller med andra arbetsuppgifter, det finns många.

En uppskattad medarbetarresa gjordes i september till Normandie. Deltagare i medarbetarresan är de medlemmar som jag berörde ovan. Alltså de som under året arbetat ett visst antal arbetspass. Man får då till kraftigt reducerad kostnad följa med. Vi åkte buss hela vägen, hela tiden. Det var intressanta platser från invasionen 1944 som vi besökte. I år markerades 75 år sedan landstigningen den 6 juni 1944. Bayeux var staden där vi bodde,



Forts. från föreg. sida

vilket föranledde en titt på en berömda Bayeuxtapeten som är broderad för cirka 1000 år sedan. Den skildrar Vilhelm Erövrarens tid fram till slaget vid Hastings 1066. Vi besökte också den väldiga krigskyrkogården Douaumont vid Verdun från första världskriget. Mer om resan på annan plats i denna tidning.

Framtiden upptar vårt tänkande just nu, det vill säga arbete med verksamhetsplanen och budgeten för nästa år. Vi ser fram emot ett spännande jubileumsår år 2020. Det är nu dags för 40-talisterna att fylla 80 år. F 10 hade firat detta nästa år om det funnits kvar. Vi kommer att markera Tionde flygflottiljens födelse på Bulltofta och att det är 75 år sedan F 10 flyttade till Barkåkra. Som jag nämnde i förra Bullertinen så arbetar vi med att ta fram en bok om just Barkåkratiden. Det blir en fortsättning på boken "Flygarminnen från F 10 Bulltofta 1940 – 1945". Göran Brauer är projektledare också för denna bok. Den 19 april 2020 har vi Vårmöte som

också innebär årsmöte. Håll utkik på hemsidan efter programmet. Jag lovar en kvalificerad föredragshållare.

När denna Bulle[r]tin når dig står julen för dörren. Julen är för de flesta en viktig familjehögtid då man samlas för avkopplande samvaro. Jag önskar er alla en skön och avkopplande jul.

God Jul och Gott Nytt År

*Sven Scheiderbauer
Ordförande F 10 kamratförening*

Observera!



Kära läsare! Det är Du som är vår främsta supporter vad avser att få besökare till vårt fina flygmuseum. Berätta för alla Du känner och ta med Dig alla till Ängelholms Flygmuseum. **Öppet lördagar – söndagar i september – maj kl 10:00 – 17:00. Öppet alla dagar juni – augusti kl 10:00 – 17:00.**

Vi välkomnar Dig att jobba med oss i vårt glada gäng!



Medarbetarna utanför museets entré.

Museiledare Kenneth Johansson informerar

Detta händer på museet

Under hösten har vi byggt upp en ny utställning. Det är en del som handlar om Science Center-inspirerad upplevelse och utbildning och då naturligtvis i flygrelaterad miljö. Besökarna får ta på, fundera över och klura ut hur konstruktionen fungerar. Vi konstruerade och byggde 10 olika stationer, som passade in i Ängelholms tema för höstlovet, luft.

Utställningen lanserades och provkördes under detta lov och blev mycket populär hos såväl unga som äldre besökare. Vi utvecklar och kompletterar nu projektet med flera flygrelaterade enheter så att vi så småningom kan bli en riktig Flight Science Center. Alla delar skall kopplas direkt till flyg och kunna jämföras med hur museets flygplan fungerade.



Kenneth Johansson visar hur spaken fungerar på det nya instruktionsflygplanet. Det är byggt av Jan Ryegård.

Får vi museets ägare, F 10 Kamratförening, såväl som våra fantastiska medarbetare med på detta projekt så kommer vi att kunna erbjuda våra besökare en extra dimension på besöket. Vi kommer att anpassa utställningen så att den passar in i vårt skolprojekt såväl som för gruppbesök.



Kenneth Johansson i cockpit på det nya instruktionsflygplanet.

Vi har också fått mer lokaler till förfogande. Vi kommer att disponera ytterligare en halv hangar som vi kan använda för att skapa naturtrogna arbetsmiljöer runt utställda flygplan och därmed på ett bättre sätt visa teknikernas och värnpliktigas arbete med klargöring av flygplanen. Det blir också möjligt att bygga upp dioramer över F 10:s flygbaser för att bättre visa den verklighet som gällde 1940–2002.

Hjärtligt välkomna!

Kenneth Johansson, museiledare

**TRYCK
SERVICE**

Tryckte detta nummer

Metallgatan 21C, 26272 Ängelholm.

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

www.tryckservice.nu

Det HÄNDE... på museet!

Arbete inför Höstlovet



Under Höstlovet i oktober bjöd museet på aktiviteter i form av frågesport och "Pilotjakt", men även en specialutställning "Tema Luft" fanns att beskåda. Här ovan ser vi "oktobergruppen" som byggde upp utställningen. Fr v: Jan Gustafsson, Claes Tufvesson, Jörgen Lundin, Mikael Undhagen, Jan H Rasmussen, Jan Ryegård och Sven Nelson.



Projektledaren för "oktobergruppen" Jan Ryegård vid sitt egenhändigt byggda träflygplan som yngre besökare kunde få spaka för att se hur man manövrerar ett flygplan.

Link-Trainer på museet

Link-Trainern är en rörlig simulator och avsedd för övning i instrumentflygning, dvs där piloten inte ser någonting utanför cockpit.

I slutet av 1920-talet arbetade Edwin Link hos sin fars företag som tillverkade orglar och pianon i Binghamton, New York, USA. Han lärde sig flyga vid samma tid, men den dåtida ekonomiska depressionen gjorde att hans flyglektioner blev för dyra. Link fick då idén att begränsa dyrbara flyglektioner genom att lära sig grundläggande kunskaper genom att använda en markbaserad flygsimulator.

De kunskaper Link hade om luftdrivna pianon och orglar gjorde att han använde komprimerad luft för att bygga den första flygsimulatorn av delar från orglar. Edwin Link fick patent på sin simulator 1931.



Vår Link-Trainer kommer från Flygvapenmuseum. Det utställda exemplaret har öppningar för att man ska kunna se mekaniken.

Ibörjan användes "Linken" mera för nöje än för flygträning. När andra världskriget bröt ut beställde ett stort antal flygvapen, däribland Sveriges, tillsammans mer än 10 000 st. Nästan alla flygvapenpiloter innan Draken-tiden har övat i "Linken".



Diskussion inför testet med en nalle med fallskärm som skulle provas.



Nallen med fallskärmen provades med gott resultat inför skollovet.

SMKR Regionmöte Syd

För tredje året i rad genomfördes regionmöte för de militära kamratföreningarna i den södra regionen. Första mötet genomfördes 2017 i Ängelholm på flygmuseet, det andra mötet 2018 på F 17 Kallinge. Årets möte 2–3 september var på Skillingaryds övningsfält.

Av 25 föreningar deltog bara 9. Inget stödande förband kunde delta. Vi var dock sammantaget 15 personer. Jag hoppas att kamratföreningarna i framtiden prioriterar deltagande i regionmöten eftersom regionens betydelse inom SMKR kommer att accentueras. En nyhet i år var att vi möttes

från lunch till lunch. Det betyder övernattning och deltagarna fick såväl mat som logi på mässen. Där avhölls också största delen av mötet. Som en bonus besöktes det fina Miliuseum, ett museum över Skillingaryd samt ingenjörstrupperna. Idag ansvarar Ing 2 (Eksjö) för övningsfältet. Alla var eniga om att denna modell för genomförandet var utmärkt. Nästa års regionmöte planeras att genomföras i Karlskrona med Flottans Män som "lillvärd". Jag tackar Bo Romedahl, ordförande A 6 kamratförening samt Ing 2, för allt stöd vid genomförandet av regionmötet.

Sven Scheiderbauer, Regionansvarig SMKR region Syd

Ny Flygvapenchef



I september fattade ÖB beslutet att tillsätta Carl-Johan Edström som ny flygvapenchef. Han tillträdde 1 oktober och befordrades i samband med det till generalmajor. Carl-Johan Edström efterträdde Mats Helgesson.

Foto: Louise Levin/Försvarmakten

Ny flottiljchef på F 17



I somras fick F 17 en ny flottiljchef, öv Tommy Petersson. Nye C F 17 står här tillsammans med avgående C F 17 Lars Bergström (t v) och (dåvarande) FVC gen-mj Mats Helgesson i mitten. **Bulle(r)tinen gratulerar till utnämningen!**

*Resan gick till Normandie – en personlig skildring
i dagboksform av Ingela Jernström*

Kamratföreningens studieresa till NORMANDIE!

Foto: Ingela Jernström,
Lars Hedström och Tor Netterby

24/9

Klockan är 06.30 och det börjar anlända medarbetare till "plattan" utanför museet. Dessa skall åka med kamratföreningens studieresa till Normandie. När klockan är 07.00 startar bussen och vi påbörjar vår färd mot Köln som är vårt första stopp. Resan går via Öresundsbron och färjan mellan Rödby – Puttgarden. När vi sent omsider anländer till hotellet i Köln blir det ett snabbt intagande av rummen för att sedan träffas i restaurangen för njuta en välbehövlig middag. Efter middagen är timmen sen och det är dags att sova.

25/9

Idag tar bussen oss vidare genom Belgien för att mot kvällen nå vårt hotell i Bayeux. Det är ganska sent på kvällen när vi äntligen är framme vid hotellet. Det serveras middag strax efter vi anlänt till Bayeux. Mätta och trötta går vi så till sängs för att vakna pigga och alerta inför morgondagens utflykt.

27/9

Efter frukost är det dags att utforska den östra sektorn av invasionsområdet i Nor-



Pegasus Bridge. I bakgrunden till vänster syns Café Gondrée.

mandie med start vid Mervillebatteriet, där vi på egen hand får utforska området. Här skulle allierat flyg anfalla den 6 juni 1944 kl 00.30 - 00.40, men detta misslyckades och man träffade istället en närliggande by som totalförstördes. Strax före 01.00 på natten landsattes brittiska fallskärmsoldater som spreds över ett stort område på grund av tät dimma. Först kl. 05.00 hade man lyckats erövra batteriet efter svåra förluster. När vi åter sitter i bussen bär det av mot Pegasus Bridge, där vi börjar med en lätt lunch hos Arlette som har sitt kafé (som f ö var det första hus som befriades vid invasionen. *Reds. anm.*) vid sidan av bron. När lunchen är intagen tar vi oss en närmare titt på Pegasus Bridge. Efter dramatiska kraschlandningar med Horsa glidflygplan inleddes anfallet mot bron kl 00.16 på natten. Tyskarna blev totalt överraskade och bron erövrades 00.35. Även den intilliggande bron över floden Orne intas och hölls av de allierade (brittiska) styrkorna.



En modell på museet i Sainte-Mère-Église som visar C-47 Dakotas som flyger an mot "the drop zone".



Därmed blockerades tyskarna från att nå invasionsstränderna. Så sitter vi åter i bussen för vidare färd mot Sword-stranden för ett kort stopp. Efter det åker vi vidare till invasionsmuseet (Musée du Débarquement i Ouistreham. *Reds. anm.*), som jag personligen inte blir särskilt imponerad av. På museet finns en del glasmontrar med olika scenarier och väldigt mycket text, som jag inte orkar att läsa efter en stund.

När vi är klara på invasionsmuseet åker vi vidare för att titta på Bayeux-tapeten som är ett fantastiskt linnebroderi som skildrar historien fram till normandernas erövring av England år 1066. Broderiet är närmare 1000 år gammalt och väldigt väl bevarat. På kvällen går vi ner på byn och hittar en trevlig restaurang där vi äter gott i trevligt sällskap.

