



F18- Kamraten

Nr 36
December 2007

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



Ur innehållet



Läs om hur det var att flyga in finska
piloter på Draken

4



Kjell Helmersson berättar om sitt
liv i flygvapnet

8



Vart tog Botkyrka flygklubb vägen?

10



F 18 går högvakt för sista gången

12



Vad betyder F 2K?

16



Big Image system – rapport från
F 2 kamratförening

17



Rapport från F 8 kamratförening.
Bert Stenfeldt föreläser om FV
och det kalla kriget

18



Födelsedagar 2008

19

F18 Kamratförening

Ordförande	Gunnar Persson, tel 08-53034006 ,ordforande@f18.se
V. ordförande	Sten Wiedling, tel 08-6527017
Sekreterare	Lars-Eric Larsson, tel 08-7782049, sekreterare@f18.se
Kassör	Jan-Olaw Persson, tel 08-55171250, kassor@f18.se
Klubbmästare	Kjell Mårtensson, 08-7103764
Ledamöter	Göte Blom
	Nils Buskas
Suppleanter	Thomas Lagman
	Jarl Åshage

F18-Kamraten

Ansvarig utgivare
Gunnar Persson, ordforande@f18.se

Redaktion
Lars-Eric Larsson, sekreterare@f18.se
Gunnar Söderberg, gunnarsod@telia.com
Saga och Jarl Åshage, ashage@bredband.net

Grafisk formgivning
Cobran Grafik, saga.ashage@swipnet.se

Omslagsfoto
Tryck, KP-tryck Karlskrona

Ordföranden har ordet

Efter en sommar med mycket varierande klimat fortsätter föreningsverksamheten med stor intensitet.

Med den omvandling som pågår på F 18 gamla område finns det många aktiviteter att delta i. Vi har principbeslut på att en bit av banändan vid Rikstens gård sparas och att vår 35:a placeras där på en cementpelare.

Diskussion pågår för närvarande med kommunen om att spara flygledartornet som flyghistoriskt minne. Användningsområde skulle kunna vara lokaler för en blivande samfällighetsförening, F 18 Kamratförening och kanske del av flygledarmuseum. Vi återkommer med båda ärendena i samband med nästa nummer av tidningen. Något användningsområde för det gamla berget verkar inte finnas. Kostnaden för iordningsställande blir alldeles för höga varför det just nu känns

ganska troligt med någon form av plombering.

Försvarsmakten närmar sig det magiska datumet för beredskapsställning av den Nordiska Bataljonen (NB). Läs mer om NB inne i tidningen. I övrigt inriktas FM mer och mer mot de internationella insatserna (II). Det finns i skrivandets stund (november) planer på att eventuellt insätta svenska soldater i Mellanöstern för fredsoperationer. Fler områden i Afrika ses som potentiella insatsområden. Då det för närvarande är ganska få soldater insatta (ca 800) finns ett rejält utrymme att utnyttja. Största bekymret för närvarande är att få fram adekvat utrustning för våra internationella enheter.

Kamratföreningens styrelse har bildat en arbetsgrupp för framtagning av en jubileumsbok. Tanken är att boken skall kunna levereras i samband med föreningens 25-års firande sen våren 2009.

I våra planer finns för närvarande inlagt en våraktivitet. Vi planerar ett besök på Hovstallet. Har du inte sett de fina hästarna och alla fina kortegevagnar bör du redan nu planera för ett deltagande. Mer om detta i februariutskicket.

Tiden lider och högtidligheterna avlöser varandra. När tidningen nu ligger i din hand är det bara några veckor kvar till jul- och nyårshelgen. Jag vill därför passa på och önska en riktigt God Jul och Ett Gott Nytt År.

Väl mött 2008
GUNNAR PERSSON



Ordförande på fältövning i Imjing river, Korea

Inbjudan till fotoidentifieringsträff

Torsdagen den 10 januari 2008

Plats: Matsalen F 18 (Rikstens hundsportcenter, kaféet)

Tid: 18.00

Kamratföreningen har en hel del bilder från mitten av 50-talet, som vi skulle vilja ha mer information om. Ni som har varit på F 18 under den aktiva tiden kom och hjälp oss med identifiering av plats och personer.

Styrelsen är igång med att skaffa material för en bok om F18:s historia "dess uppgång och fall". Har ni själva bilder från tiden på F 18 skulle det vara intressant att få ta del av dessa.





Foto: Hans Bladh

Överst: Divchef Claes Jernow. Bakre raden: Jarl Åshage, Göte Persson, Bruno Söderblom, Boo-Walter Eriksson, Klas Croneborg, Bengt Lundqvist, Peter Forssman, Inge Andersson. Mitten: Hasse Jonsson, Alf Clason, Lennart "Putte" Eriksson. Knästående: Ola Karlsson, Brage "Sangis" Karlsson, John "Pite" Eriksson, Bertil Skogsberg, Elof Svensson, Bengt Samuelsson och Göran "Boris" Bjuremalm. Hans Bladh saknas på kortet; han fotograferade.

Jag blev fänrik 1962 och flög in mig på J 35 under hösten på F 13. På nyåret 1963 kom jag till F 18, tillsammans med F 18:s första J 35. Claes Jernow blev chef för 3. divisionen. F 18, som blev den första divisionen att utrustas med J 35. 1964 och 1965 var jag medlem i Acro Deltas och i flygvapnets "Parisgrupp". 1969 blev jag divisionschef för 3. divisionen, F 18, en befattning som jag hade till sommaren 1972. Under dessa år var jag också flottiljens enskilda uppvisningspilot. Sommaren 1972 flyttade jag till Paris för att gå den franska militärhögskolan. Samtidigt överfördes 3. divisionen, F 18 till F 17.



Peter Forssman

Inflygning av finska piloter på F 18

Minnesanteckningar av Peter Forssman

Waldemar Hessle var den första divisionschefen för 3. div på F 18. Divisionen sattes upp redan 1948.

Jag var den siste, som hade det fina uppdraget att vara chef för samma division fram till 1972.

Under hösten 1970 hade Finlands regering förhandlat med Sverige om att köpa ett antal J 35D, som skulle sättas samman i Finland. Finland hade redan Mig 21 i sitt flygvapen, men

önskade ett större oberoende av Sovjet. Samtidigt ville finnarna få del av svenska flygvapnets taktiska kunnande.

I det slutliga avtalet bestämdes att Finland inledningsvis skulle hyra 6 stycken J 35B från F 18. F18 skulle också svara för inflygning och taktisk utbildning av de första finska piloterna.

