



F18- Kamraten

Nr 37
Juni 2008

Tidning för F18 kamratförening med medlemmar ur
Kungl Södertörns Flygflottilj/Flygvapnets Södertörnsskolor

Sista bilden på F 18:s flygledartorn?

Insatsen i Bosnien avslutas sid 3

En rödmålad 35:a sid 4

Sven-Olof Olson berättar om

Kungen och Ströberg sid 6

Sambandsflyg

Uppdrag Mombasa sid 12

Ordföranden

har ordet



Officiellt möte i ett av de Blå husen, på gränsen mellan Nord- och Sydkorea inne i det gemensamma säkerhetsområdet. Genomförs varje tisdag kl 1000. I det här fallet ett beslutsfattande möte då alla tre nationerna är med (Polen, Schweiz och Sverige). Polen deltar två till tre gånger per år då de inte har någon fast placerad delegation i Nordkorea.

Styrelsen kämpar och sliter för att kommunen skall ta sitt ansvar rörande flyghistorian på gamla F 18 område. Kommunen har trots våra intensiva ansträngningar att bevara flygledartornet beslutat att riva detsamma.

Vi tycker det är sorgligt att inte kommunen kunde lyssna på oss och de förslag vi gav dem. Nu får vi hoppas att PEAB och Friluftsstaden kan göra något för oss i det gamla flygledartornet ovanpå kanslihuset.

Försvarsmakten har, från och med årsskiftet, en nordisk stridsgrupp i beredskap för insatser någonstans i världen. Insatsområdet är 600 mil med utgångspunkt från Bryssel. Det vi för närvarande vet, är att all materiel inte är framtagen och att insatsen blir väldigt kostsam för Försvarsmakten.

En insats med svensk representation i ett konfliktområde är dock en viktig signaleffekt ute i världen. Vi håller tummarna för att det blir en insats och en lyckad sådan.

Nyligen blev det också känt att Försvarsmakten avser att köpa in sig i SAC (Strategic Airlift Command) och tre Boeing C 17 transportflyg-

plan. Det innebär bland annat att vi inte behöver avvakta transportresurser när en insats väl blir beslutad. Vi kan dessutom lyfta trupp och materiel lång bort från svensk mark.

KAMRATFÖRENINGENS STYRELSE fortsätter arbetet med identifiering av bilder och skrivande av jubileumsboken.

35-projektet har kommit in i andra andningen genom en flytt till en av gamla flygklubbens hangarer och påbörjande av konserveringen. Vi planerar invigning under sommaren 2009.

ÅRSMÖTET GENOMFÖRDES med ca 35 medlemmar. Friluftsstaden informerade om nuvarande och kommande aktiviteter i området. Samtidigt blev det ett byte i styrelsen. Jag hälsar Bo Kåresjö välkommen in i styrelsen och ser fram emot ditt engagemang i föreningen. Samtidigt vill jag tacka Kjell Mårtensson för ett gediget arbete under alla år du kämpat som klubbmästare.

SOMMAREN KOMMER med stormsteg så passa på och njut innan kylan återigen lägger sig över land och hav.

Ha en skön sommar
GUNNAR PERSSON
Ordförande

F18 Kamratförening

Ordförande	Gunnar Persson, tel 08-530 340 06, ordforande@f18.se
Vice ordförande	Sten Wiedling, tel 08-652 70 17
Sekreterare	Lars-Eric Larsson, tel 08-778 20 49, sekreterare@f18.se
Kassör	Jan-Olaw Persson, tel 08-551 712 50, kassor@f18.se
Klubbmästare	Bo Kåresjö, tel 08-530 366 03
Ledamöter	Göte Blom Nils Buskas
Suppleanter	Thomas Lagman Jarl Åshage

Adressändringar och ekonomiska ärenden

Kassör Jan-Olaw Persson, Myntastigen 15, 153 31 Järna

F18-Kamraten

Ansvarig utgivare	Gunnar Persson
Redaktör	Jarl Åshage, tel 08-778 02 49, ashage@bredband.net
Omslagsfoto	Jarl Åshage
Tryck	Bomas Tryck, Sollentuna

Grafisk formgivning
Cobran Grafik
saga.ashage@swipnet.se

Den svenska insatsen i Bosnien avslutas

Insatsen i Bosnien startade 1992 med ett FN mandat som grund (UNPROFOR, United Nations Protection Forces, i februari 1992–mars 1995).

Genom ökade stridigheter kunde den fredsbevarande styrkan inte lösa sina uppgifter varför insatsen övergick till en NATO-ledd fredsframtvängande operation.

Den tidigare fredsbevarande styrkan UNPROFOR avlöstes av IFOR (Implementation Forces, dec 1995–sep 1996) som kom att lösa uppgifter fram till 1996 då insatsen återigen fick en ny benämning SFOR (Stabilisation Forces, sep 1996–dec 2005). Insatsen fortsatte fram till 2005 när EU tog över ledningsansvaret och nu fick insatsen benämningen EUFOR (European Forces).

I Bosnien har 15 500 svenskar tjänstgjort. Totalt bidrog Sverige med 12 bataljoner (BA01–BA12) samt ett avslutningsteam 99. Den svenska campen (Camp Oden) var placerad i Tuzla inom den amerikanska MND N (Multinational Division North) område. Den Nordisk-Polska Brigadstaben fanns i Doboj. Brigadchefsbefattningen roterade mellan de deltagande länderna (Sverige, Norge, Danmark, Finland och Polen) med 6 mån intervall. Brigaden och de deltagande bataljonerna styrdes genom en av länderna tillsatt koordineringsgrupp som sammanträdde minst en gång per månad. Underhållet till styrkan genomfördes via en underhållsenhet (National Support Group, NSG) placerad i Ungern (Pecs) med bemanning från alla deltagarländer.

När den svenska bataljonen avvecklades kom bidraget att endast bestå av CIMIC officerare stationerade i DOBOJ samt officerare i SFOR HQ Sarajevo. Utvecklingen i Bosnien har genom den internationella närvaron utvecklats i positiv

riktning och säkerhetsläget har stabiliserats vilket har bidragit till att insatsen kunnat avvecklas.

Folket ser nu fram emot att få utvecklas genom eget styre. Sverige har representation på plats genom den svenska ambassaden i Sarajevo.

Text och bild: Gunnar Persson



I samband med insatsen har sju soldater mist sina liv. Dessa hedrades i samband med avvecklingsceremonin genom att generalmajor Berndt Grundevik placerade en minneskrans vid den minnessten som minner om dessa kamrater.



Att måla ett flygplan



Målning pågår

Text och bild: Sune Janver

Inför Hufvudstadsjaktens (Petter Röd) avveckling 1985 kläcktes idén att måla ett flygplan rött. Flygplanet skulle leda divisionen vid avslutningsdefileringen.

