



NOTISER

TILL SALU

F 10 Kamratförening säljer två videokassetter, som kom från England, Sven Simonsson i dec 1992. Vinsten går helt till Eric Bjurhovds Minnesfond för F 10 flottiljmuseum.

1. Farnborough 92. 60 min.
Ur innehållet: Gripen med Lars Rådestrom (medlem F 10 Kf). SAAB 340 och 2000.
Många ryska fpl t ex Mig 29, Su 27, Mig 31, Jak 41, Sukoi m fl. F16 och Red Arrow-gruppen.
2. Wings over the world. "In defence of neutrality. The History of Swedish Aviation." 50 min.
Ur innehållet: Från Cederström och Thulin till Gripen.

Pris 175 kr inkl porto. "Först till kvarn" vinner. Ring tel 0431-122 02, sekr Henry Ohlsson.

Videofilmen "Tionde flygflottiljen under andra världskriget" tog slut snabbt (25 ex). Nybeställning av kopior har gjorts. Beställningar mottages tacksamt, men nu gäller pris 200 kr + porto 15 kr, till F 10 Kamratförening pg 64 8 51-9.

Är Du medlem i FMK
Försvarets Motorklubb ?
Avd 88 F 10

Varför inte ?

Utnyttja medlemsförmånerna

- avtal med Q8 ger bra rabatt och bonus på bensin och diesel och villaolja
- avtal med WASA försäkringar med FMK-rabatt
- tidningen TRAFIK och MOTOR, 6 nr per år
- biltest med rabatt på M:s teststationer
- internationellt körkort med FMK-rabatt
- lånemöjlighet i FMK Finans

FMK:s främsta mål är att verka för ökad kunskap i motor- och trafikfrågor och för ökad trafiksäkerhet såväl till lands som till sjöss.

Verksamheten vid lokalavdelningarna omfattar bl a halk- och mörkerkörning, biltester och familjerallyn.

Avd 88 F 10 erbjuder smörgrop på F 10, utlåning av släpvagn, lokala rabatter, etsning av regnr på bilrutor m m.

Medlemsskap gäller kalenderår för 80 kr på pg 60 43 19-4. Ange namn och adress.
Styrelsens ordf och kontaktman:
Bo-Göran Norlin, arb 0431-857 83, bost 0431-258 79.



Vid försäljning av videofilmer, böcker mm går all vinst till Eric Bjurhovds minnesfond

Här en bakgrundsbeskrivning

Eric Bjurhovd var en av Flygvapnets pionjärer. Han började i Flottan och sökte till Marinens Flygväsen år 1925, där han blev flygutbildad. Då Flygvapnet bildades år 1926 sökte han över och flög sjöflygplan bl a i Karlskrona tillsammans med Albin Ahrenberg.

I mitten på 30-talet övergick Eric Bjurhovd till civilflyg och blev svensk generalagent för Piper Cub i Västerås, där han startade en flygskola. Tillsammans med flygkamrater startade han år 1935 Västerås flygklubb.

När andra världskriget bröt ut den 1.sept 1939 blev Eric Bjurhovd inkallad till Flygvapnet. Han var med om att blockera Bulltofta flygfält och bygga flygfält i Norrland samt spaningsflyga över Danmark, Östersjön och Nordsjön från Bulltofta.

Eric Bjurhovd deltog redan sommaren 1940 vid förberedelserna för F 10

bildande på Bulltofta och tjänstgjorde därefter som vapenuoff vid F10 till sommaren 1945, då han lämnade Flygvapnet och ägnade sig åt affärslivet. Han startade flygtidskriften Svensk Flygtidning och bildade ett importföretag inom bil- och cykeltillbehörsbranschen, som han drev till sin bortgång år 1986.

Eric Bjurhovd var bland de första medlemmarna i F 10 Kamratförening och deltog vid årsmöten och kamratfester.

En av Eric Bjurhovds döttrar, Birgitta Jillgart (F 10-lotta, samband) har tagit initiativet till minnesfonden och lagt grundplåten. Ändamålet är att bidra till utformningen av F 10 flottilmuseum. Bidrag från alla intresserade insändes på postgiro 64 63 52 - 5.

Sätt gärna in ett bidrag för att underlätta musei- och flygplanarbeten. Alla bidrag är välkomna, små som stora.

