



F18 Kamraten

Nr 55

Juni 2017

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



INNEHÅLL

Allmän information.....	2
Ordförande har ordet.....	3
C LSS infoträff F 18.....	4-5
FV ordförandekonferens i Uppsala.....	5-6
SMKR:s centrala möte i Enköping.....	7-8
Rundvandring på F 18.....	8
Chefen LSS mottagning.....	8-9
Chefsbyte på LSS.....	9
F 8 minnesceremoni, J 34 haveri.....	10
Efterlysning.....	10
FVC ceremoni i Finland för F 19.....	11
Årsmötesprotokoll 2017.....	12-13
Tullingegruppens arbete.....	14-23
Årsmöte 2017.....	24-26
Bo Fundells artikel.....	27



Rekrytera medlemmar till F 18 Kamratförening

Alla som är intresserade av flyg, F 18 HISTORIA eller i övrigt vill stödja oss kan bli medlemmar i föreningen. Bli medlem och stöd vårt arbete med att bevara minnet av den tid då flygflottiljen var en del av vårt luftförsvar med en aktiv incidentberedskap och stridsledning för övervakande av vår territorialgräns.

Medlemsavgiften är minst 100 kronor per år och medlem

Kontakta ordföranden

Gunnar Persson
Torpvägen 24 A
147 63 Uttran
073-1536844
ordforande@f18.se

eller sekreteraren

Leif Ström
Morgonvägen 129
146 32 Tullinge
070-3159797
sekreterare@f18.se

GLÖM INTE ATT BETALA IN MEDLEMSAVGIFTEN FÖR 2017

MEDLEMSAVGIFTEN ÄR OFÖRÄNDRAD minst 100 KRONOR

OCH INSÄTTES PÅ PLUSGIROKONTO 72 91 00-8

F18 Kamratförening, Pg 72 91 00-8

Ordförande Gunnar Persson, tel 08-53034006, ordforande@f18.se

Vice ordförande Sten Wiedling, tel 0155-213974, wiedling@telia.com

Sekreterare Leif Ström, 08-4499288, sekreterare@f18.se

Kassör Tommy Ribbelöv, tel 08-53251738, kassor@f18.se

Klubbmästare Thomas Starrin, tel 08-7117487, thomas@starrin.se

Ledamöter Thomas Lagman, 08-7466648, Roger Wikholm, 08-53039396

Adressändringar och ekonomiska ärenden, Tommy Ribbelöv

Foto framsida: Flygarstaty framför MHS H i Halmstad, foto Gunnar Persson

Foto baksida: Bror Drott mekar RM 1 o hänger raketer på J 28, foto F 18

Ansvarig utgivare

Gunnar Persson

Redaktion

F 18 Kamratförenings Styrelse

Omslagsfoto

Grafisk design och layout

Gunnar Persson

Tryck

Bomas Tryck Sollentuna

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Åter bakom skrivbordet efter långhelger och andra förårsaktiviteter. Det är en mycket intensiv start just detta år med möten, föredrag, övningar och många andra aktiviteter. Verksamheten med vår föreningslokal och F 18 Flottiljrum fortsätter. Vi försöker fylla på med F 18 aktuella tingestar och vi har för närvarande sju dockor som behöver kläs upp i olika uniformer med mera. Thomas och Leif jobbar hårt med detta. Har du något som ligger på vinden vore vi tacksamma för en donation till föreningen. Just nu vill vi ha flygoverall, huva med mera som användes vid flygning med J 28 Vampire.

I mars deltog vi på den femte ordförandekonferensen i Uppsala för flygvapnets föreningar och veckan efter var det dags för SMKR centrala möte i Enköping. När tidningen kommer ut har vi genomfört vårt årsmöte och därefter blir det ett Nordiskt Kamratföreningsmöte i Halmstad den 14-18 juni. Flygvapnets huvudflygdag genomförs i Luleå samt en flygdag i Nyköping att se fram emot. Där hoppas jag det blir fler som deltar än vid de tidigare tillfällena. Se separat utskick.

Våra fikaträffar fortsätter som vanligt på onsdagar udda veckor klockan 13-15. Här har vi tillfälle att medverka eller bara njuta av intressanta föredrag, foto- och filmvisningar med mera.

Många olika organisationer hör av sig till vår förening, vilket vi ser som positivt och gör att vi är ute och informerar och håller föredrag kring F 18 Kamratförening. Genom dessa kontakter får vi också fler medlemmar. En av våra uppgifter är just att sprida kunskap om oss själva inklusive Flygvapnet i allmänhet. Vi behöver stödja Flygvapnet i rekryteringen. Inom de närmaste åren finns ett stort behov av nya officerare och specialister. Förhoppningsvis kanske vi kan få relevant underlag från Försvarmakten i detta stöd. Vi har efterfrågat underlag men inte erhållit något. När vi får detta, så går vi ut på bredden och rekryterar.

Till sist vill jag önska er alla en trevlig sommar med sol, bad och värme. Glöm inte bort att också ta kontakt med era anhöriga och umgås så mycket som möjligt. Tiden vi har tillsammans är, som vi alla vet, begränsad. Njut, upplev och ta vara på den tiden.

Ordföranden och förre redaktören Jarl Åshage i samtal strax före ceremonin vid minnesstenen 2016.



CLSS INFOTRÄFF PÅ TULLINGE

(text och foto Sten Wiedling)

Tisdagen den 31 januari höll chefen för Luftstridsskolan, överste Anders Persson, ett föredrag i före detta Strils filmsal. Denna utgör numera biografen Sländan, som föreningen genom vänligt tillmötesgående från ägarna fick utnyttja. Stort tack till Ingegerd och Göran Hesselgren för detta.



Överste Anders Persson inleder infoträffen

Överste Persson inledde sin bana i flygvapnet som jaktförare på JA 37 Viggen vid F4 Frösön.

Föredraget berörde huvudsakligen de krigsförband som organiseras av Luftstridsskolan, utbildning inom Flygvapnet samt aktuell utveckling, såväl vid förbandet i Uppsala, som inom Flygvapnet i stort.

Chefen för Luftstridsskolan (CLSS) är även garnisonschef för Uppsala garnison. För närvarande verkar ungefär 800 personer inom "staketet" i Uppsala, som är organiserade i avdelningarna 1-7 i flottiljstaben. Dessa nummer följer Natostandard och inte våra gamla avdelningsnummer, som många av våra medlemmar är vana vid.

Inom förbandets verksamhet ligger bland annat följande:

All frivilligutbildning inom Flygvapnet samordnas av Luftstridsskolan.

Fyra större skolor

Ett basförband

161:a Strilbataljonen - numera den enda

Försvarmaktens Underrättelse- och säkerhetscentrum

Totalt 984 anställda vid hela LSS.



Här ses lite av förbandsmassan i Uppsala garnison

Förbandet ansvarar för flygtjänsten på flygplatsen, som tidigare benämndes F 16, men numera oftast kallas Ärna. Där har under senare år en ny platta byggts för tunga transportflygplan, framför allt Boeing C-17, men även för andra transportflygplan, då förbandet ansvarar för logistiken i samband med försvarmaktens utlandsuppdrag. Rullbanorna har också förstärkts, vilket gör att de nu även kan bära TP 84 Hercules. Att banorna tidigare inte hade tillräcklig bärighet hade man tidigare inte vetat - men det hade ju uppenbarligen gått bra ändå, noterade överste Persson.



Ledningen med Förbandsförvaltaren Thomas Olsson, stfC LSS Joakim Hjort och C LSS Anders Persson lyssnar glatt.

Planerat är även en ny platta för flygplan 39. För närvarande är det dock inte aktuellt med permanent basering av JAS 39 i Uppsala. De andra flottiljerna landar däremot regelbundet i Uppsala, såväl för egen övning som för att öva och utbilda basförbandet.

Luftstridsskolan är ansvarig för Sveriges lufrumsövervakning. LSS är även flygstridskrafternas kompetenscentrum, med ansvar för att leda, följa upp och utbilda luftstridskrafterna. Flygskolan på Malmen hör också till förbandet.

FLYGVAPNETS ORDFÖRANDEKONFERENS 2017

(text och foto Gunnar Persson)

Andra mindre, men likaväl viktiga, uppgifter är Sveriges deltagande i Open Skies-avtalet om internationella överflygningar av de undertecknande länderna, för att övervaka trupprörelser och materiel med mera. Likaså ansvaras för mottagandet av soldater som stupat vid utlandstjänst, som flygtransporteras till Uppsala.