I DECEMBER 1970 åkte en delegation från flygvapnet, under ledning av övlt J-H Torselius till Finland för att

mejsla ut detaljerna i avtalet. Min uppgift var att presentera typinflygningen (TIS.Ä) och den taktiska utbildningen (GFSU.Ä). Vårt förslag innebar att de finska piloterna skulle komma till F 18 i oktober 1971 och återvända i maj 1972.

Utbildningen skulle omfatta 15 flygtimmar TIS.Ä och 40 flygtimmar GFSU.Ä. Utbildningen skulle ske på svenska och det var därför ett viktigt krav, att de finska piloterna behärskade svenska.

Jag minns än idag, att jag var förvånad att finnarna godtog vårt taktiska utbildningsförslag utan diskussioner. Senare förstod jag att just den taktiska utbildningen var en svaghet i finska flygvapnet och att taktisk utbildning kanske var det finnarna önskade mest av avtalet.

UNDER VÅREN 1971 besökte jag Hämeen Lennosto, utanför Jyväskylä, som var den flottilj som skulle utrustas med Draken. Jag fick träffa och välja ut de piloter, som skulle ingå i den första inflygningsgruppen. Eleverna fick ut vissa svenska handlingar (OSF m fl) och jag genomförde både skriftliga och muntliga prov med eleverna. Ingen av de finska piloterna hade svenska som modersmål. De pratade bra svenska, men med den begränsning som det ändå innebär, när man uttrycker sig på ett annat språk än sitt modersmål.

Jag fick också flyga med några av eleverna och kunde konstatera att de var duktiga piloter. På kvällarna var det ett flitigt och glatt mässliv som bidrog till att jag lärde känna eleverna på ett personligt plan.



Peter Forssman och Pekka Kanninen vid en Fouga Magister. Flottiljemblemet med bisonoxen syns framför huven.

Till slut kunde jag anmäla till flottiljchefen, Öv Suonerää, att jag var beredd att ta emot de finska piloterna. De kunde tillräckligt bra svenska, de var duktiga piloter och de var trevliga och glada och fulla av upptåg. Teppo Suonerää, en lång och kraftig karl, var en stor personlighet som förekom flitigt i TV, han sjöng bra och var en skådespelartalang. Han var mycket beundrad av sin personal. Han önskade mig lycka till och gav mig rådet att dämpa elevernas "sisu" litet grand. Eleverna var så taggade för sin uppgift att det fanns risk att de kunde överskatta sin förmåga.

HEMMA PÅ F 18 förberedde vi oss nu på finnarnas ankomst. På 3. div hade vi genomfört flera utbildningsuppdrag och divisionsledningen var väl sammansatt. Fältflygarna Erling Carlsson och Göran Andersson, tillsammans med Fänrik Christer Bergfors och Löjtnant Ulf Hansson var mina närmaste medarbetare. Kapten Åke Christiansson var kompanichef för 3. komp och skulle med markstyrkan svara för att vi hade

flygplan tillgängliga. Kapten Hans Bladh, som var en gammal vän med stor erfarenhet, fick jag "låna" från 1. divisionen.



Bakre raden: Erling Carlsson, Christer Bergfors, Ulf Hansson och Göran Andersson.

Fr rad: Hans Bladh. Peter Forssman och Åke Christiansson.

Vi sju utgjorde kärntruppen i den finska omskolningen och arbetade fram alla detaljplaner under sommaren–hösten 1971. Till slut hade vi väl bara ett orosmoment: vädret!

ATT LÅTA ORUTINERADE piloter göra sina första ensamflygningar i J 35 kräver bra väder och bra väder är ju en bristvara under november–december!

Så anlände de finska piloterna: Mj Mikko Järvi, Kn Pekka Kanninen, Lt Hannu Helvelahti, Lt Jukka Haila, Lt Kari Heilimo och Fältväbel Veli Taka.

Vi presenterade dem för flottiljchef och flygchef och sedan satte vi igång med teorilektioner, simulatorflygning, utprovning av flygutrustning mm.

En liten incident inträffade direkt

I finska flygvapnet användes inte isolerdräkt under vintern. Följaktligen vägrade de finska piloterna att använda de tjocka och ganska klumpiga isolerdräktarna. De ville istället flyga i de tunna sommaroverallerna av bomull. Vi replikerade att, så länge de var i svenska flygvapnet fick de följa våra bestämmelser och kunde svenska piloter flyga i isolerdräkt, så kunde också finska göra det. Punkt.

forts nästa sida

Så blev det också och när finnarna hade varit med om säkerhetsövning ute på Asköområdet och fått prova på det fyrgradiga vattnet i såväl sommaroverall som isolerdräkt, upphörde all diskussion och finska flygvapnet köpte in isolerdräkter!

I BÖRJAN AV DECEMBER började vi allt otåligare att vänta på rätt väder för ensamflygning. Många dagars förhoppningar byttes i besvikelse, när det f-e vädret inte uppfyllde våra krav!

Så till slut stämde det! Från F 16 kom ett antal SK 35C med instruktörer. Alla eleverna fick 2-3 pass i dubbelkommando och därefter ensamflygning. Öv Suoneräa besökte oss och fick ett pass i SK 35C. Det var den roligaste flygning han hade gjort sedan han flög Me 109!

Allting gick bra och våra sex elever bjöd på en riktig festkväll, innan det var dags att fira jul.

Efter nyårshelgen samlades vi igen och fram till 15 februari genomfördes typinflygningen dvs. eleven lär sig flyga J 35 i avancerad flygning, i rote, under navigering och på instrument.

Eftersom våra elever snart skulle bli instruktörer för sina kamrater hemma i Finland, fick de också vara med och granska sina kamraters insatser.



Två av de finska piloterna granskar kamraternas landningar

I MITTEN AV FEBRUARI började den taktiska utbildningen. Vi hade lagt upp ett paket, som skulle lära eleverna allt om att utnyttja J 35 vapensystem. Radaranfall med rb 24, direktanfall med jaktraketer, kurvstrid med automatkanon, skjutning mot markmål med raketer och automatkanon ingick i programmet. Alla luftstridsövningar genomfördes enskilt och i förband och inom hela höjdraget, från 15 000 m ner till lägsta höjd.

J 35-systemet var vid den här tidpunkten synnerligen väl utprovat och intrimmat. Vi som instruktörer visste precis vad J 35 tålde och hur långt vi kunde släppa eleverna.

Finnarna däremot berättade att de hade mycket begränsad taktisk utbildning. När Finland köpte Mig 21, ingick typinflygning i avtalet, men ingen som helst taktisk utbildning. Eftersom finnarna inte ville riskera de dyra Mig-planen, hade den taktiska utbildningen varit ytterst försiktig.

PÅ F 18 VAR DET första gången som de finska piloterna fick uppleva taktisk flygning på allvar.