Initiativet togs på kompaniet och stöddes av divisionen. Efter diverse förfrågningar på olika beslutsfattarnivåer valdes ett flygplan som hade ca 10 flygtimmar kvar till större tillsyn. Kontakt togs med Alcro som sponsrade det hela med färg. Det gick åt 23 kg.

Först måste flygplanet tvättas rent, så att färgen inte bara skulle fästa, utan även sitta kvar vid ljudfart. Rengöringen fick göras om flera gånger, då det visade sig att föroreningar i form av fett och dammpartiklar trängde fram i skarvar runt nitar och skruvar.

När målningen kom igång jobbades det nonstop tills allt var klart vilket tog något dygn. Många var det som turades om med sprutpistolen. Platsen där målningen ägde rum var infarten till hangar 83, som lång tid efter jobbet var svagt rödfärgad.

När flygplanet var färdigt var det en häftig skapelse, som väckte stor

beundran hos de flesta. Flygningen gick planenligt och färgen klarade den höga farten. Många minns säkert synen när flygplanet i hög fart passerade flygledartornet med avlösning kring flygkroppen som en vit dimma.

Tilltaget att måla ett flygplan i divisionsfärg ogillades av en del höjdare, men trots att många var intresserade av det färggranna flygplanet, bl.a. Flygmuseum i Linköping, så slutade Petter Röd sina dagar på F 10:s brandövningsplats. Men gjort var gjort och vi fick senare flera efterföljare. Men vi var först!

Varje flottilj/kompani/division har en femsiffrig kod som kallas myndighetskod. De tre första siffrorna anger vilken flottilj det rör. Detta nummer är flottiljnumret plus 650. Således är 660 = F 10 och 666 = F 16. De två sista siffrorna anger division. Vid en del flottiljer angavs första kompaniet/divisionen med siffran 31, andra kompaniet 32, os.v. Men vid en del flottiljer "hette" första kompaniet 42, o.s.v.



Draken färdigmålad



Divisionschefen provsitter den nymålade J 35:an

Slutet för Petter röd 11



1985-10-24 genomförde 35475 (P 11) ett flygpass tillhörande myndighetskod 660 31 (l:a div F 10). Detta är det sista flygpass som är registrerat på 35475



General Sven-Olof Olson

General Sven-Olof Olson berättar från sin tid som CF 20

En av de föredragshållare vi kunnat lyssna till vid F 8 Kamratförenings fredagsluncher är vår tidigare CFV, Sven-Olof Olson.

Hans ämnesval har alltid varit intresseväckande och hans sätt att framföra sina berättelser har alltid vunnit åhörarnas uppskattning.

Den 23 november 2007 hade kamratföreningen återigen lyckats engagera honom för ett framträdande. Den här gången hade han valt att tala om två episoder från sin tid som chef för F 20, Flygvapnets Krigsskola, med den något kryptiska underrubriken *Två kadetter*.

De två kadetterna visade sig vara två ganska speciella elever vid skolan.

Förste kadetten

Den förste kadetten som presenterades var vår nuvarande kung, Carl XVI Gustaf, vid den här tidpunkten, augusti 1967, vår kronprins. I hans "utbildningsplan" till Sveriges kung, ingick självklart militärutbildning vid våra tre försvarsgrenar. Marinen fick där störst utrymme.

Grundtanken var att kronprinsen i huvudsak skulle följa kadetternas ordinarie F 20-utbildning, men delar av undervisningen fick naturligtvis skraddarsys med hänsyn till hans särskilda kunskapsbehov. Planläggningen gjordes i samråd med bl.a. hovet, där man även kom överens om att kronprinsen under F 20-ti-

den skulle tituleras "Prinsen", detta för att slippa otympligt krångel med det mer formella "Ers kungliga höghet".

CF 20 fick uppdraget att detaljplanera utbildningen och lade där även in ett flygpass med SK 35C, den tvåsitsiga Draken. Dåvarande kungen, Gustaf VI Adolf, kronprinsens farfar, kom med en orolig fråga, om det var ett pass med farliga manövrer, men blev lugnad på alla punkter.

Vid en lunch på slottet träffade CF 20 prinsens mamma, prinsessan Sibylla, för att informera om flygvapnet och utbildningen vid F 20. Han uppfattade henne som en varm, omtänksam kvinna med en stor portion charm – helt olik den många gånger negativa bild som tecknades av henne under 40- och 50-talet. Den vädjan som kom från en "vanlig mamma": "Översten, ta väl hand om min pojke, han är den enda jag har", gjorde ett starkt intryck på oss åhörare.

CF 20 med sin personal befarade att det skulle kunna bli ett stort och besvärligt tryck från mediernas sida under prinsens utbildning vid sko-

lan. För att mota Olle i grind ordnade man därför en pressmottagning i nära anslutning till inryckningen i augusti 1967. Det visade sig vara ett bra grepp. Prinsen klarade journalisternas frågor på ett utmärkt sätt, pressen fick det material, man önskade och prinsen lämnades i fred under resten av utbildningen.

F 20 VAR SÄKERLIGEN EN ovanlig miljö för prinsen att hamna i och för att göra det lättare att komma in i kamratkretsen fick en av kadetterna uppgiften att vara närmaste kadettkamrat och lotsa in honom i sammanhanget. Peter Forssman, välkänd för oss "F18-ingar"; då ung löjtnant, tilldelades uppgiften att svara för prinsens utbildning, då kadetternas program inte stämde med hans utbildningsplan.

I mediernas reportage under årens lopp om vår nuvarande kung har ofta framskymtat en beundran av hans spänst och goda fysiska kondition. Av föredraget framgick att detta förhållande gällde redan under prinsens period vid F 20. I kadetternas fysiska träningsprogram ingick en flerdagars fjällmarsch med

övernattningar i bivack. Prinsen deltog i övningen som en helt vanlig kadett och klarade den galant.

DEN PLANERADE FLYGNINGEN med Draken skedde vid en av F16 TIS-divisioner med divchefen, kaptenen Rolf Ericson (under en period på 70-talet strilchef vid F 18) som förare. Rolf demonstrerade flygplanets egenskaper i ett antal icke alltför avancerade manövrer där prinsen fick prova på både överljudsfart och looping.

Liksom kadetterna i övrigt, fick också prinsen utarbeta ett föredrag och senare framföra detta inför

kamraterna. Man hade befarat att hans problem med en mindre ordblindhet skulle lägga hinder i vägen men det visade sig, att han klarade det hela på ett bra sätt. CF 20 bedömde att denna och andra övningar i muntlig framställning kom att bli till framtida nytta.

