

## Det kom ett brev

I ett nummer av F 10 Aktuellt redovisades jag som den längst bort boende medlemmen. Om detta fortfarande stämmer vet jag ej men tanken föll på att jag borde höra av mig med en liten glimt från Etiopien, där jag nu vistats i nära två år.

Vi, min hustru och jag, hamnade här efter att ha testats och befunnits lämpliga. Min hustru som Tutor Training Expert, dvs hon skall försöka få igång en ett-års utbildning av sjukvårdslärare, den har ännu icke startat. Det går ganska trögt att få någonting gjort här nere. Jag är sk medföljande, dvs jag gör i stort sett ingenting. Men det kan man ju inte hålla på med så jag arbetar då och då som medhjälpare i ett skogsprojekt, kör bil med elever och lärare mellan Addis Abeba och en plats 25 mil söderut, skriver lite på en ordbehandlare åt eleverna och får på så sätt tiden att gå ganska fort. Jag jobbar även som kassör i en stödförening för svenska sponsorer, som har fadderbarn här i en etiopisk skola, fattiga barn från Addis Abeba, som vi hjälper med skolavgifter och ett måltid om dagen. Just nu håller vi på och bygger en matsal så barnen slipper sitta ute och äta. Det är ju lite besvärligt under den långa regnperioden, som just håller på att sluta i dagarna. Vi har 500 fadderbarn och ytterligare 100 i "matprogrammet". Barnen får alltså skollunch varje dag, även dagar då skolarbetet ej pågår, lördagar, söndagar och ferier. Vi betalar personalen i köket och all utrustning liksom alla inköp för mathållningen. Detta finansieras med insamlade medel i Sverige. Enskilda givare och organisationer, speciellt Lionklubbar är mycket givmilda.



Etiopien är i dag ett av jordens fattigaste länder. Medelinkomsten ligger någonstans på 700 SEK per år. Jämför detta med Schweiz som lär ha omkring 104.000 SEK.

"Etiopien syns bara när det svälter", kunde man för en tid sedan läsa i SIDA:s tidning Rapport. Det är kanske sant. Landet får ytterst lite utvecklingsbistånd, medan man får mängder i katastrofbistånd, 1984/85 ungefär 7 miljarder. Utvecklingsbiståndet utgör endast ca 6 USD per capita/år. Av det totala utvecklingsbiståndet från väst står världsbanken och EG för merparten. Italien är det största bilaterala biståndslandet tätt följt av Sverige. Sveriges sk landram för Etiopien var 1987/88 ca 130 miljoner och ungefär lika mycket utanför landramen i katastrofbistånd. Insatserna inriktas på landsbygdsutveckling, dvs jordbruk, markvård, skog och vatten. Hälsosektorn får blygsamma 10 miljoner och undervisningssektorn ungefär 30 miljoner.

Efter revolutionen 1974 har landet styrts enligt marxist-leninistiskt mönster med Workers Party of Ethiopia som statsbärande parti, vilket grundades 1984. 1987 antogs den nuvarande författningen och överste Mengisto valdes till landets president.

Inbördeskriget i norr påverkar naturligtvis livet här på det sättet att det kostar mycket pengar till förfång för andra angelägna projekt. F n pågår ju förhandling mellan parterna med ex-president Jimmy Carter som medlare, men om detta vet ni säkert lika mycket, kanske mer än vi här nere. Det är sparsamt med lokala nyheter. Vi får det mesta hemifrån eller genom att lyssna på BBC News.

Etiopien har en befolkning på ca 45 miljoner och den ökar mycket snabbt med en ökningstakt på omkring 2,8 % per år.

Kaffe är av tradition Etiopiens största inkomstkälla och utgör ca 50 % av exportinkomsterna, därefter kommer hudar och skinn samt balj- och oljeväxter. På sina håll odlar man "chat", en grön växt som tuggas och ger en viss narkotisk effekt. Jag hörde på radion härom dagen att man övervägde att förbjuda den i Sverige. En stor del av den går härifrån till Djibouti, grannlandet i öst vid Röda havet. Trots samarbetet med Östeuropa sker merparten av handelsutbytet med väst där EG-länderna och USA dominerar.

Landets offentliga språk är amharic, ett semitiskt språk som liknar arabiska. Alla barn i skolan får numera lära sig amharic, annars förekommer ett hundratal olika språk i Etiopien. Vi försökte lära oss lite amharic redan i Sverige innan vi åkte hit ned men har givit upp. Några ord klarar vi men att bygga upp satser och meningar är mycket svårt. Det tog en vecka att lära skriva alfabetet, som har över trettio bokstäver (tecken) och sju varianter av varje bokstav. F ö talar alla etiopier med högre utbildning engelska och barnen börjar redan i fjärde klass att lära engelska.

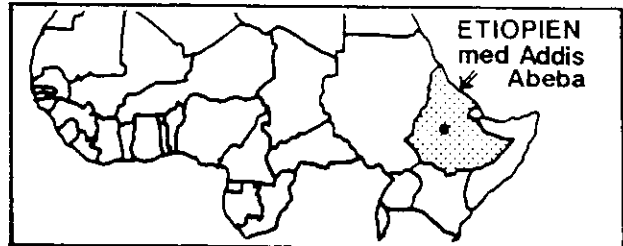


Etiopien är ett mycket vackert land, beläget till stor del på den abessinska högplatån med höjder över 4000 meter. Addis Abeba ligger på ca 2400 m och är mycket kuperat och genomskäres av den sk Rift Valley. Det var här man fann den berömda "Lucy", världens äldsta mänskliga skelett, ca 4.5 miljoner år gammal och som ju förevisades i Stockholm för något år sedan.

