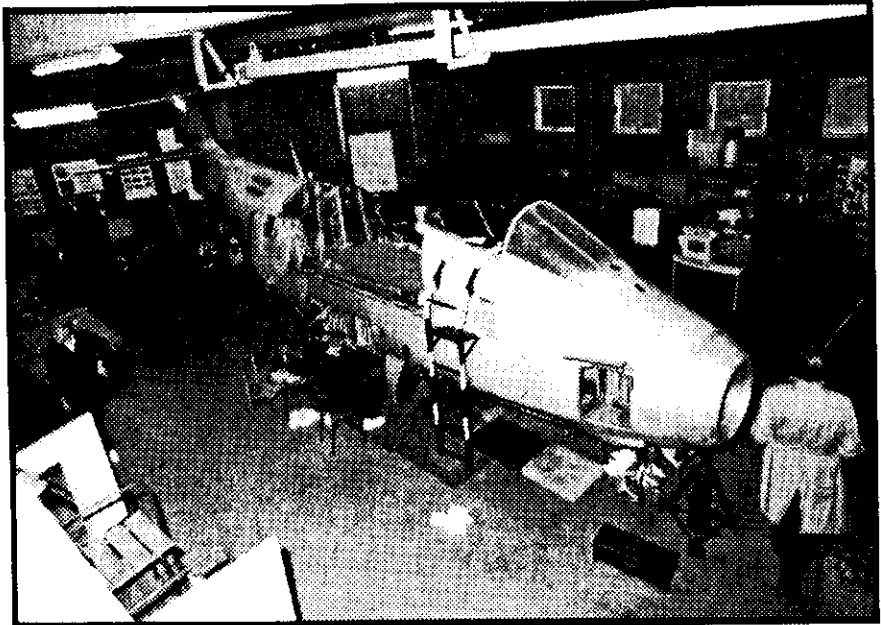




Från fpl-mtrlgruppen i F 10 Kamratförening PROJEKT J 29 F Gul Rudolf

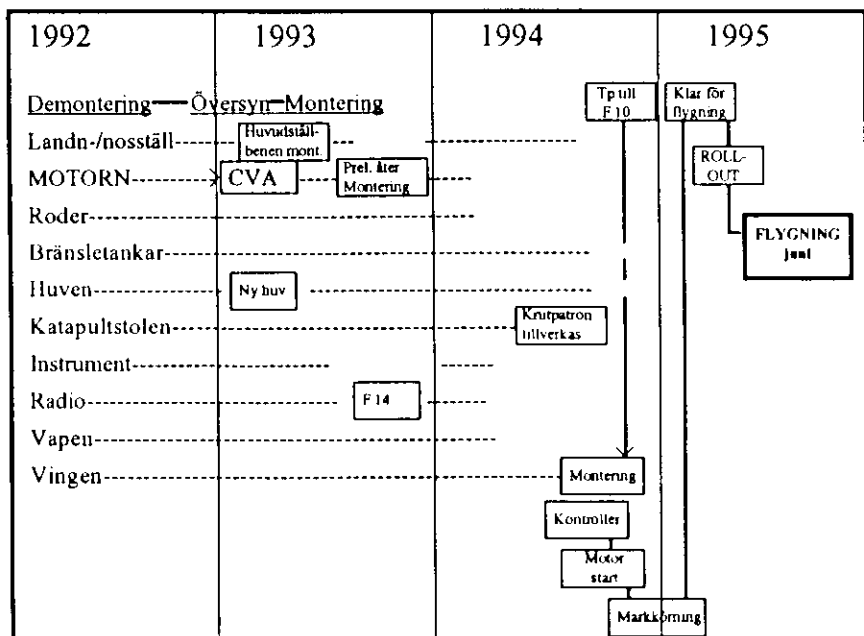
Sedan förra numret av F 10 Aktuellt i början av oktober, har arbetet fortsatt med montering av översedda apparater, nya tryckledningar mm. Från Flygvapenmuseum har erhållits ny stänkskärm till noshjulstället och även annan ny mtrl. 4 st 20 mm akan har räddats från J 29 nr 59 ute på F 10 och blir nu översedda och klara för montering. Kontakter har tagits för att få tillverkat ny fällskärm och nödpacke. Intresse har visats från CVM (Centrala Verkstäderna Malmen) och vissa löften getts om hjälp. Betr motorn sker översyn i Arboga men måste ske med hänsyn till andra viktigare uppgifter. Vi väntar med spänning på klarsignal. Hoppas att den kommer nu omkring årsskiftet. Motorn måste monteras och alla system och regleringar mm göras iordning. Allt tar sin tid och vi måste sannolikt öka våra insatser för att bli klara till hösten -94, då montering måste ske ute på F 10 före första motorstart.

