



F18 - Kamraten

Nr 65
Jun 2022

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



INNEHÅLL

Allmän information.....	2
Ordföranden har ordet.....	3
C F 16 har ordet.....	4
Hallmans annons.....	5
SFF annons.....	6
Kamratföreningens guldmedalj.....	6
C LSS info.....	7
Bilder från förr.....	8-9
Veterandagen 2022.....	10-11
SMKR representantskapsmöte 2022.....	12-13
Hemkomstceremoni för EUTM 18.....	14
Veteranklubben ALFA	15
F 18 Kf årsmöte 2022	15-17
Flygpojkar på F 18.....	18-25
Årsmötesprotokoll 2022.....	26-27



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 jaktflygflottiljen var en del av vårt luftförsvar med en aktiv incidentberedskap och stridsledning för övervakning 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 2022

Medlemsavgiften är oförändrad och minst **100 KRONOR**

och insättes på plusgirokonto **72 91 00-8** eller swish **1234311536**

Använder du inbetalningskort så glöm inte skriva vilket år inbetalningen avser.

Glöm inte att meddela adressändring eller ändring av e-postadress

F18 Kamratförening, Pg 72 91 00-8

Ordförande: Gunnar Persson, 073-1536844, ordforande@f18.se

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

Sekreterare: Leif Ström, 070-3159797, sekreterare@f18.se

Kassör: Stig Thurén, kassor@f18.se

Ledamöter: Thomas Lagman 08-7466648, Claes Wase 070-8145603,

Thomas Hillemar 070-2423458,

Adressändringar och ekonomiska ärenden, sekreterare@f18.se

Foto framsida: ÖB under veterandagen, Foto Hans Groby

Foto baksida: Chefsbesök på J 35B-simulatorn på F 18

Ansvarig utgivare

Gunnar Persson

Redaktion

F 18 Kamratförenings styrelse

F 18 Hemsida: www.f18.se

Grafisk formgivning/layout

Gunnar Persson

Tryck

Bomas Tryck Norrtälje

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Nu äntligen ser vi snart ett slut på den svåra pandemin, som har lamslagit stora delar av samhället under mer än två år. Under våren har vi kunnat genomföra normala styrelsemöten och träffar, även om det finns en del restriktioner kvar. Många har fortfarande kvar behovet av att vara hemma tills allt är ok.

Våra fikaträffar har återupptagits och det kommer ett flertal medlemmar för att få en stunds information och lite kaffe. Genom det rådande läget i Ukraina har det blivit en del diskussioner. Frågan om ett NATO-medlemsskap har också varit uppe på dagordningen. Nu har ju Sverige tagit beslutet att gå med i NATO. Thomas Lagman har dokumenterat och hittat ett stort antal fotografier som han har lagt in i vår gemensamma databas. Dessa har vi visat vid träffarna och försökt att identifiera både vad gäller platser och namn.

Inom styrelsen tycker jag vi har kommit i gång på ett bra sätt och vi har startat upp ännu ett projekt nämligen att sätta upp en J 35B fena målad med ACRO DELTAS färger framför den före detta STRILS TAST-anläggningen (numera biografen Sländan). Vi planerar för en invigning under sensommaren.

Vi har anmält oss till flygdagen i Uppsala och vi hoppas att det kommer fler från föreningen, som är villiga att göra lite insatser på Ärna i samband med flygdagen. Känner du för att stödja oss i arbetet, så anmäl dig direkt till sekreteraren.

Veterandagen blev betydligt större och mer omfattande i år än tidigare år. Det sattes ut nya läktare och betydligt större yta togs i anspråk för dagen. I år uppmärksammades speciellt den personal (militär, polis och civila) som tjänstgjorde på Cypern.

I liket med förra året har vi under två halvdagar genomfört en information för Rikstens skolas 85 andraklassare. Detta görs inom ramen för skolans projekt F 18.

Årsmötet genomfördes i maj, men det var färre deltagare än normalt. Vi gick därför ut till andra grupper och bjöd in till föredraget. Vi fick en mycket bra och intressant föredrag om hovet, monarkin och hur det är att vara HMK stabschef (läs mer inne i tidningen).

Under våren beställde vi och fick nya accessoarer till föreningen att ge bort och sälja. Vi lät också tillverka en ny medalj med högre valör än vår tidigare förtjänstmedalj. Denna gång blev det en guldmedalj med ett band i de gamla divisionsfärgerna. Vi hoppas på någon mer aktivitet efter sommaren och under hösten. Håll uppsikt på vår hemsida för mer information. Detta genomföres under förutsättning att det finns ett intresse bland våra medlemmar.

