



## Kamratträff



C F 10/Se S överlämnar minnesgåva till 1000:de medlemmen mj Hellström

**F 10 kamratförenings höstträff** med ärtlunch och försvarsinformation på F10 torsdagen den 6 oktober samlade inte fler än 42 medlemmar till lunchen i "Värdshuset" Lergöken för att avnjuta F10-kökets förträffliga ärtsoppa och härliga pannkakor.

Efter besöket i F10 Museum visades videofilm med bl a inslag om Projekt J22. Försvarsinformationen inleddes med att C F10/Se S och ordf, öv 1. Rolf Clementson, hälsade de närvarande, som nu hade ökat till 49 medlemmar, välkomna. Ordföranden kallade fram den 1000:de medlemmen, mj Eje Hellström och gratulerade samt överlämnade en bokgåva.

Därefter lämnade öv 1. Rolf Clementson information om läget i Sydsverige och om den intressanta ÖB konsekvensutredning om FU 88. Han framförde intressanta synpunkter på F10:s framtid, bl a om Österrikarnas utbildning till hösten 1989, om en 4.division J35 Draken - ja, om resurser ställs till förfogande, om byggplan för verkstad och hangarer, som kan senareläggas pga JAS 39, samt om att J35 Draken är fullt möjlig att använda ända till 1998.

På Valhallmässen samlades 33 medlemmar för kaffe och en stunds "eftersnack".

Nästa träff blir inte förrän årsmötet på F10 lördagen den 11 mars 1989.

Henry Ohlsson



## NOTISER

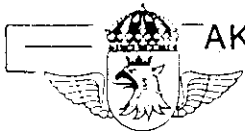
Medlemsantalet har ökat till 1052 st den 1. november. Åldern varierar från 87 till 18 år. Bostadsorten finns från piteå till Etiopen, men övervägande delen bor i Sydsverige. Medlemmar är både män och kvinnor som har eller haft anknytning till F 10.

Kamratföreningens medlemsregister (18 blad) kan beställas av medlem genom att ringa direkt till kassören, ass Lilian Norlin, F 10 kassa, tfn 0431-859 66. Leverans sker så snabbt som möjligt.

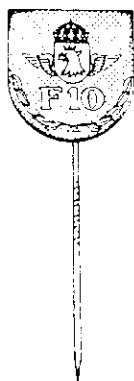
Årsmötet 1989 äger rum lördagen den 11 mars på F 10, då C F 10/Se S inleder med försvarsinformation. Före årsmötet serveras lunch. Ev programpunkt före lunch en senare besked. Obs kamratfest arrangeras ej 1989. Kallelse med program och anmälingstalong samt inbetalningskort för medlemsavgiften 1989 utsändes i februari månad.

Styrelsen för F 10 Kamratförening önskar  
alla medlemmar en riktigt

**GOD JUL och GOTT NYTT ÅR!**



# F 10 Kamratförenings "MÄRKESVAROR"



KAVAJNÅL 20:- kr



BLAZERMÄRKE 40:- kr

Sytt på blå botten, guldtext,  
skånegripen i rött



STOR DEKAL 5:- kr

2 st för 8:50

3 st för 12:50



LITEN DEKAL 3:50 kr

3 st för 10:- kr

Beställ genom att skicka in pengar på  
pg 64851-9, F 10 Kamratförening,  
och ange på talongen Din beställning,  
så kommer det med posten.

Henry Ohlsson, Sekr

**Det kom ett brev .....****FLYGVAPNET**  
INFORMATIONSAVDELNINGEN

Stockholm 1988-08-16

Presschefen  
(för vidarebefordran till resp flj kamratförening)

Bifogas en önskan om spridning inom flygvapnets kamratföreningar.

*Gösta Edwards*Gösta Edwards  
Chef för flygstabens  
informationsavdelning**Efterlysning**

Sedan några år tillbaka har jag försökt samla in så mycket fakta som möjligt om de polletter, som cirkulerat vid Sveriges regementen och övrigt inom det militära. Nu har detta forskningsarbete nått fram till att jag vänder mig till denna tidskrifts läsarets. Från sekelskiftet och framåt har ett flertal regementen, trånst infanteri- och kavalleriregementen, begagnat sig av polletter som betalningsmedel. De flesta polletterna har använts för betalning på mässar och marketerier. Hur de har använts, varierar mellan olika förband. Ett vanligt användningssätt var att polletter utlämnades till fast anställda som förskott på lönen. Med polletter kunde de anställda sedan betala på mässen eller marketeriet. Det förekom även att polletter användes i matsalen. De värnpliktiga erhölet polletter som bevis att de ställt in matbrickan efter måltiden. Polletterna överlämnades sedan till dagunderbefäl vid utgången.