27/9

Idag åker vi till den västra sektorn av invasionsområdet med start vid Omaha Beach där man kan få en vision av vilka svårigheter amerikanerna ställdes inför.



När man ser klippformationen vid Pointe du Hoc förstår man svårigheterna för amerikanerna att inta denna.



Den berömda dockan i Sainte-Mère-Église kyrktorn.

Nästa stopp blir vid Pointe du Hoc där vi får se vad kraftiga bombangrepp från luften kan göra med naturen. Det är otroligt brant där amerikanska "Rangers" (jägare) tog sig upp under den tidiga morgonen den 6 juni. Trots oländig terräng tog det endast 30 minuter att inta Pointe du Hoc. (Tyvärr hade den allierade underrättelsetjänsten missat att tyskarna hade flyttat kanonerna härifrån en månad tidigare! *Reds. anm.*)

Så åker vi vidare mot Sainte-Mère-Église och Airborne Museum. Museet är trevligt uppbyggt och tiden flyger iväg när vi är där. Efter besöket ser vi till att få i oss lite lunch, så att vi hinner med ett kort besök i kyrkan. En stackars soldat i form av en docka hänger fortfarande kvar i kyrkans torn. (Dockan representerar den amerikanske fallskärmsjägaren John Steele. *Reds. anm.*)

Nu åker vi vidare mot de engelska, tyska och amerikanska kyrkogårdarna som var och en på sitt sätt är rofyllda platser. Den amerikanska kyrkogården ligger otroligt vackert med en fantastisk utsikt ➡



Utsikten från den amerikanska kyrkogården.



En del av styrkan samlade vid en trevlig restaurang i Bayeux.

över havet. Det är en rogivande plats som ger tid till eftertanke. Efter en dag med många intryck och en hel del vemod åker vi mot hotellet. På kvällen åker vi ner på stan för att besöka en mysig restaurang där vi får väldigt god mat och dryck. Det blir ett trevligt avslut på våra dagar i Bayeux.

28/9

En en sista frukost i Bayeux åker vi sedan mot Longues-sur-Mer batteriet. Där får vi på egen hand titta på kanoner och eldledningsplatsen. Där finns tid att begrunda det som hände under Dagen D.

Nu går färden vidare mot Arromanches. Här byggdes en Mulberryhamn upp med början tre dagar efter invasionen. Hamnen bestod



Rester av Mulberryhamnen.

av förproducerade element gjutna i betong som bogserades över Engelska kanalen. Det byggdes en hamn utanför Omaha Beach och en utanför Arromanches. Den utanför Omaha Beach förstördes vid en storm den 19 juni. Hamnen utanför Arromanches kunde användas under 10 månader och utnyttjades för att landa både soldater, fordon och förnödenheter. Det finns fortfarande kvar rester av hamnen. Vi besöker Landstigningsmuseet i Arromanches vi får se två intressanta filmer som berör händelserna vid landstigningen. Efter besöket på museet åter vi en lunch innan det är dags att ta plats i bussen för avfärd mot Reims.

29/9

Efter frukost åker vi mot Verdun för ett kort besök, där vi stilla hedrar de unga soldater som fick sätta livet till under första världskriget. Slaget vid Verdun var ett av krigshistoriens längsta och mest blodiga slag vid västfronten. Slaget, som var det tyska kejsardömets första storoffensiv i väster efter den inledande inmarschen i Belgien och nordvästra Frankrike under augusti-september 1914. Slaget inleddes av en nio timmar lång förberedande artilleribeskjutning den 21 februari 1916. Först den 18 december



Panoramabild över kyrkogården i Verdun.



*T v:
Madonnan
vid ossuariet i
Verdun.*



*T h: En engelsk
telefonkiosk vid
rökrutan vid
hotellet
i Hamm.*

samma år var slaget över. Bredvid slagfältet står idag ett ossuarium (ett "benhus" där benen efter en eller flera stupade förvaras, oftast synligt. *Reds. anm.*) innehållande skelett från de 130 000 kroppar man inte lyckades identifiera efter slaget. Med många tankar snurrande i hjärnan lämnar vi Verdun för att avresa mot Hamm och sista natten för denna resan. Hotellet i Hamm i Ruhrområdet visar sig vara helt fantastiskt och sängen ger en skön vila när vi så småningom hittar dit. Kvällens middag är så god som man önskar sig, efter en lång dag. Efter middagen blir det en trevlig stund i baren med en flaska Champagne och trevligt sällskap, enligt mig en perfekt avslutning.

30/9

Efter en snabb frukost far vi sedan mot Burg och ett besök på Fleggaard, där vi gör viktiga inköp för mysiga höstkvällar, för att sedan sätta kurs hemåt. Vi är åter i Äng-

elholm strax efter kl 21, och som vanligt blir det lite galet när all packning ska lastas av och rätt ägare ska få rätt persedlar... Det blev många mil med bussen och sena kvällar. Som tur var hade vi förberett oss med Quizfrågor och diverse korsord. Allt för att trygga sysselsättningen under den långa färden med bussen. ■

Tack Bengt Lundquist och Gunnar Müller-Hansen för en trevlig arrangerad resa.

En jubilar medföljde på resan



*F 10 Kamratförenings
sekreterare
Bertil Persson
passade på att
fira sin 75-års-
dag på resan.
Ett stort
GRATTIS från
Bullertinen!*

Pax vigilans. ”Fred med vaksamt öga”.

Ett kartbord för fredens skull

Ett nyligen genomfört nostalgiskt besök i Lgc ”Sländan” i Åstorp gav många positiva minnen från en solig lördag för omkring 35 år sedan. På ett föredömligt sätt har den underjordiska försvarsanläggningen, från det kalla krigets dagar, bevarats i sitt ursprungsskick av en f d kommunikations-expert vid södra militärområdestaben, Mats Nordström, med hjälp av idogt föreningsarbete av intresserade medlemmar.

www.luftbevakningsmuseet.com

Text: Rolf Jonsson, f d rrjal

En minnesvärd OPUS luftbevakningsövning i Luftförsvarsgruppcentralen – Lgc Sländan i Åstorp genomfördes någon gång på 80-talet om vilken jag vill försöka beskriva så här. Övningen skulle vara ett reservalternativ till ett utslaget strilradarsystem. Inkallad lottapersonal fanns utplacerade i ett antal luftbevakningstorn (klasar) i området runt Åstorp och i op-rummet i Lgc Sländan.

För en utkommenderad radarjaktledare (rrjal) från strilsystemet skulle det visa sig bli en av de största upplevelserna i mitt yrkesverksamma liv. Som enda hjälpmedel för stridsledning fanns en upprigad marin kommunikationsradio Ra 800 placerad på själva estraden i op-rummet, en telefonförbindelse till F 10 i Ängelholm och ett kartbord. För alla de unga flyglottor som fanns

i op-rummet var det här så klart en annorlunda övning med inte minst en manlig rrjal i op-rummet. Den operativa Lgc personalen bestod annars av enbart kvinnlig lottapersonal som inriktades på att följa upp läget på fiendens flygrörelser från direktrapporterande lottor i luftbevakningstornen (Ls).

Kartbordet bestod av lampor i OPUS-systemet som personalen vid Ls tände när de upptäckte fientligt flyg och som man kunde följa på kartbordet med en svans med falnande lampor – liknande det man kan se efter ekona på ett äldre PPI (radarskärm).

Ljuddisciplinen i op-rummet var mycket dämpad – så mycket att man skulle ha kunnat höra en hårnål falla i golvet. För en manlig flygstridsledare (rrjal) var atmosfären dov och något alldeles speciell. Dofterna av Lancome, Cloe, Rochas, Eau de Parfum m m kändes minsann i en miljö som om man skulle bli dopad – hela rummet andades en damig stämning. De var bara värme-ljusen och rödvinet som saknades. Tankarna fanns bara - hur skulle damerna i op-rummet reagera när plötsligt kommunikationsradion gav full ljudstyrka ifrån sig - när jaktploterna började anropa på stridsledningskanalen? Hur skulle de unga damerna reagera när rrjal började stridsleda? Skulle de kasta sig på mig och täppa till munnen? Detta inferno av ljudeffekter var jag säker på skulle skapa ett kaos i det tysta rummet.

Plötsligt lägger en av damerna ut en röd pil på kartbordet med en bricka som anger att antalet är 24 st. Det kan



*Tillfälligt
inkopplad
manöverpanel
till Ra 800,
på Lgc estrad-
bord för
betjänande
av rrjal.*

väl inte vara sant, blev min tanke – så mycket flyg på en enda gång i en övning? Det var siffror som bara fanns i hotbildsanalyser. Så många flygplan kan väl inte Flygvapnet ställa upp med på en lördag för en lottaövning?

Fruktan för protester på ljudnivån när jaktflyget hade beordrats flyga mot Åstorp var verkligen oroande.

Mycket riktigt protesterade damerna vilt i op-rummet när plötsligt rotechefen Kent Rodin anmälde sig i högan sky:

”Sländan, roten Johan 35 startat Ängelholm mot Åstorp, stridsvärde 120 % IR akan”. Efter anropet kom svaret:

”Johan 35 styr mot Åstorp, misstänkt stor fientlig anflygning från Röstånga med kurs mot Åstorp, sannolikt luftlandsättnings företag på lägsta höjd – de är många”. Allt med en ljudnivå som idag kan jämföras med hur många tokiga programledare på TV skriker i falssett så högt de någonsin kan när artisterna ska presenteras på scenen. Damerna runt kartbordet hörde nog heller inte riktigt vad som ropades ut på radion – nästan alla damer i op-rummet höjde sina pekfingrar som skulle hyscha rrjal – den första minuten. Det dröjde emellertid inte länge innan de förstod att det här var ju på riktigt. När en rote

jaktplan plötsligt får 24 fientliga flygplan att bekämpa gick radiotrafiken på fullt varv och ljudnivån jämförbar med en rockkonsert.

När luftstriden mot de 24 luftlandsättningsflygplanen, som bestod av snyggt formerade tregrupper SK 61 från Ljungbyhed var över, återuppstod lugnet en tid ända till nästa röda pil lades ut på kartbordet. Nu var det minsann en annan stämning när damerna som markerade sin pil viftade ivrigt på rrjal och pekade – här kommer en ny fiende! Symptomatiskt blev alla damer mycket positivt engagerade resten av övningen och jag har aldrig sett en större inlevelse än den som alla de frivilliga damerna visade upp för rrjal i Lgc Sländan.

Tur att man hade förmågan och iver att titta mer på de röda pilarna på kartbordet än på de unga damer som gjorde sitt yttersta för freden och landet. De var en fantastisk resurs som kanske skulle behövas igen, om det skulle bli oroligt i världen?

Under mitt besök nyligen föreslog jag bara att den normala luften skulle fräschas upp i Lgc med Lancomedoft – den gillade jag. ■

Chefen har ordet, oktober 2019

Som Lars Bergström skrev i sin sista artikel i Bullertinen i våras så tog jag, Tommy Petersson, befälet över F 17 och Ronneby garnison den 1 juni i år. Därav kan kanske några ord om mig vara lämpligt, så här i mitt första inlägg i kamratföreningens tidskrift.