"MÄRKESVAROR"



BLAZERMÄRKE 50:- kr

Sytt på blå botten, guldtext, skänegräpen i rött



KAVAJNÅL 20:- kr

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



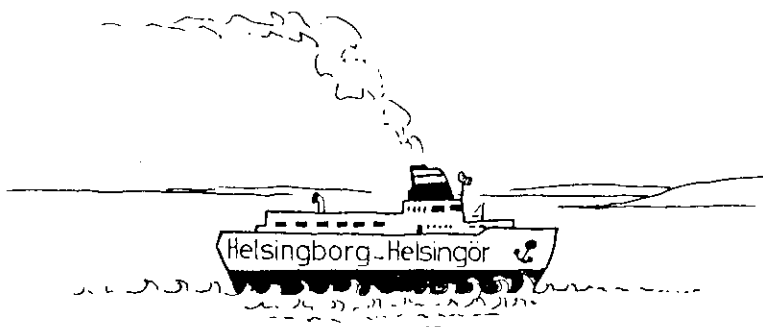
Största bidraget 1991 kom med en check på över 2.000 kr från vår medlem i England, Sven Simonsson.

I januari i år kom en ny check växlad från pund till 2092 kr till Minnesfonden från vår kamrat i England.

Henry Ohlsson
Sekr

STADGAR FÖR ERIC BJURHOVDS
MINNESFOND.

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



RESOR 1993

Följande resor planeras. En anhörig får medfölja.

1. Köpenhamn med Experimentariet och Tivoli torsdag 3 juni. Pris ca 300 kr. Anslutningsbuss (F 10) Hässleholm-Ängelholm.

2. Fyradagarsresa torsdag 19 - söndag 22 augusti. En buss.

Dag 1. Ängelholm-Stockholm. Anslutningsbuss (F 10) Hässleholm-Markaryd. Birka Princess till Mariehamn, Åland. Middag. Dans. Dubbelhytt.

Dag 2. Rundtur på Åland från Mariehamn, Bomarsunds fästning från Krimkriget, rysk sjöflygstn Granboda 1915-1918. Kunnig guide. "Bonnakalas" på Godby hotell.

Dag 3. Morgonfärjan Eckerö-linjen till Grisslehamn. Besök Arlanda, där PR-chefen Lars Lindström möter och guidar. Twin Tower Hotell, Stockholm. Rundtur. Middag.

Dag 4. Stockholm-Linköping. Flygvapenmuseum. Hemfärd och åter Ängelholm på kvällen.

Pris 2350 kr vid minst 36 deltagare.

Enkät om intresset bland medlemmarna i Aktuellt F 10 3/92 gav endast 11 svar för Köpenhamn och 16 för Ålandsresan.

Sätt kryss för de resor Du är intresserad av (ej bindande) på talongen på sista sidan.

Din intresseanmälan behöver jag för att fortsätta eller avbryta planeringen. Räcker en buss till Köpenhamn? Blir vi minst 36 till Åland?

Ps. Inbjudan med slutlig anmälan och inbetalning av deltagaravgiften utsändes i början av maj månad. Ds.

Henry Ohlsson
Sekr



Olympiern Ragnar Skanåker i luften med 35 C Draken

Kl 1050 onsdagen den 30 september 1992 fick vår F 10-kamrat Ragnar Skanåker flyga med i tvåsitsiga SK 35 Cesar Draken. Han flög J 29 Tunnan för 35 år sedan som fältflygare på F 10. Nu hade klarsignal lämnats av alla berörda. En länge närd dröm gick i uppfyllelse. Att få komma tillbaka till F 10 och få uppleva att flyga fortare än ljudet.

Här berättar Ragnar själv:

"Dagen började med läkarundersökning hos flotttiljläkaren Sören Torstensson som utan att blinka sa: - Gubben är ju bara 33 år gammal. Kör! - Och jag som är 58 år nu, men jag håller igång förstås med konditionen, för skyttet. Sedan blev det provning av säkerhetsutrustningen och genomgång av nödsituationer. Eftersom läget var lugnt, lämnades pistoler, kanoner och raketer kvar i förrådet på fältet.

Jag tog plats i baksitsen och major Mats Lindskog i framsitsen. Remmar slangar, ledningar och instrument



NOTISER

Medlemsantalet den 31 december 1992 blev 1349 efter granskning av medlemsregistret och strykning av medlemmar som inte behagat betala in avgiften 20 kr för 1992, trots påminnelse. Ingen skall bara "hänga med" och få Aktuellt F 10 gratis. Kamratföreningen måste givetvis medverka till att begränsa kostnaden för tryckning och porto - eller hur?!