Jag har kommit i kontakt med polletter från följande regementen/ förband.

Förband	Valörer	Garnisonsort
Kungl Svea Livgarde	2,1,100,50,25,10,5	Stockholm
Kongl 2a Livgardet (12)	50,25,20,10,8,5,2,1	Stockholm
K Göta Livgarde (12)	300,100,50,25,5	Stockholm
13	Matsalspollett	Örebro
18	10,5,BROD	Uppsala
Inf 17	160,120,30,10	Uddevalfa
Kungl Norrbottens Regem(119)	1	Boden
121	5	Sollefteå
Inf 22	2	Karlstad
128	10,5	Sollefteå
Kav 1 (K1)	100,25,10,5,1	Stockholm
Kungl Livregem Husarer (K3)	50,25,10,5	Skövde
K IV (K4)	25,10,5,2,1	Eksjö

K VII (K7)	35 öre	Malmö
Kungl Norrt Dragonreg (K8)	1	Umeå
Kungl Bodens Artillerireg (AK)	Matsalspollett	Boden
Kgl Skånska Trängkåren (T4)	50,25,5	Hässleholm
Ing 2	10	Eksjö
Kust Ing Komp	25 öre	
Intendenturkåren	50,10,2	
Carlsborgs Underofficersmass	100,50,25,10	Karlsborg
Sjömanskårens Råksalong		Karlskrona
Alvsborgs manskapskassa	25,10	
Militärsällskapet	500,100,50,25,10,5	Stockholm

Om någon i läsekretsen känner till något om ovan nämnda polletter från dessa förband, vore jag tacksam för uppgifter om detta. Det kan vara användningssättet, någon ytterligare valör (t ex har säkerligen såväl Kungl Norrbottens regemente, I 21, Inf 22, Kungl Norrlands Dragonreg och Ing 2 grvit ut och använt sig av, mer än en valör som redovisats ovan) m. När det gäller polletten från Kust-Ing-Komp har jag inte fastställt om den är från Karlskrona eller Vaxholm. Ing 2 hade ett Kust-Ing-Komp i Karlskrona och Ing 1 ett Kust-Ing-Komp i Vaxholm. Eller kan det vara så att polletten kunde användas vid båda orterna? Alvsborgs manskapskassa är det I 15 i Borås? Ja, detta är några frågor som jag ännu inte fått svar på. Enligt uppgifter lär även följande förband ha använt sig av polletter: K 2 i Hålsingborg, K 5 i Hålsingborg, K 6 i Ystad, J 10 i Strängnäs (matsalspollett) samt Backamo övningsplats. Men troligtvis har fler militära förband, än vad som nämns ovan, använt sig av polletter. Uppgifter som jag bl a önskar är valörer, metall, storlek, form (rund, fyrkantig eller trekantig). Min adress är: Bagaregatan 56, 566 00 HABO

Magnus Widell

Kan någon lämna uppgift till  
denna efterlysning, skriv till

Magnus Widell  
Bagaregatan 56  
56 600 HABO

eller ring 036-46239.

Henry Ohlsson  
Sekt



# RAPPORT



# november -88

I förra rapporten (Augusti, Aktuellt F 10 2/88) stod under "saknade delar", att vi saknade svänghjulsstartanordning och startvev.

Nu har vi i alla fall fått den speciella startanordningen på plats på "Swedair-motorn" genom att en "gammal" F 10-are och J22-mek, Knut Olofsson, Halmstad, numera pensionerad kapten på F 14, gav oss tips om en instruktionsmotor, som fanns på F 14 instruktionsverkstad. Motorn skulle inte användas mera och riskerade hamna på "skroten".

Knut förberedde så att tre ur J22-gänget och en F 10-lastbil med lyftkran kunde inpassera onsdagen den 11 september. Efter 45 minuter var lastbilen på väg mot Ängelholm med motorn.

Instruktionsmotorn var "räddad". En STWC-3 för visning sidan om Röd K finns, men framförallt - en svänghjulsstartanordning har återfunnits. Mer eller mindre av en tillfällighet.

Nu behöver vi en startvev också. Vem kan ge tips?