Jag började i flygvapnet, på F 5 i Ljungbyhed, sommaren 1989. Efter dåtidens sedvanliga utbildningsgång till stridspilot var mitt första riktiga förband F 6 i Karlsborg. Det lades dock ned redan 1993, varefter jag tjänstgjorde på F 10 i Ängelholm, närmare bestämt på Johan Röd, resten av 1990-talet. Jag grundutbildades alltså på Attackviggen, och flög efterhand även spaning. Vad som hände i försvarsbeslutet 2000 minns vi alla. Men som vår devis var och som vi skrev på vår röda Viggen då, *"The show must go on"*. Till F 17 kom jag som Gripenpilot vid nyåret 2002/03, och har här tjänstgjort som ställföreträdande divisionschef och, efter FHS Chefsprogram 2006-08, divisionschef vid 172. stridsflygdivisionen. Den mer aktiva flygartiden hade jag förmånen att avsluta som operationschef för den andra halvan av vår svenska Libyeninsats 2011. Därefter har jag arbetat i Högkvarteret, dels med utvecklingsfrågor, dels som chef A5, dvs vår krigsplanläggning. Hösten 2014 kom jag hem till F 17 igen som flygchef, dock endast under ca ett och ett halvt år då jag våren 2016 fick erbjudande om att genomföra USAF Air War College, och bodde med familjen i USA under ett år. Sommaren 2017 återkom jag till Sverige som överste och befattningen som chef Flygtaktiska staben (FTS). Sedan nyår har vi omorganiserat Högkvarteret, bland annat genom att återupprätta försvarsgrensstaberna. För flygvapnets del finns nu Flygstaben i Uppsala, i huvudsak bestående av gamla FTS, PROD FLYG och återförda delar från FMV och FMLOG. I den nya strukturen var jag delaktig att sätta upp vår nya planeringsavdelning, innan jag i slutet av maj åter styrde skut-

an söderut till F 17. Efter vår underbara tid i nordvästra Skåne är Blekinge sedan drygt sexton år hemma för mig och min familj; fru, två tonårsdöttrar, en hund och en häst.

Mitt anförande i samband med chefsbyttesceremonin byggde jag upp kring de tre känslorna tacksamhet, ödmjukhet och engagemang. Alla de tre känslorna finns kvar så här drygt fyra månader senare, fast kompletterat med stolthet. Stolthet över allt vi uträttat här på F 17 och stolthet över all fantastisk personal, både kontinuerligt och tidvis tjänstgörande samt alla frivilliga, vårt nätverk ut i samhället, där inte minst kamratföreningarna spelar viktiga roller. Sedan juni har mycket hänt. Vår första pliktade värnpliktskull har muckat, vi har haft flera frivilligkurser i samverkan med FVRF, dels ungdomar, men dels även vuxna, för första gången på mycket länge. Efter en välförtjänt sommarsemester stod vi värd för Försvarsmaktens flygdag den 25 augusti. Ett fantastiskt lyckat evenemang! Jag hoppas ni tyckte detsamma. Tack för allt gott samarbete i samband med flygdagen. Några timmar efter vi stängde grindarna rullade många av våra soldater norrut då vi den veckan tog över Högvakten vid Stockholms slott. Sedan dess har vi deltagit med båda divisionerna och flygunderhållskompanierna i en flygövning (TTP) i Norrland samt haft inryckning av nästa värnpliktskull. Denna gång 96 soldater, 76 unga män och 20 unga kvinnor, som under ca nio månader ska utbildas till flygbassäksoldater, mekaniker, sjukvårdare med mera. Den 1 oktober högtidlighöll vi att vi fick en ny flygvapenchef, Carl-Johan Edström. I skrivande stund påbörjas övningen SWENEX, en marin övning med en hel del flyginslag, både från F 17 och 3. helikopterskvadronen som ju tillhör Ronneby garnison. I samband med övningen byggs även ett fältsjukhus upp här på vårt område. Och alltid, dygnet runt, året runt, drifthåller



Nye C F 17, öv
Tommy Petersson
skriver här om
vad som händer
på vår moder-
flottilj just nu.
Foto: F 17

vi flygplatsen och bidrar med huvuddelen av resurserna till rikets incidentberedskap. F 17 är alltså en fortsatt pigg 75-åring, ett jubileum som vi uppmärksammar flera gånger detta år, inte bara med flygdagen i augusti, utan även t ex den 6 november, den formella invigningsdagen 1944, vilket torde vara ungefär nu när ni läser detta.

Iövrigt präglas vår tillvaro mycket av planering av verksamheten 2020, och då i synnerhet den stora Försvarsmaktsövningen AURORA 20 som i huvudsak kommer att utspelas här i södra Sverige. Vilket innebär att vi under andra halvan av maj kommer att höras och synas mycket, och det blir en viktig milstolpe i vår fortsatta krigsförbandsutveckling. Likaså för vår totalförsvarssamverkan, som är ett tema för nästa år. Den samverkan har för övrigt redan kommit långt här i Skåne och Blekinge, men bra kan bli ännu bättre.

Under försommaren 2020 förväntas också nästa försvarsbeslut fattas, det skrev Lars Bergström om i våras och utvecklingen där kan ni till stora delar följa i media. Allting pekar på att riksdagen kommer att besluta om substantiella och välbehövda tillskott i ekonomin, och därmed en ökad ambition avseende vårt lands försvarsförmåga. Till våra fyra ledord Tillgänglighet, Trovärdighet, Tillsammans och Tröskeffekt lägger vi nu ett femte, Tillväxt. Exakt vad det kommer att innebära för F 17 får jag återkomma till.

Avslutningsvis vill jag tacka för det goda samarbete vi har, och allt ni i F 10 Kamratförening bidrar med ute i samhället för att göra F 17 och flygvapnet mer känt. Min ambition är att göra allt jag kan för att denna goda samverkan ska fortsätta och om möjligt utvecklas, både med F 10 Kamratförening, men även med övriga där vi har rollen som traditionsbärare, det vill säga F 17, F 5, F 12 samt Flottans män i Ängelholm och Karlshamn. Inom kort hoppas jag kunna besöka er, kära gamla Barkåkra och ert fantastiska museum.

Fortsätt jobba i samma positiva anda, så syns och hörs vi där ute.

Tommy Petersson
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





Kapten Eddie Grankvist

berättar om sitt liv i Försvarsmaktens tjänst

Text: Eddie Grankvist
Foto: Ängelholms Flygmuseums arkiv, Eddie Grankvist

Undertecknad föddes i Lund 1946. Mina föräldrar bodde i Eslöv eftersom min pappa var verksam på flyget tillhörande F 5. Vid två års ålder flyttade vi till Ljungbyhed, där pappa fördes över till F 5 Ljungbyhed. Under mina första år bodde vi anslutning till Infanterigatan. Det bör nämnas att dessa hyreshus beboddes av föräldrar med barn som var verksamma på F 5.

Jag genomförde mina skolar i folkskolan, klass 1-7 vid Ljungbyhedsskolan. Under dessa år var jag även mycket intresserad av fotboll och friidrott.



Ett välkänt ansikte på "gamla F 10".



Min pappa, Willy, på F 5 på 40-talet.

Vid 14 års ålder, efter att ha varit med pappa på F 5, blev jag intresserad av flyg. Jag tog då kontakt med flygklubben som låg i anslutning till banändan mot Krika. Vid fyllda 15 år som var lägsta åldern genomförde jag utbildning inom segelflyg, först för C-diplom och därefter tog jag certifikat. Vid samma ålder sökte jag in på F 5 som postiljon vid flygverkstaden (Avd 6). Efter tre månader fick jag anställning som flyghjälpmekan-



Många utmärkelser har det blivit genom åren.



Under FN-utbildningen 1976.

iker vid flygverkstaden. Denna anställning var jag verksam i fram till dess jag ryckte in som elev på befälselevskolan på P 6 Kristianstad. Efter grundutbildningen/befälsutbildningen gick jag på PKAS (pansarkadettskolan) P 1 Enköping och 1969 sökte jag tillbaka till F 5 Ljungbyhed. Jag blev anställd på F 5 1970 och året efter sökte jag till försvarets läroverk i Uppsala för att läsa in gymnasiekompetens. Efter tiden i Uppsala gick jag ett år på Herrevadskloster, utanför Ljungbyhed.

Hösten 1973, våren -74 var det utbildning på F 14. Under denna tid före utnämning till fänrik, fick man söka till olika förband. Undertecknad sökte till F 5, F 10 samt till F 11. Placeringen blev på F 11! Efter utnämningen till fänrik inställde jag mig för tjänstgöring måndagen i veckan därpå.

Mottagandet var mycket positivt. Dock varade inte denna anställning mer än fyra timmar. Jag fick ett nytt besked att jag skulle anmäla mig på F 10 dagen därpå. Efter att ha anmält mig på förbandet blev jag placerad på utbildningskompaniet som plutonchef. Organisationen på detta kompani var tre vpl.plutoner och en avdelning som benämndes 2 skedesutbildning som bestod av äldre värnpliktiga. Det tillkom sedan en pluton till, nämligen vaktplutonen.



Ett beduintält i Sinai och nere tv i bild sitter beduin flickan som omtalas i texten.

Efter tre månader som var grundutbildning, placerades de vpl på olika arbetsplatser som stabsexp., samband, tpc, väder, radarobs, flygstntjänst och brand/räddning.

Under hösten 1976 sökte jag FN-tjänst Sinai/Gaza. April 1976 fick jag besked att inställa mig för utbildning i Strängnäs på P 10. Efter en kort utbildning som plutonchef blev vi förflyttade för tjänstgöring i Israel.

Under denna tid på plats i Sinai fick jag uppleva ett antal otroliga händelser.

En händelse var när beduinerna förflyttades genom de minband som fanns på ömse sidor om gränserna Aresidan och Eresidan. Minbanden bestod av fem olika band på vardera sidan. Först gick fruarna över och tillbaka igen, därefter fördes barnen över och sist gick mannen med kamelerna över.

En annan händelse jag var med om där nere var när det visades en vit flagga på tälten.

Detta visade sig betyda att det fanns en flicka där som var giftasvuxen. Hon var ca cirka 12 år gammal. Den giftasvuxna flickan användes i förhandlingen och i byte mot kameler.

Efter en tid, var jag så tillbaka på F 10. Senare på året -76 fick jag förfrågan om jag ville bli driftvärnsledare som dubbelbefattning. Driftvärnet var en motsvarighet till hemvärnet och bestod av ett större antal

civilt anställda vid Avd 6. Under åren fram till 1996 genomfördes ett stort antal övningar som låg till grund för att säkra skyddet av verkstaden samt att besätta ett antal värnkanoner vid startbanorna och för vakttjänst vid kanslihuset. F 10 driftvärn fick under åren en vänort i Danmark som resulterade i ett långt förhållande. Detta danska hemvärn var beläget i Hilleröd med uppgift att försvara och skydda Drottningens slott. Detta utbyte oss emellan varade ifrån 1980 fram till 1996 då upphörde driftvärnet vid F 10.

Försvarsmakten gav order till alla förband 1980 att man skulle genomföra ett soldatprov. Detta innebar att alla soldater skulle genomföra en marschsträcka på 3 mil med 30 kg packning samt tilldelat tjänstevapen. Med anledning av detta fick undertecknad uppgiften att planera sträckan med rastplatser. Detta pågick flera år. 1990, kom så en ny inriktning om att alla officerare skulle genomföra detta prov. Efter att undertecknad hade varit involverad tidigare fick även jag uppgiften att genomföra provet. Detta prov blev verkligen ett rejält prov. Efter att ha genomfört den första omgången, med ett stationskompani, blev det många som fick diverse skador. Det beslutades då att man inte skulle gå vidare med provet. Förbandet anmälde att man inte ansåg att det var lämpligt, med tanke på ålder och förberedelser, träning samt lämplig utrustning. De vpl som genomförde provet tilldelades ett märke, soldatprovsmärke, med aktuellt årtal. För officerare blev det ett officersprovsmärke i guld med aktuellt årtal.