Många gånger sade de finska piloterna spontant: "Det här var det bästa och nyttigaste flygpass jag någonsin har flugit."

Med en sådan respons är det självklart att vi, instruktörer och elever, blev ett mycket sammansvetsat gäng!



Överflygning av Stockholm med tre svenska och tre finska piloter

I MITTEN AV MAJ var det klart för uppbrott. Vi gjorde en överflygning i sex-grupp över Stockholm, den finske ÖB kom på inspektion och fick en genomgång av J 35.



Finlands ÖB med Mj Järvi

Självklart valdes också de finska piloterna in i Drakenorden. En festlig invigning, som alla deltagare brukar ha i varmt minne. Finnarna gjorde ett bejublat framträdande under ledning av sin färgstarke flottiljchef Teppo Suoneräa.



Peter Forssman, Harry Nanneson, Erdtman Smitt, samt de två finska förarna Mikko Järvi och Pekka Kanninen vid avfärd från F18 i de finskregistrerade J35B

Till slut flög Mikko Järvi och Pekka Kanninen hem de första finskregistrerade J 35, avvinkade av stf flottilj-chef, övlt Smitt, flygchef mj Nanneson och en stolt divisionschef, Peter Forssman.

ALLA INBLANDADE PÅ F 18 kunde nu skiljas från uppgiften med stolthet, markstyrkan som såg till att flygplan fanns tillgängliga, flygledarna som ledde oss vid start och landning, stridsledarna som ledde oss i strid, vi instruktörer och alla andra berörda!

Vad hände sedan? Kn Hans Bladh följde med över till Finland och stöttade finnarna under deras första inflygning av egna elever. Allt gick helt utan problem.

Därefter var de finska instruktörerna "självgående". J 35 kom att tjäna det finska flygvapnet under mer än 30 år, utan allvarigare incidenter. J 35-planen flyttades efter några år från Jyväskylä till Rovaniemi, men när den sista Draken skulle flyga i finska flygvapnets tjänst, var den målad i Hämeen Lennostos färger. Flygplanet var



Kjell Helmersson, övlt, är en av våra medlemmar som under sina år i FV via utbildning, förbandstjänst, stabs-tjänst, idrottsaktiviteter etc, varit knuten till F2, F8, F18, FS och FVRF. Han berättar här om sina FV-år.

Mitt liv i flygvapnet

Första tiden i flygvapnet

Jag började som volontär vid F 2, Hägernäs, hösten 1949. Vid F 2 genomgick jag förberedande utbildning till stamflygförare under vinterhalvåret 49/50. (Beteckningen stamflygförare ändrades senare till fältflygare).

Våren 1950 ryckte jag så in vid F 5 för grundläggande flygutbildning. Flygvapnet var ju under 50-talet under stark uppbyggnad, och vi var därför över 100 elever som ryckte in vid F 5 och – efter ett år – 53 lyckliga flygelever, som fick mot- taga *guldvingen* ur CFV:s, genlt B. G. Nordenskiöld, hand.

EFTER UTBILDNINGEN VID F 5 blev jag placerad vid F 8 för vidare utbildning till jaktflygare.

Vi hade vid F 5 flugit SK 25 och SK 16. Vid F 8 fick vi efter några veckor påbörja inflygning på J 28 B, Vampire. Den 2-sitsiga versionen hade ännu inte anskaffats av flygvapnet och därmed fick vi göra EK direkt efter grundliga förberedelser på marken. Det var ett stort och spännande steg att ta.

Jag minns att jag vid det första passet, var för ovarsam i roderbehandlingen. Vi skulle då göra fingerade landningsvarv på 4000 meters höjd. Jag lyckades åstadkomma en

vikning över innervingen. Vikningen övergick i ryggsprin. Tacksamt nog gick flygplanet direkt ur spinnen när jag tog spaken i magen. Jag fullföljde urgången med halvroll! Det blev med andra ord ett i dubbel bemärkelse avancerat första flygpass med J 28:an. Med skakande knän påbörjade jag förnyad stigning efter urgången och anmälde det inträffade på radion till lärarna på marken. – Gör om övningen, men ta det varligt, var beskedet jag fick på radion. Passet förflöt i övrigt utan komplikationer.

Första kontakterna med F 18

Redan under det första året på F 8 fick jag tillfälle till kontakt med F 18. Vi fältflygarelever fick delta vid stridsledningsspel i Lfc O2. Vi skulle agera jaktpiloter och följa stridsledningens order via det interna sambandssystemet i Lfc. Det blev därmed också min allra första kontakt med Stril.

Fortsatt utbildning

Vid F 8 följde några härliga år med flygningen inriktad på vidareutbildning som jaktflygare. Jag lyckades kvalificera mig för utbildning till officer och genomgick 3 års studier vid Försvarets läroverk varvad med fortsatt flygslagsutbildning vid

F 8 på somrarna. F 8 ombeväpnades till J 29 under denna tid och jag fick därmed flyga in mig på denna då supermoderna flygplanstyp.

Efter studentexamen våren 1955 genomförde jag flygkadettskolan vid F 20. En minnesvärd upplevelse från denna tid var kadettskoleresan med 24 st J 29B till Malta via Holland, Frankrike och Italien. Engelsmännen vid flygbasen – Luqa – på Malta var mäkta imponerade av våra skinande blanka J 29:or.

SOM NYUTEXAMINERAD fänrik våren 1956 fick jag fortsatt placering vid F 8. Där tjänstgjorde jag vid såväl 1:a som 2:a och 3:e divisionen med flygtjänst som huvudsaklig sysselsättning. Jag hann också med att under denna tid få tjänstgöra som divisionsadjutant, flygchefens adjutant, vapenofficer och stf divisionschef innan F 8 lades ned som jaktflottilj.

F 8 OMBEVÄPNADES i slutet av 50-talet till J 34, Hawker Hunter. Det blev därmed tillfälle för många av oss piloter vid F 8 att få flyga hem de nya flygplanen från Blackpool i England via Leewarden i Holland. Jag fick göra ett antal hämtningar. Ett par av dem, under vinterhalvåret, var ganska äventyrliga. I varje fall

sett med nuvarande syn på normer för flygsäkerhet. Minimala bränsle-reserver och endast pejl som navigeringshjälpmedel förutom klocka och kompass. De flesta hämtningarna genomfördes över moln. Vid de sista hämtningarna fanns dock vissa möjligheter att få hjälp med lägesuppföljning från en av NATO:s radarstationer.

Flottiljnedläggning – förbandsuppsättning

F 8 lades ned som jaktflottilj sommaren 1963. I anslutning till nedläggningen påbörjade jag ett års utbildning vid Militärhögskolan. Efter genomförd kurs placerades jag för en kort period vid flygstaben innan det blev dags att flytta ut till Barckarby igen.