Propellern är nu färdigställd efter några

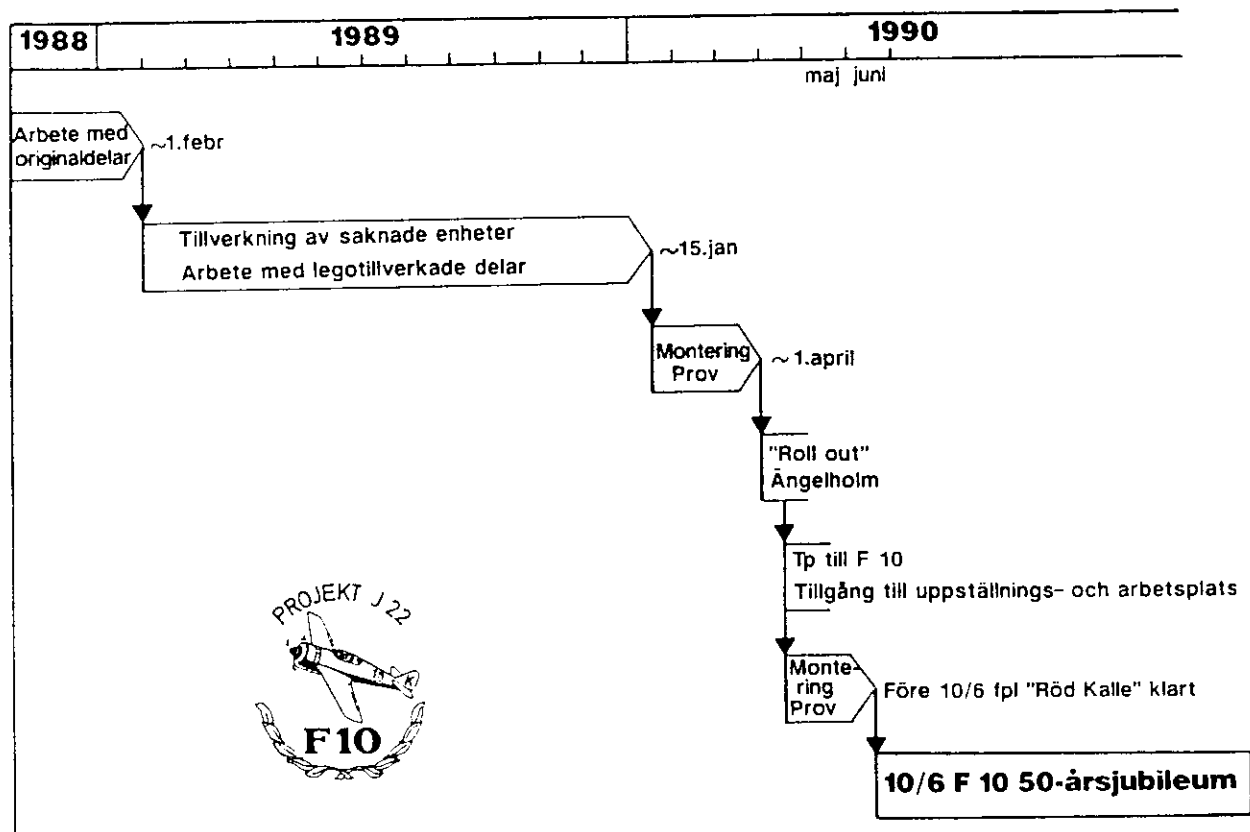
månaders idogt arbete. Prop-omställningen gick inte att rubba. Gammalt fett hade bekat igen fullständigt. Lösningsmedel och handkraft behövdes. Bladen behövde mycket putsning före målningen. En speciell kuggstång till omställningen hade gått tvärt av men från F 10 kunde en felfri stång ordnas tack vare den nedplockade propellern från yttergaveln på instruktionshallen. Det kom en Beskrivning över propeller Hamilton VP1 och VP2 med posten från Henrik Jonsson strax efter besök i Ängelholm den 9 nov.

Frågan om att kunna fälla in och ut landstället är fortfarande olöst. Vi saknar drivaxlar, de speciella fjädrarna till luckorna och landställsbenen, en vinkelväxel och - kanske det svåraste - en bromscylinder.

Vi försöker på olika vägar men tiden börjar bli knapp.

Projektledaren kallade till planeringsmöte i J22-lokalen den 28 sept och föredrog förslag till en tidsplan. Efter diskussion och komplettering antogs den, varav framgår att från den 1 februari 1989 måste tillverkning ske. Det kommer att kosta pengar.