ARSMÖTET 1993 blir söndagen den 14 mars kl 1400. Plats: Instruktionshallen. Före detta ger C F 10/Se S öv 1. Mats Hugosson försvarsinformation från kl 1315. Lunch bjuder Kamratföreningen på i Lergöken kl 1215. De som vill se på J 22 Röd Kalles landställsfunktion, visas detta i "Österrikehangaren" från kl 1110.

Buss från flotttiljvakten kl 1100.

J 29 Gul Rudolf visas kl 1000-1045 i Ängelholmslokalen, Sockerbruksgatan, nära jvgstationen.

Separat kallelse med program, dagordning och svarstalong (alt telefonsvar) är utsänd separat tillsammans med inbjudan till försvarsinfo. Detta p g a tidskravet enl stadgarna för kallelse och motioners inlämnande samt tveksamhet med utsändningen av detta nr av Aktuellt F 10.



var i stort sett som på en J 29-a. Det var planet jag flög på 50-talet. Där var dock några väsentliga skillnader. Starttillstånd, uppställning i banändan, fullt gaspådrag och bromsarna till, tänd efterbrännkammare och så släppa bromsarna. Då fick man sig en spark där bak. Oj vilken acceleration!

Stigning i 70 graders vinkel och tillbakalutad i stolen med 30 grader hade jag fötterna högre än huvudet och nosen mot den blå himlen. Och flygplanet bara rusade iväg uppåt med så där en tusen kilometer i timmen.

När jag släppte gasspaken och planade ut efter två minuter, var vi redan på 13 000 meters höjd. Vilken känsla!

Och jag kan tala om att på 50-talet gjorde J 29:an max 1 050 km/tim i planflykt och med protest från flygplankroppen.

Nu hade jag intrycket av att sitta i en raket som for rätt upp i himlen.

En av mina högsta drömmar har alltid varit att flyga fortare än ljudet och det tog inte många sekunder att gå genom ljudvallen. Sedan blev det rollar, loopingar, topprollar och instrumentflygning. Vilken känsla det var att upptäcka att allt jag lärt för fyrtio år sedan satt kvar i ryggmärgen. Ränderna går aldrig ur. En gång pilot - alltid pilot. När vi tumlade om i lufthavet, kände jag hela den ungdomliga tiden på femtiotalet skölja genom kroppen.

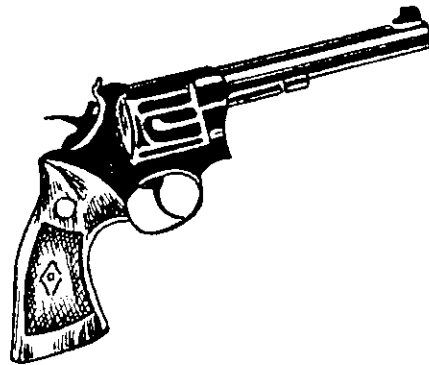
När vi passerade 1500 km/tim med position över nordvästra Skåne och på en höjd som normala människor bara kan drömma om, förvandlades jag till den busaktiga grabb, som jag egentligen är, med slangbellan i bakfickan. Vilket förnygringspiller!

När jag är hemma i Munka-Ljungby, hör och ser jag Drakarna dagligen. Om deras aktivitet skulle tystna över regionen, skulle jag känna mig ensam och lite "hemlös".

Ja, min dröm blev verklighet, att komma tillbaka till F 10, att få flyga 35 Draken efter 35 år och ett pass på 35 minuter. För mig finns nog inga höjdare kvar. Cirkeln är slut.

Ett stort tack till CFV, som satte sin signatur på rätt ställe och Håkan Högstadius som tog initiativet, Chefen för F 10 som lånade ut grejorna, major Ulf Ohlsson som samordnade det hela och så major Mats Lindskog, min lärare i planet och flottiljläkaren Sören Torstensson som gav klarsignalen. Vilken utveckling under min frånvaro i trettiofem år! Vilken härlig rysare! Vilken höjdare! Obetalbart! Tack!"

Efter artikel i Nordvästra Skånes Tidningar den 2. december 1992 och godkännande av Ragnar Skanåker med foton från F 10 fotograf.