Överste Persson noterade även att organisationen i försvarsmakten för närvarande är mycket splittrad, med många olika chefer som ställer krav på honom som förbandschef och vill bestämma på olika områden. Målet är att "i morgon" i stället bilda en enkel organisation, med Flygvapenchefen, en återbildad flygstab och därunder CLSS. Den nya flygstaben avses omfatta ungefär 140 personer och förläggas till Uppsala. På motsvarande sätt skall en ny arméstab bildas, med trolig förläggning till Livgardet och en marinstab, förlagd till Muskö. De nya staberna skall ligga skyddat och åtskilda från varandra, för att öka skyddsnivån.

Vad avser eventuellt civilflyg på "F 16" menade överste Persson att det för närvarande inte är troligt, även om ett tillstånd finnes. För att detta skall förbli i kraft måste flygplan landas senast i oktober 2017. Inget bygge är påbörjat och en ny platta måste byggas på andra sidan av bansystemet, då folkrätten numera kräver att civil och militär verksamhet hålls åtskilda. Det är sannolikt att det civila bolaget, som innehar tillståndet, begär förlängd frist.



Ett stort tack överste Persson för en trevlig och givande kväll

De ungefär 40 deltagarna hade efter föredraget möjlighet att ställa frågor. Sedan gick vi till F 18 Flottiljrum och besökte det senaste som gjorts med nytillkommet material till dockor med mera. Efter detta samlades vi i en av de tidigare lektionssalarna varefter de hugade intog en gemensam måltid, som hade fournerats av paret Hesselgren.

Den 29-30 mars genomfördes FV ordförandekonferens i Uppsala på Luftstridsskolan (LSS). Detta var den femte konferensen sedan starten 2009. Flygvapnets produktionsavdelning har, i likhet med tidigare år givit C LSS i uppdrag att planera och genomföra konferensen i samverkan med FV Samverkansgrupp. Här kan också Flygvapenchefen direkt, till flygvapenföreningarna, dela ut uppdrag och verksamheter som föreningarna har att stödja flygvapnet och dess förband med. Efter genomförd konferens var alla överens om att vi även genomför en konferens 2019 i Uppsala. Samverkansgruppen startar planering. Vi ser fram emot att PROD FLYG ger ett förnyat uppdrag 2019 till LSS i kommande verksamhetsuppdrag.

Konferensen genomförs under två dagar och deltagarna bodde i logement på LSS. Första dagens kväll genomfördes en gemensam middag med representation från Högkvarteret.

Till konferensen hade i stort sett alla föreningar samlats. Årets konferens var av stor betydelse, då det var flera centrala frågor att behandla. Följande svar lämnades till SMKR (Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund) :

- antal regioner (idag fyra och förslaget blir sex)
- fördelning av föreningar på värdförband (förslag går ut på remiss till föreningarna)
- kommunikationsmodellen (enligt nuvarande modell)
- rekrytering (underlag från HKV för stöd åt FM)
- kamratföreningsinformation (uppdaterar föreningarna lokalt, där alla kan hämta aktuell information enligt en enhetlig modell som finns att hämta på SMKR hemsida)
- veteranbegreppet (avvakta försvarsmaktens eventuella förfrågan om vår åsikt)
- kamrat- och anhörigstöd enligt SMKR nätverk
- goda idéer (lämna till SMKR för presentation på hemsidan)

Under dagen informerade överste Magnus Liljegren, C PROD FLYG, om flygvapnets utveckling. En mycket uppskattad och intressant information. Det var oerhört nyttigt att få till livs den redovisning som gjordes. Tack överste Liljegren. Vi hoppas på mer positiva tillskott framförallt vad avser rekryteringingen.



Överste Magnus Liljegren

Riksförbundets ordförande, Anders Emanuelson, informerade om förbundet och det arbete som görs för medlemsföreningarna. Just nu står SMKR i startgroparna för att genomföra de regionala mötena. Dessa blir rådgivande inför nästa års representantskapmöte. Viktigt att vi deltar och lämnar våra åsikter. Med 35 000 medlemmar (cirka 11 000 utlandsveteraner) borde SMKR vara en tung faktor för försvarsmakten, vilket vi kanske inte alltid upplever.



Förbundsordföranden Anders Emanuelson

Ulf Delbro och Lennart Berns informerade om Svensk Flyghistorisk Förening och dess verksamheter nu och i framtiden. Berns kommer som tidigare att vara ansvarig för att utforma och hålla ordning på den nya kamratföreningsinformationen. Den som vill besöka SFF gör det genom att söka upp dem i de grå husen på Östermalmsgatan 87 C, gamla försvarsstaben.



Ulf Delbro och Lennart Berns, SFF

Efter en dag med grupparbeten och redovisningar var det så tid att förbereda för den gemensamma middagen och den sociala delen av konferensen. Chefen för

LSS stod som värd för middagen som hölls på Ärnäsmässen.

I anslutning till middagen erhöll allas vår Chef för Flygvapnet Sven-Olof Olson hedersmedlemskap i F 18 Kamratförening samt F 18 Kamratförenings förtjänstmedalj för alla de fina insatser han genomfört under alla år i Flygvapnet och till gagn för bland annat F 18.



Stf C LSS Hjort, General Olson och artikelförfattaren

Dag två fortsatte med ytterligare grupparbeten och redovisningar. Vi avslutade konferensen med lunch och några tydliga budskap till föreningarna att ta med hem till sin förening för fortsatt arbete. Nu stundar SMKR centrala möte samt de kommande regionala mötena för att slutligen 2018 fatta beslut på SMKR representantskapsmöte (årsmöte).

För att få en helhet i konferensen, så fick vi också välvald information om SvMM (Sveriges Militära Minnesmärken). Det var ordföranden Christian Braunstein som informerade och berättade om det idoga arbetet som görs både i Sverige och utomlands.



General Olson och Christian i djup diskussion

Ett stort tack till Luftstridsskolan för all hjälp och det stöd vi fått för att kunna genomföra konferensen. Ett stort tack för en trevlig och givande middag med åtföljande social förbrödning.

SMKR:s Centrala möte

(text och foto Gunnar Persson)

Året innan representantskapsmötet genomför SMKR ett centralt möte för medlemsföreningarna. I år var det särskilt intressant, då det är många frågor som skall redas ut och presenteras för beslut på representantskapsmötet 2018. Årets möte hölls på Ledningsregementet (före detta S 1) i Enköping.

Innan vi började konferensen, så informerade chefen för ledningsregementet, överste Mattias Hansson, om verksamheterna, regementets personalrekrytering och utbildningsverksamheten. LedR är ett stort förband med många anställda och olika verksamheter. Regementet svarar som ensamt signalförband för kommunikationen inom och utom försvarsmakten samt inom och utom riket. Även Försvarsmaktens meteorologi- och oceanograficentrum (FM METOCC) finns inom LedR samt två utbildningsgrupper, som utbildar och stödjer hemvärnet. En mycket trevlig, bra, intressant och öppen redovisning.



Mötesdeltagare

Förbundsstyrelsen och även projektgruppen har arbetat under en längre tid för att hitta de rätta orden för att alla föreningar skall vilja vara medlemmar i SMKR. Det finns självklarheter men inga direkta infångare. Vi hoppas att dessa skall finnas i det arbete vi gör nu och tiden fram till representantskapsmötet.



Överste Mattias Hansson



Mötesdeltagare

Nu kunde förbundsordföranden Anders Emanuelson inleda konferensen och ge bakgrunden till de aktuella frågeställningarna.



Anders Emanuelson

Vi började med bland annat följande frågor:

-Värdförband till föreningarna, SMKR kommunikationsmodell, antal regioner i landet, överenskommelser mellan föreningar och förbandschef avseende stöd med mera, rekrytering, ny kamratföreningshistorik, veteranbegreppet samt goda idéer från alla föreningar. En hel del att diskutera och lämna förslag till beslut om på kommande representantskapsmöte.

Före det centrala mötet hade en projektgrupp bearbetat alla dessa frågor och lämnat sina synpunkter till SMKR för vidare arbete. Försättningen på detta arbete genomfördes under mötet. Vidare handläggning kommer att göras under de regionala mötena i höst. Från sommaren 2018 kommer vi att börja leva med

detta. En fråga som kommer att tas till behandling snabbare är vilket värdförband som respektive förening skall ha. Den remissen kommer att gå ut snarast innan sommaren för att kunna föreläggas HKV PROD UTB och komma in i HKV Verksamhetsuppdag 2018.

Det här gav många och intressanta diskussioner och även bra redovisningar. Efter första dagen genomförde vi en gemensam middag med förbrödring och social samvaro på ledningsregementets fina mäss. Det blev en hel del blandade diskussioner även på mässen.

Frågorna dag två var inte lika omfattande som dem vi startade mötet med. Diskussionerna gick snabbare och framåt lunchtid började vi bli klara. Nu har SMKR fått vårt underlag och processen fortsätter.