Här finns också världens absolut torraste och hetaste områden, lågområden som ligger mer än 100 meter under havsytans nivå, saltöknar där ingen mänsklig varelse kan vistas. Klimatet i Addis Abeba är behagligt utom under den långa regnperioden, som sträcker sig från juni till nu i



slutet av september. Då regnar det tropiska regn och förekommer häftiga åskväder, det blir kallt och fuktigt inomhus. Bostäderna saknar uppvärmningsanordningar. I vårt hus har vi visserligen en öppen spis men den är felkonstruerad så försöker vi elda i den kommer all röken in i vardagsrummet. Så vi får nöja oss med en liten elkamin, som vi förutseende nog tog med hemifrån. Men resten av året är det fint, med mycket varmt i solen, uppåt 45 - 50 grader men höjden över havet gör att vi här i Addis Abeba får omkring 27 grader i skuggan och lite svalare inomhus.



I övrigt chefar jag över våra tre anställda. En kvinna, som städar och tvättar och i viss mån hjälper till i köket, i varje fall med att skära den obligatoriska papajan och lite annan frukt, som vi kallar för 365, för vi äter den alla årets dagar. Det blir att jag får utföra de svåra åtgärderna i köket, t ex att steka pannkaka. De andra två anställda är våra vakter, en på dagen och en på natten. Det förekommer ganska många inbrottsförsök här, ja även fullbordade sådana hos en del av svenskarna. Men det är i annan del av staden, där de flesta svenskarna bor. Vi bor i ett ganska lugnt område men det har hänt att vår nattvakt har avvisat några närgångna inkräktare. Men vi litar på våra två vakthundar som går lösa på gården och är ganska skarpa mot främmande i varje fall de som inte är vita. De verkar att känna skillnad på folk och folk. När här kommer vita, som inte har besökt oss tidigare är hundarna hur snälla som helst men när t ex elavlåsaren kommer, etiopier, då får vakten hålla dem för att de inte skall gå på honom. Men kanske beror det på att alla etiopier tycks vara mycket rädda för hundar.

Ja, det finns naturligtvis mycket att berätta härifrån, men utrymmet är ju begränsat. Vi stannar emellertid här ännu ett halvår för att se om Bertha kommer igång med utbildningen, när hon nu har planerat i nära två år vill hon ju se den komma igång också innan vi flyttar hem till Sverige igen.

En varm hälsning till alla Kamratföreningens medlemmar!

Bertha och Rune Hasselquist



## Det kom ett brev från USA - ett 45-års minne.

Det kom ett brev från USA, 4625 NW 32  
Oklahoma City, OK 73122  
Tele: (405) 942-6820  
Feb. 11, 1988

I would be extremely grateful if you could help me locate a retired Swedish Air Force pilot to whom I probably owe the survival of myself and my B-17 bomber crew.

We developed engine trouble on the bomb run over Berlin on March 18 1945, and the German flak began concentrating on us. We were not only crippled but running out of gas. We headed north for the Baltic and threw out everything loose in the plane including all of our machine guns.

As we near the Swedish coast near Malmo, a German fighter made a pass at us and missed, although my crew saw the tracers zip by our plane. My radio operator, Ray Weislar said the German fighter climbed then started to turn for another run at us. At the apex of his turn, he exploded. We landed safely at Malmo, and several Swedish Air Force people including some