Tillägg: Vid telefonintervju med mj Mats Lindskog avslöjade denne: "Jag blev både förvånad och imponerad över Ragnars flygkänsla och skicklighet, då Ragnar fick ta över spaken och flyga själv. Och 35 Cesar är mycket känslig och "orolig" i spaken. Ja, det kändes med vilken flygglädje Ragnar "spakade". Och det var ju 35 år sedan Ragnar flög sist och då med J 29 Tunnan. Det var en härlig upplevelse för mig också".

Henry Ohlsson
Skr



Från F 10 Traditionskommittés FLYGPLAN-MATERIELGRUPP

Projekt J 29 F Gul Rudolf



En omfattande nedmontering av alla löstagbara delar har skett. Motorn monterades ur den 16 december och väntar nu på transport till CVA Arboga, för översyn.

Hydraulpump, ryggtankspump, bromscylindrar och hydraulcylindrar väntar på översyn med hjälp av F 10 flygverkstad.

Huven är utbytt mot en bättre från Västeråsskolan genom en avgörande insats av vår kamrat f d F 10-anställda Torbjörn Dahlberg, numera SAAB.

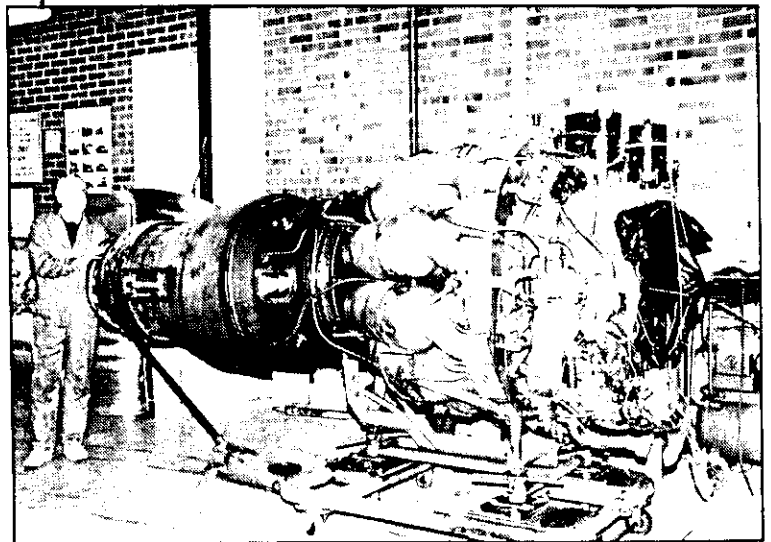
Katapultstolen är urtagen för översyn. Kontakter tas för planering av nytillverkning av krutpatron. Vi hoppas på sponsorstöd men måste vara beredda på en tillverkningskostnad. Hur stor vet vi förstås inte - ännu. Men vi har blivit erbjudna ett par nya fastbindningsremmar av en av våra tidigare medhjälpare för J22 Röd Kalle, Nicklas Östergren. Han kunde också erbjuda oss en ny syrgasslang till stolen. Dessutom kan vi förvänta oss en ryggfallskärm och nödpacke från Uppsala, där en flyghistoriker från F 16 Uppsala med utbildning som fallskärmspackare vill hjälpa oss framåt sommaren. Mycket uppmuntrande och stimulerande!

Instrumentbrädorna är också på gång för kommande översyn på F 10 instrumentverkstad när ledig stund finns och vår pensionerade specialist på J29-instrumenten, Åke Johnsson, kan "förygra" dem. Det är ju dock 25 år sen dom var i luften. Vissa möjligheter har vi även att kunna byta till nya instrument. Någon har viskat att i något av alla förråd på CVA har upptäckts ett okänt antal nya 29-instrument. Vi får väl se hur stor tur vid har med detta.

Pressen visar intresse ibland. Tidningen IDAG, Kvällsposten/GT, hälsade på oss onsdag 27 januari

med journalist och fotograf. Det blev ett mittuppslag tisdag 2 febr med bra text men mycket dåligt tryck, så att på fotona kunde vi knappt känna igen oss själva. Beklagligt, tyckte även journalisten och fotografen. Men vi har ett halvt löfte att få låna negativen för kopiering till dokumentationen.

J 29-gänget är idag 12-14 man som hittills jobbar onsdagförmiddagar men det kan även bli någon kväll efter överenskommelse med åtminstone 3 civilanställda på flygverkstaden och som är intresserade och kommer ihåg en hel del från J 29-tiden.