När utbildningen vid alla tre försvarsgrenarna senare var klar 1968, ägde officersexamen med fänriksutnämning rum vid Sjökrigsskolan i Näsby Park. Samtidigt tilldelades CF 20 och de två andra cheferna som lett utbildningen, kunglig guldmedalj.

I SAMBAND MED TRONTILLTRÄDET fem år senare blev prinsen med automatik general och amiral – en verkligt snabb beföringsgång!

Då S-O Olson efter utnämning till generalmajor (med placering i försvarsstaben) enligt reglerna anmälde sig för kungen, blev kungens kommentar att "Nu är vi lika fina", en kommentar som S-O Olson dock kunde bemöta med artigheten att han bara hade två stjärnor på sin uniform mot kungens fyra.

Andre kadetten

Den andre kadetten hette Bertil Ströberg, var fanjunkare och alltså betydligt äldre än sina kamrater då han började vid F 20. Han hade en förtroendeskapande attityd och fick både lärarnas och kamraternas förtroende och valdes av kamratgruppen till deras förtroendeman. Han genomförde sina studier på ett bra sätt och blev efter flottiltjänstgöring placerad vid FS som chef för signalavdelningen.

I slutet av maj 1983 greps Ströberg av SÄPO och anklagades för grovt spioneri. Vid de förhör som följde berättade han en underlig historia.

VID EN PROMENAD på Djurgården rådde han se en man som blev överfallen vid en parkerad bil. När för-

övaren såg Ströberg, hoppade han snabbt in i bilen och körde iväg. Den överfallne stod kvar, började prata med Ströberg, sa att han hette Sven Roland Larsson och fick Ströbergs adress och telefonnummer. Larsson tackade en tid senare för hjälpinsatsen med 100 kr i ett brev där han också bad om hjälp att hämta en försändelse med Poste Restante-adress vid ett postkontor i Stockholm, något som Ströberg accepterade göra.

I samma veva kom per taxi ett brev till Polens ambassad. I brevet erbjöds svenska försvarshemligheter om 25 000 kr i ett kuvert adresserades till Sven Roland Larsson med adress Poste Restante och ett angivet postkontor. Polska ambassaden överlämnade ärendet till svens-

ka UD (man misstänkte kanske en provokation). Vår polis kopplades in och inledde en diskret övervakning av det aktuella postkontoret och arresterade Ströberg, då han hämtade ut det brev, som var adresserat till Sven Roland Larsson.

VID DE EFTERFÖLJANDE domstolsförhandlingarna i två nivåer blev straffet sex års fängelse för grovt spioneri. Ströberg dömdes mot sitt nekande.

Någon Sven Roland Larsson, som passade in på Ströbergs beskrivning av mannen, hittade polisen aldrig trots noggranna efterforskningar.

För alla som är insatta i målet är det hela en psykologisk gåta.

Rapport från F 2



Visning av nybyggandet på F 2

Höstträff med F 2 Kamratförening den 22 november 2007

Föreningens förra kamratträff, i september 2007, avslutades med en samling på restaurangen Cheweleff inom "F2" nya bostadsområde i Hägernäs.

För träffen i november hade man den här gången valt restaurangen i kommunalhuset, Roslags Näsby. Den har ju också fungerat som en återkommande samlingsplats för middag efter föreningens årsmöten de senaste åren.

FÖRENINGENS STYRELSE hade den här gången valt en mer opretentiös form för träffen, där en traditionell "militärmåltid" och småprat kamraterna emellan fick bilda ramen.

Militärmåltiden visade sig – helt naturligt – bestå av ärtsoppa (med varm punsch för den som så önskade), pannkaka med sylt, kaffe och kaka. Samvaron kryddades i vanlig ordning med berättandet av olika minnesvärda episoder från förr.

De förändringar som bostadsbyggandet på området medfört var också ett oundvikligt samtalsäm-

ne. Självklart ventilerades även föreningens nedläggning. Som bekant anmälde styrelsen vid senaste årsmötet att den av åldersskäl inte vill ställa upp vid kommande val.

Antalet medlemmar sjunker och valberedningen kan inte rekrytera en ny styrelse. Slutsatsen blev att föreningen tyvärr måste läggas ned. Två på varandra följande årsmötesbeslut krävs enligt stadgar-
na för nedläggning. Styrelsen avser

lägga förslag till första beslutet vid årsmötet i maj 2008 och beslut om nedläggning kan då tas 2009, samma år som föreningen kan fira sin 65-årsdag.

En grupp bland medlemmarna pläderade för att trots allt försöka få fram en ny styrelse. Önskemålet vann visserligen sympatier, men bedömdes av merparten medlemmar som orealistiskt med tanke på de argument som tidigare redovisats.



Ordförande William Sivebro med fru Dagny

Instruktionsverkstaden på F 18

Text: Harry Hollén

F 18 hade liksom andra flottiljer en instruktionsverkstad. Huvuduppgiften var utbildning av värnpliktiga på de olika moment som krävdes för att serva flygplan. Det var utbildning av vapenmekaniker, elmekaniker och flygplanmekaniker. De fick teoridelen här; praktiken fick de på de olika kompanierna, av deras fast anställda tekniker.

Det fanns en stor samlingssal på instruktionsverkstaden för genomgångar av olika slag. Även flottiljchefen hade då och då någon genomgång här. Här fanns också utrymmen för en smedja med ässja, ett rum med svetsutrustning och arbetsbänk, lärrum, expedition, förråd. De värnpliktiga, som var hantlangare här, hade ett eget rum. Och så fanns det givetvis också ett fikarum.

Den stora hallen användes för huvudändamålet, nämligen att utbilda de värnpliktiga på de flygplantyper som F 18 hade. Från början alltså J 22 och sedan J 28, J 34 och J 35.

ÄVEN OM HALLEN betecknades som stor, var det mycket trångt och svårt att få in både J 34 och J 35. Det krävdes mycket baxande och ropande för att få in flygplanet. När man tyckte att det inte gick att få in flygplanet, ingrep vapenmästare Carl Svensson, även kallad Kalle Bult, med rop att man skulle saxa in

flygplanet i flera moment. Hans rop, en sax till, blev legendarisk.

SÅ SMÅNINGOM HADE flygplanen försvunnit från F 18. Flottiljen hade blivit skolflottilj, Flygvapnets Södertörnsskolor hade bildats.

Då blev instruktionsverkstaden en utbildningsenhet för värnpliktiga fordonsförare.

Kravet på fler värnpliktiga fordonsförare växte. Då behövdes fler fordonsinstruktörer. Instruktörerna fick genomgå instruktionskurser i regi av Arméns Motorskola på P 10.