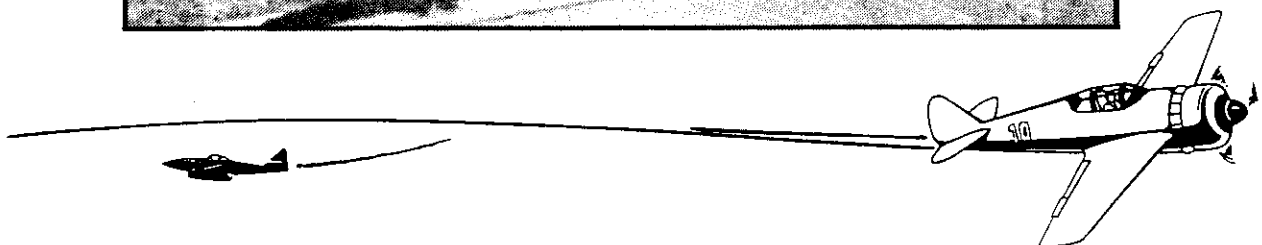
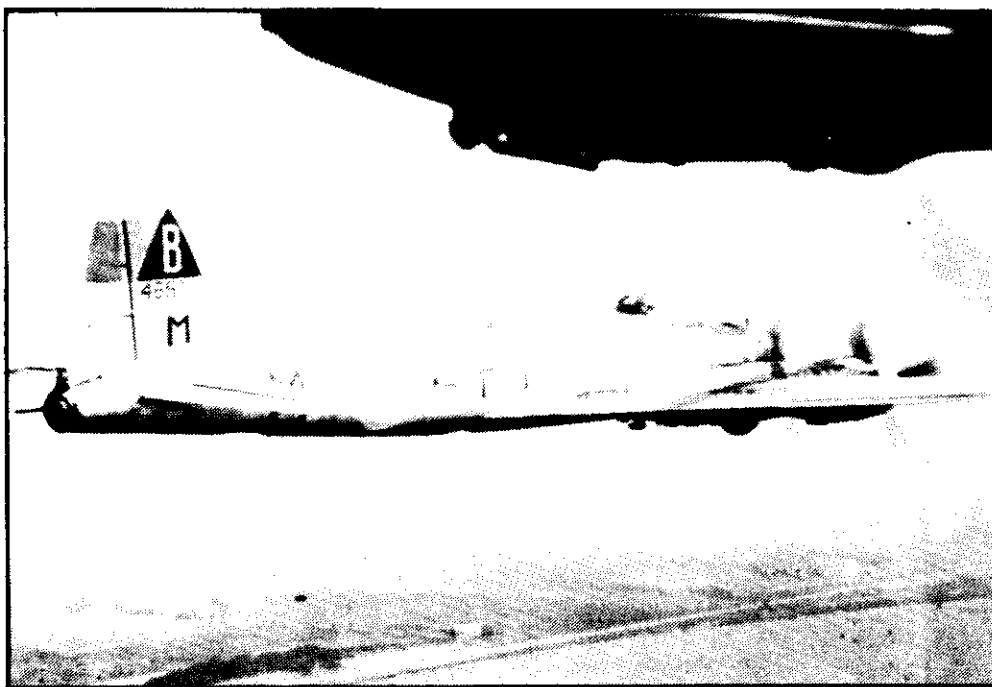
pilots visited us in our room that night. Weislar said he was told one of the Swedish pilots, Lennart Smith, had shot down the German fighter, presumably because he had invaded Swedish air space in attacking us. I did not hear this until years later.

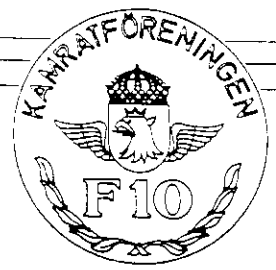
In 1981, we visited Malmo and tried without success to locate Smith at his former address of Box Billeberga, Sverige.

I have several reasons to contact Smith. I am grateful to him and his and your country. Also I would like to hear his account of the story. Weislar says the German plane was an ME 262, a twin-engine jet. One of my crew says it was an FW-190. I have a group picture of my crew, Smith and his Swedish comrades, also a picture of Smith in the cockpit of his Swedish J-22 jet fighter.

Sincerely

Harry S Culver





## Kommentarer

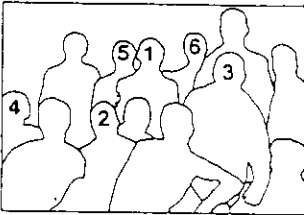
Lennart Smith berättar om händelsen vid Skånes sydkust i april 1945:

"Jag och min rotetvåa hade startat från Bulltofta med våra J 22-or, som vi precis hade flugit in oss på, ner mot sydkusten för att försöka upptäcka inflygande skadade amerikanska bombflygplan efter bombraid mot Tyskland. Plötsligt såg vi ett jaktflygplan under anfall mot en B-17 Flying Fortress. Jag kom i ett bra skjutläge direkt och sköt varningsseld med bl a spårlyjus mot jaktflygplanet. Då såg jag också till min förvåning att det var det omtalade Messersmitt Me-262, ett tvåmotorigt reajaktflygplan. Det svängde undan och försvann söderut med hög fart. Sen hjälpte vi den skadade B-17 till Bulltofta.

Det här var första och enda gången en Me-262 iaktogs av en svenskt pilot. Och att det skulle ha exploderat var säkert en förväxling med spårlyusen, liksom att någon i besättningen förväxlade min J 22-a med Focke Wulf FW-190, som var mycket lik i utseendet men hade mycket starkare motor.

Sen samlades vi på kvällen på mässen och tog en gruppbild av besättningen och ett par kamrater till mig."

Henry Ohlsson



1. Lennart Smith
2. Harry S. Culver
3. Bill Arntsen(co-pilot)
4. Sven Brise
5. Nordengren
6. Lennart Andersson



MESSERSCHMITT ME-262A (TYSKLAND) 1944

**Motorer:** Två Junkers Jumo 004B-1 turbindrivna jetmotorer med en dragkraft av 900 kg vardera

**Bestyckning:** Fyra 30 mm Rheinmetall-Borsig MK 108-kanoner med vardera 100 granater för det övre paret och 80 för det nedre

**Hastighet:** 865 km/h på 6 000 meters höjd

**Stigförmåga:** 6 minuter och 48 sekunder till 6 000 meters höjd

**Tophöjd:** 11 500 meter

**Aktionsradie:** 1 050 kilometer

**Vikt tomt/lastat:** 4 400 kg/6 400 kg

**Vingbredd:** 12,51 meter

**Längd:** 10,60 meter

**Höjd:** 3,83 meter



# RAPPORT

## november -89

Svedino d v s Lennart Svedfelt, gav ju projektledaren Bertil Bjäre och mig ett positivt svar vid besöket i juni att få återkomma när sommarsäsongen var slut för att låna nödvändiga delar som t ex avgassamlaren.