Efter ett antal år på utbildningskompaniet, sökte jag sen en tjänst vid frivilligavdelningen som frivilligofficer. Vid anställningen som "frivoff", blev min huvuduppgift att arbeta med två organisationer. Dessa två var Skånes och Nissans Flygvapenföreningar. Dessa bestod av såväl äldre som yngre. Många av de ➔

äldre var krigsplacerade vid något förband som tillhörde F 10. Efter några år delades dessa föreningar upp inom Friv. Avd. Nissans Fvf fick mig som egen "frivoff" och den blev mitt huvudansvar och Skånes Fvf fick Chefen för Friv. Avd. Under ett antal år genomfördes ungdomsutbildning på F 5 vid det s k Husarlägre. För de äldre var det utbildning på såväl F 10 som på våra baser, där de var krigsplacerade. Anställningen på Friv. Avd. varade i fem år, då jag sökte en ny tjänst som chef för brand och räddning. Som chef för denna verksamhet var jag ansvarig för flygräddningen och vakttjänsten vid flottilvakten. I denna tjänst ingick även den civila flygtjänsten. Personalen bestod av flottiljpoliser såväl inom räddningstjänsten som vakttjänsten. Denna tjänstgöring varade i två år.

Efter dessa år placerades jag på en befattning på basstaben med uppgift att ansvara för två flygbaser, Hagshult och Byholma. I denna tjänst låg uppgiften att krigsplacera personal och ansvara för att lägga upp underlag för inkallelse till övningar. I denna låg även underlag för såväl stationskompanierna som markförsvarskompanierna. I samband med tjänsten tillkom en ytterligare uppgift efter order i från högkvarteret. All civil personal skulle genomföra s k kombatanutbildning som avsåg självskydd och skydd av arbetsplats. I denna utbildning ingick även skyddstjänst, abc-tjänst, vapentjänst (kpist) med slutmål att genomföra enkel stridsskjutning i ett motståndsnäste. Efter genomförandet, genomfördes en inspektion av CMI, (chefen för markförsvartjänsten högkvarteret) F 10 erhöll ett stort erkännande för genomförandet. En annan uppgift jag fick av baschefen var att hjälpa Lennart Rydberg att bygga upp verksamheten av flygmuseum vid kanslihuset. Tre moduler blev det. Lennart som hade



I pompa och ståt står kn Grankvist som fanförare.

ansvaret för verksamheten var en verklig eldsjäl. Det bör tilläggas att Lennart hade det inte så lätt, med tanke på synen på verksamheten från överordnade. Verksamheten fick inte belasta ekonomin inom staben. Turligt nog fanns det en "profil" som hette Julius, som var konstnär, och som börjat att måla flygmotiv. Dessa motiv såldes och inbringade ett antal kronor som Lennart kunde inhandla olika ting till museet.

I 1997 tillträdde jag en ny befattning inom Tekniska Enheten (gamla Avd 6), med en placering på andra stationskompaniet. Huvuduppgiften för befattningen var att ansvara för befälsutbildning i markförsvaret för personal i stn.tjänst, samt Gruppbefälsutbildning för äldre vpl. I teknisk tjänst. I tjänsten tillkom en ny utbildning efter beskedet att F 10 skulle läggas ner 2002. Denna innebar att vi skulle ge möjlighet för personal att ta körkort för lastbil, lastbil med släp och buss. Detta gällde för all personal på förbandet, militär som civil. Det kan också nämnas att under åren 1976 och fram nedläggningen 2002 svarade jag även för F 10:s fanvakt vid olika högtider och evenemang såväl inom förbandet som utanför. Det gällde chefsbyten, nationaldagar, krigsmans erinran, begravingar, utländska flygvapenchefers besök och inspektioner av ÖB samt flygvapenchef. Jag hade också förmånen att få medverka i



Tidningsklipp från Helsingborgs Dagblad 2002.



F 10 Driftvärn segare i en tävling 1989. Eddie Grankvist överst t h. Tvåa fr v (på knä) Lasse Eriksson.

ledningen för den svenska styrkan i Holland under fem år vid den s k Nijmegenmarschen. År 2002 blev jag överförd till F 17 som reservofficer. Denna befattning avslutades 2017 i samband med en årsgenomgång av C F 17. Vid detta tillfälle tilldelades jag även försvar-ets guldmedalj för reservofficerare och fick en god middag på köpet.

Samma år, alltså 2002, fick jag en förfrågan från P 7 om jag ville bli kompanichef för Bjäre hemvärnskompani, med placering på Bjärehalvön/Båstad. Efter ett år fick vi upp-giften att även överta Munka/Ängelholms hemvärn. Efter sammanslagningen bestod hemvärdet av 147 soldater.

För att hantera detta stora kompani inköptes en fastighet i Västra Karup/Glimminge.

Fastigheten byggdes om för vår verksamhet och bestod av en ovanvåning och ett källar-plan. I det övre planet inrymdes två salar för utbildning, ledning, två logement, ett stort kök samt toaletter med dusch. Bottenplanet inrymde ett stort vapenförråd med vapenka-suner, samt utrustning för kompaniet, tung utrustning, samt även fordonsutrustning och två fordon. Kompaniets uppgift bestod av skydda Båstad/Ängelholm, Bjärehalvön och att understödja flygfältet (F 10) Ängelholm vid höjning av larm. Denna uppgift hade vi mellan 2002-2008, då regeringen fattade ett beslut att lägga ner stora delar av hemvärdet i Sverige. 2007 upphörde verksamheten efter ett beslut från försvarsmakten. Fastigheten såldes och försvarets utrustning överfördes

till P 7 Revinge. Efter att verksamheten avslutades har vår hemvärnsförening fort-satt att verka med årliga träffar och resor i Sverige och Europa. Undertecknad har haft/har det stora förtroendet att vara dess ordförande ifrån 2007 tills vidare.

Som avslutning av detta underlag av min tid inom försvaret och F 10 är detta ett ax-plock, det finns så mycket mer att berätta, såväl negativt som positivt. Men jag ångrar inte att jag sökte till försvaret en gång.

När det gäller politik har jag varit polit-iskt verksam i många år. År 2004 fick jag i förfrågan om jag ville bli politiker i Båstad kommun. Efter noga övervägande gick jag med i ett parti. Mitt huvudintresse var och blev socialvården, sedermera vård och omsorg. Jag blev också invald i kom-munstyrelsen, samt kommunfullmäktige. 2014 fick jag efter valet frågan om jag ville bli ordförande för vård och omsorgsnäm-nen. Denna befattning hade jag fram till och med 2018. Efter valet 2018 på hösten blev jag återvald till kommunfullmäktige i Båstad under fyra år (2019-2022).

När det gäller mitt privata liv är jag gift sedan 43 år tillbaka och har två flickor och bor i Båstad. Huvudintresset är familjen, resor och mina fastigheter och politiken. Det är min förhoppning att ni har haft en trevlig läsning och tack för att jag fick ta del av er uppmärksamhet! ■

Vår medlem

**Claes Björkman, från
Helsinborg har skrivit
om ett minne från barn-
domens Malmö när de
amerikanska B-17
"Flygande Fästning-
arna" dundrade över
staden på låg höjd.**

KRIGSMINNEN:

Jag har precis byggt färdigt en Flygande Fästning B-17 G, i skala 1:72. Redan i det här lilla formatet är den imponerande stor jämfört med den Spitfire och Mustang, som jag byggt i samma skala. Minnena sköljer över mig. En sommardag 1944. Jag, 7 år gammal, sitter tillsammans med grannbarnen utanför radhusen i den nybyggda stadsdelen Friluftsstaden i Malmö. Vi leker obekymrade någonting, jag minns inte vad. Visst, vi visste att det var krig någonstans men att Sverige inte var inblandat.

Plötsligt började marken skaka. Fönsterrutor skallrade och dånet från himlen var öronbedövande. Vi tittade upp och precis då flög tre Flygande Fästningar rakt över oss, just över hustaken tyckte vi. De försvann och vi barn rusade förskräckta till våra mammor som skrämde rusat ut för att se vad som stod på. De tre B-17 kraschlandade så småningom på Bulltofta. Jag fick senare tillfälle att se kraschade Fästningar på Bulltofta genom min några år äldre kusin, som bodde i Kirseberg. En av mina mostrar arbetade på ABA



*Denna syn såg Claes och andra malmöbor under krigsåren. Lågt flygande "Fästningar" som kom in på låg höjd för att nödlanda på Bulltofta. Bilden visar den enda flygande B-17 ("Sally B") som finns i Europa. Flygplanet är baserat på Duxford i England.
(Foto: Tor Netterby)*

(Aktiebolaget Aerotransport) och kunde berätta om de internerade, unga männen i flygbesättningarna, som betedde sig på vis som man här i Sverige inte var van vid. De rökte cigarrer, skrattade med bländvita leenden och tuggade tuggummi. Ibland kunde man se dem i sina skinnjackor och skärmössor men bara med långkalsonger nertill. Alla charmades av deras sätt att uppträda och unga flickor samlades ständigt utanför staketen för att få en skymt av dem.

Min far hade några år tidigare, när vi bodde på Ovesholmsgatan i Malmö, en natt tagit mig med upp på vinden och genom ett takfönster kunde vi se över sundet till Köpenhamn. Strålkastarna spelade på himlen och då

fästningarna!



Text: Claes Björklund
Foto: Ingrid
Öxle Björkman

Claes Björkman lyfter sin modell av B-17 och minns.

stora förtjusning. Jag blev inbjuden i förläggningen och trakterades med saft och kakor av de soldater som var lediga för tillfället.

Än i dag kan jag minnas lukten av ingrodd svett och tobaksrök och som jag senare i livet fick uppleva på nytt vid min egen, riktiga militärtjänst.

och då fångades flygplan in i något av strålkastarljus. Spårljusgranater målade lysande punktstreck mot natthimlen. Det var rysande och spännande. Samma sak hände, när vi något år senare flyttat till Kilian Zollsgatan vid Ribershus. Spårljusgranater rusade upp mot himlen i jakt på överflygande plan. En natt väcktes vi av smällen från en mycket kraftig detonation. En bomb hade slagit ner i Slottsparken i det så kallade Kärret. Än idag kan man känna hålet i räcket, över en av dammarna, som bomben slog upp. Vid Öresundsdammarna fanns luftvärnsbatterier och vid Tessinsväg låg en militärförläggning. Iklädd en prototyp till stål hjälm, som jag fått av min farfar, som var överingenjör vi valsverket i Eskilstuna, och med ett träsvärd i bältet och ett leksakskorkgevär i handen, brukade jag gå vakt utanför förläggningen fram och tillbaka till förbipasserandes

Men tillbaka till den Flygande fästningen. Jag lyfter min modell över huvudet tills den får en storlek som jag mindes från den dagen i Friluftsstaden. Vid 1 till 1,5 meter tyckte jag känna igen storleken ur minnet. Aha, skala 1:72 skulle betyda att de Fästningarna flög över oss på omkring 100 meters höjd.

Jag granskade modellen närmare och tankarna flög till besättningarna den gången. Jag kunde föreställa mig koncentrationen hos piloterna för att nå fram till Bulltoftas landningsbana, skräcken hos alla för att krascha i sista minuten med döden som följd efter att ha undkommit nedskjutning över Tyskland. Livslängden för en besättning på tiden låg på två uppdrag.

Jag är glad, att jag inte behövde vara med mer än i tankarna. ■

En F 10 helikopter i "Sibirien"



Hjälpen anländer med materiel för bogsering.



Arbete med att fästa en bogserstång.



Dallas-jeepen har dragit ut helikoptern.

Text: Tor Netterby
Foto: Bengt Wahlström

Redaktör'n har talat med Bengt "Walle" Wahlström, som i många tjänstgjorde som officer i teknisk tjänst vid Helikoptergruppen på F 10, om en flygtur som kunde slutat illa, denna dag i augusti i mitt-
en av 90-talet.

Dessbättre gjorde flygningen inte det utan man genomförde en (nöd)landning i "god ordning".