Bland annat fick de utbildning i terrängkörning med traktor, stegring och överstörtning av traktor. Utbildning i lastbilskörning med tunga släp, stad- och landsvägskörning. Kolonnkörning i mörker och bärgning av fordon ingick också.

Instruktörerna fick också utbildning till Militär besiktningsman F (förarprov) genom TSV + P10 försorg. Detta gjorde att många värn-

pliktiga bilförare kunde avlägga prov för den militära besiktningsmannen. Många muckade med körkort för lastbil med släp, samt buss, vilket i många fall underlättade för den värnpliktige i det civila livet. Denna utbildning sporrade de värnpliktiga och var mycket "poppis".

Militär fordonskontroll ute "på vägen" skulle göras en gång i månaden. Det var inte populärt när lappen med "Körförbud" klistrades på vindrutans insida. Fordonet fick då enbart köras till hemmaförbandet.

Ombyggnad av instruktionsverkstaden företogs i flera omgångar. Smedjan blev hygienutrymme, förrådet omklädnadsrum för lärarna. Det ena efter det andra försvann.

LOKALERNA KOM SENARE att användas för restaurering av svensk flyghistoria. Den grupp – Arlandagruppen – som vi tidigare skrivit om i vår tidning under sitt arbete i f.d. 3:e div:s flygtjänstbyggnad, har tidigare arbetat med iordningställandet av SK 5 samt SK 14. Dessa maskiner kan numera beskådas på Flygvapenmuseum i Linköping. Gruppen fortsätter nu i f.d. marketenteriets lokaler med nya restaureringsobjekt, som utgörs av "Flygfisken" – en flygbåt nr 10 som Marinen tidigare använt.



Flygvy över 1 divisionens platta, flygverkstaden ("sexan") och instruktionsverkstaden längst upp till höger.

F 18 skytteförening

F 18 Skytteförening bildades i slutet av 40-talet när flottiljen var ny-upsatt, och blev efter några år under ledning av Harald Wallén och Nils Gösta (NG) Eriksson en av Sveriges största och framgångsrikaste skytteföreningar

Text: Sune Janver



N G Eriksson

Många mästerskapstitlar både individuellt och i lag erövrades av föreningens medlemmar, framför allt i pistol-skyttegrenarna. F 18 SKF arrangerade ofta tävlingar och då främst fältskjutningar på pistol. Den årligen återkommande F 18 träffen i fältskjutning blev välkänd och uppskattad av hela skytteeliten i Sverige. Banläggare var oftast Flygtekniker NG Eriksson som med hjälp av Lennart Eliasson lade många fina fältskyttebanor.

Som en följd av detta fick F 18 SKF av Svenska Pistolskytteförbundet uppdraget att arrangera Svenska mästerskapet i fältskjutning 1964. En tävling som samlade ett rekordantal deltagare. Ett utdrag ur Stockholmsstidningen den 23 aug 1964 upp till höger.

FÖR ATT KUNNA genomföra tävlingar av denna storlek och omfattning krävs mycket folk, men framför allt vana och kunniga medarbetare.

Dessa fanns inom föreningen i form av familjemedlemmar, fruar och barn. En särskild elit bland dessa var Ulla-Britt Eriksson, Mona Hultin och Anna-Lisa Nilsson. Utan dessa och deras erfarenhet och kunskap hade det varit svårt att genomföra dessa stortävlingar. Det var särskilt i sekretariatet som de gjorde sina insatser.

ETT ANTAL ÖSTSVENSKA mästerskap arrangerades också, dessutom många kretsmästerskap. När det gällde militära tävlingar anordnades både flygvapenmästerskap, militär-mästerskap och garnisonsmäster-

Stockholmsstidningen söndagen den 23 augusti 1964

Svenska mästerskapet i fältskjutning

F 18 arrangerade SM i fältskjutning med 546 deltagare, nära 100 fler än tidigare. Den bästa fältskjutning som någonsin ordnats, skriver Stockholmsstidningen. På Södertörns flygflottilj finns både gammal fin skyttekultur och sinne för PR-verksamhet och att få folk att trivas. Överste Dick Stenberg och pistolförbundets nye ordförande generalmajor Stig Synnergren sken i kapp med solen och trivdes bland skyttekamraterna.

Lagtävlingen vanns av arrangerande F 18 som därvid tog Svenska metallverkens jubileumspris för alltid. I segerlaget sköt Göran Hultin 46 träff, Sven Röhr och Lars-Erik Algborn båda 43 träff av 50 möjliga.

Individuellt vann Lennart Jegelius Mälarhöjden som sköt fullt – 50 träff.

Göran Hultin blev bäst av F 18-skyttarna med 46 träff.

skap, den senare en stortävling med tanke på att vid denna tidpunkt fanns ett tiotal militärförband i Stockholmsregionen. Tävlingar på flottiljnivå hölls också. En bland de mest uppskattade var den årligen återkommande skinkskjutningen strax före jul. Här fick all personal delta under förutsättning att de hade fått utbildning på vapnet i fråga, i detta fall gällde det pistol modell 40. Här minns jag med viss glädje och stolthet hur jag utbildade och tränade tjejerna på lokalvärden inför denna tävling. När så tävlingsdagen randades och de tävlande samlades till start var det en av officerarna som med stor misstro betraktade tjejlaget och undrade, "Kan ni handskas med dom vapnen"? "Vi har fått utbildning på dom så det skall nog gå bra", fick han till svar. "Det är väl säkrast att man håller sig bakom er", sade han. När så täv-

lingen var klar hade samtliga tjejer bättre resultat än officeren ifråga. Ofta var det över 100 deltagare i dessa skjutningar.

DET STORA SKJUTINTRESSET på flottiljen gjorde att många blev mycket framgångsrika. För att nämna några har vi Nils Gösta Eriksson, Harry "Balsanisse" Nilsson, Gösta Alving, Sven Röhr, Göran Hultin, Gösta Lomsten, Orvar Björklund, Lars Algborn, Kjell Helmersson och jag själv Sune Janver. Även bland kvinnorna var det många framgångsrika som Lise-Lotte Björklund, Kerstin



Paula och Sune Janver

Andersson och Paula Jonsson, numera med efternamnet Janver. Hon har bland annat blivit svensk mästare i fältskjutning och vunnit ett flertal veteran-mästerskap i sportskytte. En bidragande faktor till skytteframgångarna på F 18 var att vi kunde bygga en luftvapenbana i byggnad 22:s källare. Dit man kunde gå och träningsskjuta när tjänsten så medgav (och det gjorde den).

En uppföljning av antalet avlossade skott i luftvapenhallen visade på över en million skott på en säsong.