Redan den 7 sept ringde sonen Björn (JA 37 Viggen-pilot men tjänstledig för studier) och gav klarsignal från pappa Lennart. Lördagen den 9 sept kom 6 man ur J 22-gänget till bil- och flygmuseet i Ugglarp för att lossa vissa delar från Gul E.

Det blev inte lätt.

För att komma åt att lossa avgassamlaren behövde kylklaffarna öppnas. Ingen vev i sitsen. Och inte använda på årata. Men med mycket rostlösningolja och skruvande med verktyg, rörde dom sig efterhand.

Avgasstudsden tog Östen Jönsson bort kl 1230. Rördelarna lossnade också men vissa hopbrända bultar måste "offras". Lennart Svedfelt följde arbetet med stort intresse och videofilmade. Björn hjälpte oss med verktyg och råd betr landställsluckorna.

Alla avgasrörsdelarna låg på golvet kl 1430. Under kaffepausen visade Lennart allias Svedino några imponerande trolle-  
rinummer. Sen tog vi även ner luftkanalen till förgasaren för att kunna få gjort en sådan också. Och fjädrande stötstången till landstället behövde vi också till Bertil Olsson, 3.komp, som tillverkar en sådan hemma.

Alla plåtar sattes tillbaka och allt var till Lennart Svedfelts belåtenhet kl 1700 för vår hemfärd med "lånegrejorna".

F 10:s skicklige svetsare Hasse Andersson gör nu avgassystemet till Röd K efter originaldelar på sin fritid men med F 10:s utrustning.

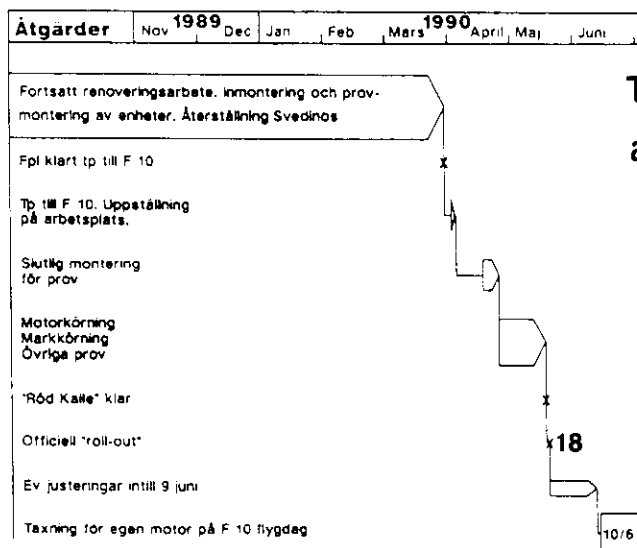
Luftkanalen, en besvärlig konstruktion i plåt, har den pensionerade flygteknikern Nils Roos tagit på sig att göra. Han var utbildad flygplanplåtslagare på F 7 för B 17 och B 18 för längesen. Nu kommer hans kunskaper till nytta vid vårt arbete med Röd K.

En lördag 14 dar senare åkte 3 man till Svedinos Gul E igen med Björn Svedfelts medverkan och fick låna hem originalmotorplåtarna och undre kroppsluckorna till bagage m m. Vi har enbart släta täckplåtar på Röd K. Men vem som kan och vill tillverka dessa är inte klart ännu. Dom fordrar både kunskap och speciella maskiner.

En speciell vinkelväxel till landställsmanövreringen tog Nils Andersson loss. Vi har ingen ritning men en kunnig man, Enar Nilsson, gör nu en sådan rätt utväxling.

En tredje resa var aktuell men denna gång gick det på en vardag genom att en bilreparatör arbetar på bilsamlingen under vintern. 3 man plockade hem oljetanken med anslutningar - men vem kan göra en sån?

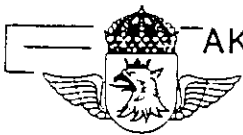
Projektledaren Bertil Bjäre gjorde upp en plan för tiden november till 10 juni 1990 vid ett möte med restaureringsledaren Nils Andersson och sekr den 18 okt. Den behövdes vid redovisning för styrelsen för Stiftelsen FV-museum den 24 okt men också för att styra det fortsatta arbetet.



## Tidsplan för färdigställande av "Röd Kalle"

18

10/6 F 10 50-årsjubileum



Röd K har haft en del besök under hösten. Från Hallandsavdelningen ur Svensk Flyghistorisk Förening kom ett 30-tal medlemmar med ordf Richard Odhammer i spetsen på kvällen den 19 sept för att därefter fortsätta ute på F 10 och avslutande kaffestund på Valhallsmässen.