Klarsignal har kommit från CVA att vi kan sända iväg motorn för översyn. Vi hoppas allt går bra och kan få tillbaka den till hösten.

På förmiddagen före årsmötet söndag 14 mars avser vi ha öppettid kl 10-1045 för att visa Gul Rudolf i sin "Ängelholmshangar" för intresserade kamrater på väg till F 10.



J 22 Röd Kalle

Vår klenod är ju sen höstträffen den 29 oktober placerad i ett hörn av "Österrikehangaren" och vilande på domkrafter. J 22-gänget är nu en 5-mannagrupp, som träffas varje onsdagförmiddag. Landställsfunktionen är nu godkänd efter mycket arbete med wire, fjädrar och luckor. Plåtarbetena fortsätter med besvärliga plåtdetaljer vid landställsbenens infästning och vridlägen. En skadad vingfiletplåt skall ersättas med en ny. Kompletteringsarbete sker med nosringen och andra detaljer.

Ännu saknas en generator men det finns hopp om en sådan. Vi har blivit lovade hjälp med en backspegel för att det skall bli komplett utrustning i Röd Kalle efterhand.

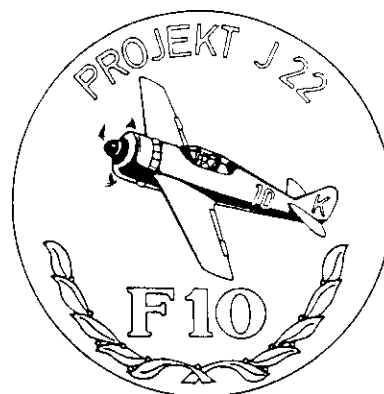
På årsmötesdagen söndagen den 14 mars kommer landställsfunktionen att visas kl 1110-1200 för intresserade medlemmar, som vill passa på detta sällsynta tillfälle.

Var Röd Kalle skall bli av, då AJS 37 Vigen kommer till sommaren, är

idag en fråga som vi hoppas skall besvaras med: bli kvar tills vidare i avvaktan på kommande museilokal.

Betr Robot 68 Bloodhound, radar-materiel och startbil har under vintermånaderna ingenting skett. Under våren planeras tillsyn och bättringsarbeten på Rb 68 på "Lundbergs backe" liksom på startbilen.

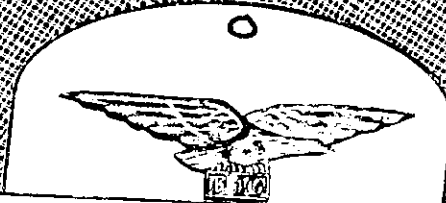
Henry Ohlsson
Ansvarig för fpl-/mtrlgruppen



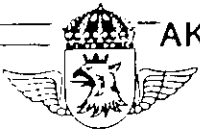
NOTISER

ARTIKEL-bidrag från medlemmar är välkomna. Du behöver inte vara författare men skriva läsbart för hand om Du inte använder skrivmaskin.

Har Du något trevligt och/eller intressant "lumparminne" eller annat som Du skulle vilja att andra i Kamratföreningen kan få läsa om, så sätt igång, tveka inte längre. Skicka Ditt bidrag till: Sekr F 10 Kamratförening, Henry Ohlsson, Ålagränd 13, 262 41 Ängelholm. Skriv Ditt namn, adress och tel-nr, så att jag kan kontakta för av förtydligande eller komplettering. Jag medverkar gärna med redigering och ev foto via F 10 Fotodetalj fvb till redaktionskommittén.



Efterlysningen av uppgifter om kavajnälen med en örn med utbredda vingar och i klorna en skylt med texten F 10 har hittills gett tre svar vilka berättat att nälen såldes till värnpliktsomgångar under slutet av 40-talet och in på 50-talet. I regel var det den äldre omgången som sålde och gjorde någon vinst. Vill någon mer lämna upplysningar, så ring sekr Henry Ohlsson, tel 0431-122 02.



Värnpliktig på F 10 1940-1941

Det kom ett brev den 18 dec 1992 ställt till sekr F 10 Kamratförening med följande berättelse:

Inryckning på F 8 Barkarby

"En solig och vacker augustimorgon 1940 gick jag till Malmö central för tågresa till F 8 i Barkarby. På Stockholmståget samlades några andra kamrater som också skulle göra sin värnplikt för F 10 på F 8. Jag minns att min moder hade skickat med en trave pannkakor och sylt. Vi åt och njöt tillsammans och blev ett glatt gäng från Malmö. Jag hade aldrig varit i Stockholm förut och ingen av oss visste var Barkarby låg men att vi skulle byta tåg norrut i Stockholm."