Rundvandring i gamla flottiljområdet

(text Leif Ström, bild RFAB)

Under 2016 diskuterade styrelsen ett förslag om möjligheterna att kunna genomföra en rundvandring och då med inriktning på bevarandeområdet. I dag finns det ett underlag framtaget och en första rundvandring planeras att genomföras under sommaren.



fig. 4-10-1, Befintlig bebyggelse

CHEFEN LUFTSTRIDSSKOLANS MOTTAGNING

(text och foto Gunnar Persson)

Årligen i januari har chefen för LSS en nyårsmottagning på Årnamässen. Syftet med detta är att träffa medarbetare inom garnisonen, kamratföreningarna och tidigare chefer och anställda. Här får vi alla en stund för att utbyta lite tankar och idéer under ett trevligt samkväm med smörgåstårter och ett glas vitt vin eller vatten samt kaffe och kaka.

För oss i kamratföreningarna är det en viktig signal att få en inbjudan. Vi känner oss då som en del av LSS "underställda förband" och att vi finns för att stödja förbandschefen i det dagliga värvet. Det är också en viktig social signal till dem som ännu inte blivit medlemmar i kamratföreningarna att bli medlemmar och ta del av utbudet och arbetet som görs med bevarandet av traditioner med mera.

Att få komma till förbandet och vara med i alla olika sammanhang är en viktig fråga. Vi vill gärna ta del av det som händer och sker på förbandet och vara med och påverka detta skeende. Om vi inte har den alldeles färsk kompetensen så har vi ändå en förmåga att vara "senior advisors" vilket många civila företagsledare uppmärksammat och tagit fasta på.

Ett stort tack för en trevlig mottagning.



Här ser vi VU Leif Ström, Tommy Ribbelöv och Gunnar Persson tillsammans med personal ur ledningsstaben

CHEFSBYTE PÅ LUFT-STRIDSSKOLAN

(text Gunnar Persson foto FM)



Brigadgeneral Anna Eriksson till vänster om Leif Ström.

Den 7 juni genomfördes chefsbyte på Luftstridsskolan i Uppsala. Avgående och pågående chefer samlade personal och samarbetspartners i gymnastiksalen för en överlämningsceremoni. Efter denna ceremoni blev det mottagning på Ärnamässen med kaffe och tårta.

Överste Anders Persson slutar som C LSS och placeras från och med den 8 juni som Chef PROD FLYG på högkvarteret i Stockholm. Uppgiften innebär bland annat att fortsätta den planering som påbörjats till följd av ledningsutredningen. Det innebär att Persson återkommer till Uppsala sommaren 2018 i samma befattning som han nu tillträder.

Överste Robert Nylén tillträder som C LSS från och med den 8 juni. Nylén kommer närmast från den Flygtaktiska staben i Högkvarteret där han varit stabschef.

I nästa nummer av F 18-Kamraten kommer Robert Nylén att presentera sig närmare.

I samband med mottagningen överlämnades från F 18 Kamratförening till Anders Persson en sköld med vår jetong infräst som tack för fina insatser för föreningen under hans tid som Chef för Luftstridsskolan.

Vi önskar både Anders Persson och Robert Nylén lycka till i de nya befattningarna.



Precis på rätta stället för två glada jägare Generalmajor Anders Brännström (ansvarig för planering och genomförande av VIKING 18) och översten Håkan Hedström (tidigare chef för Undsäck i Uppsala och försvarsattaché i Ukraina)



Nästan som utanför klostret i Gracanica men något lugnare, då det ännu inte blivit några kravaller



F 8 MINNES- CEREMONI

(text Anders Eklund, foto Jan-Olaw Persson)

Den 29 mars 1957 havererade en J 34 Hawker Hunter från F 18 Tullinge inne på F 8 Barkarby flottiljområde, varvid föraren Bengt Olle Olsson omkom. Haveriet skedde från hög höjd i samband med en luftstridsövning. Bengt Olle Olsson hade fram till mindre än ett halvår tidigare tjänstgjort vid F 8 1. Div.

Den 23 mars anordnade F 8 och F 18 kamratföreningar i samverkan med LSS och Järfälla kyrka en minnesceremoni.

Minnesceremonin genomfördes vid haveriplatsen, som ligger i direkt anslutning till planerat område för fortsatt utbyggnad av Barkarbystaden.

Vi var ett 20-tal medlemmar från F 8 och F 18 kamratföreningar som tillsammans med chefen för Luftstridsskolan, överste Anders Persson och några medarbetare samlades på platsen för haveriet den 29 mars på Barkarbyfältet, då fältflygaren Bengt Olle Olsson från F 18 omkom, för att minnas och hedra honom.



Leif Ström med F 18 förbandsfana.



Till ceremonin anslöt också representant för Järfälla kommun.

Efter några inledande ord om händelsen och tidsandan på femtiotalet förrättades korum av Kaplan Anders Gezelius Hägglund, Järfälla kyrka, och Garnisonspastor Mattias Lönnebo, Uppsala. F 8 och F 18 kamratföreningar lade ner en blombukett.

Ceremonin, som omgärdades av solsken från en blå och tillika vindstilla himmel, blev en värdig hyllning till Bengt Olle Olsson.

Han är begravd på Sjörups gamla kyrkogård i Ljunits församling utanför Ystad.

Vid efterföljande kaffestund i Järfälla kyrkas församlingshem berättade några kamrater om sina minnen av Bengt Olle från åren tillsammans både på F 8 och F 18.

Överste Anders Persson tackade för kaffet och erinrade om att den grund som flygvapnet idag vilar på är all den erfarenhet som äldre kamrater byggt upp.

För den som är intresserad finns ett A 4-häfte som F 8-medlemmen flygtekniker Sune Blomqvist skrev 2011. Häftet beskriver händelseförloppet och innehåller också många bilder.

Efterlysning

I anslutning till vårt utställningsrum "F18 flottiljrum" arbetar vi med att få iordningställa en flygförare med tidsenlig utrustning, som ska kunna placeras i anslutning till vår J28 B-modell (skala 1:8). Finns det någon medlem/läsare som möjligtvis har något av följande: flygoverall, flytväst, huva, glasögon, handskar, med mera sparade i sina gömmor och som skulle kunna skänka/deponera dessa till föreningen?

Kontakta Thomas Starrin, e-post thomas@starrin.se eller på mobil 070-2903276.

FLYGVAPENCHEFENS CEREMONI I FINLAND FÖR FLYGFÖRBANDET F 19

(text och foto Gunnar Persson)

Årligen i januari genomföres en minnesceremoni för det svenska flygförbandet F 19, som hjälpte Finland under finska vinterkriget 1939-1940 under befäl av dåvarande majoren Hugo Beckhammar.

I år blev det en speciell ceremoni då Flygvapenchefen i samband med FV 90 ÅR på sin rundresa till nedlagda förband även besökte F 19. Vi flög från Bromma upp till Luleå, där vi övernattade. På morgonen, efter en härlig hotellfrukost, satte vi oss återigen i flygmaskinen och flög till Rovaniemi. Här väntade bussar, som tog oss till den plats vid sjön Olkkajärvi, där förbandet var baserat. Ligger alldeles i anslutning till väg E 75. Det var vinter och kallt i Finland så det fanns anledning att klä sig litet bättre än vanligt. Resan från Rovaniemi flygplats till Olkkajärvi tog cirka 45 minuter. Väl framme började förberedelserna för ceremonin.



Finska hedersvaken vid minnesstenen

Efter uppställning blev det trumma samt kransnedläggning, först av de finska soldaterna och sedan de svenska. I samband med den finska kransnedläggningen passerade en F-18 Hornet strax över våra huvuden i perfekt anslutning till ceremonin. Efter cirka



Finska stabschefen övlt Juri Kurttila samt den svenska delegationen Ordf F 21 Kf Lennart Holtrin, FVC Genmaj Mats Hekgesson, FVC Adj Mj Pia Johansson, C F 21 Öv Carl-Johan Edström

35 minuter var vi klara och kunde embarkera bussarna för återfärd mot Rovaniemi. Därefter serverades det lunch samt hölls tack- och minnestal av flottiljchefen vid Rovaniemi och den svenske Flygvapenchefen. En medlem ur F 19 kamratförening kåserade lite kring förbandet och upplevelserna under kriget. Efter detta transporterades vi tillbaka till flygplanet för färden till Kallax och F 21.



FVC Genmaj Helgesson, Allan Karlsson F 21 Kf, Göran Honkamaa och Erling Molin Finlandfrivilliga samt C F 21 Öv Edström

Väl framme på F 21 informerade kamratföreningsordförande, Lennart Holtrin, om kamratföreningen och dess verksamhet. Sedan var det tid för mig att ta flyget tillbaka till Stockholm.