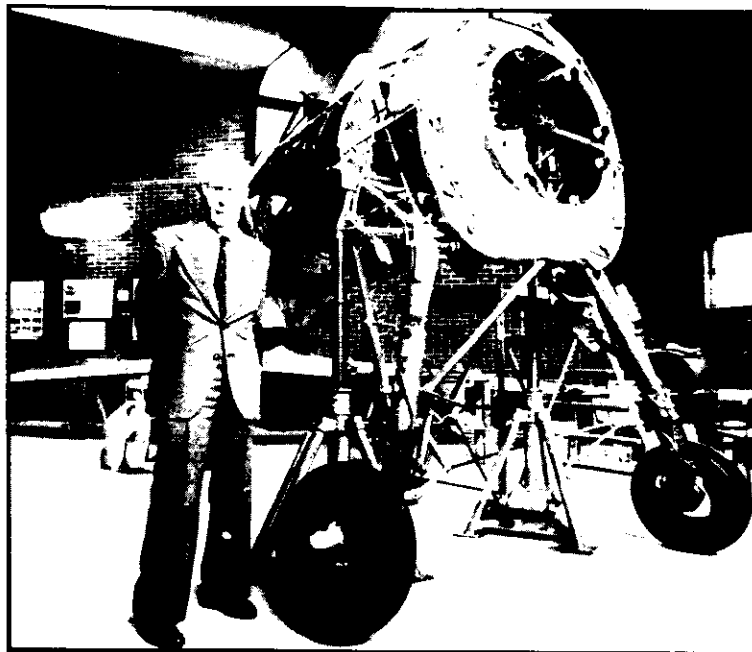
På söndagseftermiddagen den 24 sept ställde sekr upp för att ta emot fyra herrar från Göteborg. Modellbyggare skall bygga en J 22-a i skala 1:5. Radiostyrd, förstås. Behövde fotografera och rita av vissa delar. Tyvärr hinner dom inte få den klar till F 10:s Flygdag för "flyguppvisning".

Ett historiskt besök fick vi onsdagen den 27 sept. Konstruktören av flygplan J 22, docenten Bo Lundberg, idag 82 år gammal, kom till Ängelholm med flyg och bil till J 22-lokalen. Medhjälpare under resan var en "gammal" F 10-are Bertil Palmblad, som flög både J 22, J 21 R, J 28 och J 29 Tunnan innan han kom in i SAS och nu är "retired captain".

Bo Lundberg återsåg nu sin skapelse och berättade ledigt och klart för intervjuande journalisterna om sitt verk. Även Radio Kristianstad sände en kort intervju.

Lunch bjöd C F 10/Se S på tillsammans med CFV gen Lars Englund, som var på kort besök på F 10. En liten pratstund mellan Bo Lundberg och CFV blev det tid till också. Därefter visades Bo Lundberg runt på F 10 före återflygning. Vi hoppas nu på återseende den 10 juni 1990, då Röd K skall taxa för egen motor framför publiken.

Styrelsen för Stiftelsen Flygvapenmuseum lade sitt styrelsemöte tisdagen den 24 oktober till Ängelholm och började med besök i J 22-lokalen för visning och redogörelse av arbetets gång.



Bo Lundberg framför Röd K

HD-foto med tillstånd

Bo Lundberg och CFV



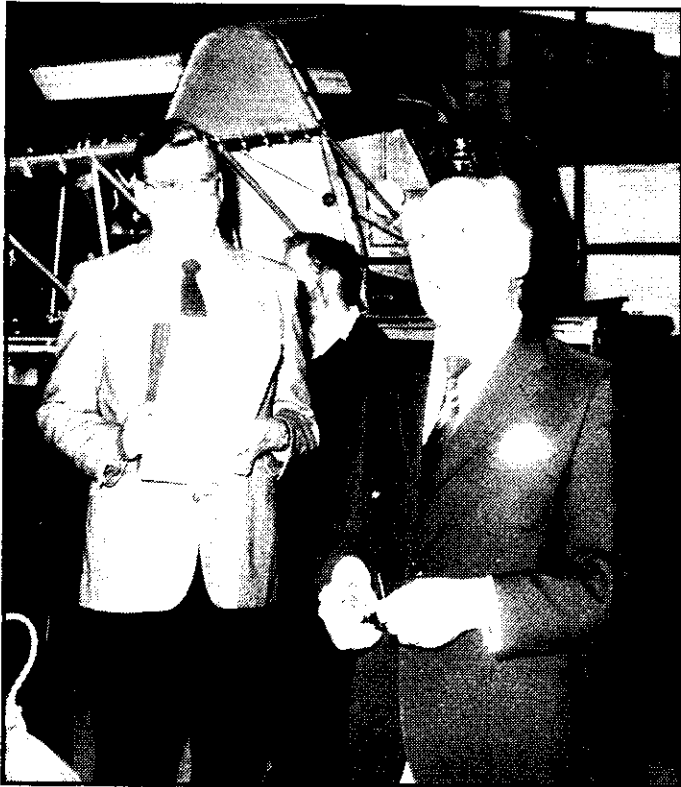
Styrelsen med ordf gen Dick Stenberg i mitten tillsammans med en del av Projekt J 22-medlemmarna. Donatorn Julius Hagander längst t v och projektledaren Öv 1. Bertil Bjäre längst t h.

Foto: F 10 fotograf





Ordf gen Dick Stenberg tackar medlemmarna ur F 10 Kamratförening för goda och värdefulla insatser i Projekt J 22 och önskar lycka till med arbetet.