Överste Gert Stangenberg hade utsetts att leda uppbyggnaden av och driftsättning av det nya Stril 60 systemet. Jag blev hans adjutant och embryot till Strilbat O 5 förstärktes efterhand med bl a övlt Olle Carlsson och mj Curt Tegnér samt viss exp- och skrivpersonal.

Jag hade tidigare under min tid på F 8 genomgått utbildning till radarjaktstridsledare. Jag hade gjort praktisk tjänstgöring som rrjal vid F 18:s PS 08 – Harry – under några veckor. Nu fick jag tillfälle att utbilda mig till biträdande jaktledare(bijal) parallellt med utbildningen i Stril 60 systemet. Det blev också tillfälle att tjänstgöra vid Lfc O 2 som bijal vid ett antal spel och större krigsförbands och eskaderövningar. Jag fick därmed en god kontakt med många ur F 18:s personal placerad i striltjänst.

Hösten 1964 var det klart för utflyttning till den nya stridsledningscentralen – Lfc O 5. Där tjänstgjorde jag fram till hösten 1970. Jag fick nöjet att delta i uppsättningen av och driftsättningen av ett helt nytt förband under ledning av överste Gert Stangenberg och senare överste Stig Bruse. Det var en spännande tid, där det gällde att finna formerna för den nya organisationen och

arbetsformer anpassade för all den nya teknik, som togs i bruk. Samarbetet mellan flygdivisionerna inom 3:e eskadern och den nya stridsledningscentralen skulle nu etableras, utvecklas och upprätthållas.

Jag bereddes tillfälle att flyga in mig på J 35A vid F 16 för att därefter fullgöra min flygtjänst där och förmedla erfarenheter och information mellan den flygande personalen vid F 16 och stridsledningspersonalen vid Lfc O 5.

Nya uppgifter väntar

Jag fick uppleva och ta del av de sex första intressanta och spännande åren vid Lfc O 5. Där erfor jag "nybyggarandan" i det inledande skedet och stimulansen av att få delta i vidareutvecklingen av de nya tekniska systemen. Men nya uppgifter väntade. Första oktober 1970 blev jag omplacerad till F 13 med stationering Visby som chef för F 13 detachment Gotland och med ansvar för strilbataljon O 1G. Min tjänstgöring på Gotland varade i 2 år.

Arbetet vid F 13G gav mig många värdefulla erfarenheter. Samverkan med övriga försvarsgrenar via MKG, A 7, Lv 2 och P 18 samt med frivilliga försvarsorganisationer, civila instanser och gotlänningar i allmänhet var stimulerande. Min flygtjänst genomförde jag vid F 13. Det innebar att jag gavs tillfälle att flyga in mig på J 35F. Det blev höjdpunkten på min karriär som flygare. Tyvärr blev det dock alltför långt mellan flygdagarna och alltför få flygtimmar, för att jag skulle hinna känna mig helt "bekvämt" i förarsitsen.

Tjänstgöringen på Gotland följdes av placering vid Flygstaben. Där hamnade jag på FS/Utb som detaljchef för frivilligverksamheten. Jag hade under tiden på Gotland haft en hel del med frivillig försvarsverksamhet att göra. Därmed var jag inte helt främmande inför mina nya uppgifter vid flygstaben. Under tiden vid flygstaben fullgjorde jag min flygtjänst vid F18. Jag omskolades till J 35B. En flygplantyp, som

var en angenäm bekantskap. Senare trappades flygtjänsten ner ytterligare till SK 60, också det vid F 18.

Min tjänstgöring vid FS/Utb varade till hösten 1982, då jag tackade "Ja" till ett erbjudande om anställning vid Flygvapenföreningarnas Riksförbund – FVRF – som generalsekreterare. Tjänsten vid FVRF varade till hösten 1991, då jag gick i pension.

Åter i tjänst

Kort efter att jag börjat njuta mitt otium, blev jag kontaktad av FVRF. De frågade om jag ville åtaga mig att tjänstgöra några månader på deltid för att som representant för FVRF fullfölja ett dataprojekt, som jag varit involverad i under de sista åren vid FVRF. Jag ställde upp på erbjudandet. Det kunde ju bli en "mjuk" övergång till pensionärslivet. Det visade sig dock att projektet svällde i omfång. Flera organisationer skulle med i projektet. Engagemanget varade till februari 1995, då jag slutgiltigt lämnade uppdragen för FVRF.

Mina F18-anknytningar

Mina anknytningar till F 18 är mångskiftande, flygning, stridsledningstjänst, frivilligverksamhet och pistolskytte. Under min aktiva tid vid division på F 8 hade vi ofta samövning med någon av divisionerna på F 18. Detta gällde speciellt under de år såväl F 8 som F 18 var utrustade med J 34.

JAG FICK MINA första kontakter med stridsledningstjänst i Lfc O2, men fick senare också min utbildning till radarjaktstridsledare vid F 18 radarstation PS 08 *Harry*. Där tjänstgjorde jag också i ett antal omgångar innan jag efter utbildning till biträdande jaktledare vid flottilj- och eskaderövningar mestadels tjänstgjorde i den befattningen inne i Lfc O2.

MIN KONTAKT MED frivilligverksamheten vid F 18 var till huvuddelen

knuten till mina uppgifter som chef för FS/U7 vid flygstaben och till min tid vid FVRF. F 18 var kursanordnande myndighet för frivilligkurser på F 18 och vid Bunge på Gotland och dessa kurser låg inom min domvärjo i central instans.

Pistolskyttet är nog ändå min längst varande och mest omfattande kontaktyta gentemot F 18. Redan på 50-talet väcktes mitt intresse för skytte – och då företrädesvis pistolskytte. Jag tävlade naturligtvis under tiden F 8 fanns kvar för F 8. Senare när F 8 var nedlagt blev jag dock medlem i F 18 skytteförening och tävlade i den klubben fram till 1991, då jag flyttade till Flen.

F 18 VAR EN STARK skytteflottilj även som arrangör av civila fältskjutningar. Den årliga *F 18-träffen* var myck-

et populär i många år. Många tävlingar genomfördes vid F 18. N. G. Ericsson, Sven Röhr, Lars-Erik Algborn, Sune Janver, Gösta Lomsten, Gösta Alvung och Orvar Björklund är några av de duktiga skyttar, som jag hann lära känna redan under tiden jag tillhörde F 8. Som chef för SMI skyttesektion och ledare för det militära landslaget i skytte åren 1970–78 hade jag också möjlighet att förlägga kurser och träningsläger för det militära skyttelandslaget till F 18.