SKYTTEFRAMGÅNGARNA FÖR mig och Orvar Björklund resulterade i att vi båda blev uttagna till det militära landslaget och fick representera Sverige vid flera tillfällen vid de militära världsmästerskapen. Som ledare vid dessa tävlingar var Kjell Helmersson och NG Eriksson ofta anlitade. Sverige stod som arrangör vid två tillfällen, ena gången gick tävlingen i Stockholm den andra i Visby. Det blev resor Spanien, Egypten, Schweiz och USA. Oförglömliga upplevelser. Skytteangemangen medförde att jag ibland fick i uppdrag att ordna med tävlingar på tjänstetid vilket inte alltid sågs med blida ögon av mina närmaste chefer. Vid ett tillfälle frågade en av mina kolleger "Varför håller du på med skyttet? Du får ju en massa skit för det". "Jag har fått en del i utbyte", svarade jag. "Va då?" undrade min kamrat. "Jag har fått resa en hel del, Spanien, USA, Egypten, Schweiz". "De va som fan", sa min kamrat, "ska du vara med i år också?", undrade han. "Jo, det blir så i år också", svarade jag. "Vart ska ni åka i år?", undrade han. "Till Kungsängen", svarade jag. Han såg något snopen ut. Vi stod som arrangörer detta år.

SKYTTEFÖRENINGEN HADE stor hjälp av flottiljen som stöttade oss i alla avseende. På den tiden kunde man vända sig till baschefen med öns-

kemål om hjälp av värnpliktiga om vi skulle ordna en tävling en helg. "Inga problem, hur många behövs?" Baschefen var oftast ordförande i skytteföreningen.

Underliga ting kunde hända. Efter som jag var så involverad i skytteverksamheten hade jag förtroendet att handha den ammunition som förbandet ställde upp med, för detta ändamål hade vi ett eget ammunitionsförråd dit jag hade nycklar. Av en ren tillfällighet förvarade jag ett parti med 07-ammunition där. Så hände följande: Flottiljen hade fått uppdraget att arrangera någon form av mångkamp för civilanställda inom flygvapnet, (Jag var på intet sätt inblandad). En av grenarna i tävlingen var ett skjutmoment. Så bar det sig att jag var på väg till utbildningsförrådet då jag mötte en av lagledarna för de tävlande, han frågade mig var utbildningsförrådet låg. "Följ med mig, jag skall dit". På vägen dit talade han om att han skulle försöka skaffa fram ett par askar 07-ammunition. "Då har du tur som träffade mig", sa jag. "Här på flottiljen finns för närvarande endast en som vet om det finns någon 07-ammunition och var den finns och det råkar vara jag, nu går vi till skytteföreningens förråd så fixar vi det". Glad var han och nöjd var jag, som hade kunnat hjälpa honom. En vecka senare fick jag besked om att det fanns en paket till mig på körcentralen. Paketet innehöll den utlånade ammunitionen plus 2000 patroner revolverammunition. Och tack för hjälpen.

NÄR FLOTTILJEN OMVANDLADES från jaktflottilj till Södertörns flygvapenskolor överfördes F 2 till Tullinge och därmed också F 2 skytteförening. Med sig hade de en tradition skapad av Sven Ydell, som innebar ett tävlingsutbyte med den finska skytteföreningen HVA. Utbytet gick till på så sätt att ena året kom den finska föreningen hit och nästa



Foto: Gunnar Söderberg

Kjell Helmersson

år åkte vi till Finland. Utöver tävlingsutbyte anordnades sightseeing-turer och middagar med dans. Arrangemangen var mycket uppskattade och oftast var det en full buss med deltagare och dess anhöriga. Vänshipsbanden som knöts i dessa möten består ännu och vi träffas ofta numera i helt andra sammanhang än skytte.

NÄR FÖRBANDET avvecklades krympte skytteföreningen undan för undan, vilket medförde att vi inte kunde fungera som förening. Skjutbanan hade vi kvar, men för få medlemmar. Lösningen blev att vi slog oss samman med Katarina pistol-skytteförening som inte hade någon bana men många medlemmar. Banan fick vi ha kvar till 2004. Sen ville inte PEAB ha någon störande verksamhet på området. Så vi gick samma väg som Botkyrka flygklubb. Det vill säga ut!



Sune Janver

Uppdrag Mombasa



I januari 1985 inträffade en olycka ombord på ett av Svenska marinens fartyg. En sjöman föll så olyckligt att han fick en skallfraktur och en krossad ryggkota. Fartyget, som befann sig utanför Afrikas ostkust, gick direkt till Mombasa där sjömannen utsattes för afrikansk intensivvård.

CFV fick efter någon dag uppdraget att flyga hem patienten till Sverige.

Förfrågan om det var genomförbart gick till C sambandsflyg. Svaret blev som vanligt: Javisst! Det var ett mycket vanligt svar vid den här tiden.

Vi BÖRJADE TÄNKA efter lite. Vad var det som gällde vid flygning över ökenområden? Särskild utrustning förstås! Kanske F7 visste något.

Så småningom visade det sig att Flygtekniker Bergström som jobbad med vårt flygplan hade flugit i Saudiarabien och visste allt. Det skulle vara si och så många liter vatten per man ombord, signaldukar osv. Ett stort röda kors-embles fästes på var sida om flygplanet.

Hur stor skulle besättningen vara? Det beslöts att en "paymaster", som fick ta hand om allt byråkratiskt krångel och skeppskassa, skulle ingå i besättningen. Flygtekniker Bergström var självskriven. Om vi var fyra piloter, skulle två kunna flyga medan två vilade.

Alltså:

Fyra piloter: Åke Christiansson, Sivert Bloom, Gunnar Kjellin och Jan Björkman

En Paymaster: Christian Oebius

En flygtekniker: Bergström

En marineläkare: P. Herlitz

SUMMA SUMMARUM sju man. Diplommatiska tillstånd beställdes genom UD i vanlig ordning. Skeppskassa på 40 000 kr rekvirerades. Flygplanet måste anpassas för uppgiften. Ordinarie säten monterades ur och ersattes delvis med bårplatser. En ställning för dropp sattes upp bakom till i kabinen. Hade alla vaccinerats mot allting?

Så bar det så småningom iväg. Första sträckan flögs av mig och Gunnar. Inga större problem till Neapel där italienska flygvapnet servade oss på ett utmärkt sätt. Nästa sträcka flögs av Åke och Jan. Det bar av mot Kairo Nu kunde resten av besättningen äta en välförtjänt middag. Vi hade kronans konservermat med. De sk. knalldosorna. Direkt efter landning hade burkar lagts in

i tubinmotorernas utlopp, och till nästa start var de lagom varma.