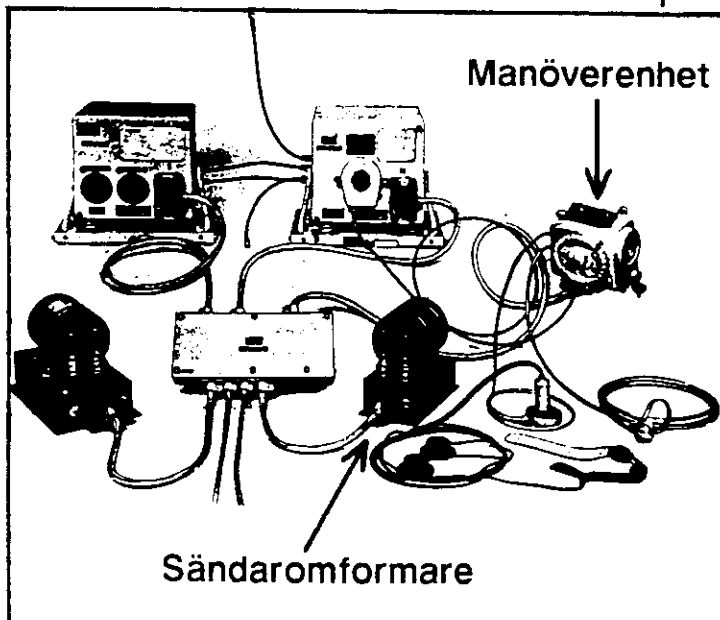


Dick Stenberg och Bertil Bjäre

Foto: F 10 fotograf

Vid besöket av styrelsen hade chefen för Flygvapenmuseet på Malmen, Linköping, Per-Inge Lindqvist med sig delar till flygradio Fr typ III. Det var vi tacksamma för. Men nu efterlyser vi:

- 1) Sändaromformare och
- 2) Manöverenheten (plac höger sida i ff-kabinen).



Vår el- och radiospecialist Elwir Nilsson har dragit metervis med nya elledningar och -kablar i både vinge och kropp. Han efterlyser:

- 1) Växlingsrelä mellan fpl- och markbatteri, 50 amp och 12 V och
- 2) Landställskontaktorer 200 amp, 12 V.

Vingen blir som ny. Undersidan är nu målad i rätta grå färgen och snart vänder vi på den för spackling, slipning och målning av översidan.

Schabloner till nationalitetsmärken tillverkas i papper av Axel Rosenkvist.

Första nationalitetsmärket målades på vingen av Axel Rosenkvist och Folke Wallerstig onsdagen den 29 november.

Vapen finns klara för inmontering.

Originaldäcken har nu regummerats för hand genom ett utmärkt arbete av en medhjälpare på Hurtigs Däckservice i Ängelholm.

Landställsbenen och bromsarna har provats av Stig Backlund och Kjell Thornberg. Glädje och stolthet lyste i ögonen när dom kunde konstatera att det fungerade så långt. Och när vingen är på plats och hela landställssystemet med luckor, fjädrar och vinkelväxel m m skall köras, har vi kommit långt i vår plan.

Motorn väntar på avgassamlaren och luftkanalen. Vi saknar en 12 V generator. Vem kan ordna en sådan?

C F 10/Se S och ordförande F 10 Kamratförening och även ansvarig för Projekt J 22 har inbjudit hela "J 22-gänget" till jul-lunchen på F 10 tisdagen den 19 dec, vilket gläder oss.

Den som vill göra ett studiebesök i J 22-lokalen kan komma onsdagar mellan kl 0900 och 1200. Då är vi alla igång. Men vi kommer att öka vår arbetsinsats efterhand som mera delar blir klara. Om Du inte vet var lokalen finns, ring sekr tel 122 02 för upplysning.

Om Du kan ge oss ett tips på saknade delar kontakta kaptan Sven Sjöholm på F 10 tel 0431-85780 eller ring Projekt J 22-lokalen onsdagar kl 0900-1200 tel 0431-185 66 eller ring undertecknad tel 0431-122 02.

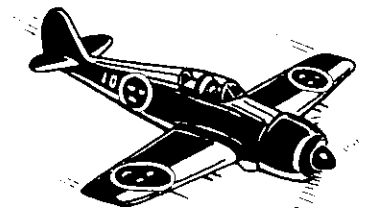
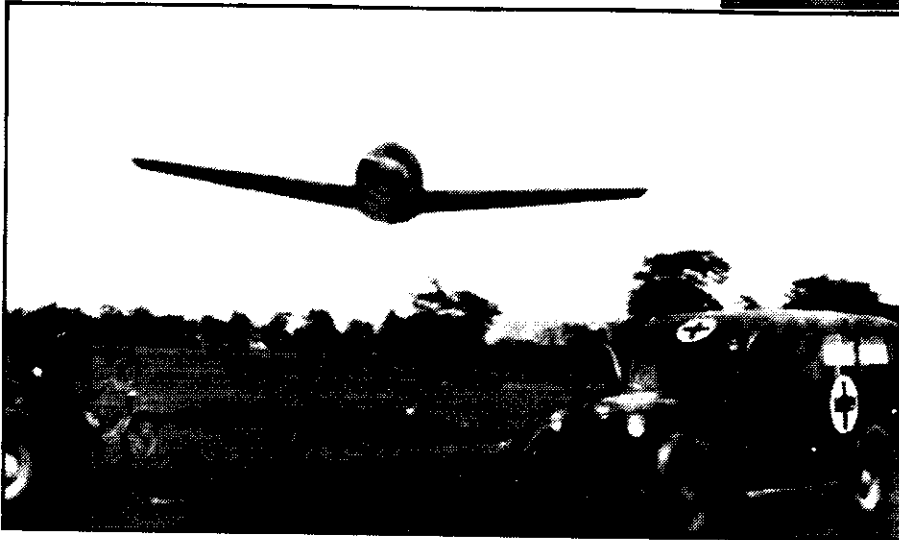
Henry Ohlsson  
Sekr