I nästa nummer av F 18 kamraten blir det en närmare presentation av operationerna och förbandet vid sjön Olkkajärvi.



Protokoll fört vid årsmötet torsdagen den 18 maj 2017

Före årsmötet samlades mötesdeltagarna vid minnesstenen för blomsternedläggning och höll en tyst minut för att hedra de kamrater som inte längre finns ibland oss.

Plats: Filmsalen i fd STRILS-byggnaden.

Närvarande: 32 st F18-kamrater.

§1. Årsmötet öppnas

Kamratföreningens ordförande, Gunnar Persson, hälsade samtliga närvarande varmt välkomna och öppnade årsmötet.

§2. Val av ordförande och sekreterare för mötet

Till mötesordförande valdes Gunnar Persson och till sekreterare Leif Ström.

§3. Fråga om årsmötet blivit stadgeenligt utlyst

I F18 Kamratförenings stadgar, paragraf 9.1, står att kallelsen ska utfärdas senast 30 dagar före årsmötet. Kallelsen skickades ut den 23 april. Årsmötet fastslog att utlysningen skett på ett stadgeenligt sätt.

§4. Fastställande av dagordningen

Den framlagda dagordningen godkändes av mötet.

§5. Val av två justeringsmän att jämte ordföranden justera årsmötesprotokollet och vara rösträkare på årsmötet

Till justeringsmän och rösträkare på årsmötet valdes Jan-Olaw Persson och Sten Flodkvist.

§6. Föredragning av verksamhetsberättelsen

Verksamhetsberättelsen hade tidigare skickats ut tillsammans med årsmöteskallelsen. Ordföranden Gunnar Persson sammanfattade, med hjälp av ett bildcollage, därför endast de viktigaste punkterna. Verksamhetsberättelsen godkändes och lades till handlingarna.

§7. Föredragning av förvaltningsberättelsen

Även förvaltningsberättelsen hade skickats ut tidigare. Kassören, Tommy Ribbelöv, gick igenom resultat- och balansräkningen. Sammanfattningsvis kan nämnas att årets resultat blev 12.772 kr. Förvaltningsberättelsen godkändes och lades till handlingarna.

§8. Föredragning av revisionsberättelsen

Revisorn Göran Sjöholm föredrog revisionsberättelsen och föreslog att mötet skulle bevilja styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.

§9. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsens ledamöter

Styrelsen beviljades enhälligt ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2016.

§10. Fastställande av/beslut om:

a) Verksamhet och budget för verksamhetsåret 2017

Tommy Ribbelöv presenterade en budget i balans för verksamhetsåret 2017 som godkändes av mötet.

b) Medlemsavgift för verksamhetsåret 2018

Årsmötet beslutade enhälligt medlemsavgiften till 100 kr.

§11. Beslut angående ärenden som av styrelsen hänskjutits till årsmötet.

Inga ärenden fanns.

§12. Val av:

Valberedningens förslag presenterades och efterföljande val fick följande resultat:

a) Ordförande

Ordförande Gunnar Persson Omval 2017 -- 2019

b) Till styrelseledamöter för 2 år

Thomas Starrin Omval 2017 – 2019

Leif Ström Omval 2017 – 2019

Roger Wikholm Omval 2017 – 2019

(styrelseledamöterna Tommy Ribbelöv Sten Wiedling och Thomas Lagman har 1 år kvar)

c) Revisor för 2 år

Göran Sjöholm Omval 2017 --2019

Bengt Andersson Omval 2016 – 2018 (har 1 år kvar)

d) Valberedning för 2018

Claes Wase (sammankallande) och Ove Linder. Omval

§13. Fråga om omedelbar justering av punkterna 10 och 12

Årsmötet beslutade att omedelbart justera punkterna 10 och 12

§14. Motioner inlämnade till styrelsen jämlikt stadgarna paragraf 11, jämte styrelsens yttrande över dessa.

Inga motioner hade inkommit.

§15. Årsmötet avslutas

Styrelsens förslag att välja in Claes Jernow till ny hedersledamot beslutades av årsmötet.

Ordförande Gunnar Persson tackade alla som kommit till årsmötet och avslutade mötet.

Vid protokollet:

Leif Ström

Leif Ström, sekreterare

Gunnar Persson

Gunnar Persson, ordförande

Jan-Olaw Persson

Jan-Olaw Persson, justeringsman

Sten Flodqvist

Sten Flodqvist, justeringsman





Tullingegruppens arbete under 40år

Författare Tor Jonsson, artikeln från SFT

Bilden visar provmontering av B 1 den 28 augusti 1985. Foto: Benny Karlsson

År 1976-77, efter att "Stiftelsen för Flygvapenmuseum" skapats av en donation från Flygvapnets 50-årsjubileum, upprättades en lista omfattande de flygplanstyper som saknades i samlingarna, och som det var önskvärt att kunna tillföra. Sökandet efter lämpliga objekt påbörjades, och det stod också klart att en betydande arbetsinsats skulle komma att krävas för att iordningställa de flygplan som kunde anskaffas. Upprop publicerades bl a i SFF:s medlemstidning för att väcka intresse för att delta, och på olika sätt rekryterades ett antal intresserade.

I Stockholm gick en förfrågan till Arlandagruppen och därifrån kom flera medlemmar, några med lång erfarenhet av restaureringsarbete.

På Barkarby fanns en lokal på övervåningen i Byggnad 116 tillgänglig för den

här typen av verksamhet, och där kom arbetet med Breguet och Sk 14 att bedrivas, Breguet från 1979 och Sk 14 från 1981. Totalt var det fler än 15 personer som en kväll i veckan arbetade med de två projekten. Från 1988 kunde också en del av F 8:s hangar 83 användas

för färdigställande och uppmontering av Breguet som sedan på våren 1989 transporterades till Linköping för att premiärvisas vid invigningen av museets etapp 2.

I april 1988 arbetades också med replikbygget av Caproni Ca 313, S 16, avsett för den kända tv-serien Tre kärlekar, som började visas i televisionen våren 1989. Caproni-bygget hade pågått i SVT:s verkstäder men flyttades mot slutet av utrymmes- och miljöskäl. Planet är ju sedan inspelningen blev klar en del av Flygvapenmuseums utställning. Under 1983 hade dessutom några ur gruppen arbetat med att i SVT:s verkstad ställa iordning en "Flygande Loppa", tillhörig Arlandasamlingarna, för en serie barnprogram i televisionen.

Uppdraget var att tillverka vingar och montera planet. Efter inspelningarna återgick Loppa till samlingarna.

När Breguet lämnade verkstaden kom istället Sk 5 dit, men när lokalen plötsligt skulle användas till annat måste Sk 5 och Sk 14 flyttas. Detta gjordes i årsskiftet 1989-90 och verkstaden blev nu i mellanvåningen i f d Säkerhetsmaterieförrådet på Tullinge, som ju fortfarande var militärt område. Det var den första av vad som skulle bli en rad av "flyttar" genom åren. I "Säkerhetsmaterieförrådet" pågick verksamheten till 1993, när allt måste flyttas igen, den här gången till filmsalen i den tidigare Instruktionsverkstaden. Där kunde Sk 14 göras klar och togs på hösten 2002 till Ljung



"SK-14" framför byggnad 118 på Barkarby den 15 mars 1992.
Foto: Villy Karlsson



B 1 provmonterad framför hangar 83 på Barkarby den 11 februari 1989. Foto Benny Karlsson

utanför Linköping där den kunde helt monteras, slutjusteras och alla märkningar göras färdiga. I december 2002 måste även filmsalen utrymmas; huset skulle rivas för ett nytt bostadsområde, och Sk 5 flyttades nu till det som varit F 18:s 3. divisions flygtjänstbyggnad.

Byggnaden var helt olämplig som verkstad och mycket arbete gick åt för att riva väggar m m för att över huvud taget få in delar av ett flygplan. Här iordningställdes Sk 5 för transport till Ljung i slutet av 2004. Där fortsattes arbetet med bl a vingarna, målning och provmontering av allt innan resan till Flygvapenmuseum för dess nyinvigning 2010. Då Sk 5 kördes till Linköping kom i stället flygkroppen till Thulin G till Tullinge, och kunde med visst besvär placeras i "verkstaden". Med kroppen kom också, i en trähäck, en 160 hk Benz-motor avsedd för montering i flygplanet. Planets flottörer kunde också beredas utrymme i ett av rummen.

Detta innebar att arbete under perioden 2004-2010 parallellt pågick i Ljung och Tullinge.