Och så har ny uppgift om F 10 flygdag 1995 meddelats. Den inställes men någon form av jubileumsprogram omkring den 1 oktober diskuteras. Särskild dag för flygning med J 29 Gul Rudolf meddelas senare.



Onsdagen den 3 november fick vi ett fint och smått "historiskt" besök, då överintendenten Bengt M Holmqvist såg arbetet på Gul Rudolf och träffade J 29-gänget i lokalen. Holmqvist är chef för

Statens Försvarshistoriska Muséer, alltså för arméns, marinens och flygvapnets historiska samlingar på olika platser. Han hade sällskap med Sven Scheiderbauer, chef för Flygvapenmuseum. Holmqvist var





mycket positiv och lärde sig säkert mycket. Han kan sannolikt ge oss sitt stöd i arbetet att bevara flyghistorisk betydelsefull mtrl med anknytning till F 10 för kommande generationer. Betr J 29 Gul Rudolf blev han imponerad av arbetet och fick prata med de kompetenta och vitala pensionärerna under verksamheten på och kring Gul Rudolf. "Egentligen blir den så fin och värdefull att man kanske inte borde ta risken med flygning" sa Holmqvist med uppskattande ton, men blev lugnad av både Scheiderbauer och oss själva. Vi ska noga välja vilken pilot och hur han får flyga, när den tiden kommer. Vi ska först ha tillbaka motorn och sen montera allt.

Vi jobbar på och räknar med att få dokumenterat mycket på videofilm i januari av vår flyghistoriker och videofilmare Bertil Malmström i Eslöv.

Före årsmötet söndagen den 13 mars kanske vi kan ha "öppet hus" en stund för intresserade kamrater. Det återkommer vi till senare.



J 22 Röd Kalle

På F 16 flygdagar 28-29 augusti blev Röd Kalle beundrad, där han stod som enda exemplar för det första jaktflygplanet på F 16 1944. Röd Kalle levererades först till F 16 2/11 1944 och överförd till F 10 Bulltofta 26/4 1945. Nu stod även F 16:s nästa fpl P51 D Mustang, här den kända Gul Kalle till vänster om vår Röd Kalle. Ja, nu står Röd Kalle i en tillfällig lokal i Ängelholm delad i vinge och kropp. De fem i J 22-gänget pysslar om Röd Kalle och kompletterar med vissa delar men hoppas framförallt att Röd Kalle skall få en bättre plats snarast. Vid det förra besöket onsdagen den 3 november, då överint Bengt M Holmqvist hälsade på och beundrade Röd Kalle och det fantastiska arbetet som utförts, kom vår donator Julius Hagander med förslaget att undersöka om det går att hyra ett torrluftaggregat över vintern och klä in Röd Kalle i ett plasttält, så kommer Julius att stå för kostnaderna - inom rimliga gränser.