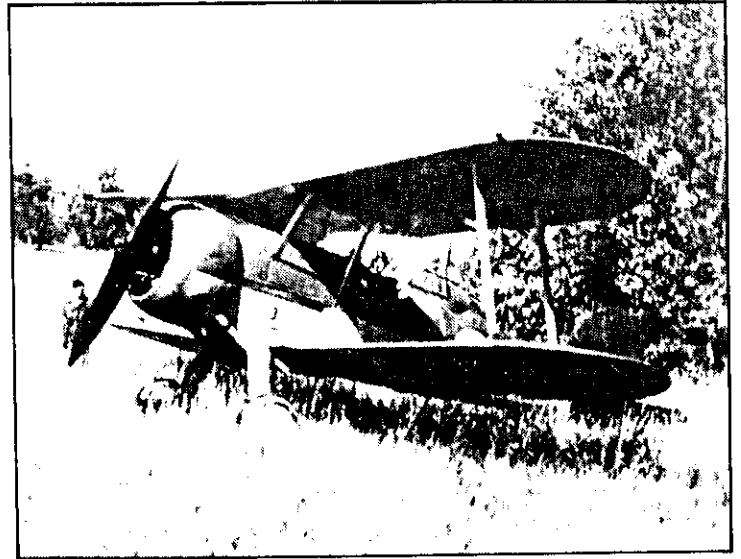
F 10-värnpliktiga på F 8

"Vi steg av i Barkarby och frågade var flygfältet låg och någon sa, följ vägen norrut. De var bara att marschera ganska långt, så vi var trötta och hungriga när vi kom till vakten. Vi hade ju åkt tåg hela dagen. Ett befäl tog emot oss, visade oss till ett logement och sen till matsalen. Där åt vi fiskbullar, som vi inte blev så förtjusta i. Jag själv hade aldrig smakat sådant men hungern hjälpte aptiten. Så började en härlig tid med exercis dagarna i ända under ledning av fänrik Franz. Det var en underbar människa; ordning och disciplin, alla knappar knäppta, gå och uppföra oss värdigt som flygsoldat till F 10. Det var hans predikan före varje helg. Det var stor skillnad på F 8-vpl och vi som tillhörde F 10. Varje måndag vid uppställningen fick "Stockholmarna" skäll av deras befäl för deras uppträdande under helgen i Stockholm."

(Anm: Fänrik Bosse Franz, kurskamrat med Ove Müller-Hansen, följde med till F 10 Bulltofta och 1945 till Ängelholm.)

Mekutbildning

"Så hade vi exercerat färdigt och skulle ha utbildning som mekaniker. Själv blev jag uttagen till radiomekaniker med placering hos två äldre civilanställda. Varje morgon före flygning skulle radion i flygplanen kontrolleras." (Anm: flygplan J 8 Gloster Gladiator.)



"Då satte han sig i första planet och jag hoppade i och ur från plan till plan och sa "hallå Adam" som svarade "hallå Kalle det hörs bra".

Krigshändelser i Skåne

"En morgon hörde vi på radion att på natten hade ett engelskt flygplan tappat en bomb i Kungsparken i Malmö. Ett annat plan släppte en bomb som briserade hos en trädgårdsmästare utanför Lund."

Vaktjänst

"Vi hade ju också våra vaktpass bland annat kring bensinförrådet i en skog i utkanten av flygfältet. I början var det lite kusligt för oss stadsbor, för då temperaturen ändrade sig, så smällde det i bensinfaten."

Ombasering och övningar

"Så var det dags för en större övning och nu bar det iväg till Såtenäs. När vi kom dit befanns flotttiljen F 7 vara alldeles nybyggd. Det fanns inga sängar på logementet så vi låg på halvmadrasser på golvet med geväret (modell 96) längs sidan. Det var ständiga övningar dag och natt. När larmet gick var det bara att rusa ut och hoppa upp på en lastbil som i nattmörkret förde oss ut till flygplanen som stod uppställda runt fältgränsen. Våra piloter hade till uppgift att jaga bort tyska plan på väg till Norge."