## TIDSPLAN FÖR PROJEKT J 22





Donatorn till Projekt J22, dir Julius Hagander, var hemma på blixervisit och besökte J22-gänget i lokalen onsdagen den 9 nov för att få en lägesrapport och tillfälle att dryfta olika problem.

Samma dag på förmiddagen kom vår J22-supporter från Linköping, Henrik Jonsson, med värdefull hjälp i form av kopior av ritningar, som vi har behov av. Dessutom överlämnade han en speciell del till motorn, nämligen en automatisk spjällkontroll, original. Den hade suttit i en annan F 10 J22-a, men vilken är okänt.

Vår "Swedair-motor" TWC-3 kompletteras efterhand. Nya kopparrör till snapsbränslesystemet och vinkelanslutningar till vissa cylindrar är klara liksom förgasare och startanordningen och nu även 2 magneter. Tillfälligt har motorbocken lånats tillbaka till Swedair p g a motorreparation på den DC-3 som tidigare tillhörde Swedair. Under tiden vilar vår "Swedair-motor" på ett par kraftiga bildäck.

Onsdagen den 16 nov kom Nils Ljungberg från Swedair, inte med motorbocken, men med 2 st magneter till "Swedair-motorn" och dessutom med en propellerregulator. Tyvärr var den gjord för DC-3, men vi har löfte från FV-museum om en som är den rätta. Vår motor kompletteras efterhand och det stimulerar oss i arbetet. Dock återstår mycket. Hur ska vi få fram en avgassamlare? Sannolikt genom tillverkning - men hur och av vem? Har någon en modell, en bit av avgasröret? Ritning har vi möjlighet att få men tillverkningen blir svårare - och troligen dyrare. Vi söker olika möjligheter till lösning.

Arbetet ned vingpaneler och vingen liksom med instrument och el-installation går hela tiden framåt. Limning och lagning tar tid liksom splitsning av linor. Arne Gustavsson i Lekeryd utanför Huskvarna har meddelat att vi kan hämta fler lintrissor och även strålkastarglödlampor. Förarkabinen är nymålad i rätt kulör.

Projektledaren öv 1. Bertil Bjäre åkte till Flygvapenmuseum, Malmen, torsdagen den 17 nov och orienterade om Projekt J22 för styrelsen för Stiftelsen Flygvapenmuseum.

Under hösten har vi haft 3 studiebesök i J22-lokalen i Ängelholm.

● Skåneavdelningen ur Svensk Flyghistorisk Förening (SFF) besökte F 10 lördagen den 24 september och avslutade

med att 77 st flyghistoriker av olika åldrar och kön trängdes kring Röd K under ca en timma före hemfärd.

● En busslast medlemmar ur F 17 Kamratförening studerade Röd K och gav oss tips och uppmuntran under en stunds besök måndagen den 3 oktober före studiebesök på F 10 med lunch och fortsatt resa till Helsingborg.

● Ett 50-tal medlemmar ur F 14 Kamratförening avslutade ett heldagsbesök på F 10 torsdagen den 13 oktober med en timmas studie av Röd K i J22-lokalen. Besöket gav både tillfälle till information, ett tack för F 14-instruktionsmotorn, nya kontakter och tips samt några nya medlemmar till F 10 Kf.

Ett pressbesök hade vi av Skånska Dagbladet onsdagen den 5 oktober av både journalist och fotograf. Det blev en ganska stor artikel med några fina foton i måndagsnumret den 10 oktober. Fotografen blev medlem i F 10 Kamratförening - han var f d vp1 på 1.stnkomp F 10, men visste inget om vår förening.

En onsdagsförmiddag skulle Pelle Fogde, som flög J22 på F 13 och P G Norberg, f d F 10-fältflygare, leta upp J22-lokalen för första gången. Det regnade och blåste. Med en något otydlig vägbeskrivning kom dom till en byggnad intill med en skylt med röd text på väggen "Välkommen till 22-an". Dom stormade in i ett rum och ropade till en dam "Här kommer två gamla 22-piloter". Damen tittade på dem båda blöta gentlemännen med stum förvåning. -"Var e kärran å var e killarna?" undrade dom. Efter några minuter klarnade det - dom hade kommit på kontoret för Ängelholms Kommuns insats för arbetslös ungdom, kallat för Projekt 22. Efter en stund kom Pelle och P-G till rätt lokal.