Anledningen till att man tvingades landa efter ett utfört uppdrag utanför flottiljen var att vit rök välldde upp under förste pilotens stol. (Förste piloten i en hkp sitter i höger framstol inte i vänster stol som i vanliga flygplan. *Reds. anm.*)

Man visste inte vad denna rökutveckling berodde på, så att man tog det säkra före det osäkra. Senare framkom att röken kom från ett kablage under förarstolen som utsatts för ganska stora mängder vatten som silat ner genom springor i durkplåtarna. Eftersom man hade haft vinschningsövningar bestående av att plocka upp "nödställda piloter" ur vattnet flera dagar i rad hade inte vattnet hunnit dräneras bort.

Den aktuella färden slutade i Sibirien...! För den oinvigde är detta även ett område som kallas så och är ett tallbeväxt strandområde utanför Ängelholm. Stranden är belägen mellan Vege åns mynning och Klitterbyn. Hur som helst slutade denna incident lyckligt trots allt arbete som följde för att få hem helikoptern till F 10. ■



Fortsatt bogsering ut med Dallas-jeepen.



Hjulen kunde följa terrängen.



Besvärligt att komma ut ur skogen.



Diskussion om nästa etapp.



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



Sommar, sommar och sol, flyg och vind och doft av (flyg)fotogen..!

Flygdagen på F 17 den 25 augusti

Text: Tor Netterby Foto: Ulf Fornander och Tor Netterby

Sommar, sol och varmt... Vad passar bättre än att åka till det fagra Blekinge och till F 17 för att njuta av flygplan. Årets stora flygdag "Försvarsmaktens flygdag 2019" hölls på F 17 söndag 25 augusti. F 10 Kf arrangerade en bussresa dit. Tre bussar avgick till Kallinge, två från Ängelholm och en från Malmö. Red. åkte med Malmöbussen som tyvärr inte så många anmält sig till... Under färden mot Blekinge stannade vi till i Lund och Gårdstånga för att ta upp fler resenärer.

Väl framme blev vi mottagna vid vakt-
en av lt Åke Svensson, flottiljens
samordnare för kamratföreningarna.
Bussarna parkerades och förhållnings-
regler för utpassering/inpassering vid bom
"B4" delades ut av lt Svensson.
Kamratföreningen skulle få lunch under
tre sittningar på officersmässen och den låg
utanför flygdagsområdet. Allting andades
stort säkerhetspådrag. Så klart påklarat på
grund hur förhållandena blivit i Sverige de
senaste åren. En bomb eller annan incident
vid ett tillfälle som detta hade varit ödes-
digert.

Det bjöds på fina "flygerier" från för-
middagen och vi njöt nog alla av det
skiftande programmet, som utan några
längre pauser, fortsatte fram till 15.30.
Allt roligt har ett slut och ca kl 16 avgick
bussarna hemåt. De som jag åkte med ut-
tryckte sitt gillande när vi släppte av dem.
Ett stort tack till vår medlemsregistrator
Lasse Hedström som lotsade hela projektet
i hamn med bravur!

PS. Antalet besökare denna dag var 31.200.



*Övlt Magnus
Fransson, stabschef vid
F 17, hälsade oss lunch-
gäster välkomna till
lunchen och flygdagen
på Kallinge.*



JAS 39 Gripen på låg höjd.



HKP 14 på låg höjd.

Fyra SK 50 visade också upp sig i en spektakulär uppvisning!

Gräpen demonstrerar utskjutning av facklor. Dessa används för att avleda värmesökande fientliga robotar.



Ett tryggt brummade hördes från fina, gamla SAAB B 17A.



En härlig bild på en duo av 35:or! Det är verkligen inte vardagsmat att se en J 35J och en SK 35C tillsammans i rote.



Den för några år sedan renoverade AJ 37 visade också upp sig.



Transportflygplanet TP 84 Hercules imponerar ändå trots att den inte har störst lastutrymme längre.

Om HKP 3 på vårt museum:

Ett stycke plåt berättar...

Text: Jan Karlsson
Foto: Torsten Sjöberg



Den lilla kvadratiska
plåtbiten på HKP 3.



Nödsändare
– Diana.

Har du lagt märke till den lilla plåtbiten som sitter strax nedanför till höger om frontrutan på vår HKP 3 i museet, F 10–94? Det finns ett likadant kvadratisk plåtstycke på vänstersidan av helikoptern.

Diana och Sara

De båda plåtbitarna bär på en historia. På deras platser satt tidigare mottagarantennerna för signaler från nödsändaren Diana. Mottagarutrustningen, kallad Sara, bestod utöver de båda yttre antennerna också av en skärm med stövelskaft inne i kabinen. På skärmen kunde man avläsa riktningen till Diana-sändaren och man kunde också utifrån styrkan på signalen

bedöma något så när hur långt bort som sändaren befann sig.

Nödsändare 713

Under 1980-talet infördes efterträdaren till Diana, Nödsändare 713. Utöver att den var mindre än sin föregångare – den skulle få plats i ett fack på flytvästen – inrymde den också några förbättringar. Först och främst var det en radio för både mottagning och sänd-



I glasmontern på museet –
Nödsändare 713 invid en flytväst.





*Flygtekniker
Jan Karlsson.*



Mottagarantennerna på taket på HKP 3.



*Mottagarantennerna fram-
för frontrutan.*



Civil antenn.

ning, den gick att använda för talkommunikation. Dessutom tålde den temperaturer ned till minus 40 grader, fungerade även i vatten och den startade automatiskt vid utskjutning med katapultstol. Dock drogs nödsändaren till en början med en del barnsjukdomar som fördröjde införandet. Det handlade bland annat om problem med litiumbatterierna och med den automatiska starten av sändaren.

I en glasmonter i utställningen – mitt emot HKP 3 – finns en Nödsändare 713 invid en flytväst.

Hela systemet med nödsändare 713 och mottagarutrustning kallades *Sök 75*. I det ingick bland annat nya mottagarantennerna, dels på taket av helikoptern, dels framför frontrutan. Något som går att beskåda på den utställda helikoptern. På taket av den

finns även en VHF-antenn och på vänster sidan en lodrätt antenn för kommunikationen med olika civila organ.

Dramatik i Linköping

I samband med en tillsyn av vår helikopter F 10–94 på FMV i Linköping inträffade ett missöde. Nitiskt bestämde sig någon där för att montera ned allt som hörde till Sara. Kanske i tron att det redan var dags för *Sök 75*? Den medföljande teknikern från F 10, Åke Landgren, fann allt – antenner, skärm, kablar etc. – nedpackat i en låda. Olycklig ringde han till mig och berättade om skövlingen. Jag satte mig i bilen och körde upp till FMV och Malmén. Väl där monterade jag allt på plats igen.

I dag skvallrar bara den lilla plåtbiten om dramatiken. ■

Del 1

De gamla
flottilj-
cheferna



Ett porträtt av Bertil Bjäre

Från flygpojke till överste av 1.graden

I serien om de tidigare flottiljcheferna har turen kommit till överste 1. gr Bertil Bjäre. Han blev Skånska Flygflottiljens chef 1977.

På Wikipedia kan man läsa detta om Bertil Bjäre: Bjäre blev fänrik i Flygvapnet 1950. Han befordrades till löjtnant 1952, till kapten 1960, till major 1964 vid Skånska flygflottiljen (F 10), till överstelöjtnant 1968, till överste 1974 och till överste av 1. graden 1980. Bjäre var ställföreträdande sektorflottiljchef och tillika flottiljchef för F 10 1977–1980. 1980–1983 var han försvarsattaché i Moskva och Warszawa. 1983–1985 var han operationsledare vid Södra militärområdesstaben (Milo S). 1985–1987 var han var han chef för Skånska flygflottiljen och sektorflottiljchef för södra luftförsvarssektorn (F 10/SeSyd). Bjäre avgick som överste av 1. graden 1987. Bertil Bjäre gifte sig med Margit Heberg, tillsammans fick de två barn, Lena och Caroline. Caroline blev senare även hon officer vid F 10.

Bland utmärkelserna finns bl a riddare av Svärdsorden, vilket Bjäre blev 6 juni 1968.

Redan som tioåring började Bertil Bjäre med modellflygplan. Som medlem i Höörs modellflygklubb deltog han i flera tävlingar. Bjäres far var landsfiskal och blev utsedd till luftskyddschef på orten under andra världskriget. Bjäre deltog i utbildningar och fick uppgiften att vara cykelordonnans och han gillade verksamheten som var handgriplig och



På spaning i luftbevakningstornet i Landskrona.



Flygpojkar i Malmö. Bertil Bjäre i bakre raden längst t v.



Ett segelflygplan av typen SG 38 på väg till den sk A-hyllan.

disciplinerad. Utbildningen var början till det blivande militära intresset. Närmare militär kontakt fick Bjäre 1944 då han som frivillig blev antagen till luftbevakningstjänst en period under sommaren och placerades i Landskrona för utbildning och tjänstgöring. Närbkontakt med kriget fick han vid ett tillfälle när han såg en rote Messerschmitt Bf 109 komma på låg höjd från Helsingörshållet med kurs mot Landskrona. 1943 fick han som 16-åring åka på segelflygkurs på Ålleberg. Den första flygningen i juli varade bara i 15 sekunder, men han fick spaka själv!



Många Sk 25 på linjen.

Bertil Bjäre tog A-diplom i augusti och hade då flugit själv i drygt 6 minuter! Året därpå fick han åka tillbaka dit på en s k B-kurs. B-diplom fick Bjäre efter totalt drygt 25 minuters flygtid. 1945 fortsatte han att flyga SG 38 i Eslöv med bilbogserstarter och fortsatte segelflyga på Bulltofta samma år. Där flög han segelflygplan av typen Grunau Baby och fick sitt C-diplom den 12 juli. Bjäre sökte till en högre segelflygkurs som anordnades av Flygvapnet men underkändes vid läkarundersökningen på grund av något hjärtfel – ett tillfälligt bakslag. Redan nu fick han sin första kontakt med Flygvapnet. Bertil Bjäre berättar själv i sin bok: ”Vi var tre segelflygpojkar som låg i gräset på Bulltoftafältet och väntade på vår tur att flyga. Då kom en uniformsklädd man fram till oss och tilltalade mig. Jag svarade honom från där jag låg. Han blev förargad



Tvåa från vänster är Bertil Bjäre.

och röt till mig att genast ställa mig upp, när jag blev tilltalad. Det var den legendariske förste chefen på F 10, överste Knut Zachrisson. Just en lovande början på min framtida militära karriär!” 1945 antogs han som flygpojke på F 10 på Bulltofta. Vid den tidpunkten gick han i gymnasiet. Kurserna var rent orienterande med målet att väcka intresse för anställning i Flygvapnet. Man fick på kurserna flyga ett pass i Sk 12. Det var hans första flygning i ett motordrivet flygplan. När han senare var flygpojke på F 10 Barkåkra fick livet för honom ett nytt avgörande innehåll. Det var när när Bertil, på en minigolfbana i Skälderviken, mötte sin blivande hustru Margit, som sedan dess troget stått vid hans sida.

Bertil Bjäre genomförde sin grundläggande flygutbildning (GFU) på F 5 från juni 1947 till maj 1948. Han nämner att han hade aldrig funderat på någon annan utbildningsväg än via flygvapnet. Jämfört med dagens antagningsprov var dåtidens skäligen harmlösa. Efter läkarundersökning, några fysiska prov, skjutning med jaktgevär och samtal med en psykolog var det hela klart. Hjärtfelet var uppenbarligen borta och han antogs som aspirant. Efter inryckning till F 5 var flygutbildningen det överskuggande för alla eleverna och denna förlöpte väl. →

En rote Sk 16 på väg mot Rättvik med skidor monterade för vinterutbildning.