## En "lågsniff" med J 22 på 1940-talet

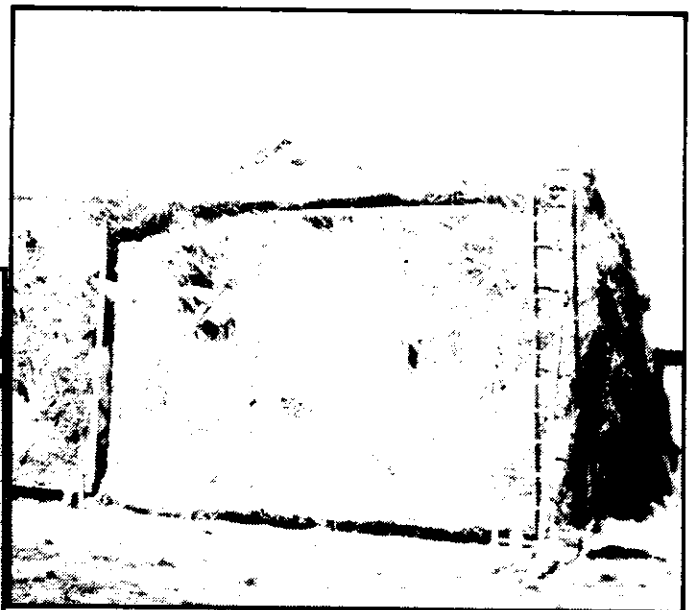
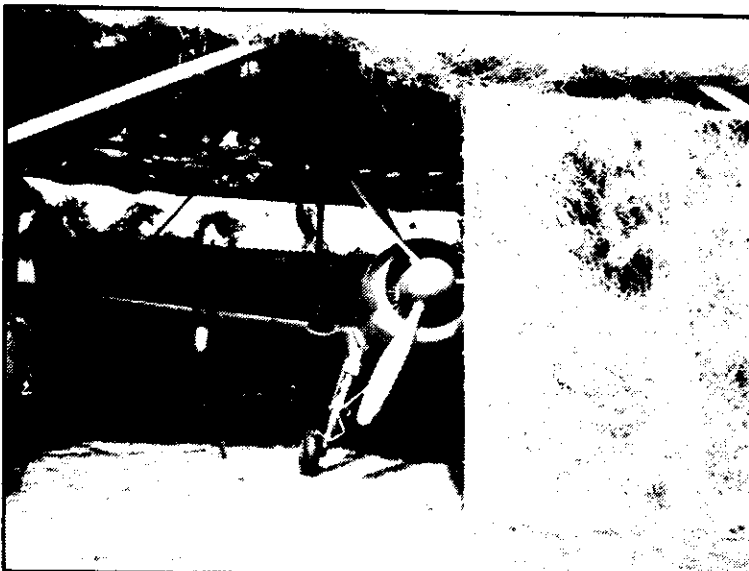
En dag 1947 skulle dåvarande fänriken Karl-Erik Mohlin flyga hem den sista J 22-an från Rinkaby till F 10 Barkåkra efter reparation. Divisionen hade redan lämnat flygfältet.

Markpersonalen behövde kolla att landställsluckorna fungerade riktigt och att motorn lät som den borde, så Kalle Mohlin tog chansen att göra en riktig lågsniff över fältet.



## Maskering av flygplan på 1940-talet

Maskering av flygplan på 1940-talet kunde ordnas finurligt. Här är ett exempel.

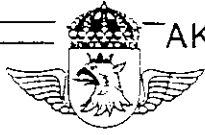


En halmstack, eller ---?

En fälthangar med en J 22-a. Foto

Foto: Gustav Billström  
Text: Henry Ohlsson





## F 10:s framtida flottilmuseum?



Kan detta bli F 10:s framtida flottilmuseum, undrar Henry Ohlsson?

Foto: F 10 fotograf.

Tänk om vi en dag kan få uppleva att våra svenska jaktflygplan J 22 Röd K, J 29 Tunnan nr 59 och J 35 F Draken nr 40 kommer under tak här på gårdsplanen mellan "snickarverkstan" och Fyrkappen.

Och i "snickarverkstan" kan flygmtrl samlas. I den fina kulturbyggnaden Fyrkappen bör vara lämpligt att placera intendenturtril och fotosamling.

DU kan hjälpa oss att förverkliga "drömmen" genom ett bidrag, gärna frikostigt.