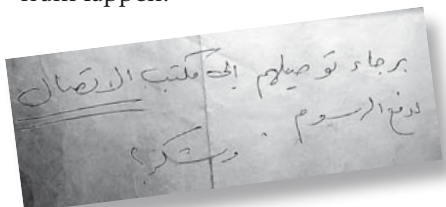
FÄRDEN GICK SÖDERUT, och vi anlände till Kairo, där problemen började. Ambassaden i Kairo hade lovat ställa upp och stötta oss. Ingen från ambassaden dök upp. Vi blev parkerade längst ut mot öknen utan möjlighet att ta oss från flygplanet. Det var olidligt varmt. Vi försökte via radion få kontakt med flygplatspersonal, men enda svaret blev så småningom: "Kolla er radio, ni hörs dåligt".

Efter en dryg timme i hettan kom en sopbil åkande. Den stoppade vi och fick lift till terminalbyggnaden mot en lagom dusör. Vi försökte ringa ambassaden. Inget svar. Vi skulle övernatta på ett hotell inom flygplatsområdet, men det fungerade inte heller eftersom det låg utanför tullområdet. Vi vilade tre timmar i ett utrymme vid en lastterminal, där det var ett fruktansvärt oväsen hela natten.

Nästa dag gällde det att komma iväg. Var lämnade man färdplan? Väderprognoser? Ingen kunde svara på det. Folk i uniform borde veta. Axelryckningar. Ambassadens växel lät meddela att personalen varit på party kvällen innan och fick inte störas. Ambassadens service analyserades nu av besättningen, och

bland invektiven som förekom kan nämnas "Jävla cocktaillhöns".

Till slut kunde en människa förklara vart man skulle gå för att lämna färdplan. En invecklad förklaring, så för säkerhets skull skrev han en lapp med vägbeskrivning. Med arabisk skrift, såg jag senare då jag tog fram lappen.



Här dök det upp en man som representerade en handlingfirma. Nile Valley hette firman.

Mannen hade förstått att vi hade problem. Dem kunde han lösa. Han kunde se till att prognoser och färdplan fixades både i Kairo och på återstående flygplatser vi skulle till. Han skulle ordna så att allting blev betalt, och skicka räkning sedan till Stockholm.

Det nappade vi på, och efter det så fungerade allt vad gäller flygningen rätt väl.

VI KOM IVÄG SÅ småningom. Gunnar och jag flög sträckan mot Khartoum. Till en början efter fyrarna i luftleden, och så småningom på död räkning ut över Sahara. Vi flög mot en fyr som låg nordost om Khartoum, men den fick vi ingen kontakt med. Vi hörde senare att dieseloljan nog var slut i fyrens generator.

Efter någon timme dök en jättestor sjö upp framför oss mitt i öknen. Vi kunde tydligt se ett par floder som rann ut i sjön. Kartor konsulterades. Här skulle inte finnas någon sjö. Man började bli osäker under armarna och i handflatorna. Rätt som det var försvann sjön, och ersattes av sand. Det var alltså en hägring. Ljusbrytning i luftlager med olika temperatur. Det var något alldeles fantastiskt!



Tankning i Karthoum. Bergström övervakar.

Vi landade i Khartoum utan problem, och en man från Nile Valley kom fram och sade att allt var klart och betalt. Prognoser hade han med sig. Färdplan till Mombasa fixad. Tankbil kom farande och snart

Paymaster Christian kom fram med diplom undertecknat av Eolus själv och champagne.

Mitt i allt strul hade han och Åke tagit sig tid till detta !!

Jag har diplommet inramat på väggen.



Oebius, Bergström, Christiansson, Björkman och Kjellin

for vi iväg mot Mombasa. Åke och Jan flög. Det började bli mörkt, och Gunnar och jag dāsade till i våra fåtöljer. Mitt i natten väcktes vi av kabinens högtalare. En sonor stämma förkunnade:

VI EOLUS, VINDARNAS KONUNG, GÖR ER HÄRMED VETERLIGT ATT UNDERSÅRTARNA GUNNAR OCH SIVERT DENNA NATT PASSERAT EKVATORN FÖR FÖRSTA GÅNGEN. RÄTT GIVES DEM ATT BEFARA ALL LUFT OCH ALLT HAV.

Vi anlände till Mombasa utan problem. Herlitz for genast till sjukhuset för att se till patienten. Väl inne på hotellet samlades vi andra och åt en sen supé på knalldosa. Kall. Plåtburkarna satte vi ut på balkongen. Vi vaknade fram på morgonen av ett förskräckligt skrammel och kraxande. Det var stora svarta fåglar som hittat våra tomma knalldosor, och slogs om resterna.



Flygläkare P. Herlitz och piloten Gunmar Kjellin

DET VAR NU DEN 15 januari. Vi hann gå ut på stan och handla lite. Vi tog taxi till havet (Indiska oceanen) och doppade oss. Det var bara Bergström och Janne som tagit med badbyxor, så vi fick turas om att bada. Vid 12.30 tiden var vi ute på flygplatsen och lastade och tankade. Solen stod i zenit och det var ca 70 grader varmt.

Patienten anlände per ambulans, och togs ombord utan problem. Så bar det iväg hemåt samma väg som vi kommit. Så vitt jag kan komma ihåg så gick allt som på räls. Detta var i hög grad Nile Valleys förtjänst. Herlitz sov nog inte en blund på hela återresan. Han observerade patienten hela tiden, och sovde ner honom vid start och landningar

för att han inte skulle lida av tryckförändringarna. Både Christian och Bergström agerade sjuksköterskor under återresan. Vi anlände till Bromma vid lunchtid den 16:de januari, närmare bestämt 10 minuter efter planerad ankomst och uppdraget var utfört.

Ett intressant äventyr var över.



Nära värmeslag. Skuggan skyddar lite.



Sivert och Bergström i Indiska oceanen

F 18 har försvunnit.
Här är en lite nostalgisk tillbakablick.

Nils Buskas berättar för Gunnar Söderberg.

Från F 18-kamraten nr 8.

Bild: Gunnar Söderberg

Vakttjänst vid F 18 i begynnelsen



Vaktkuren var en liten trähydda vid infarten. Utrymmet i hyddan fick vi dela med vakthundarna. Något stängsel runt området fanns ännu inte och infarten vid vakten markerades med en enkel träbom över vägen.

Vi fick snabbt in rytmen för vakttjänsten efter gällande vaktinstruktion och hade turen att få stabila, pålitliga vaktsoldater. De flesta kom från södra Stockholm och vi fick själva svara för deras utbildning. Bland dem jag särskilt kommer ihåg finns t ex Harry Bengtsson, "Rally-Harry".