Mitt liv som pensionär

Mitt liv som pensionär tillbringar jag till stor del i hjärtat av Sörmland – i Flen – där jag och min hustru ägnar oss åt att underhålla och vårda vårt hus från 20-talet med tillhörande trädgård. Några gånger per år

bilar vi också upp till vårt fritidshus i Jämtland, där det också finns en del att bestyra. Några år tog jag aktiv del i den kommunala politiken i Flen. Det fick dock räcka med några år. Nu utnyttjar jag i större omfattning möjligheterna till motion i form av bordtennis, cykling och promenader, skidåkning, m.m. I övrigt utnyttjar jag och min hustru möjligheterna till resor runt om i världen och umgänge med släkt och vänner. Vi trivs med tillvaron!

KJELL HELMERSSON

Botkyrka flygklubb – kort historik

Text och bild: CHRISTER DAHLGREN

Botkyrka Aeroklubb bildas 1971

Botkyrka Flygklubb grundades 1971 av en handfull entusiaster. Då försiggick flygaktiviteterna på ett gärde vid sidan om Alfa Laval's område i Botkyrka.

1974 – Botkyrka flygklubb etableras på F 18

Efter några år flyttade klubben in på F 18 område 1974 och levde sida vid sida med Flygvapnet i många år. Då trängdes en Piper Cherokee med J 35 Draken på Tullinges rullbanor. På den tiden huserade vi i en liten barack mittemot flygledartornet, där vi sedan uppförde servicehangaren. Samverkan med flygvapnet fungerade utmärkt, inte minst genom våra flyglärare med Åke Christiansson och Sivert Bloom i spetsen.

GENOM TILLMÖTESGÅENDE från Sture Erlandsson, C F 18, kunde vi börja hålla flygdagar. Första året var det

ganska trevande och inte så omfattande. Flygdagarna blev större år från år och toppades år 1992 då vi hade gruppen Blue Angels på besök. Inom parantes kan nämnas att flygvapnet, på grund av begränsade resurser, hade tackat nej till att vara värdar för den amerikanska uppvisningsgruppen. Med stort ideellt engagemang, och visst stöd från FV, gjorde vi den flygdagen till något som flygentusiaster fortfarande talar om. Vi hade ju också med några av de allra skickligaste uppvisningsflygarna från det nyöppnade Ryssland. Öst mötte Väst på Tullinge.

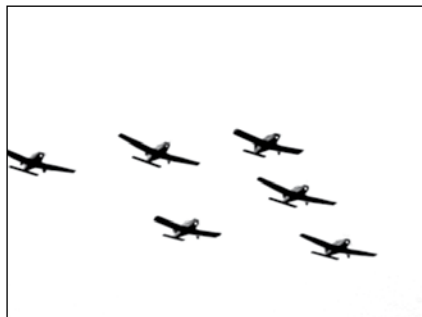
KLUBBEN FLYTTADE TILL vårt eget område 1984 och växte snabbt, delvis tack vare flygdagarna. Ungefär vid den tiden började det talas om att flottiljen skulle läggas ned. När flygvapnet lämnade flygplatsen övertog klubben ansvaret att sköta bansystem och delar av markytorna.



Christer Dahlgren som uppvisningsledare på flygdagen 2004

Foto: Daniel Dahlgren

Flygklubben blir efter några år Sveriges största flygklubb med egen utbildning och världsframgångar i flygtävlingar.



Kvinnliga piloter i formation

Här finns också Europas enda kvinnliga uppvisningsgrupp i formationsflygning.

2001 – Botkyrka kommuns framtidsutredning

Kommunen konstaterar att det för närvarande inte finns något behov av bostäder inom kommunen. För framtida behov föreslås två områden reserveras – inget av dessa områden är Tullinge flygfält.

2001 – Regeringsförklaringen

Göran Persson deklarerar att det skall byggas bostäder *på den nedlagda flygplatsen Tullinge*. Kommunen körs över, men tiger still. Var inte detta ministerstyre i sin prydno?

2002 – Tullingeborna vill ha kvar flygfältet och miljörisk om banorna grävs upp

Tullingeborna röstar helt olika i riksdags- respektive kommunalvalet. I kommunalvalet får de partier som vill behålla flygfältet signifikant klar övervikt.

En kommunal utredning visar på riskerna för den kommunala reservvattentäkten om rullbanorna grävs upp. Utredningen "försvinner"?

2003 – Stockholmsberedningen

Stockholmsberedningen föreslår en flygplats söder om Stockholm inom en radie av 30 km från city. Beredningen läggs på is av den socialdemokratiska regeringen.

September 2004 – Flygklubben vräks, annan verksamhet fortsätter på fältet

Den sista september 2004 är det slutfluket på Tullinge. Trots att något bostadsbyggande inte kommer att komma igång de närmaste åren vräks flygklubben och har, trots ihärdiga uppvaktningar, inte någonstans i Stockholmstrakten att flytta till. Sveriges största flygklubb – och annan Tullinge-baserad flygverksamhet – blir hemlös! Frågor, brev och försök till uppvaktningar från Flygsverige till berörda statsråd ignoreras helt.

PEAB, SOM KÖPT flygplatsen av Vasallen, vägrar att förlänga avtalet för flyg trots att polisens verksamhet, dragracing m.m. får förlängt avtal. PEAB tillstår att man inte kommer att bygga i någon omfattning på många år. Vidare låter man oss veta att man gärna skulle hjälpa oss om man kunde, men att man *är bunden till händer och fötter*. Avtalet med Vasallen innehåller ett villkor att flygverksamheten skall utplånas. Direktivet kommer från den förra regeringen!



Demonstration utanför riksdagshuset

2007 – Under uppsägningsshot på Barkarby

Nu finns klubben på Barkarby, f.d. F 8, och har fusionerats med Barkarby flygklubb. Barkarby flygfält är ett av Sveriges äldsta flygfält, redan 1913 finns Hägestalunds ängar omnämnda i flygsammanhang.

På Barkarby finns idag 78 hangarer, 150 småflygplan och nästan 900 medlemmar. Där finns också EAA, som är center för alla hembyggare i landet. Där finns också en stor del

av Frivilliga flygkåren i Stockholms län, som nära nog dagligen utför uppdrag åt Försvarsmakten och åt det civila samhället.

Historien upprepar sig nu och klubbens avtal med Järfälla kommun är uppsagt till den sista december 2008.

Vi hoppas dock att politikerna inser värdet av att ha en småflygplats i Stockholm, för Stockholmsflygare och flygare från hela Europa på besök i huvudstaden!