I oktober 2007 skulle huset användas för något annat ändamål, och

det var dags för nästa flytt, den här gången till f d F 18:s markententribyggnad i mitten av flottiljområdet, och dit kom Thulin-vingarna i mars 2008. Kropp, flottörer och motor hade då redan tagits till museet under åren 2006-2007. Det här var en bra arbetsplats, och vingarna kunde göras färdiga för leverans i maj 2009. Delarna till Thulin G samlades i FVM verkstad, där planet sedan monterades för första gången sedan 1921, och sedan 2010 finns det i utställningen.

Det vänstra vingparet till Flygfisken, Donnet-Lévêque Flygbåt 10, kom till verkstaden i augusti 2008 och kroppen följde i maj 2009. I maj 2010 hämtades motorn till Tullinge. Det var inte samma som varit monterad i planet; den här

kom istället ur Tekniska Museets motormagasin och var i dåligt skick med stora, inre skador.

I november 2010 kom högervingarna, och 2012 var de olika vingdelarna återförenade och motorn monterad. Våren 2013 var alla delar åter på Flygvapenmuseum och slutmonteringen gjordes den 2-3 december. Från den 30 april 2011 hade verksamheten åter bedrivits på ny plats, då markententeriet skulle rivas för att ge plats för delar av den nya förskola som byggts intill. Nu hade flytten gått tillbaka till Säkmatförrådet, den här gången till vindsvåningen där alltså Flygfisken gjordes färdig, och dit nästa projekt kom i december i form av att motorn till Macchi M.7 lyftes upp. Flygkroppen levererades i ja



Nisse Jönsson med 80 hk Salmson M-7 Canton-Unné-motor, som han iordningställt i samband med provstart i februari 1989. Foto: Villy Karlsson

nuari 2012, och vingarna snart efter. Här pågick arbetet tills kroppen var färdig och togs till FVM i november 2015, varefter vingar, motor och stjärtparti kom i april 2016. Under året har monteringen pågått i FVM verkstad och planet beräknades sin plats i museet under hösten. Vid inflyttningen i Säkmat-
huset gavs besked om att huset var "skyddat" och skulle bevaras, men hösten 2015 kom en uppsägning till den 30 september 2016 för att byggnaden skulle rivs.



Provmontering av SK 14 vid Ljung den 20 augusti 2003.

Foto: Benny Karlsson

När detta skrivs i oktober 2016 är lokalen utrymd, utrustningen är magasinerad och verksamheten ligger nere. Av gruppen på närmare 20 personer som började arbetena för Flygvapenmuseum för mer än 37 år sedan är nu 6 man kvar. De som var unga då har självklart fått andra engagemang, men många finns tyvärr inte med bland oss längre.

Breguet C.U-1 "B 1"

Breguet var ett av de flygplan som saknades i samlingarna och ett starkt skäl för att försöka återskapa ett sådant var att det fanns vissa delar av originalflygplanet bevarade; motorn och kylarna fanns vid Landskrona Museum och stjärtpartiet i Karlsborgs Fästningsmuseum. Dessutom fanns den Nieuport IV G, "M 1", som anskaffats

tillsammans med B 1 1912, redan i Flygvapenmuseum i original.

Beteckningen B 1 avsåg det första biplanet, och M 1 det första monoplanet i svensk militär tjänst. De två flygplanen avsågs jämföras för att klara ut vilken typ som kunde vara lämpligast.

Troligen var B 1 ett svårhanterligt flygplan. Dess historia är kantad av haverier och hästskjutstransporter till Flygkompaniets verkstad på Malmen, för ibland omfattande reparationer. Nieuport M 1 tycks däremot inte ha varit lika illa utsatt, att döma av bevarade arkivhandlingar.

B 1 togs ur tjänst efter sitt sista missöde 1915.

Utöver originaldelarna fanns en

del ritningar och foton tillgängliga, och även en journalfilm påträffades i SVT:s arkiv. Ett mycket nära besläktat plan finns i museet vid Conservatoire National des Arts et Metiers i Paris, och Rolf Westerberg och Göthe Johansson fick tillfälle att studera planet och komplettera ritningsunderlaget tillsammans med fransk personal när det tagits ner från taket vid en lokalrenovering. Arbetet med att rekonstruera flygplanskroppen började i Göthe Johanssons snickeriverkstad i Vallentuna 1978, och när övervakningen i Byggnad 116 på Barkarby blev tillgänglig flyttades projektet dit 1979. Där var bra utrymme, så kropp och vingar kunde tillverkas från grunden. Original stjärtpartiet reparerades och dukades om och monterades på den nya kroppen.

Motorn togs isär och befanns vara i mycket gott skick; så bra att den efterhopsättning och montering i planet visade att den var fullt körbar. En ny propeller beräknades av Erik Bratt och tillverkades av gamle propellersnickaren K E Thellman.

Ett antal företag, yrkesskolor m m var behjälpliga med tillverkning av de många speciella detaljer som ingår i en Breguet.

För att kunna montera hela flygplanet krävdes ett stort utrymme. Lyckligtvis blev en del av Hang



Yale 3359 vid indragning i verkstad i byggnad 116 på Barkarby.

Foto: Villy Karlsson i cocpit.



Filmsal/instruktionsverkstad på Tullinge den 15 maj 2002.

Foto: Benny Karlsson



Främre förarplatsen på SK 5 före renovering. Resultatet efter en tids utomhusförvaring. Foto: Gunnar Granberg

är 83 tillgänglig 1983, och där fortsatte arbetet med alla detaljer som måste till. Först sattes då hela flygplanet ihop utan att vingar och kropp var klädda för att det skulle gå att mäta in och tillverka alla stöttor, stag och beslag. Sedan kunde dukning och plåtinklädnad göras klart, och den 11 februari 1989 var det dags för rollout av det färdiga flygplanet.

Efter transport på två lastbilar till Linköping kunde planet överlämnas till FVM vid invigningen av museets etapp 2 den 27 februari 1989.

Breguet är utförligt beskriven i Flyghistorisk Revy 32 Historien om Breguet B 1 1912-1915, och rekonstruktionen behandlas i boken Breguet B 1 Rediviva av Rolf Westerberg.

Sk 14

Bland typerna som saknades i Flygvapenmuseum var också Sk 14. Det var en av grenarna på ett helt familjeträd med skolflygplan, och en produkt från North American Aviation. Fabrikens typbeteckning på den svenska versionen var NA-16-4M. Två plan köptes från fabriken 1937 tillsammans med licens för lokal tillverkning, och 135 exemplar av två versioner byggdes av ASJA och SAAB med leveranser under åren 1939 till 1946. Den

sista Sk 14 togs ur tjänst 1953 och ingen sparades till eftervärlden.

Efterforskningar ledde inte till att någon NA-16 kunde hittas någonstans i världen, men det kunde bekräftas att en kombination av framkropp från en kanadensisk Yale och bakkropp från en australiensisk Wirraway tillsammans med en del specifika detaljer blev identisk med en NA-16-4M.

Efter en omfattande byteshandel kom en Yale och delar till en Wirraway till Barkarby 1981. Efter att tillämpliga delar tagits till vara och i ordningstälts, och sparade Sk 14-detaljer skänkts från olika håll, undersöktes FVM:s förråd som visade sig innehålla en del passande materiel och det som fattades hade tillverkats, kunde en replik byggas upp.

En överraskning kom 1985 i en amerikansk flygtidning med upp-



Främre förarplatsen på SK 5 efter renoveringen. Foto: Ville Karlsson

gift om att en NA-16 skulle finnas bevarad i Honduras. Detta visade sig vara korrekt, och efter en mängd komplikationer fick Sölve Fasth och Per Björkner tillfälle att vid ett kort besök studera planet och hitta svar på en del frågor.

En del originalritningar kunde återfinnas i Krigsarkivet och FVM:s arkiv, och ett antal ritningar i kopia kom från en hjälpsam japan. Japan var ett av de länder som också byggde NA-16 på licens.



Provmontering av SK 5 i Ljung den 8 oktober 2009. Foto: Benny Karlsson

Motorn från Yale skulle användas men var skadad av rost efter att oskyddad förvarats utomhus under många år. Efter att ha plockats ner och rengjorts blev skicket efter omständigheterna gott.

Arbetet pågick i Byggnad 116, tillsammans med B 1-projektet, till årsskiftet 1989-90 då lokalen måste lämnas, och Sk 14 togs till Tullinge. Där lyftes den in i Sakerhetsmaterieförrådets mellanvning, och arbetet fortsatte till 1993 när allt måste flyttas igen, den här gången till filmsalen/gamla Instruktionsverkstaden.

År 2002 måste planet, för att kunna monteras i sin helhet, flyttas igen, till Flygvapenmuseums magasin vid Ljung. Här kunde allt sättas på plats, provas och justeras. All märkning kompletterades och senhösten 2003 togs det färdiga flygplanet ut för första gången. Den 17 december skedde så den officiella installationen i museet, efter 22 år och beräknat mer än 20 000 arbetstimmar.