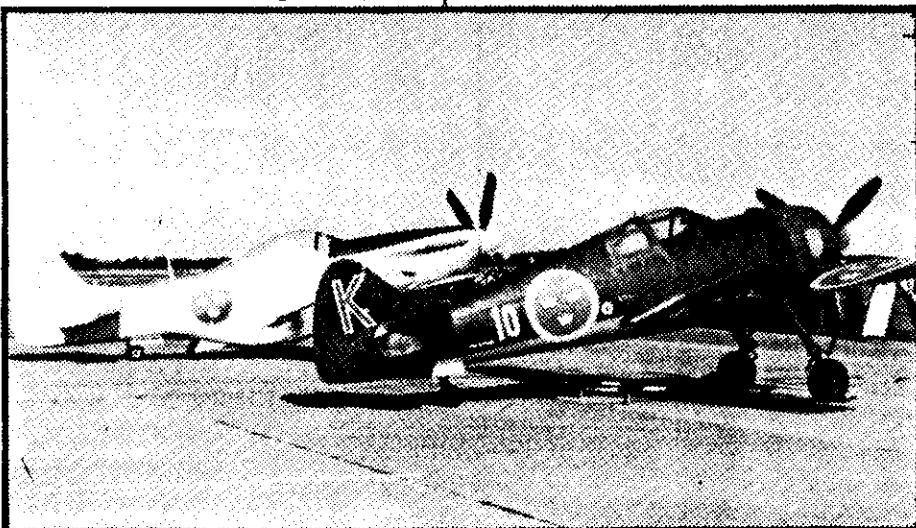
Ja, vad det känns skönt att vi har en sådan entusiastisk och välbeställd kamrat som donator. Det är plötsligt inte så stort bekymmer för Röd Kalle att klara vintern i en hall och något fuktig lokal. Allt ordnar sig säkert.

Dagens besökare, överint Bengt M Holmqvist, önskade lycka till med en framtida lämplig lokal genom C F 10 försorg för att bevara denna klenod till framtiden. Vi tror att hans ord väger tungt.

Övrig materiel

Startbilen, får vila en stund till innan Bertil Wilhelmsson återkommer från pågående kurs.

Henry Ohlsson
Ansv ur F 10 Kamratförening för
fpl-mtrlgruppen





HÖSTRÄFFEN

Hösträffen torsdagen den 21 oktober samlade ett 90-tal medlemmar, som kommit från hela Sydsverige för att träffas och för att njuta av den goda ärtlunchen och vara med på programmet under eftermiddagen. I stora matsalen hade köket dukat upp på två långbord. Ordf. och C F 10/FKS Öv 1. Mats Hugosson hälsade välkomna till bords och meddelade att F 10 Kamratförening stod för kostnaden för lunch och avslutningskaffet.

Med bussar åkte medlemmarna till "gamla" 3.stnkomp hangar 83, där några AJ/S 37 Viggas tillfälligt stod uppställda under den "röriga" byggtiden på nya 1.stnkomp hangar, f d österrikiska hangaren,

som nu blir mycket större. Visningen inomhus gav en lugnare och varmare atmosfär än ute på plattan i det kalla småregnet. Våra fyra värdar/guidar var alla f d Karlsborgare men nu nöjda och trevliga Ängelholmare. Ny busstur och denna gång till instruktionshallen, där Öv 1. Mats Hugosson gav oss en mycket intressant och väl framförd information om alla nyheter och förändringar som hänt och skall ske på F 10 och även om ÖB planer för framtiden. Nu har F 10 både jakt, attack och spaning, alltså JAS, med våra Drakar och Viggas - ett steg mot JAS 39 Gripen. Dock måste några pröv-



ningar godkännas t e av koncessionsnämnden längre fram. Informationsstunden avslutades med påminnelse om nästa tillfälle att få veta senaste nytt, nämligen på årsmötet söndagen den 13 mars nästa år.

Därefter gick en del till det ständigt förbättrade flottilmuseet där den entusiastiske och outtrött-

lige Lennart Rydberg tog emot och en del gick till kaffet i Lergöken. Tyvärr gick en del direkt hem utan att njuta av det beställda kaffet. Men många av "eftersnackarna" köpte böcker och videofilmer mm för ett par tusen kronor. Tillskott i kassan och minskat lager tackar sekreteraren för.