<b>POSTGIROTT SVERIGE</b> Meddelande till betalningsmottagaren <b>ERIC BJURHOVDS MINNESFOND</b> c/o F 10  Utformning av ett Flottilmuseum		<b>INBETALNING/GIRERING B</b> TA postgirokonto nr <b>64 63 52 - 5</b> Avsett för Betalningsmottagare (endast namn) <b>Eric Bjurhovds Minnesfond</b> Avsändare (namn och postadress) Eget konto nr vid girering Svenska kronor      öre 6463525#02#		* Konto * Avgi * Bet * * Kassastämpel *
--	--	---	--	--

### STADGAR FÖR ERIC BJURHOVDS MINNESFOND

1. Fondens ändamål är att lämna bidrag till utformningen av F 10 flottilmuseum.
2. Fonden är öppen för bidrag från alla intresserade
3. Fonden förvaltas av F 10 Kamratförenings styrelse.

Henry Ohlsson  
Sekr

## Äldsta medlemmen

Kamratföreningens äldsta medlem är idag fru Ebba Schyberg. Född den 24 juli 1903 och uppväxt i Ängelholm. Ebba Schyberg var med vid bildandet av Ängelholms Lottakår och verkade i denna då öv Bill Bergman, dåvarande C F 10, påverkade henne för att bilda en Flyglottakår. Bill Bergman såg ju att många flyglottor behövdes till F 10.

Ebba Schyberg och hennes dotter Vera, gift med dåvarande lt Karl-Erik Mohlin, var de två första flyglottorna.

Måndagen den 14 mars 1949 bildades Ängelholms Flyglottakår och Ebba Schyberg valdes till dess första kårchef. Hon hade denna förtroendepost till 1957 men fortsatte som flyglotta i många år. Givetvis är hon fortfarande medlem i Flyglottakåren och var särskilt inbjuden till 40-årsjubileet den 14 mars i år.





# KAMRATFÖRENINGENS HÖSTTRÄFF

HÖSTTRÄFFEN torsdagen den 12 oktober samlade fler än 90 medlemmar från Göteborg i norr, Kalmar i öster och Malmö i söder. Solsken och skönt.

Visningen ordnades elegant på 3.stnkomp och 3.div med indelning i 3 grupper och cirkulation mellan 3 "stationer" tiden 1140-1250, nämligen vid helikopter 3 där kn Lennart Lithwall berättade, inne i hangaren vid en J35 J Draken med lt Bertil Wilhelmsson som kunnig och engagerad ciceron och slutligen i 3.div order-sal, där divchefen övlt Rolf Rimsby gav en klar och lättfattlig information om flygtjänsten och den nya Draken.

Dock samlades alla ute på plattan kl 1155 för en gemensam förevisning, nämligen en flyguppvisning. Den inleddes något överraskande med roteflygning i tät formering. Roten från 1.div leddes av kapten Wincent Ahlin och rotetvåa var mj Agne Persson, divch. Efter några svängar/rörelser gick rotetvåan från och den ensamma Draken med Wincent Ahlin utförde mera avancerade manövrer för en uppskattande och tacksam publik.

Tack vare våra gästfria ciceroners insatser under lunchtiden blev det både lagom med tid på resp "station" och tid för "köksflickorna" att duka till ärtlunch i

Restaurang Lergöken.

Kl 1300 kunde så alla sätta sig vid dukat bord - och slippa den långa kön i trappan. Ärtsoppan serverades vid borden och stämningen blev hög. Pannkakorna lovprisades liksom ärtsoppan förstås. Genom den snabba och smidiga serveringen var lunchen klar på 50 min och C F 10/Se S öv 1. Rolf Clementson kunde hälsa välkommen i Instruktionshallen kl 1400. På sitt medryckande och klarläggande sätt informerade han om försvarets ekonomiska prekära läge och osäkerhet inför försvarsbeslutet 1991, om Syd-sverige och F 10.

Kl 1500 gick över 80 medlemmar till Valhallsmässen för kaffe och "eftersnack" på andra våningen. Mycket fanns att prata om och många kontakter knöts och gamla vänner återsågs.

Vid 1600-tiden lämnade nöjda medlemmar den fina Valhallsmässen efter en mycket lyckad HÖSTTRÄFF 1989.

Tack till alla inblandade på F 10 som medverkade till detta!

Henry Ohlsson  
Sekr



## NOTISER

### UPPROP

till 1940-års volontärer, befäl och värnpliktiga.

Vid HÖSTTRÄFFEN den 12 oktober träffades några kamrater från 1940. En av dessa, nämligen Allan Nidsjö från Osby, har tidigare meddelat att han vill försöka få tag på alla som var med på F 10 Bulltofta oktober 1940. Nu försöker vi på olika vägar att få kontakt. Avsikten är att kunna samla så många som möjligt på F 10 flygdag den 10 juni 1990 vid 50-årsjubileet.

Tag kontakt med Allan Nidsjö, tel 0479-101 86 eller adress: Box 146, 283 00 Osby.

Styrelsen tillönskar  
alla medlemmar

God Jul

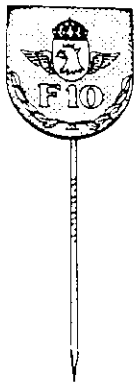
och

Gott Nytt År





## F 10 Kamratförenings "MÄRKESVAROR"



**KAVAJNÅL 20:- kr**



**BLAZERMÄRKE 50:- kr**

Sytt på blå botten, guldtext,  
skånegripen i rött

**DEKAL 5:- kr**

självhäftande

Diam. 5 cm



*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*