BEVAKNINGEN VAR BESVÄRLIG, särskilt nattetid, eftersom det inte fanns något stängsel och stöldbegärlig materiel, t ex utrullade fat med flygbensin, förvarades utomhus runt området. Vi fick arbeta med fasta poster och med patrullerande soldater med vakthundar. Vi hade ingenting av dagens moderna kommunikationsutrustning. Larmning fick ske med varningsskott som skulle avlyssnas av vaktposten utanför vaktlokalen. Vid larm fick man rycka ut med delar av den passfria styrkan. Larmen gällde ofta bensintjuvar utifrån. Vid flera tillfällen fick vi ta till skarpskjutning för att hejda tjuvar. Polisen i Tumba fick sedan ta hand om dem.

Till uppgifterna som vaktbefäl hörde också att tjänstgöra som tåg-vakt Tullinge–Stockholm. Vissa av våra vpl störde ibland passagerarna och vår uppgift var att se till att det var lugnt. Jag hade också vakthållningsuppgifter med vaktstyrkor ur F 18 vid stora genomgångar i Stockholm, t. ex. i China-biografen, liksom uttryckningar med

vaktstyrkan vid haverier, då vi ofta var först vid haveriplatsen.

1951 FICK VI den nya vaktlokalen och jag var den lycklige som först fick flytta in. Efter åren i den provisoriska vaktbaracken var det en fantastisk upplevelse att få en ny fräsch byggnad. Inflyttningen medförde dock ett extra påhäng i form av tre arrestlokaler. Under den här epoken hade man alltid ögonen på sig och oberoende av personalkategori och grad var det lätt att hamna i arresten vid en förseelse.

Alla arrestceller var oftast också upptagna. Vissa tider var det t. o. m. kö för att avtjäna en bestraffning. På vaktchefen låg ansvaret för att arrestanterna mätte bra, inget fick hända dem.

I samband med helgerna, då belastningen var lägre, ingick det i mina uppgifter att öva beredskapsbilförarna att hitta i ett tremilsområde runt F 18 och lära dem vägnätet där. Under en sådan övningsrunda i slutet av en midsommarhelg fick vi möte med en bil med två civilklädda personer. Bilen stannade och den ene personen steg ut. Jag stannade vår bil och gick ut och anmälde mig för mannen som var – CFV, general Nordenskiöld.

Han blev aningen överrumplad och förmodligen även litet smickrad över att vara igenkänd och undrade hur jag kunde veta vem han var. Jag svarade att jag hade generalens porträtt i vakten på Tullinge och fick även redogöra för varför jag var ute med vplgruppen. Generalens slutord var: "Meddela flottiljchefen via divisionschefen att han hör av sig till mig i morgon."

Divchef var Gunnar Lindelöf och han blev något missmodig, "Ska allting behöva hända", var hans kommentar. Han anmälde för fljchefen, öv Raab, en karta ritades över färdvägen och den kartan visade CF 18 för CFV.

CFV kommentar blev att jag skulle ha en eloge. Så förbyttes en befarad reprimand i beröm.

Räddningsledare

Direkt efter ett vakttjänstdygn gick man på som räddningsledare vid fältet med den vaktstyrka, man haft föregående dygn. Vid den här tiden hade F 18 J 22:or. Flygningarna skedde i riktning från byggnad 111, flygverkstaden, mot ryssgipen och från F 8-gipen i riktning mot Riksten och från Riksten mot flygverkstaden.

Det hände vid landning att förare glömde att fälla ut landstället. Då fick vi snabbt ingripa och lägga skum över flygplanet för att eliminera brandrisken.

Vintertid vältades snön på stråken med en jättestor vält för att få en startbana. Vid tjällossningen fick man ibland låna bansystemet vid Skarpnäck för att kunna hålla flygtjänsten igång.

Bland flygförarna från den här tiden kommer jag ihåg divcheferna Wallén, Lindelöf och Bunke samt fältflygarna Bosse Bygren, Glans och "niggern" Andersson.

Senare tillkom flottiljpolisorganisationen som tog över bevaknings- och räddningstjänsten. Det kändes som en skänk från ovan, för då kunde specialister ta hand om och hantera den nya moderna materielen som började komma.

Kamratföreningens årsmöte den 24 april 2008



Ett trettiotal medlemmar hade samlats till årsmötet

Mötet hölls på Lizas mäss och inleddes med sedvanliga årsmötesförhandlingar och genomgång av föreningens aktiviteter under det gångna året, samt resultat- och balansräkning.

Föreningens ekonomi är för närvarande god. Föreningen har, förutom ordinarie årsavgift, även fått in frivilliga bidrag. En medlem har sponsrat arbetet med F 18-boken med 10000 kr. Ordföranden berättade lite om arbetet. Tanken är att boken, som beräknas komma ut, under 2009 ska beskriva tiden före och under F18:s aktiva flygtid, samt omvandlingen till rent skolförband fram till nedläggningen 1986 och vad som blev sedan. Styrelsens ambition är att boken ska kunna köpas av alla intresserade och kanske även av PEAB att ge som en gåva till nyinflyttade på det gamla F18-området.

Dessutom diskuterades var vår stolp-35:a ska sättas upp. Tyvärr har vissa delar såsom radom med pitärör och stjärtfena stulits, så nu pågår arbetet för fullt med att hitta nya delar från någon gammal skrotad J 35:a.

Styrelse, revisorer och valberedning för 2008

Styrelse

Ordförande	Gunnar Persson
Vice ordf	Sten Wiedling
Sekreterare	Lars-Eric Larsson
Kassör	Jan-Olaw Persson
Klubbmästare	Bo Kåresjö (efterträdde Kjell Mårtensson)
Ledamöter	Göte Blom Nils Buskas
Suppleanter	Thomas Lagman Jarl Åshage

Revisorer

Svea Nilsson
Leif Ström

Valberedning

Sten Flodkvist, sammankallande
Harriet Danell
Suppleant Evy Borg
Kurt-Arne Ericsson avböjde omval

Efter föredraget inbjöds till sedvanlig middag på Lizas mäss med ärtsoppa och pannkakor.



Ordförande Gunnar Persson informerar



V. ordf Sten Wiedling närmast kameran

Karta över planerad bebyggelse på det gamla flottiljområdet



Föreslagen placering av Draken på stolpe är i början av bana 33 nere vid Riksten. PEAB har tänkt att bevara något av banbörjan och kommer att anlägga en kulturstig där man ska få en orientering om vad som funnits i området. Stigen ska gå från banan och mot Rikstens skola.

Efter ordinarie årsmöte fick vi information av Otto Abrahamsson från PEAB om hur byggplanerna ser ut för tillfället. Han visade skisser över vissa byggnader som blir kvar och var de nybyggda husen kommer att ligga i de olika etapperna. Flygledartornet kommer att rivas och ca sex meter av den befintliga kullen ska sprängas bort för att ge plats för ytterligare fem, sex hus.