I klubbstugan fanns det alltid hjärterum

Ur Botkyrka flygklubbs stadgar:

§ 1 Målet för klubbverksamheten
Klubben skall verka för privatflygets utveckling och popularisering och därvid:

- genom upplysningsverksamhet väcka och vidmakthålla intresset för flygning,
- bereda klubbens medlemmar tillfälle till flygning på bästa möjliga villkor,
- i samarbete med andra klubbar och företag värna om och vidareutveckla verksamheten på Tullingefältet,
- i övrigt verka för allmänflygets utveckling.



På väg ut på en flyghuff



F18 – högvakttjänstgöring

Text och bild: Gunnar Söderberg

Turister som besöker Stockholm, liksom den "vanlige" storstadsbon, planerar ofta in ett besök vid vaktavlösningen på slottet. Det gäller i särskilt hög grad vid de tillfällen, då man kan möta en beriden högvakt och musikkår uppträdande i äldre uniformering.

Det finns ett fåtal grupper som ser högvakten som en otidsenligt uppvisning, hämtad ur en gammal operett, men – ser man lite djupare under ytan av den glassiga uppvisningen på borggården, finner man att högvakten, förutom att vårda en fin gammal tradition, har den seriösa uppgiften att bevaka kungafamiljen och detta vid både Stockholms och Drottningholms slott samt att ingå i kuppförsvaret.

HÖGVAKTEN ETABLERADES av Gustav Vasa redan 1523 och var en del av kungens livgarde. Till uppgiften hörde då också att ingå i brandför-

svaret och ordningsmakten. Uppgiften att svara för högvakttjänsten breddades underhand till att läggas inte bara på stockholmsförbanden utan på enheter i hela landet och alla försvarsgrenar, hemvärnet och frivilliga försvarsorganisationer. F18

har haft uppgiften ett antal gånger, den sista under pingsthelgen 1985.

Ceremonin vid vaktavlösningen är mycket speciell och kräver en särskild utbildning som tar ca en vecka. Att gå högvakt är ett hedersuppdrag som också innebär ett till-



Vaktchefinspektion

fälle att ge god pr för det egna förbandet.

REDUCERINGEN AV FÖRSVARET har medfört brist på värnpliktig personal för högvakttjänst, särskilt sommartid. En lösning som diskuteras skulle kunna vara att för en viss period anställa värnpliktiga med högvakterfarenhet.

Jag har bett tre av våra medlemmar med högvakterfarenheter att kort kommentera sina erfarenheter.



Ebbe Fridberg, (vaktchef vid F18 sista högvakt), kommer ihåg:

– En otroligt varm dag med goda förut-

sättningar för succé.

Annandag Pingst 1985 var det, då det begav sig. Med 33 aspiranter och biträdande vaktbefäl gick F18 sin sista högvakt på slottet i Stockholm. Merparten pojkar men även flickor hade den stora äran att tillsammans med mig som chef få genomföra uppdraget, genomdränkta av svett under den då för årstiden tjocka uniformen.

Det blev succé från början till slut, trots att en vaktsoldat tappade bajonetten i jämnhöjd med ingången till Dramaten. Lyckligtvis kunde han snabbt och smidigt plocka upp den.

Tiden på slottet känns än idag som ett härligt och fint minne från en svunnen tid på F 18.



William Sivebro som har, mångårig erfarenhet av högvakttjänst, berättar:

–Kungl. Flygkadett-skolan fick 1956 uppdraget att bestrida två högvakter, vid Stockholms och Drottningholms slott.

Min kollega Enar Ramstedt och jag fick uppgiften att steg för steg utbilda vaktmanskapet (aspiranter och kadetter på marklinjen) för ceremonielet *Stor avlösning lördag och söndag*.

F18-kamraten nr 36 – december 2007



Högvakten uppställd på borggården med åskådare bakom

Vi lyckades bra, kommandanten var mycket nöjd och följden blev för min del ett högvaktsengagemang fram till början av 1980-talet.

Efter att marklinjeutbildningen flyttat till KAS/M; F 2, fick jag ansvaret för förbandets utbildning av högvakt fram till 1968. Uppgiften övergick då till min efterträdare vid KAS/M. Efter överflyttning av utb. till F18 tillkom även Pk-elever vid högvakttjänst.

Utbildningen var lätt att genomföra. Både befäl och elever uppfattade det som ett hedersuppdrag och trots skarpladdade vapen och "bajonett på", inträffade inga allvarliga incidenter.

Jag deltog i många högvakter som utbildare, stf vaktchef och fanföra och vill i det här sammanhanget framföra en eloge till alla gamla elever som på det här sättet hedrade flygvapnet!



Gunnar Persson, (vakthavande major vid aktuell högvakt), erinrar sig:

–Uppgiften som vakthavande major

var att leverera en duktigt utbildad högvakt till slottet.

Högvaktstyrkan samlades och ställde upp vid Armémuseum, där jag efter genomförd inspektion gav order om avmarsch. Väl framme vid slottet övergick mina uppgifter till inspektion av styrkorna vid Drottningholms, resp. Stockholms slott. Vakthavande majoren bodde på Drottningholms slott under tjänstgöringen.



Högvaktspost nummer 1

Nordisk bataljonsstridsgrupp

Mot okända konflikts- och krisområden

Den Nordiska bataljonsstridsgruppen (Nordic Battle Group, NBG) som ställs till EU förfogande januari 2008 skall kunna insättas inom en radie av 600 mil räknat från Bryssel. Totalt ingår 2800 officerare och soldater och till detta kommer ca 600 fordon, fyra helikoptrar och ca 12 transportflygplan. I ett extra understöd finns också fyra svenska Gripenplan inplanerade. NBG är en mastodontuppgift som Sverige åtagit sig att organisera, utbilda och beredskapshålla från och med den 1 januari 2008.

Deltagande länder i den kommande styrkan är: Estland, Irland, Norge, Finland och Sverige.

Styrkan skall kunna insättas med kort varsel (förpatrull ca 1 vecka och en huvudstyrka inom ca 10 dagar) och vara stationerad i ett insatsområde upp till ca 6 månader. Insatserna kan vara av humanitär katastrofhjälp, fredsbevarande och fredsframtvängande.

Det finns ytterligare fyra stridsgrupper liknande den svenska. Två skall ständigt finnas i beredskap. Den första påbörjade sin beredskap januari 2007. Sverige blev med dess gedigna bakgrund som fredsbevarande nation utsedd att leda den nordiska stridsbataljonen.

För en insats krävs att alla EU-länder fattar ett gemensamt beslut om insats. För Sveriges del krävs ett riksdagsbeslut före insatsens början.

BEREDSKAPEN UNDER JANUARI till juni 2008 kommer att kosta Sverige ca 350 miljoner kronor och en insats innebär en kostnad om 350 – 1000 miljoner kronor.