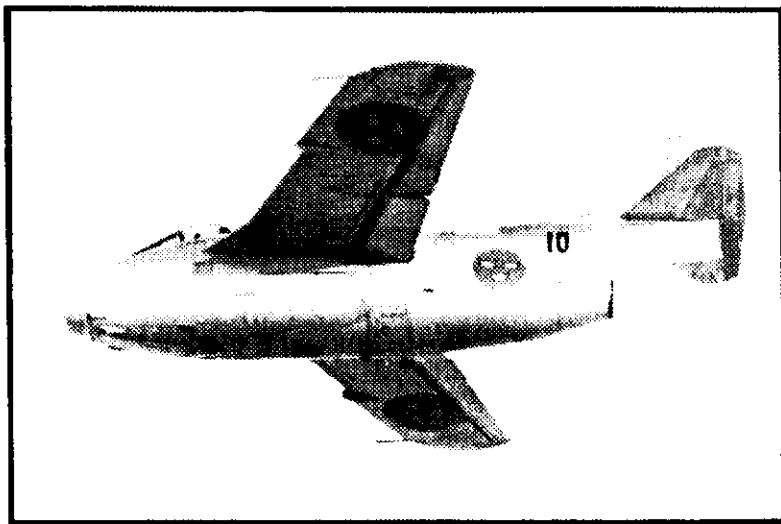
Henry Ohlsson
Skr





Så handlar en riktig yrkesman

En hjälte i det tysta, fast det får man väl inte säga. Han skötte bara sitt jobb. Kanske räddade han mitt liv den gången på 29-tiden - man hoppade inte ur detta plan, utan att tänka sig för två gånger. Tyvärr besannades detta påstående åtskilliga gånger.



Allan Andersson heter en av kamratföreningens verkliga hedersmän, och som sådan gjorde han sig verkligt känd bland oss flygförare under sin aktiva tid. Hans säkra omdöme som rrjal (radarjaktstridsledare) var allmänt omvitnat, men det kan man inte skrika ut som flygförare, det finns ju en inbyggd rivalitet. Som tidigare rrjal vet jag vilka begränsningar den dåvarande tekniken hade. Det blev kärleksgnabb mellan förare och stridsledare. Jag startade på bana 32. Dimman hade just lättat, det var 200 meter i tak. På 600 meter hade jag en klarblå himmel ovanför mig. Men rutinblicken över instrumenten visade en snabbt stigande visare - bakre lagertempen steg över den tillåtna. Motorstopp skulle inträffa inom kort, om det inte var instrumentfel. Men sådant chansar man inte med. Ner fortast möjligt. TL (flygledaren, på modernt språk) lämnade över mig till Allans numera museiföremål, en

PJ-21, baserad ca 10 km i banans förlängning. Jag intog bästa glidfart 400 km/t och han testade med mätning på PPI - eller var det hans bedömningsförmåga? - hur han skulle styra mig. Själv angav jag bara kontinuerligt flyghöjden. Allan ledde in mig 90 grader mot

banans förlängning och jag gick ner i moln. Nu fanns ingen återvändo, en 29:a buklandar man inte med. Efter sväng 90 grader mot 320 grader och med pejlen på