Tyvärr var det inget positivt besked om när vi skulle få den nya förbifart Tullinge som det lovats i minst tio år, här trodde han att det kanske skulle dröja ytterligare tio år innan den blev verklighet.



Otto Abrahamsson, Projektledare, PEAB

Hur går det med projektet

Draken på Stolpe?



Nu äntligen har vi fått snurr på projektet. Onsdagen den 5 mars fick vi hjälp av Friluftsstaden och PEAB att flytta 35:an från bergrummet och till en hangar som tidigare använts av flygklubben.

Presstopp
Ny 35:a på gång. Vi får överta en
J 35 som har stått på Bromma.
Reportage i nästa nummer.

Det var inte helt lätt att få ut flygplanet då den skulle rullas på fälgarna som inte gav någon styrrespons i sanden. Efter en stunds baxande kom ändå planet ut ur bergrummet.

"Flygningen" med hjälp av en hjullastare var ganska snabbt avklarad och nästa uppgift blev att få in flygplanet i hangaren. Vid en första anblick såg hangaren väldigt liten ut i förhållande till planet. Vi blev tvungna att kapa av den lilla ryggen för att få in den i byggnaden. Efter lite trixande fick vi in hela

maskinen och de lösa vingdelarna i hangaren.

Under tiden som planet befunnit sig i bergrummet har viss skadegörelse och stöld förekommit. Fenan är försvunnen och glaset i huven är spräckt samt att någon har sågat av pitotröret från radomen. Vi hoppas kunna ersätta dessa delar med hjälp från andra föreningar och Flygväpenmuseum.

Det som närmast återstår är en grundlig planering för att skruva bort all inredning, konservera och

förbereda planet för att sättas upp på en betongpelare.

Jag hoppas att så många som möjligt av våra medlemmar sluter upp och hjälper oss med detta arbete. Anmäl ditt deltagande till sekreteraren eller ordföranden.

Tanken är att vi skall vara klara sommaren 2009 och inviga samtidigt som vi släpper vår jubileumsbok och firar vårt 25-års jubileum.

ORDFÖRANDEN

Bli medlem i F 18 kamratförening

Alla som är intresserade av flyg och av F 18 kan bli medlemmar

Bli medlem och stöd vårt arbete med att bevara minnet av tiden då flygflottiljen var en del av luftförsvaret av vårt land, med bland annat incidentberedskap mot kränkning av svenskt territorium.

Medlemsavgiften är 100 kr om året.

Kontakta vår ordförande

Gunnar Persson,
Torpvägen 24 A
147 63 Uttran
Tel 08-530 340 06
info@f18.se

eller vår sekreterare

Lars-Eric Larsson
Formarvägen 1
146 36 Tullinge
Tel 08-778 20 49
sekreterare@f18.se



Ut ur bergrummet

Mot hangaren

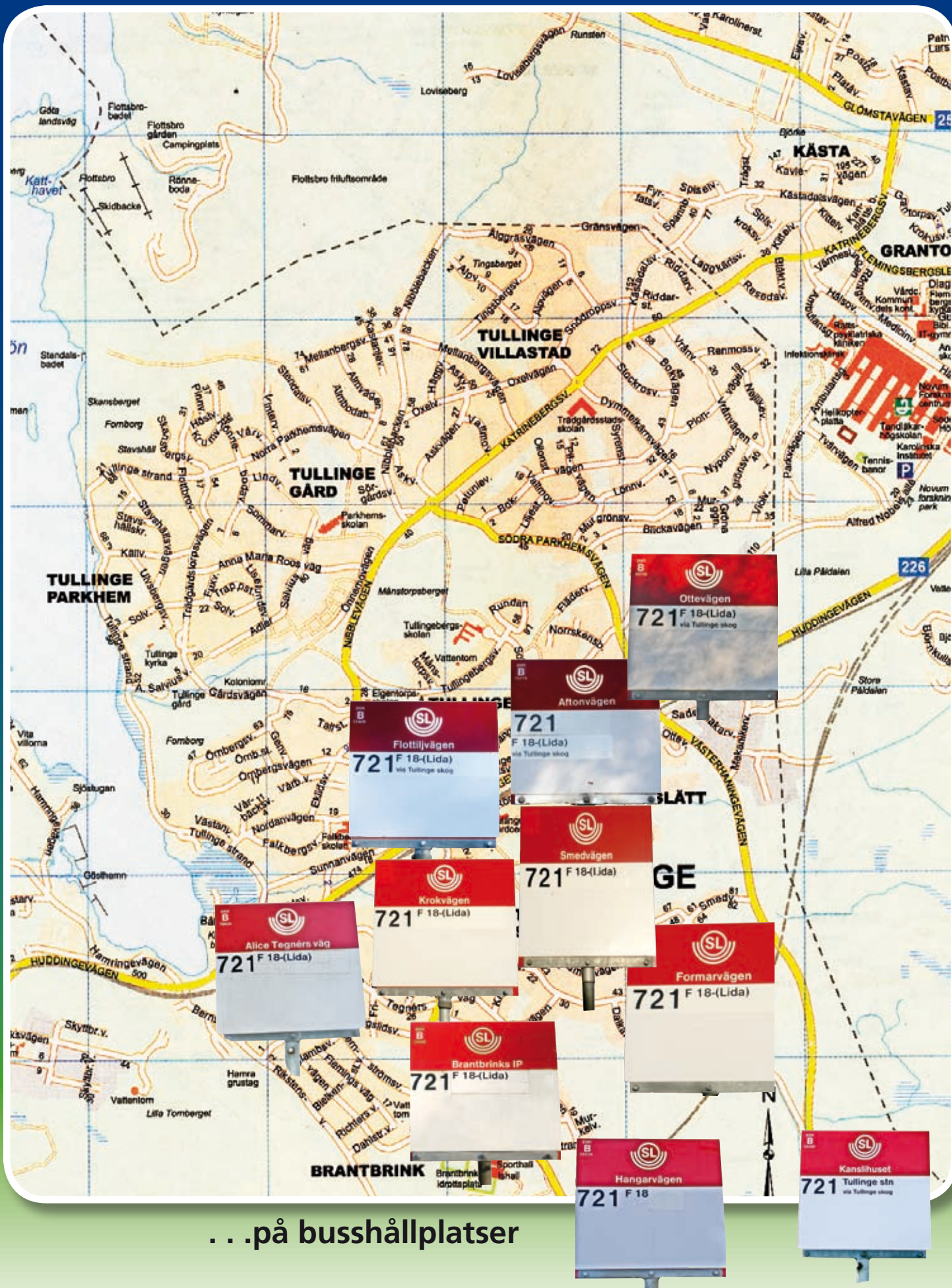


Ordförande flygklar



I hangar

F 18 lever kvar. . .



...på busshållplatser