Privatpersoner och företag har bidragit med många saknade originaldelar, t ex instrument, bagagerumslucka och luckor till framkroppen, propeller från Nyköpings Flygklubb och propellermutter från en firma i Kalifornien, hjul från en lantbrukare i Västergötland och en hel del annat. Saab tillverkade pressade plåtdetaljer och Osterman utförde en propellerreparation.

Ett par originalskidor har bytts in från Kåremo-museet och restaurerats.

Om Sk 14 och i någon mån om rekonstruktionen kan läsas i boken Triple Crown BT-9 av Doug McPhail och Mikael Österberg.

Sk 5

Sk 5, som var den tyska Heinkel HD 35, inköptes 1925 i ett exemplar för att provas som skolflygplan, men blev av flera skäl inte antaget. Istället valdes Heinkel HD 36 varav ett exemplar köptes färdigt som Sk 6 och 20 plan licens-tillverkades vid CFM som Sk 6A.

Den ensamma Sk 5 kom att användas för lite olika ändamål vid F 5, inte minst som chefs tjänsteplan, tills den kasserades 1929. Därefter såldes planet och civilregistrerades SE-SAM under åren 1931-1940.

Inte så mycket är känt om tiden närmast efter 1940, men 1963 fanns planet hos en ägare i Traryd i Småland, varifrån samlaren Svedino köpte det 1964 till sitt museum där det visades, tyvärr under en tid utomhus.

Någon slags renovering utfördes under 1970-talet, men planet behölls tills det överfördes till Flygvapenmuseum i slutet av 1980-talet genom ett byte. I oktober 1989 togs flygkroppen till Barkarby och där började restaureringsarbetet tills flyttningen till Tullinge i december. Av utrymmesskäl kunde vingarna inte följa efter förrän i november 1996.



Thulin vid ankomsten till 3.div på Tullinge den 27 september 2004.

Foto: Benny Karlsson

1993 flyttade verksamheten till F 18 filmsal/gamla Instruktionsverkstad och 2002 till f d 3.div flygtjänstbyggnad.

Uppställningen utomhus hade gjort att kroppsfaneret var i det närmaste helt förstört. För att säkerställa kroppens uppbyggnad måste den byggas in i ett ramverk under tiden den panelades om, vilket tog lång tid. Fanerklädseln på vingar och fena måste också bytas ut, och vingar och roder dukades om. Nya motorplåtar tillverkades lika originalet med ledning av bra foton från tiden på F 5.

Motorn, 120 hk Mercedes Typ II F, var komplett och ansågs vara i utställningsskick och blev utvändigt rengjord.

Landställets däck är original, behandlade med glycerin för att mjukas upp, medan slangarna byttes till nya.

I september 2004 flyttades planet till Ljung, där främst arbetet med vingarna fortsatte med omdukning, målning och märkning. Här kunde också allting provmonteras och alla justeringar göras.

I april 2010 gick sista flytten, den här gången in i Flygvapenmuseum



Från verkstaden på Flygvapenmuseum till museihallen den 31 mars 2010. Foto Benny Karlsson

inför nyinvigningen 2010 där Sk 5 kan ses som världens enda kvarvarande Heinkel-flygplan från sin tid.

Restaureringsarbetet hade alltså börjat på Barkarby, fortsatt i tre olika lokaler på Tullinge, och avslutats i Linköping under en tid av nära elva år.

Flygbåt 15, Thulin G

Den enda kvarvarande Thulin G, i Marinens Flygväsende betecknad Flygbåt 15, är ett av 5 plan av typen, numrerade 11-15, som anskaffades och kom i tjänst från mitten av 1917. Typen användes i neutralitetsvakten längs kusterna från baser i Stockholm, Karlskrona och Göteborg.



Flygkroppen till Thulin G den 26 september 2004 i "verkstaden" där väggar rivits för att ge plats.

Foto: Villy Karlsson

Två av planen, 11 och 12, avskrevs efter haverier, nr 14 förstördes vid den stora branden på Galärvarvet på Djurgården den 5-6 augusti 1921, nr 13 togs ur tjänst av okänd

anledning 1922. Nr 15 hade ställts av 1921 men fanns kvar och undgick, troligen på ett hår när, att också bli brandskadad. Flottörerna hade i alla fall fått kraftiga bubblor av värme. Efter branden överlämnades planet till Statens Sjöhistoriska Samlingar som 1934 lämnade det vidare till Tekniska Museet. Det blev dock aldrig utställt utan förvarades i magasin fram till 1977, då det togs till Malmen för att 1997 även officiellt överföras till Flygvapenmuseum.

Sedan det beslutats att planet skulle restaureras togs flygkroppen och flottörerna till flygtjänstbyggnaden på Tullinge i september 2004. Eftersom det med tanke på åldern och att inga större skador fanns, bestämdes att arbetet inte skulle syfta till att nå ett nyskick utan att visa planet som under tjänsteperioden. En mängd mindre fel, mest efter magasinering och transporter, har åtgärdats; vindrutematerialet har ersatts med nytt, en plåt vid propelleraxeln har tillverkats och skoning runt sittbrunnssargen har renoverats. Detaljer som saknades i planet, t ex hastighetsmätaren, har kunnat ersättas. En omfattande rengöring av hela planet, in-och utsida, var nödvändig. Flottörerna har fått skador reparerade, både faneret och inspektionsluckor har lagats. De har sedan målats med asfaltlack för att återfå sitt rätta utseende. I januari 2008 hämta



Förarplatsen i Thulin G

des kroppen och flottörerna från Tullinge, och i mars kom istället vingarna eftersom ingen av arbetslokalerna varit rymlig nog att förvara allt samtidigt.

Färdiga komponenter placerades i FVM:s förråd i väntan på slutmonteringen. Med planet följde en 160 hk Benz Bz.III-motor som kan antas ursprungligen komma från Marinflygets upplag av skadad materiel. Den har en skuren cylinder och en bit bortslagen på ena sidan av vevhuset, men den har iordningställts till utställningsskick och en passande nytillverkad Thulinpropeller fanns i museiförrådet.

Med tanke på dess ålder och historia är både trä och dukklädsel i förvånande bra skick.

På grund av storleken måste monteringen av planet ske i FVM:s verkstad med högt i tak och tillgång till lyftanordning. Trots att det inte varit i komplett skick sedan ca 1921 beredde inte hopsättningen några problem, och det transporterades färdigmonterat från verkstad till utställning på en släpvagn och rullades in på små hjulförsedda plattor, s k skridskor. Där har Thulin G en framträdande plats sedan invigningen 2010.

Flygbåt 10, Donnet-Lévêque Flygfisken

Flygbåt 10 är en av två som var i tjänst i Marinens Flygväsende under åren 1913-1918. Den hade beställts av Cederström 1912 för hans flygskola Skandinaviska Aviatik AB, baserad på Malmen och med uppdrag att utbilda flygförare till Flygkompaniet. Planet levererades så att det kunde provflygas i maj 1913, en flygning till Lindarängsviken för en demonstration, som slutade med nödland-



Flyttning av Flygfisken till museihallen den 2 december 2013.

Foto Benny Karlsson.

ning efter att en stötta brustit och orsakat motorstopp. Efter reparation flögs det till Malmen och senare till Roxen.



Nyttillverkad (bortre) och original motornäsa till Oberursel-motor för Flygbåt 10. Foto Gunnar Granberg.

Detta var första gången i Skandinavien som en landning företogs på vatten efter start från land, och var möjlig eftersom planet är en amfibie, en av de första i tjänst. Landstället fälldes upp under vingarna genom att föraren vevade en vajertrumma.

Planet var då målat som en fisk, och med namnet Flygfisken på nosen. Då Skandinaviska Aviatik AB trädde i likvidation övertogs planet i december 1913 och togs i tjänst vid Marinflyget betecknat L II, sedan S23 och slutligen Flygbåt (Flb) 10.

Tillsammans med ett likadant plan, L I, som direktköpts till Marinen, användes Flb 10 för utbildning



Nyttillverkad sköldbricka till Oberursel i Flb 10. Foto Tor Johnsson



Marketerterbyggnaden på Tullinge oktober 2007. Foto Benny Karlsson

och även för kustpatrullering efter krigsutbrottet. Tjänsten slet hårt på flygplanen, och L I kasserades 1916. Flb 10 användes vidare ända till 26 juli 1917 då det råkade ut för ett svårt haveri. Trots omfattande skador reparerades planet och fortsatte i tjänst till hösten 1918 då det blev kasserat. Det hade då flugit något över 130 timmar totalt.



Tillverkning av oljepumpsattrapp till Oberursel-motorn för Flygfisken. Den övre bilden visar avgjutningen och den undre bilden det slutliga resultatet.