I skrivandes stund genomför styrkan slutövning i Norrland vilket blir dess genrep inför beredskapsställningen i januari och en eventuell insats. All personal/materiel kan inte övas och prövas då det ännu saknas både personal och adekvat materiel för stridsbataljonen. Försvarsmaktens förhoppning är att detta åtgärdas och blir klart när beredskapstiden påbörjas.

Kanske ett blivande insatsområde kan vara i Sudan (Darfur), Eritrea eller Etiopien i östra Afrika



Sudan kanske ett blivande insatsområde

Text och bild Gunnar Persson

NBG består av en/ett:

Operativt högkvarter i Storbritannien:

90 stabsofficerare (38 svenskar),

Styrkehögkvarter (Sverige, Finland, Norge, Irland och Estland) i insatsområdet:

Stabsofficerare 150

Vaktpluton 40

Stabskompani 110

28 pansarfordon och 10 containerlastbilar

Huvudstyrka (Sverige):

Skyttebataljon, 850

12 containerlastbilar

8 pansarterrängbilar

67 pansarfordon

12 fyrhjuls terrängfordon

42 bandvagnar

16 stridsfordon

Underrättelseförband (Sverige o Finland):

Soldater och officerare, 200

7 containerlastbilar

37 pansarfordon

10 bandvagnar

Transportenheter (NATO, Sverige och Norge):

6 An-124

2 C-130 (/Sverige)

ca 10 C-130 (övriga länder)

4 Hkp 4 (Sverige)

2 lastfartyg (Norge)

Övriga enheter (Sverige, Finland, Norge, Irland och Estland) bestående av 1400 officerare och soldater:

Logistik, fältsjukhus (Norge), flygplatsenhet, helikopterenhet, ingenjörsförband, luftvärn, militärpolis, bombdesarmering (Irland), stridsflygenhet (Fyra Gripenplan ur F 21), strategisk reserv (Spanien, Tyskland och Frankrike).



Bok med historia

Boken om Flygflottiljen F 18

Kamratföreningens styrelse har beslutat att ta fram en bok om F 18. En bok som ska innehålla allt från början och fram till slutet för F 18. Vi ska, så långt möjligt, beskriva alla funktioner, som behövdes för att driva en flygflottilj.

Vill du medverka i detta?

Vi behöver både bilder och ord. Om du vill delta kontakta någon i styrelsen eller vår ordförande Gunnar Persson. Telefonnummer m m finns på sidan två.

F 2K



Foto: Jarl Ashage

Hangarerna nr 3 och 4 uppfördes 1926 och 1929. De är de sista bevarade trähangarerna i landet. Hangar nr 4 har ett dubbelvälvat tak. Framför hangarerna finns trä- och betongslipar för sjösättning och uppdragning av flygplanen. Marinens sjöflygplan var förlagda till Stumholmen under åren 1914–1949.

Roslagens flygkårs detachement på Stumholmen i Karlskrona

Vid tiden för första världskriget föddes det svenska sjöflyget, bl.a. på Stumholmen. Sjöflygplanen var i första hand avsedda för spaning- och sambandstjänst. De första flygplanen kom till Stumholmen i samband med världskrigets utbrott.

När flygvapnet etablerades som egen försvarsgren 1926, kom flygverksamheten på Stumholmen att utgöra ett detachement till Roslagens Flygkår i Hägernäs norr om Stockholm.

Den första hangaren för flygbåtar på Stumholmen uppfördes 1915–16 på det område, som sedermera upptogs av skjutbanan och revs efter andra världskriget. Hangarerna är påtagliga minnen från militärflygets barndom och var i användning till slutet av andra världskriget.

De övriga hangarerna uppfördes 1923 (nr 2), 1926 (nr 3), och 1929 (nr 4). Hangarerna är de enda kvarvarande i landet från denna tid. Nr 2 och nr 4 är intakta medan nr 3 har byggts om före 1945.

Nr 4 är den mest intressanta ur byggnadshistorisk synpunkt, detta främst beroende på de välvda taken.



Stumholmen i Karlskrona

Big Image System



Ingrid Bergman i stor förstoring

Den 20 september hade F 2 Kamratförening inbjudit till ett studiebesök vid "F2". Besöket gällde företaget Big Image System som har sin verksamhet i den gamla flotttiljverkstaden. Företaget har etablerat sig i en speciell bransch som producerar stora, mycket stora bild- och textillustrationer på textilunderlag.

Vi togs omhand av företagets Anders Skantze som på ett synnerligen entusiastiskt sätt presenterade verksamhet och produkter. Den stora verkstadshangaren ger ett idealiskt utrymme för de jättestora bilder, man framställer. Den bild på 3500 kvadratmeter man gjorde av Mont Everest blev extra uppmärksammas.



Anders Skantze presenterar företaget

Kundkretsen finns förutom i vårt land, runt om i Europa, man är särskilt stor i Tyskland och även i USA. Bilderna används t ex som bakgrunder i scenografier på teatrar, i TV- och filmstudior, på mässor och i olika reklamsammanhang. Bilderna kan framställas från förlagor av valfri storlek och leveranstider-

na är mycket korta. Man är världsledande i sammanhanget och har egen utveckling av datorprogram, färger och metoder; allt präglas av en kombination av teknik och hantverk på hög nivå. Vi som ingick i besöksgruppen imponerades av bildkvaliteten i de stora bilder som var upphängda i lokalen

EFTER DET ATT föreningens ordförande, William Sivebro tackat för det mycket uppskattade studiebesöket gick vi över till områdets nya restaurang nere vid stranden där vi,

i en ljus, luftig miljö och efter en superb landgång, avrundade med kaffe och kaka.

ÄVEN DET BESÖKET var positivt, men vi var aningen förundrade över restaurangens namn, *Chewelevff*.

Vi gamla F2-are undrade om inte ett namn som knyter an till tidigare verksamhet i området, t ex *Catalinarestaurangen* eller *T2-restaurangen* vore väl så lämpligt. Dagen avslutades med fotografering av besöksgruppen vid minnesstenen.



Rapport

från F 2 Kamratförening

Text och bild: Gunnar Söderberg



Generalmajor Bert Stenfeldt föreläser

Rapport

från F 8 Kamratförening

Text och bild: Gunnar Söderberg

F 8 Kamratförening fortsätter arrangera sina populära fredags-träffar. Man har hittat ett lyckat koncept som bygger på kombinationen en god lunch och ett efterföljande föredrag om ett för deltagarna intressant ämne. Bakom idé och genomförande står främst föreningens eldsjäl, Sune Blomqvist. Den 12 oktober kunde föreningens ordförande, Ulf Björkman, hälsa generalmajor Bert Stenfeldt välkommen som föreläsare om FV och det kalla kriget.