Sk 25 Bücker Bestmann var ett snällt flygplan med prestanda och utrustning som var väl lämpat för nybörjare. När flygningens grunder satt på plats var det dags för Sk 16 Harvard som var mer likt dåtidens krigsflygplan. Med detta övade man även vinterutbildning i Rättvik. Den 3 maj 1948 var examensdag och avslutning på GFU. Eleverna fick sina "Guldvingar" av CFV general Nordenskiöld – och därmed var de godkända som piloter i Flygvapnet.

Nästa steg i utbildning var den grundläggande flygslagsutbildningen (GFSU 1 och 2) på någon av krigsflottiljerna. Bjäre placerades på jaktflottiljen F 12 i Kalmar och var där från maj 1948 till april 1949. Han flög på på andra divisionen som leddes av löjtnant Börje Zelmerlöv. Denne Zelmerlöv är alltså farfar till en mycket berömd nutida ung man vid namn Måns. Flygplanen som man flög var det



J 21A, med skjutande propeller, från F 12.

säregna SAAB J 21A med skjutande propeller och två stjärtbommar i stället för en hel flygkropp. Ett flygplan utan stora prestanda som därför fick epitetet "En svensk fullträff med två bommar". Fördelen med skjutande motor var att vapnen – en 20 mm och två 13 mm kanoner kunde placeras samlat i nosen. J 21 kunde flygmässigt misshandlas i luften – det vek sig aldrig. J 21 hade en Daimler-Benz 605 motor på 1 475 hk med direktinsprutning, vilket gjorde att man kunde hantera gasen vårdslöst utan risk att kväva motorn. Trots sina begränsningar var J 21 en bra introduktion till uppträdande med jaktflygplan i förband under stridsuppdrag. På hösten 1948 deltog divisionen i en stor flygvapenövning i Västsverige. Man baserades på Rådafältet vid Lidköping. Övningen blev en spännande tillämpning av vad eleverna lärt sig. Flera jaktuppdrag – ofta i division – och många stridskontakter med andra flygplanstyper. Eleverna lämnade F 12 som välutbildade jaktpiloter, fast med den stora begränsningen att man inte flugit i moln (IMC).

Forts. i nästa nummer.



Piloter från 2. Div. F 12. Lt Zelmerlöv t h.

Texten redigerad av Tor Netterby Foto: Bildarkivet, Ängelholms Flygmuseum, Bertil Bjäres privata bilder. Källor: Texter och bilder är hämtade med tillstånd av Bertil Bjäre från boken: "Från flygpojke till flottiljchef", utgiven 2017 av F 10 Kf.

Vi tackar...

Sune Magnusson, Sten Norrmos anhöriga, Lars Hedström, Eva Thorkell, Berne Johansson, Bo Hesselmarks anhöriga, Gunnar Mattsson, Björn Bramdal, Birgitta Sandström och Anders Foyer.
... för gåvor till Arkiv och Bibliotek.

Om QR-koder

Text: Bo Nilson

Prova själv att skanna denna QR-kod här! Ni kommer då till ett gammalt flygplan, Röd Kalle: FFVS J 22! Historia om de utställda flygplanen finns genom QR-koder. Moderna mobiltelefoner har skannerfunktion i kameran, i äldre måste du kanske använda en app som t ex NEOREADER för iPhone och BARCODE SCANNER för Android.

I början av utställningshallen finns en Iskylt på ett golvställ (vid sidan av J 28 Vampire ena vinge) som kort informerar om flygplanens historia, m m och används med hjälp av QR-koder. På varje golvställ finns det en QR-kod som kan skannas in med din mobiltelefon. Flygplanets historia överförs snabbt till mobilen. Denna information ligger kvar i mobilen som sedan kan läsas vid ett annat tillfälle.

Information finns för de tio flygplanen i Utställningshallen inklusive helikoptern. Dessutom finns det små modeller i utställningshallen med andra flygplan från svenska Flygvapnets flottiljer. Annan information finns också för en



Prova gärna att skanna in den här QR-koden för att testa detta om ni inte gjort det tidigare.

äldre flygsimulator och olika missiler till moderna flygplan m m.

Bland flygplanen kommer det också att finnas integrerade objekt från Science Center i museet. Dessa används för att visa t ex hur en flygplansvinge fungerar och hur den kan lyfta upp det tunga flygplanet upp i luften. Även andra vetenskapliga fenomen belyses av experiment med figurer. Med ett cykelhjul kan man se varför man inte faller av en cykel då den är i farten. Man kan även ta reda på vad man väger på olika planeter jämfört med vad man väger på jorden.

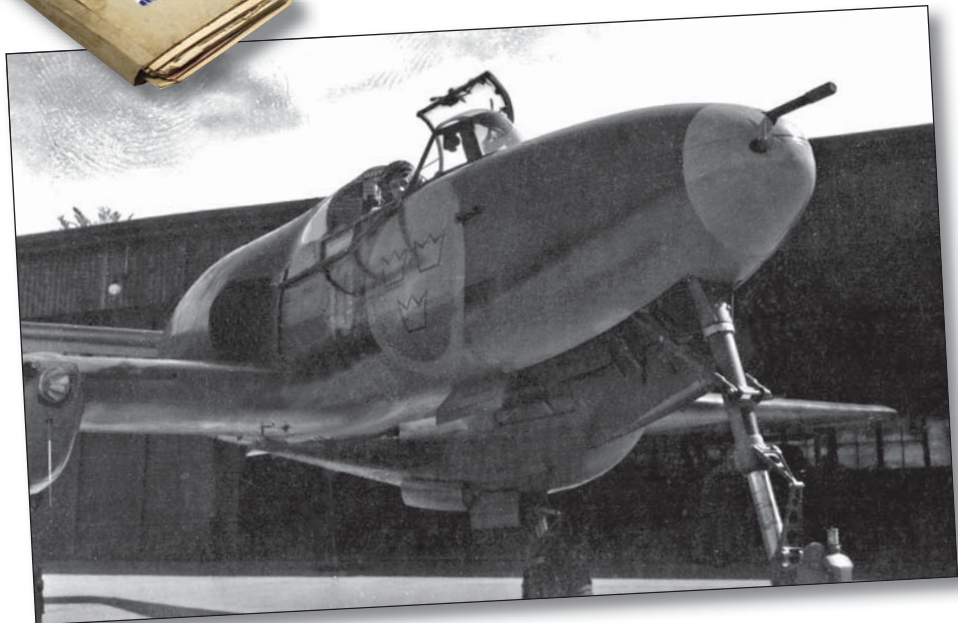
På Flygmuseets hemsida för QR-koder finns mer information på: **flyginfoqr.se**. Alla flygplan som fanns på F 10 är med. På hemsidan finns det också andra äldre flygplan med sin historia. På **flyginfoqr.nu**, finns många video-filmer som man kan titta på.

VALHALL
PARK 
WWW.VALHALLPARK.SE



BILDER UR ARKIVET...

Text:
Tor Netterby



Red. hittar ofta intressanta gamla bilder i Arkivet. Den här gången finns bl a J 21R med (här ovan) samt en intressant samlingsbild på många av de typer som fanns i FV i början av 50-talet. Några J 22-bilder kom också med denna gång. ■

En fin stämningsbild på en J 21R. Bilden var ganska dålig och har retuscherats. Vid närmare granskning fanns i övre vänstra hörnet inte bara moln, utan även fingeravtryck!



Många olika typer finns här. I förgrunden J 22, J 21 (från F 15), Sk 14, J 28B i bakgrunden vid 3. Div hangar.

Överst: J 22, blå "P" med Pluto på nosen. Under den blå "K" (Kalle Anka). Andra div. på F 10 började redan på J 20-tiden använda seriefigurer.



THE SHOW MUST GO ON



Diskussion inför den sista transporten. Projektledaren/museichefen Rickard Andersson till höger.

**Text: Tor Netterby
Foto: Kent Hektor och
Rickard Andersson**



Här var det trångt!



*Transport på två bilar genom
Malmö mot Stenbäck.*



Nymålad flygkropp.

I förra numret av Bullertinen kunde du läsa om den "Röda Viggen" (37027) som demonterades på Malmö Teknik- och Sjöfartsmuseum i våras. Nu är flygplanet "hemtransporterat", målat och ihopsatt igen och pryder sin plats på Stenbäcks Flygmuseum. Flygplanet syns på långt håll från stora vägen, E 65 mot Ystad.



Så här fin blev 37027 efter lite kärleksfull behandling. Luckorna till ställen och vingarnas ovansida ska målas. Vingarnas undersida var i så pass bra skick att de inte behöver målas (nu).

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

Vampire från F 10 i flygkrasch 1951

Text- och bildmaterial publicerat med tillstånd
av Nordvästra Skånes Tidningar, NST/HD.

Fredagen den 29 1951

Fallskärmen räddade F10 furir trots motorstopp på lägsta höjd

Ett av Barkåkraflotttiljens svenskbyggda reoplan J 21 R fick i går motorstopp över Hässleholmstrakten under stridsövning på lägsta höjd; men föraren, fältflygare Bertil Palmblad, lyckades tack vare god sinnesnärvaro komma ifrån det vådliga äventyret oskadd. Haveriet ägde rum under samövning med förband ur P2 och T4.

Det fem ton tunga planet kom susande i 600 kilometers fart på 50 meters höjd i ett anfall, mot en "fientlig" stabsbuss i Hörjatrakten och skulle just gå i, en sväng efter anfallet, då motorn stoppade. Tack vare den höga farten lyckades piloten pressa upp planet utan motorkraft till 350 meters höjd och gjorde sedan ett perfekt fallskärmshopp. Han landade oskadd i en mosse medan maskinen rände nosen i marken och fattade eld. Ett rökmoln steg upp i luften och stannade på 50 kilo slungades långt bort från, den krater som bildades vid nedslaget. Planet brann upp och endast smärre spillror återstod. Nedslaget ägde rum vid 14.30-tiden på lantbr. Per Hörjeruds ägor.

– Motorn stannade tvärt men jag hann konstatera att det fanns bränsle kvar i tan-

karna, berättar furir Palmblad för NST:s medarbetare. Jag visste att det inte, var lönt att hoppa från 50 meters höjd, då skulle aldrig fallskärmen hinna utveckla sig. Så jag pressade maskinen i brant stigning upp till 300 meter innan jag lät den gå, mera horisontalt. Uthoppet gick fint och katapultstolen fungerade perfekt. När den singlarde förbi mig i luften "lurade" den ett par åsyna vittnen att tro att det var två personer, som hoppat, och att; den ene inte fått sin fallskärm att utlösas. Självt tyckte jag att min fallskärm tog lång tid på sig, den utvecklade sig inte förrän, jag var på 75 meters höjd, och eftersom jag föll med huvudet före blev det en obehaglig knyck. Sedan höll jag på att driva in i skogen, men lyckades styra fallskärmen ut mot en mosse, där jag f. ö. sjönk rätt djupt. Men när jag kom upp gav jag mig god tid och packade ihop fallskärmen ordentligt.

Två plan från F:10 deltog i övningarna, och piloten andra planet rapporterade omedelbart störningen i, radio till flygflottiljen. Från Barkåkra sändes, omedelbart personal till olycksplatsen, dit även brandmanskap från Tyringe landsfiskalen i distriktet anlände inom kort. Manskaper från P 2 kommenderades till bevakning av området.

Bäste redaktör,

Tyringefotografen Sven Rosengren har sedan år 1947 fotograferat stora som små händelser i Tyringe med omnejd. Vidare har han gett ut fyra böcker med rubrikerna *Mina Tyringebilder, del I till del IV*.

I del fyra fann jag bild och text om ett flyghaveri i Hörja, 5 km norr om Tyringe, år 1951.