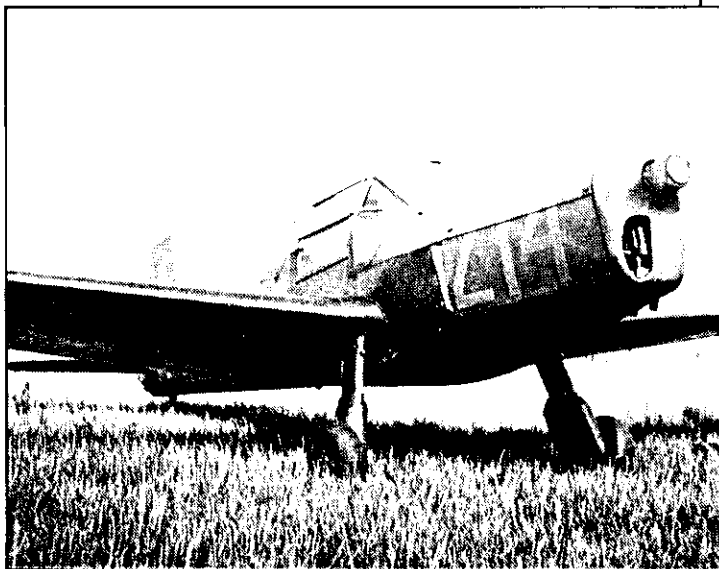


I högsta beredskap

"Sen bar det iväg tillbaka till Barkarby och nu började vi bli lite garvade och fick mer ansvar. Personligen kände jag att jag betydde något för vårt lands försvar. En natt fick jag i uppdrag att sitta telefonvakt i flotttiljchefens rum. I ett annat rum låg nio jaktpiloter på golvet och sov. Det var beredskap för Stockholms försvar. Ordern till mej var att när det ringde i telefonen, skulle jag svara och omedelbart väcka piloterna. Jag tyckte jag fått ett stort ansvar och har väl aldrig varit så vaken en hel natt som då."

Bulltofta - äntligen

"Så kom då äntligen dagen då vi kom till vår riktiga hemort Bulltofta. Det var den 19 oktober 1940. Vi blev förlagda i gamla Kirsebergs-skolan. Några fick ligga i gamla vattentornet. Matsalen hade ordnats i Malvia, en inhyrd fabrik. Marketenteriet låg vid Lundavägen i Villa Höja. Varje dag hände något. Det kunde landa något engelskt eller amerikanskt flygplan och någon tysk också. Våra egna flygplan som vi var stolta över, var våra J 8-or, men vi hade även ett tvåsitsigt öppet skolplan Klemm 35."



Flygtur

"Som 1.mek ville man ju gärna åka med upp och varje gång man lämnade av, så frågade man om man fick följa med. Till sist lyckades det. Fänrik Ruben var en mycket snäll

människa, han svarade ja men sa att han skulle ha avancerad flygning och flygsoldat Wictor vet väl var utlösningsringen sitter på fallskärmen och när jag säger hoppa, så lyder Wictor order. Jag blev svag i knäna men ville inte inför mina kamrater säga nej-tack, utan det bar i väg. Det var vinter med snö och kallt. Jag hade inte kläder för flygning, på huvudet bara en pälsmössa. Vi flög på en tusen meters höjd, då han plötsligt ströp av motorn så den sa flöjt-flöjt och han skrek -håll i mössan, vi gör en looping. Så en till men omvänd. Sen ströp han motorn igen och frågade, hur det kändes. Bra, sa jag. Vi vippade med vingarna, flög på rygg så jag visste inte var jag hade himmel eller jord.

(Anm: Fänrik Bo Ruben, följde med till F 10 Bulltofta. Medlem i Kamratföreningen.)

MUCK

"Innan jag muckade fick jag följa med en gång till. Den gången var det en sergeant som nästan landade på vingen, trodde jag, men strax innan marken, rätade han upp Klemmen och landade perfekt. Jag muckade den 27 juli 1941 efter 360 dagar och tyckte naturligtvis det var roligt men min tid vid mitt kära F 10 var en härlig tid som jag aldrig glömmmer."

Avslutning på brevet

"Till sist vill jag tala om att jag gläds med alla från Öv 1. Rolf Clementson och alla anställda att vi får behålla vårt F 10.

Med vänliga hälsningar

746-2-40 Bertil Wictor, Malmö."

Redigerat an aning, med tillstånd, av Henry Ohlsson, sekr