I vårt arbete på onsdagsförmiddagarna ingår ju fikapaus med arbetssnack och historieberättande. Kaffebryggaren har Nils Andersson ställt till förfogande. Men en onsdag vägrade bryggaren. Kris. Då ingrep en besökare, nämligen pensionerade rustmästaren Rune Björneskog. "Jag kan ju inte bidra med några flygplandelar men en ny bryggare kan jag bidra med". Och kom tillbaka efter en stund med en nyinköpt kaffebryggare. Tack Rune! Sånt stimulerar och värderas innerligt.

Vissa järnvaror och speciellt färg har efterhand inköpts på varuhuset Brännborns i Ängelholm. Föreståndaren har fått ett



intresse för Projekt J22, vilket gett till resultat att under julskyltningssöndagen den 27 november ställa upp vår instruktionsmotor STWC-3 skinande ren och nymålad, på en plattform i affärslokalen. Reklamtext om motorn, Projekt J22 och inköp av varor från Brännborns järn- och färgavdelning ordnar firman. Detta är första användningen av instruktionsmotorn för Projekt J22 men säkerligen inte den sista.

Vi måste utnyttja alla möjligheter vid efterforskning av saknade delar. Kanske vi kan finna något i Flygvapenmuseums många förrådslokaler? Kanske hos någon flygintresserad eller tekniskt intresserad? Kan någon ha behövt en bromscylinder för särskild användning?

Du som kommer på något som kan tänkas vara användbart - ring eller skriv till vår kontaktman kn Sven Sjöholm F 10, 262 82 Ängelholm, tfn 0431-857 80. Även tfn 0431-185 66 onsdagar kl 9-12 går bra.

Om inte fler saknade delar "dyker upp" före februari 1989, måste vi börja med tillverkning och det kommer att kosta pengar. Men vi har bara år 1989 på oss.



Utställningsmotorn hos Brännborns

## Nödlandning på vatten med F 10 J22 Blå M

I Aktuellt F 10 nr 2/88 skrev jag om oljekylaren som en gång suttit i Blå M. Här är en förkortad återgivning av Björn Amelins skildring om nödlandningen.

- Onsdagen den 4 maj 1949 var en strålande vacker vårdag med klarblå himmel och vindstilla. Björn Amelin och en rotekamrat skulle flyga lågnavigering i lågflygstråket i Småland första passet.

Amelin berättar: "Min begränsade erfarenhet av lågflygning över vattenytan vid vindstilla resulterade i att jag felbedömde flyghöjden över sjön FUREN sydost Värnamo. Farten var omkring 400 km/tim. Plötsligt skakade flygplanet och retarderade. Propellerspetsarna hade snuddat vattenytan. Jag drog instinktivt i spaken och steg till ett par hundra meters höjd och svängde söderut för att flyga hem till Ängelholm".

Men Amelin kom inte långt. Farten minskade och Blå M skakade. Inget nödlandningsfält inom synhåll. Han förberedde uthopp men bedömde flyghöjden vara för låg. Enda ytan för nödlandning var sjön FLÅREN rakt fram.

Amelin: "Tog ut startklaff - med mindre risk för rundslagning - och gav fullgas då propellern nuddade vattnet. Efter en mycket kort sträcka dök Blå M med nosen

rakt ner. Jag kom fri från fastbindningsremmarna, tog ett rejält simtag och for som en kork upp ur vattnet. Oskadad. Härligt. --- Efter en halvtimme i vattnet blev jag räddad av en man i en eka och snart blev jag transporterad hem till Ängelholm - med en dyrköpt men ovärderlig erfarenhet rikare." -

Björn Amelin flög från J22 till AJ37 Viggen under sin karriär och är nu pensionerad överste, bosatt i Helsingborg.

Bärgningen (utdrag ur Kontakt juni 1988) av Blå M nr 22236 gjordes i juni månad samma år av några ur ortsbefolkningen. Nosen stod på 10 meters djup och stjärten endast 3 meter under vattenytan. Med en timmerflotte med ett stort hål i mitten för en s k stenjätte drogs stjärten upp i hålet och Blå M bogserades mot land. Väl uppe på land kom F 10-folk och tog hand om kulsprutor och radio. Allt annat tog bärgarna hand om och kom till användning på olika sätt, bl a 200 liter bensin. Som tur var sparades en del grejor, bl a oljekylaren.

Slutsats: Efter 39 år har oljekylaren genom Henrik Jonssons, Linköping, stora J22-intresse och efterforskningar återbördats till Ängelholm och sitter nu i F 10 J22 Röd K för att ånyo fungera då motorn en dag skall startas.

Henry Ohlsson