Kanske något för Bullertinen?

Vänliga hälsningar

*"Carl-Martin" Macke Selander.
(Född och uppvuxen i Tyringe).*

PS Fotografen Sven Rosengren finns tyvärr inte bland oss längre DS

Red. tackar för det intressanta materialet om kraschen i Tyringe.



Vi kan här se hur brandchefen Henning Adamsson leder släckningsarbetet vid flyghaveriet i Hörja 1951. Se tidningsreportage på nästa sida.

F 10-Memorial 2019



En liten
"Link Trainer"
i skala 1/72.



Tv:
Best in Show,
"Huvudfotingen".



F-4E
Phantom.



Ovan: Linus på
linjen! Populär
TV-figur från förr.
Ovan t v: israelisk
jeep.
T v: C-47 Dakota
från Normandie.



J 35F2, Quintus 24 i 1/48.



Överst: M 48 stridsvagn.
T v: en Fergusontraktor.

Helgen 10-11 augusti befann sig en hel del modellbyggare på "gamla F 10" för att delta i modelltävlingen **F 10-Memorial**. Detta evenemang hölls i år för sjunde gången i rad. Tävlingsdeltagarna checkade in sina modeller till tävlingen på lördag förmiddag och kl 13 hälsade F 10 Kamratförenings ordförande Sven Scheiderbauer de tävlande välkomna. 13 klasser fanns att tävla i. Flygklasserna var som brukligt störst. Vi hade år 198 modeller på tävlingsborden. Ett lite lägre antal i år men hyggligt ändå.

Under eftermiddagen på lördagen hölls ett uppskattat föredrag av Tomas Dal om spionflygningar under "kalla kriget". Ett mycket intressant föredrag nya och okända händelser. Söndagen bjöd på ytterligare ett föredrag. Denna gång var det Sven-Arne Carlsson som berättade om sitt flygarliv. Ett intressant, personligt föredrag som visade hur mycket tillfälligheterna i livet spelar in.

C4-Open från Malmö delade även ut sitt specialpris och så även Stenbäckers flygmuseum. Till sist **vill vi tacka alla** de som ställde upp och gjorde tävlingen till vad den blev... d v s väldigt lyckad!



En engelsk
Whitley-
bombare
i skala 1/72.

C4-Open!

Text: Tor Netterby
Foto: Niclas Bågenheim,
Ulf Fornander och
Tor Netterby



Sven Scheiderbauer överlämnar Ängelholms Flygmuseums pris till Christofer Persson.



En RJ 35
"Katla" Byggt av
Niclas Bågenheim som
vann 3:e pris i Temaklassen.



"Svensk-Mustangen" "Hot Pants"
i skala 1/48 byggd av Lasse Enffjord.



J 35F2 byggd av
Christofer Persson
vann Ängelholms
Flygmuseums pris.



Ett scenario från Normandie i skala 1/35
byggd av Mikael Vannestam.



En "what-if" Draken i skala 1/48 byggd
av Jon Myhr Wahlén.



Ingela och Leif från butiken är i säljtagen på C4-Open.

C4-Open avhölls i år 26-27 oktober på ett nytt ställe i Malmö, nämligen Kockum Fritid. I år fanns det 430 modeller att beskåda. Intresset var stort och förutom de tävlande hade ca 550 personer sökt sig dit. Vår butik fanns på plats och sålde mycket av hobbyartiklar och diverse leksaker. ■

En historia om farliga toaletter...

Berättat för Redaktör'n av museets intendent Anders Rick

Följande historia hände sig vid divisionen Quintus Röd, alltså första divisionen vid F 17, när man var på en övning i västra Sverige. Divisionens personal letade själv upp de hotell, pensionat i närheten som kunde vara lämpliga. Det skulle dels ligga så nära som möjligt där övningarna skulle bedrivas, dels skulle det vara ett så billigt boende som möjligt. På så sätt räckte traktamentspengarna längre när man skulle inhandla varor från "Apoteket Gröna Skylten". I detta fall hittade den flygande personalen ett utmärkt boende inne i Göteborg ganska nära "Feskekörka".

Det uppfyllde alla kriterier på boende; litet, slitet och hade mycket små rum, MEN det fanns en toalett på rummet. Bara det, var en lyx! Men nämnda toalett var så liten att, som Anders uttryckte det:

– Det var så litet att man fick backa in för att komma ner på "brusfåtöljen" och där blev man sittande med handfatet mer eller mindre i knäet..!

Inte nog med att det var svårt att sätta sig, så fanns det en handdukshållare i metall uppskruvad på väggen, i farlig närhet av ansiktet, berättar Anders.

Det bar sig inte bättre än att vid en fest in på toaletten. Han var ganska ostadig på benen och vid själva "sättningsögonblicket" hade han svårt med avståndet till toastolen och gungade upp- och ner innan ändalykten damp ner på toastolen. Nu ska man komma ihåg att den där förargliga handdukshållaren fanns mycket nära ansiktet. När sagde man vinglade till, hamnade hans näsa **ÖVER** kroken



En bild på Anders Rick hämtad från personaltidningen "Aktuellt F 10" nr 4 1993.

och gick rakt upp i hans näsborre som slets upp!

De andra i sällskapet undrade vad som hänt när han kom ut från toan, vilt fåtande med armarna och blodet rinnande från näsan. Man skaffade raskt fram handdukar m m för att försöka stilla blodflödet, men man insåg snabbt att den olycksalige mannen måste till sjukhus snabbt. Någon ringde efter en taxi och hela sällskapet åkte med till Sahlgrenska för att vara ett stöd för stackaren som råkat illa ut.

Den första man stötte på var en sjuksköterska på akuten som när hon fick höra hur olyckan gått till, fick sådana skrattparoxysmer att hon kunde knappt larma en läkare. Men, alltnog så kom en läkare och det något överfriskade sällskapet fick ta hela historien om igen för läkaren som reagerade likadant som sjuksystemen! Det dröjde innan han kunde sy ihop någon näsa, minns Anders. Olycksfågeln fick ändå vård ganska snabbt. Fast, jag vill minnas att han blev nog aldrig riktigt bra, den stackaren, berättar Anders. ■



Tel: 0431-36 96 55
Mobil: 070-59 131 61

Berlin AIRSHOW ILA



Berlin
AIRSHOW - ILA
14/5 - 17/5 2020
Pris 4.900 kr
(per person i dubbelrum)

För mer info om våra resor:
www.cab-resor.se
E-post: info@discovereurope.se



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. Vi besöker även Peenemünde, tyskarnas utvecklingscenter under kriget och Hangar 10 där vi kan beskåda ett 20-tal flygplan i flygskick.



Duxford 2020



33 Squadron RAF
Hurricane pilots

Följ med på världens största Air Show i Duxford med äldre flygplan. Vi besöker också det kända flygmuseet Targmere och ett heldagsbesök på Goodwood's Festival of Speed Vidare besöker vi de Havillands museum.

Duxford, England
9/7 - 12/7 2020
Pris: 9.900 kr
(per person i dubbelrum)

Chefbytesceremoni på F 17

Text & foto: Sven Scheiderbauer



Chefbytesceremoni på F 17 Kallinge. Överste Lars Bergström lämnar över chefskapet och flottiljens fana till sin

efterträdare överste Tommy Petersson. Flygvapenchefen generalmajor Mats Helgesson står bakom. ■

Från närskyddspluton till skyddspluton

Text & foto: Daniel Svensson & Ängelholms Flygmuseums arkiv



Daniel Svensson idag.

Jag heter Daniel Svensson och kommer från Höganäs och detta är min berättelse från min tid som värnplikting. Jag tjänstgjorde på F 10 2000-01-17 till 2000-12-08.

Den 17 januari 2000 fick jag skjuts av min pappa till flygflottiljen. Jag hade länge längtat efter just den här dagen när jag skulle ta mina första kliv in på F 10. Jag var förväntansfull, men hade ingen aning vad som väntade de kommande 327 dagarna av mitt liv. Jag minns att efter att jag anmält mig i vakten och fortsatte in på området så vände jag mig om och tänkte: – Jahapp, nu finns det ingen återvändo... Jag hade sökt in till första närskyddspluton (NSKY) för jag ville tjänstgöra som hundförare. Först samlades alla nyinryckta utanför intendenturförrådet där vi skulle hämta ut vår utrustning. Alla tågade in på ett långt led och vi fick en stor säck som vi därefter fyllde med all utrustning.

Sedan leddes vi av en korporal från Sörgången som ryckt in före oss. Han tog oss till vår kasern där vi fick gå igenom innehållet i vår säck och kontrollera att det inte saknades något. Efter kontrollen blev vi tilldelade våra rum och vi fick order om att byta om till m/90- uniformen och lägga in övrigt i skåpet. Vår stridsryggsäck skulle ligga uppe på skåpet. Därefter marscherade vi till en byggnad med en "aula" där alla befäl snabbt presenterade sig för oss. De två första som man la på minnet var löjtnant



Daniel Svensson med full utrustning efter flytten till skyddspluton.

Plato och löjtnant Nilsson. Dessa två var befäl med en lång meritlista. Löjtnant Nilsson hade en blick som ingav så pass mycket respekt att hade han stirrat en i ögonen och harklat sig, hade man självmant satt sig på golvet och putsat hanns kängor med en tandborste. Vi mötte även andra befäl som fänrik Selin, löjtnant Johan Jingskog m fl. Därefter skulle alla tillbaka till sina kaserner för att ställa upp i korridoren för visitation, av rummen, skåpen, rakning m m. Självkart klarade ingen av oss skåpsvisitationen. Jag fick skäll för att mitt skåp såg ut som en formation "skithög". Befälet tog sakerna med en stadig näve och kastade ut allt ur skåpet ner på golvet och skrek: – Se till att vika alla plagg så att de blir lika stora... och lägg in allt snyggt igen Svensson!!! Omvisitation om 6 minuter!!! Självkart dök man på klädhögen i full panik och började vika allt. Vi var klara innan tiden gått ut och sprang snabbt till sängen, ställde oss i givakt och skrek: – Rummet redo för omvisitation. Ett nytt befäl kom och allt började om igen. Skåpet tömdes återigen med ett litet annat ordval kom nu, som t ex: – Kan inte Svensson vika kläder? Brukar mamma göra det!?! Omvisitation om 6 min!



En stilstudie... Lt Plato instruerar på en vpl på Önnarp. Den värnpliktige ill höger är okänd för oss.

Ja, så här höll vi på ett bra tag tills befälen var nöjda.

Nu skulle vi ha vår första övning där befälen visade hur man skulle göra stridspackning. Övningen började med att vi skulle tömma hela skåpet igen. Medan vi svettades och packade febrilt var befälen inne och skrek på oss att skynda oss och att göra det i allt snabbare takt. När alla var klara hade vi självklart slarvat, tyckte befälen. Vi fick först lägga tillbaka allt i skåpen och helt enkelt börja om.

Jag så höll vi på ett bra tag, därefter så samlade befälen oss och gav oss en hårtrimmer som de betalt för egna pengar.

Jag citerar löjtnant Nilsson:

– Soldater! Detta är en trimmer!!! Den har vi köpt till er för egna pengar! Vi vill att ni vårdar den väl, som om den var er flickvän. Jag kommer inte att tvinga er att klippa er! Men jag hoppas att jag kommer att vara stolt imorgon när vi har uppställning! Jag förmodar att ni vill se ordentliga ut! Finns det någon frivillig som jag kan visa på? Under någon minut blev det helt tyst så att man hade kunnat höra en knappnål falla. En värnpliktig med långt hår som var uppsatt i "tott" steg fram och sa:

– Ja, löjtnant! Nilsson log och tog fram en stol sedan tar det inte lång tid innan Bonn är alldeles "flintis". Därefter lämnade Nilsson

över trimmern och vi fick direktiv att vi skulle upp tidigt och städa med mera... Vi blev informerade om att alla skulle putsa sina kängor varje kväll. På morgonen skulle kängorna glänsa! När befälen äntligen lämnade oss för kvällen var alla helt slut.