1919 överlämnades planet till Statens Sjöhistoriska Samlingar, men tillfördes det nyskapade Tekniska Museet i Stockholm 1936. Där hängdes det upp i taket i stora maskinhallen där det blev kvar ända till 1983. Det togs då ner och ställdes i magasin till 1997 då det



Macchi med den nya motorn bredvid i utställningen före museets ombyggnad. Foto Benny Karlsson

överfördes till Flygvapenmuseum.

Placeringen under de stora takfönstren i museihallen under lång tid har varit helt förödande för vingarnas duk, som utsatts omväxlande för solljus och inläckande regnvatten. Däremot är träet i kropp och vingar i bra skick.

Restaureringsarbetet började med att vänster vingar i augusti 2008 togs till f d F 18 marketenterbyggnad, som var en ovanligt lämplig verkstad, 2009 kom kroppen och i maj 2010 motorn. I november 2010 kom slutligen mittvingen och höger vingar.

Den motor som varit monterad i planet, en 80 hk Oberursel U.0, 7-cylindrig roterande stjärnmotor, hade då bytts mot en likadan från Tekniska Museets motorförråd. Tyvärr var denna invändigt skadad, och delar saknades. Märkligt nog kunde reservdelar återfinnas i FVM:s förråd och motorn kunde göras komplett och i acceptabelt utställningsskick. Där ingick också en ny, förlängd motornäsa med läge för ett stödlager, propellernav och sköldbricka (motorns fästplatta) tillverkade av M G Pre-

cision AB i Halmstad.

Flygkroppen var i tämligen gott skick med en del mindre skador. Det beslutades då att den, i stället för att helt nymålas, skulle behållas i det utseende den hade 1918. Vingarnas trä krävde inte särskilt mycket arbete men hel omdukning var nödvändig efter att alla märkningar först försiktigt kopierats från de gamla.

Av landställets mekanism fanns bara delar kvar, men lyckligtvis tillräckligt mycket för att det som saknades kunde rekonstrueras och det hela bli funktionsdugligt.

Hjulen har gått förlorade, men originalskidorna för vinterbruk finns kvar. De har restaurerats och är nu monterade.

Vingarnas stödfloatorer hade en hel del olika skador men kunde repareras.

Efter 2011 var verksamheten flyttad till Säkerhetsmaterieförrådets vindsvåning, där arbetet efter hand färdigställdes. Under 2012 och början av 2013 samlades delarna vid Flygvapenmuseum och i bör



***Macchi M 7 på väg in i verkstaden i Säkmatförrådet på Tullinge
2012-01-31. Foto Gunnar Granberg***

jan av december 2013 gjordes slutmonteringen i museihallen. Den officiella invigningen var den 10 december.

Det är att märka att Flygfisken då var jämnt 100 år gammal och är det enda kända originalexemplaret av amfibietyp. Ett plan av samma typ men i rent flygbåtsutförande finns i Musée de l'Air i Paris.

Flygplanen numrerades 941, 943, 945 och 951; nummer som ärvts från havererade och avskrivna Phönix D.II. Nr 941 var först färdig och råkade ut för sitt första haveri redan i september vid landning på Roxen.

I ett tidigt skede, möjligen redan vid leveransmonteringen, ändrades motorernas kylsystem till samma

med arméförband vid Karlsborg. Men i september 1925 gjorde löjtnanten Nils Kindberg en uppmärksam ensamflygning med 945 via Stockholm och Åland till Finland och Estland och tillbaka utan större problem.

941 och 943 kasserades av olika orsaker 1923 och de två andra 1926-27. Ett av dessa ställdes i en av lägerhyddorna på Malmen där det redan var samlat några äldre flygplan. Motorn blev troligen en av de som 1928 monterades i Ö 4 "Isotta-Dront". M.7-an fick då istället en "motor" av trä, ytterst välgjord, och planet visades vid flygdagar och i Flygvapenmuseums utställning märkt 945.

1994 kom en motor av originaltyp från Italien till museet i ett byte. Den avsågs monteras i planet i samband med en planerad restaurering, ett uppdrag som gavs till Tullingegruppen.

Motorn kom till Tullinge i december 1994.



Efter färgborttagning blottades stjärtpartiet med italienskt originalmålning i januari 2015 och övervingen i september 2013. Foto Benny Karlsson.

Macchi M.7

Efter en del turer hade fyra exemplar av "jaktflygbåten" Macchi M.7 köpts från Italien, och de levererades till Flygkompaniet på Malmen i juni 1921. De hade anskaffats för att vid beredskap baseras i Boden sommartid, eftersom landets norra delar saknade flygfält.

typ som på Phönix och Albatros, en extra bränsletank monterades på övervingen och nospartierna byggdes om för att passa den svenska beväpningen; två kulsprutor fm/22 framför föraren.

Någon bas i Boden blev aldrig uppsatt, utan planen flögs mest från Roxen och vid samövningar

därefter vingarna. Arbetslokalen var då belägen i Säkerhetsmaterieförrådets vindsvåning, och delarna måste lyftas upp med husets traversbalk.

Macchi visade sig snart innehålla en del överraskningar. Det var beslutat att planet skulle återfå den vita och ljusgrå färg det haft

från början, och när borttagningen av den svarta tjärbaserade färgen på kroppen påbörjats kom det ursprungliga numret 951 fram, och efter hand inte bara där utan även på vingar och stöttor. Anledningen till att det varit ommärkt 945 under många år är inte känd. På framkroppen hittades också det italienska marinflygets serienummer, 13203, och på alla de rätta ställena också fabriakens tillverkningsnummer, 1907. De låga numren kan tyda på att planet från början varit en M.5 som modifierats till en M.7.

Nästa intressanta upptäckt var att all duk på vingar och stjärtparti var fabriksoriginal, alltså nära 100 år gammal, med italiensk målning och märkning och fortfarande i bra skick. Vid undersökning av bakroppens inre hittades blyertsskrift på italienska och tyska på vänstra insidan. Där står "Pace e non piu guerra", och där bredvid "Wer hat dieses geschrieben?", alltså "Fred och inte mera krig" resp "Vem har skrivit detta?".

Den italienska texten har troligen skrivits när planet byggdes hösten 1918, och den tyska vid någon reparation vid Flygkompaniets verkstad.

Flygkroppen har fått en del skador från röta och transporter reparerade, men det stora arbetet låg i att få bort den tjocka, tjärbaserade svarta färgen. Allt måste bort eftersom det annars trängde upp och missfärgade den nya ljusare färgen. Även vingar och stjärtparti har rengjorts från gammal färg och målats om.

Några saknade stag i motorfundamentet och till stabilisatorn har nytillverkats, och förarplatsen har renoverats på grund av skador från fukt och oljeläckage.

Motorn saknade en del komponenter. Vissa har kunnat tillverkas efter kopiering av delar i en motor hos Imperial War Museum i engelska Duxford, och andra delar kommer från museiförrådet.

Propellernav saknades men även där hjälpte IWM till genom att låna ut sitt nav som förebild för ett nytt som tillverkades av M G Precision AB. Motorns smörjoljaepump är totalhavererad, men för övrigt är skicket tämligen gott.

I november 2015 togs kroppen till museet, i april 2016 följde vingar, stjärtparti och motor och under året har Macchin monterats i museiverkstan vid ett antal resor dit. Den 24 oktober kom planet slutligen på sin plats i utställningen.

Projektet har tilldragit sig stort intresse, inte minst i Italien, då detta är det enda, kända flygplan av Macchis tidiga tillverkning som finns bevarat.

Projekten

Breguet C.U-1 under arbete	1978-1989
Sk 14	1981-2003
Sk 5	1989-2010
Thulin G	2004-2010
Donnet-Lévêque	2009-2013
Macchi M.7	2012-2016

Lokalerna

Göthe Johanssons snickeriverkstad i Vallentuna	1978-1979
Barkarby Byggnad 116	1979-1989
Barkarby Hangar 83	1983-1989
Tullinge Säkerhetsmaterieförråd mellanvåning	1990-1993
Tullinge Filmsal/Instruktionsverkstad	1993-2002
Tullinge 3. div flygtjänstbyggnad	2002-2007
Tullinge Marketenteri	2007-2011
Tullinge Säkerhetsmaterieförråd vindsvåning	2011-2016

Flygvapenmuseums verkstad och förrådslokalerna i Ljung har kunnat användas vid slutmontering av flygplanen.



Utliftning av undervinge medelst linbana den 28 april 2016. Foto Tor Johnsson



Transport till museihallen den 19 oktober 2016. Foto Benny Karlsson.