Det blev en intressant, fak-taspäckad resumé av FV roll under den oroliga epok mellan Vk2 slut och Sovjetunionens kollaps som vi kommit att benämna *Det kalla kriget* det var en period som uppvisade flera nära ett krig situationer.

Vår underrättelsetjänst tog kontinuerligt fram uppgifter om en tänkbar angripares materiel och upp-trädande. Den informationen blev underlag för bedömning av vad vi behövde i fråga om materiel och utbildning, och hur vi skulle planera och genomföra våra övningar.

BERLINKRISEN 1948, Sovjets första atombomb, etablerandet av NATO och DDR 1949 och Koreakrigets början 1950 skärpte det politiska läget i Europa. Sovjet visade musk-

lerna med ett ökat uppträdande av sjö- och flygstridskrafter i östersjö-området. I den situationen drabbades vi 1952 av de välbekanta nedskjutningarna av DC 3:an och Catalinan. Det var två mycket grova händelser och vår föreläsare undrade varför Sovjet i det rådande läget egentligen tog risken som var förknippad med de här åtgärderna.

För FV del kom det att resultera i en organisation för incidentberedskap med ständig radarövervakning och insats av jaktflyg för att hävda vårt luftterritorium.

Vid alla tillspetsade lägen i vår närzon gällde det för oss att uppvisa både vilja och förmåga att försvara vårt territorium. FV kom att inta en nyckelroll i det avseendet, särskilt när det gäller att kunna verka mot både luftangrepp och sjöinvasion.

I EGENSKAP AV attackförare och tidigare chef för FV attackeskader kunde vår föredragshållare mycket initierat berätta om attackeskaderns stora övningar som även hade syftet att utåt demonstrera flygslagets förmåga.

Vid en övning var uppgiften att i mörker bekämpa en invasionsstyrka i södra Östersjön. Fartyg ur marinen agerade mål. Sextiofyra A 32 Lansen beväpnade med vår då aktuella attackrobot 04 och fyra JA 37 Viggen med attackraketer deltog. Anflygningen skedde från olika ba-

ser med tidskoordinering för samtidigt anfall, återflygning klargöring och förnyade anfall.

Den här typen av övningar skapade respekt i omvärlden och var en klar signal till WP om vad vårt flygvapen kunde.

1981 INTRÄFFADE DEN allvarliga kris då den sovjetiska ubåten U137 gått på grund i Karlskrona skärgård. Sovjet förnekade att det var ett planerat intrång och sände en bärgningsstyrka för att dra loss båten. Vår flygspaning klargjorde dock att två jagare ingick i styrkan; det kunde tyda på ett fritagningsförsök. Statsledningen gav ÖB det raka beskedet att Sovjet inte får passera vår gräns och tillstånd att göra en vapeninsats om det behövdes. FV, som här hade de enda gripbara förbanden, inledde därmed en 10 dygn lång hög beredskap med ständig övervakning och uppträdande över området. Som bekant slutade incidenten dessbättre lyckligt.

VI FICK UPPMANINGEN att inte tala om flygslagen eller flygplanen utan att anamma den internationellt använda benämningen *flygstridskrafterna* som ett samlande begrepp för hela den potential av välutbildad, välövad och lojal personal av alla kategorier, avancerad materiel, etc. som är vårt flygvapen.

Födelsedagar 2008



94 år

Engelbrekt Carlsson Tumba 26 April

90 år

Erdtman Smitt Tumba 21 Okt

85 år

Karl Gustafsson Huddinge 1 Mars
 Anna-Lisa Andersson Haninge 14 April
 Sture Mattsson Skillinge 28 Juni
 Olle Dahlberg Stockholm 21 Sept
 Per-Erik Berglund Bandhagen 27 Sept
 Bertil Olandersson Katrineholm 15 Nov

80 år

Kjell Siljebrandt Älvsjö 26 Jan
 Åke Palm Ängelholm 5 April
 Harry Bengtsson Nacka 18 April
 J-H Torselius Uppsala 4 Maj
 Carl-Axel Åkergren Tumba 4 Maj
 Patrik Westin Stockholm 12 Juni
 William Sivebro Täby 22 Juni
 Lars Bergström Vaxholm 7 Sept
 Evald Sandberg Hässelby 14 Dec

75 år

Åke Sterner Helsingör 31 Aug
 Orvar Beckman Täby 9 Sept

70 år

Aune Henriksson Sorunda 10 April
 Lennart Källarsson Lidingö 29 April
 Birgitta Granberg Västerhaninge 4 Maj
 Birgitta Lindholm Tyresö 5 Maj
 Annelie Lönnedahl Gävle 26 Juni
 Evy Borgh Tullinge 23 Juli
 Rolf Ohlson Strömstad 26 Juli
 Jan-Olaw Persson Järna 12 Aug
 Hasse Jonson Vallentuna 16 Nov

65 år

Björn Henriksson Sorunda 17 Febr
 Tom Zäll Huddinge 7 Mars
 Jan-Åke Andersson Bålsta 17 Mars
 Hans Bjernby Älvsjö 21 Mars
 Marianne afMalmberg Stockholm 24 Mars
 Ingela Holmberg Stockholm 13 April
 Göran Johansson Malå 7 Juni
 Inger Eriksson Enviken 21 Juni
 Åke Svedmark Tumba 7 Juli
 Ulf Lyhagen Bålsta 30 Juli
 Lars-Olof Nilsson Tullinge 12 Aug
 Lars Berg Skanör 8 Sept
 Christer Malm Hägersten 5 Nov
 Berit Gustafsson Tullinge 30 Nov

60 år

Göran Hammargren Linköping 3 Jan
 Christer Hedberg Göteborg 31 Jan
 Dan Lundin Uttran 2 Mars
 Leif Rönning Sorunda 11 Mars
 Per G Nilsson Vällingby 11 April
 Tommy Johansson Nykvarn 8 Maj
 Bertil Svensson Västerhaninge 4 Juli
 Alf Andersson Mariefred 18 Dec

55 år

Håkan Bergström Järfälla 7 Maj
 Lennart Sönne Tullinge 14 Juni
 Ulf Hellberg Rönninge 9 Okt
 Rafael Bengtsson Gävle 14 Dec

50 år

Christer Walfén Hägersten 5 Febr
 Jan-Åke Johansson Grästorps 21 Okt



Kamrater som lämnat oss

Gurli Anemyr Sundbyberg
 Nils Gösta Eriksson Kalmar
 Arne Goldman Stockholm
 Majvor Lidbäck Katrineholm
 Kåge Lindberg Stockholm
 Harry Nannesson Tullinge
 Leif Nilsson Johanneshov
 Åke Palm Tierp

Tiderna förändras ...



Bild Gunnar Söderberg

så även vägs skyltar