Vi försökte putsa kängorna och därefter duschade vi och småpratade lite. Jag har för mig att nästan alla klippte sig den kvällen. Vi "däckade" snabbt i säng och man hann knappt lägga sig ner förrän man sov.

Natten kändes kort och alla vaknade tidigt och klädde sig, rakade sig och åt frukost nästan i panik. Sedan återvände vi snabbt för att städa kasernen och våra rum, samt bädda våra sängar. Mitt i allt ihop så skrek man om uppställning i korridoren. Nu var det dags för visitation. Tiden bara sprang iväg och vi hade inte hunnit städa allt vi skulle. Löjtnant Jingskog kom in med vita handskar och innan vi han reagera dök han ner under sängarna och sprattlade till. När han kom upp igen var handsken smutsig, Rummet fick naturligtvis städas om. Sängarna blev inte godkända eftersom de var dåligt bäddade, sa befälet.

När alla hade drillats i detta och det var klart, så var det dags för "BRAK" (morgonfys) (Uttytt är BRAK är ett mikroträningspass som utförs på 10-15 minuter och som står för Buk- Rygg-Armar-Knäen och som används för att vid behov aktivera hela sin kropp på ett medvetet sätt och arbeta. *Reds. anm.*) med armhävningar, jägarvila, sit-ups, benböj m m. Mycket mer än vad vi trodde att ens kropp klarade av.

Jag, vi fick springa en hel del och vi drillades mycket i början med t ex uppställning med armbågslucka. Då sa befälet:

– Uppställning vid dungen utanför kasernen! Då skulle alla springa ut i full fart och ställa upp. Först på plats skulle skrika:

– Jag riktkar! Mot blåa lådan! Då skulle alla andra ställa upp bakom riktkarlen i kolonner på stället.

Forts. i nästa nummer



Text: Sven-Åke Ahl

Foto: Johan Tilosius

Ljungbyheds-landningen



Denna SK 50 är inte det aktuella flygplanet som omtalas i artikeln.

I unga år under min tid som flyglärare på flygskolan i Ljungbyhed, höll jag på med flyguppvisningar med skolflygplanet Sk 50. Jag tog över programmet efter den guda-benådade jaktflygaren Erik Sjöberg, salig i åminnelse. Han skulle gå vidare till andra uppgifter och jag blev ombedd (beordrad) att ersätta honom. Jag hade lyckats ganska bra på flyginstruktörskursen och tänkte att det ska nog gå. Vi flög ett pass tillsammans då Erik visade och jag gjorde efter så gott jag kunde; detta på god höjd. Efter det flygpasset fick jag träna själv allt eftersom jag successivt minskade lägsta höjd för programmet. Jag hade en mosse en bit ifrån F 5 som jag brukade träna över för att inte störa eller skrämma civilbefolkningen.

Jag kommer inte ihåg programmet i detalj men inledningen var en dykning från relativt god höjd följt av en halv looping varefter jag gick i spinn under tre varv. Efter urgång ur spinn satte så programmet i gång med allehanda manövrar: topprollar, vanliga rollar, sväng under roll, kvickrollar, wing over, rygglägläggning m m.

Som sig bör avslutades alltid programmet med den s k Ljungbyhedslandningen. Det innebar flygning över uppvisningsom-

rådet motsatt landningsriktningen, en halv roll till ryggläge, fram med spaken så att flygplanet steg till en viss höjd, landnings-klaff landställ ut och tomgång varefter spaken skulle bakåt igen så att landningen kunde ansättas i rätt riktning. M a o en halvroll från låg höjd.

Det är varje uppvisningsflygares ambition att under uppvisningen vara så nära publiken som möjligt. Så även naturligtvis under landningsproceduren. Jag hade alltid haft samma höjd i det läge jag tog ut ställ och klaff och samma utgångshöjd då jag kommit runt och fått nosen i landningsriktningen, men tyckte att jag kom för långt ut från publiken. Så vid generalrepetitionen inför en stor flygdag på F 5 tänkte jag göra upptagningen i ryggläget tidigare och minska ingångshöjden för halvrollen med 25 meter. Det var visserligen lågt som det var, men eftersom jag alltid kommit ur på samma höjd skulle det gå bra. Detta skulle innebära att jag skulle slippa alla konstiga roderutslag för att ställa flygplanet på tvären sista delen av landningen, allt för att bromsa och minska höjden.

Sagt och gjort. Jag gjorde som jag tänkt men var nog lite för alert m h t att det

var så lågt, så förmodligen tog jag spaken för mycket bakåt när det var dags för det. Ingenting hände. Flygplanet bara fortsatte rakt ner. För låg fart för att höjdrodret skulle verka? Överstegrat höjdroder? Ja, inte vet jag. Något måste göras men jag behövde fart för att få runt flygplanet. Jag drog snabbt på gas och lika snabbt av igen; det var ju lågt och att dra på gas i det läget var ju mot alla regler men det fungerade och jag lyckades få runt maskinen innan jag brakade in i bebyggelsen.

L andningen skulle utföras västerut på L norra banan så det måste vara det s k

Amerikahuset jag hade i blickfånget i lodläget. Vad som hände med den stackars kvinna som skakade en duk på balkongen och med gapande mun stirrade mig i vitögat vet jag inte och vill väl egentligen inte veta, men bilden är för alltid etsad i mitt minne.

Efter träningen var det som vanligt debriefing. Major Ove Müller-Hansen, som var ansvarig för uppvisningarna sade, då det kom till min tur: "Det var en bra uppvisning Ahl, MEN DET VAR FÖR LÅGT!" Jag flinade generat som om det vore en bagatell men återgick fortsättningsvis till den ursprungliga ingångshöjden. ■

Påminner om ABSOLUT sista chansen att bidra till vår Minnesbok 2020!

Har Du
minnen från
Din tid på F 10
1945 – 2002?



Ta några timmar av Din ledighet under jul och nyår, skriv ner dina minnen och skicka in dem, gärna med bilder, till: info@f10kamratforening.se.

Skicka en wordfil med bilder före 2020-01-15.

Vi saknar upplevelser från Sektorstaben, STRIL, Krigsflygskolan och det som hände under åren 1990 – 2002. Hör gärna av Dig till undertecknad. **TACK för Ditt/Dina bidrag!**

Göran Brauer gobra@bjarenet.com

Inbjudan till Vårmöte med årsmöte!

När detta skrivs så har vi fått klartecken att överste Tommy Petersson, C F 17, blir föreläsare på Vårmötet den 19 april 2020.



Foto: F 17

Vårmötet 2020 planeras med följande program:

- ◆ kl 10:00 startar F 10 Kamratförening 2020 års Vårmöte med föreningens Årsmöte. Samling från kl 09:45 i Rönneskolans Aula, Jarl Kulle scenen i Ängelholm.
- ◆ Kl 11:00 öppnar vi portarna även för andra försvarsintresserade för ett föredrag av C F 17 Tommy Petersson. Föredraget beräknas sluta ca kl 12:15.
- ◆ För deltagande gäster och medlemmar förflyttning till Ängelholms Flygmuseum för enkel lunch och visning av Flygmuseet. Vårmötet beräknas vara slut kl 15:00.
- ◆ Mer information finns på din personliga kallelse som bifogas denna Bullertin. Anmälan till Vårmötet registreras om du, utöver din medlemsavgift 2020 (150:-), sätter in ytterligare 100 kr.
Sker ändringar vad avser föreläsare alternativt byte av lokal kommer detta att meddelas i mars 2020 på hemsida, utskick via e-post eller personligen till de som då har anmält sig.

VÄLKOMMEN!

Styrelsen

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



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

Föreningsaktiviteter våren 2020



2020-01-16 kl 19:00. Vårens första föreläsare är överste Lars Olin. Lars var under flera år jaktpilot på F10 och senare flyglärare och skolchef på F 5. Under tiden på F 5 var han dessutom populär teamleader för Team 60. Han kommer att kåsera runt rubriken "Mina år i TEAM 60 kryddat med händelser från F 5 och F 10". **OBS! En torsdag**



2020-02-12 kl 19:00 kommer förre divisions- och flygchefen vid F 10, och numera författaren Lennart Rasmusson att berätta om sin bok "Livlinan". Den 1 okt. 1943 inledde den tyska ockupationsmakten en landsomfattande aktion mot Danmarks judiska befolkning. Av landets 8000 judar räddades 7000 till Sverige. Fiskesamhället Gilleleje blev en symbol för flyktingtrafiken över Öresund. I "Livlinan" skildrar Lennart Rasmusson organisationen i Höganäs som tog emot de danska flyktingarna. **OBS! En onsdag**

2020-03-05 kl 19:00. I mars kommer Erik Bjurén från Kustbevakningens flygenhet att berätta om Kustbevakningens uppgifter och verksamhet med tonvikt på flygsidan, flygenheter och uppdrag inom Sveriges gränser såväl som utomlands. **OBS! En torsdag**



19 april, årsmöte med föredrag av Chefen F 17 överste Tommy Petersson.

2020-04-20 kl 19:00. Riksdagsman Hans Wallmark (m), försvars- och utrikes politiker är vårens sista föreläsare. Hans kommer den 20 april att föreläsa om hur världen runt oss förändras och vilka konsekvenser det innebär för Sverige. **OBS! En måndag**



VIKTIGT!!!

Anmälan gör du smidigast genom att **förhandsinbetala dina 50 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:a 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, föreläsningsansvarig, F10 Kamratförening



SKÅNSK GRÄDDGLASS

- sommar året runt sedan 1937



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

Varje måndag njuter vi av bröd från:



Vi erbjuder ett brett sortiment!

Gå in på vår hemsida, så hittar du mer information!

www.bageriet.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 Fastighet 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,
Bygghkonstruktioner**

**SAAB
Security and Defence Solutions**

Ryds Glas, Helsingborg

Medlemsservice

Saknar du information från

Kamratföreningen eller Ängelholms Flygmuseum?



Du kanske har glömt att anmäla din e-postadress. Gör det så får du information hemskickad direkt till dig mellan de olika numren av Bulle[r]tinen.

Eller har du några andra frågor om medlemskapet kontakta vår medlemsregistrator **Lars Hedström**, e-post: lars@hedstrom.as eller telefon: **0708 – 86 86 86**.



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

Som medlem i F 10 Kamratförening är du hjärtligt välkommen att arbeta 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 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 fler besökare till flygmuseet och till våra andra flyghistoriska aktiviteter.



Kan du tänka dig att bli medarbetare hos oss?

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 med.

Vår e-postadress är info@f10kamratforening.se. Inget tvång utan allt är frivilligt.

Det är du själv som bestämmer om du vill vara med och vad du kan tänka dig att göra.

Vi är många härliga amatörer och några sakkunniga som med våra olika erfarenheter och utbildningsbakgrunder arbetar med vårt flygmuseum.

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

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

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

Dags för julklappar! Vi har det du söker!

COBI



Specialpris i december! 329:-

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



225:-

Super Wings

För de allra yngsta!



499:-



115:-



369:-

Boeing 737-8MAX
Skala 1/144
Innehåller Norwegian dekaler!



79:-

**Julläsning
och pyssel!**



119:-



75:-



369:-

SF 37 Viggen
Skala 1/72



455:-



SAAB B 17
Skala 1/72

159:-

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



Våra huvudsponsorer:



Nästa nummer av **BULLE-TINEN** kommer till sommaren!