F 18 Kamratförenings årsmöte 2017

(text och foto Gunnar Persson, Sten Wiedling och
Thomas Lagman)

Vi samlades som vanligt nedanför kanslihuset framför minnesstenen. Det var ett strålande försommarväder med sol och värme. I år var stenen tvättad, rengjord och blommor planterade runt plattan. Ett stort tack till Claes Wase som sköter detta med den äran. Efter lite mingel kunde så ceremonin starta.



Församlade medlemmar



Blommor på plats inför ceremonin



Ordförande samt Sten Wiedling och Roger Wikholm

Några ord från ordföranden samt en tyst minut för alla våra kamrater som inte längre finns bland oss. Efter detta en promenad upp till STRILS byggnaden och samling i filmsalen.

Årsmötet startades av ordföranden och dagordningen gick igenom, revisionsberättelsen låg till grund för att styrelsen även denna gång fick ansvarsfrihet för det genomförda verksamhetsåret. Det tackar vi särskilt för. 2016 års verksamhet gick igenom och alla kunde konstatera att vi hunnit med rätt mycket. Vid beskrivning av 2017 års verksamhet ser det ut att bli minst lika många aktiviteter, om inte fler.



Gunnar Persson och Leif Ström i högsätet



Intresserade medlemmar



Nye kassören, Tommy Ribbelöv, redovisar ekonomin

Efter årsmötet genomförde vi en kort information om Försvarsmaktens pågående ledningsutredning och i stora drag dess innebörd. Vi konstaterar att det finns ett visst igenkännande från tidigare år i Flygvapnets historia som återkommer med denna förändring. Många var frågorna och det var med stort intresse som alla lyssnade till vad som komma skall i Försvarsmakten.

Nu blev det lite tid att ta en titt i F 18 Flottiljrum innan maten skulle serveras. Thomas Starrin och Leif Ström förevisade och berättade om den materiel som finns att beskåda. Ett stort tack till er båda för ert idoga arbete.



Revisor Göran Sjöholm går igenom redovisningen och föreslår styrelsen ansvarsfrihet.



På uppdrag av styrelsen föredrar ordföranden Gunnar Persson styrelsens förslag till ny hedersmedlem i föreningen. Styrelsen föreslog Claes Jernow och mötet valde Claes enhälligt till ny hedersmedlem.

Vår ambition med F 18 Flottiljrum är att skapa tidsenliga modeller, både vad avser materiel och utrustning för alla yrkeskategorier soldater och officerare som fanns under F 18 perioden. Hjälpt gärna till om du har något hemma i gömmorna.



Vår flygförare och ett par av våra maskiner J 34 och SK 16



Lite reflexioner på väg ut ur filmsalen och till F 18 Flottiljrum. Det finns en hel del att titta på och föra diskussioner kring i gamla STRILS lokaler



Maten hämtad och serverad så låt den väl smaka



Dukat och klart för mat



Fler som gillar maten

Föreningen kämpar på med flottiljrummet och det tillkommer prylar ständigt som skall få sin plats på hyllor och väggar. Ett omfattande och samtidigt roligt arbete. Nytt är några dockor som fått tidsenlig uniform och flygoverall med tillbehör.

I filmsalen fick vi också en förhandsvisning av Blue Angels uppvisning på F 18 med F 18 Hornet. Filmen är cirka 30 min lång och kommer att visas i samband med höstens aktiviteter.

Nu kände sig alla manade till bords då vi blivit lite hungriga. Dagen till ära hade Ingegerd Hesselgren dukat fram en mycket smaklig buffé som alla högg in på och lät sig väl smaka.

Vi konstaterade att ett år går fort och nu satsar vi för fullt under 2017 och hoppas på många fina träffar och aktiviteter.

Protokoll från mötet kan du läsa och begrunda inne i tidningen.

Glöm inte kommande onsdagar udda veckor mellan klockan 13-15 för en stunds fikaträff.



Läcker buffé

Ännu en arbetsdag på PS-08 Harry

Numera bortgångne Bo Fundells artikelserie fortsätter som planerat. Vi framför våra kondoleanser till familjen och hoppas vi handlar i allas anda.

I det första avsnittet av min berättelse från Harry, F 18:s radarstation utanför Södertälje, arbetade vi fortfarande i en barack ovan jord. Nu har det hunnit bli hösten 1964 och vi har installerat oss i berganläggningen.

Det har gått tre-fyra år sedan jag började jobba på Harry. Förut satt vi inträngda i ett dåligt ventilerat utrymme i den gamla trånga baracken, men nu har, utan större inkörningsproblem, hela strilpersonalen fått krypa ner under jord. Det vill säga att vi har hunnit installera oss i det nya, fina, bombskyddade op-rummet i berganläggningen. Miljön är inte helt ny för oss, vi har redan tidigare flera gånger varit nere på Dick på Vikbolandet och hunnit vänja oss vid nymodigheterna och arbetsförhållandena.

Det känns nu oerhört bra att även vi på Harry fått den nya utrustningen, stor, rymlig lokal, specialutformade, nästan futuristiska operatörsplatser och överhuvud taget en trivsamt arbetsmiljö. Många har, under de år jag arbetade under jord, frågat om det inte är jobbigt - saknar man inte dagsljuset och utsikten genom fönstren? Mitt svar har alltid varit: Nej, verkligen inte! Och det har varit sant. Tvärtom, man har känt sig privilegierad, det har inte funnits många arbetsplatser som varit så genomtänkta och inspirerande som de gamla underjordiska strilanläggningarna. Ventilationen var perfekt och temperaturen alltid lagom.

Själv har jag hunnit bli civilist, jag har muckat som furir och i stället fått anställning som Försökscentralens "öronmärkte" Radarjaktledare, det vill säga den som skall assistera vid alla deras prov och försök av de senaste flygplanstyperna och vapensystemen. Egentligen nästan samma jobb som tidigare, men nu i civila kläder.

J 35 Draken, version D och snart även F, har kommit en god bit på väg. Dessa versioner hade möjlighet att ta emot styrdata vilket påverkade stridsledningsmetoderna en hel del.

Vad skall denna dag innebära, tänker jag som vanligt, när jag vid halvåttatiden sätter mig i min ganska nya, vita SAAB 95 för att åka cirka en mil till jobbet. Sa-

aben är en bil som passar perfekt för vår lilla familj med den ganska nyfödde sonen. Bra plats för barnvagnen där bak till exempel. Den trecylindriga motorn puttrar igång som den ska och jag drar på ut mot nollåttan utanför Södertälje. Att köra bil är en passion och den allt smalare grusvägen inbjuder gärna till lite buskörning. Jag svänger med en lätt sladd in vänster mot den allra sista lilla vägstumpen mot stationen. Den välputsade skylten "Ej obehöriga motorfordon" visar rätt tydligt för den initierade att här kan det tänkas ligga något militärt...

Vaktlokalen ligger en bit uppe i backen och när jag rundar sista kröken nedanför, springer den värnpliktige vaktsoldaten snabbt ut, öppnar grinden och gör honnör när jag passerar. Jag behöver knappast ens stanna. Hejar som vanligt, han känner igen mig. När jag passerat vaktkuren är sista delen av backen ganska brant. Jag kör på ettan ända upp till planen där antennen som vanligt roterar och ställer bilen på en ledig plats under ett kamouflagenät.

Jag går sedan tillbaka några steg nedför backen för att komma in i berganläggningen. Den gråmålade, yttre grinden glider upp och jag känner den välbekanta bergsdoften, som jag nu börjat vänja mig vid. Det luktar fortfarande en underlig blandning av urgammalt och nytt. Jag fortsätter genom den bastanta stötvägsdörren och tar de allra sista stegen genom korridoren bort mot op-rummet. I förbifarten klappar jag till hänglåset som sitter där på väggen. Det har blivit en fänig ritual för mej och jag gör det varje gång jag passerar, nästan lite skrockbetonat. Vem vet vad som kan hända om jag glömmer det?

Inne i det dunkla op-rummet är det ganska mycket folk samlat så här dags för en morgongenomgång. Det tar någon minut för ögonen att acceptera mörkret. Sergeant Standar är Crrjal och redogör på sin typiska stockholmska dialekt för "veedret". Han har dessförinnan ringt till meteorologen på F 18 för att få lite fakta. Vädersituationen kommer nog inte att innebära några problem för flygverksamheten denna dag, har han fått veta. Möjligen kommer en varmfront med tillhörande regn in västerifrån sent framåt eftermiddagen, säger han. Då kan som vanligt bildas väderekon, tänker jag, vilket kan göra det svårt eller omöjligt att se några flygplansekon i samma område. PS-08 är känslig för sådant. Men det är vi vana vid och det är bara att som vanligt vänta på telefonsamtal från våra "kunder".

Fortsättning följer i nummer 56 av F 18 Kamraten.