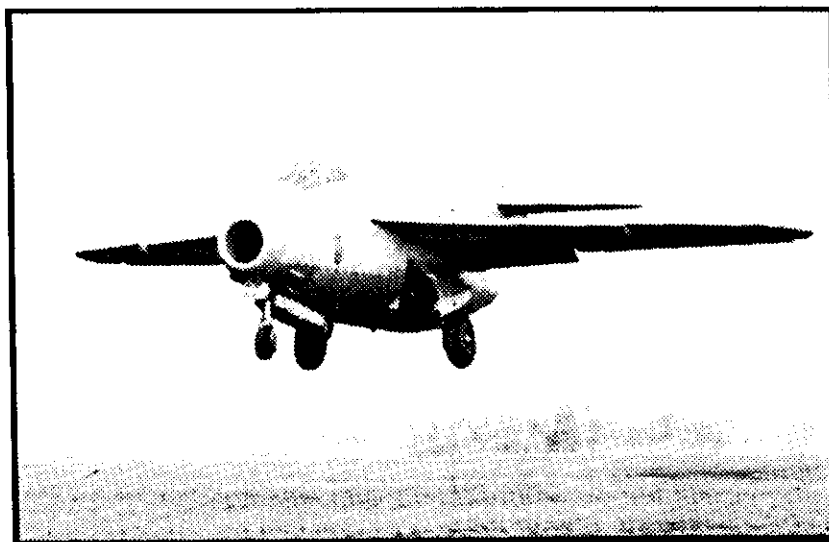
200 meter fanns banan klockan tolv. Nu var det bara för mig att göra slutbedömningen. Lite plus, för säkerhets skull, hjulen i asfalten, , , puh! Ut på banans förlängning mot gamla Båstadvägen. Kupé. Räddningsbilar finns jämsides, en bogserjeep kopplar gaffeln om mitt noshjul.

Äventyret är över, nu kommer chocken. På plattan skallrar mina knän, jag lovar en tårta till Allan & Co, som han aldrig fick. Fast lite stryk i pilkastning kunde jag alltid bjuda på.

Någon medalj fick inte Allan, inte heller någon tårta, tror jag. Men till årsmötet -95 vill jag utdela min egen, speciella medalj - DFT.

Distinguished Flying Toast. Endast flygledaren Almqvist på F 5 har erhållit den tidigare. Som den naturmänniska Allan Andersson är, tror jag att han uppskattar den högre (inte som Wibblan) än en snabbt förgänglig tårtbit.

Gunnar Dahlin
(mer känd som fältisen Dallas Sr)



fyren (GND) LJ rakt fram angav Allan hela tiden avståndet till fältet. Upplösningen på denna jakt- och spaningsradar är inte den bästa, men hans bedömning var perfekt. När jag fick marksikt på





NOTISER

Nu kan Du beställa nya
VYKORT på J 22 Röd Kalle
med Julius Hagander vid rodren vid taxning
på F 10 Flygdag 1990.

Boka in söndagen den
13 mars
ÅRSMÖTET 1994

Resa 1994

Danmark 24-26 augusti.
Mera i nr 1/94.

Historisk dag

Fredagen den 17 december 1993 är en flyghistorisk minnesdag. För 90 år sedan, torsdagen den 17 dec. 1903, gjorde Orville Wright den första flygningen med ett motordrivet flygplan vid Kitty Hawk, North Carolina, USA. 59 sek, 260 meter. Bröderna Orville och Wilbur Wright betraktas som "flygningens fäder".

Visste Du...

- att den nedlagda Bulltofta flygplatsen öppnades för 70 år sedan, alltså 1923, och blev Sveriges första internationella flygplats?
- att F 10 började på Bulltofta 1940 och använde detta under 5 år?

F 10-monumentet

på Bulltofta kommer kanske att flyttas. I så fall till mitt på gamla flygfältet i den nya trafik korsningen på en kulle.
Platsen har förberetts för ett trafikflyggarmonument men nu har F 10 fått förfrågan.
Utredning pågår.

Ett svar

kom på efterforskningen av vpl. med inryckning oktober 1945 till 1.div.
Finns det inte fler bland kamraterna?
Ring sekr Henry Ohlsson, tel 0431-122 02.

Efterlysning

Vad är detta för märke?



Kan någon ge en förklaring?
Ring sekr. Henry Ohlsson
0431-122 02.

NYHETER

Boktips, Julklappstips, Present

- * Kamratföreningen har köpt in ett antal av den nya och innehållsrika boken "Flygplan på museum - och hur de kom dit!" Huvudförfattare: Sölve Fasth. PROJEKT J 22 Röd Kalle finns med på sid 104.
- * Specialnummer om "J 20 - ett av våra italienska jaktplan".

Se mer om dessa under Medlemservice.