Därmed önskar jag er alla en skön och avkopplande sommar



CHEFEN för F 16 HAR ORDET



Överste Pernille Undén, foto Försvarmakten

Kära läsare!

Just nu planerar F 16 för två stora kommande aktiviteter, samtidigt som vi anpassar vår beredskap utifrån den säkerhetspolitiska situation vi befinner oss i. De två stora aktiviteter vi planerat är dels den Luftförsvarsövning 2022 som skedde under maj månad, med ökad flygaktivitet på Uppsala flygplats, dels planering av den stora flygdagen som görs tillsammans med Luftstridsskolan och som kommer att gå av stapeln den 27 augusti. På flygdagen beräknar vi att det blir många besökare som motsvarar 2018 års event med cirka 150 000 besökare. Intresset för flygdagen är stort hos allmänheten och det kommer att bli en händelse- och upplevelserik dag, det kan jag lova!

Vår personal på internationell tjänstgöring i Mali (EUTM) mår bra men de har fått reducerade utbildningsuppgifter med anledning av andra länders militära utdragning ur landet utifrån händelseutvecklingen som har skett den senaste tiden. Vi fortsätter vår verksamhet där och avvaktar eventuella vidare beslut i frågan.

Våra värnpliktiga har kommit långt i sin utbildning och har inte många veckor kvar innan de börjar räkna ned sina dagar, eller ”pinnar”, till muck. För ett par veckor sedan genomfördes en informationsdag för våra värnpliktiga i syfte att visa och attrahera för fortsatt arbete inom F 16:s och Flygvapnets olika arbetsområden. De fick bekanta sig med verksamhet både vad avser att betjäna en flygplats till att vara en del i flygtjänst på såväl helikopter 15, ASC 890 (flygsspaningsradarflygplan) som JAS 39 Gripen. En välplanerad och väl genomförd dag av alla berörda, fantastiskt uppskattad!

Vi fortsätter att följa händelseutvecklingen gällande kriget i Ukraina och tänker särskilt på alla berörda människor, där nu mer än fem miljoner har tvingats lämna sitt land. Kriget i Ukraina har nu accentuerat frågan om ett Nato-medlemskap och vi är naturligtvis mycket intresserade av hur besluten blir, inte bara för Sverige utan även för Finland.

F 16 deltar med personal tillsammans med Flygstaben i ett analysarbete för att identifiera vägen framåt i syfte att möta och omsätta en försvarsbudget motsvarande 2 procent av BNP, som tidigast bedöms kunna uppnås 2028. Detta ställer krav på engagemang, innovation och eftertänksamhet, vilket F 16 personal bidrar till. Trots kriget i Europa och oroligheterna i vårt närområde är våren trots allt på väg! Vitsippor, fågelsång och ljusare dagar ger oss alla mer kraft och energi. Jag ser att mina medarbetare tar sig an våra uppgifter med kraft och energi, med en vilja att försvara svenska värden och svensk demokrati!

Tag hand om er alla och om inte förr, så välkomna till Flygdagen den 27 augusti!

F 16, Flygvapnets ögon – Mälardalens vingar
/Pernille Undén

C F 16 – Upplands Flygflottilj



Fotot taget i samband med yrkesinformationsdagarna för de värnpliktiga på F 16

HALLMANS.nu

Medaljer, pins, statyetter, vimplar
och mycket mer. Fråga oss, vi är experter!



Premiering - Idrottspriser - Gravyr
08 - 580 80 180 / order@hallmans.nu



Stolt leverantör till SMKR,
Svenska Pistolskytteförbundet,
KSSS, Gröna Lund
och tusentals
andra kunder.



Har du flyg som intresse, hobby, passion eller yrke – då skall du självklart vara medlem i Svensk Flyghistorisk Förening. Då får du varje år sex nummer av den mycket uppskattade Svensk Flyghistorisk Tidskrift plus vår årsbok och mycket mer. På vår hemsida finner du en informationsfilm, som beskriver alla medlemsförmåner. På hemsidan kan du även läsa ett nummer av Svensk Flyghistorisk Tidskrift som ett smakprov.

Nära 6 000 flygintresserade är redan medlemmar i Sveriges största flyghistoriska förening. Bli medlem du också! Fyll i formuläret på hemsidan eller ring in en anmälan. Årsavgiften är endast 445 kronor, som sätts in på Plusgirokonto 53 32 14-3.



Svensk Flyghistorisk Förening

Telefon 08-667 71 70 www.flyghistoria.org



Kamratföreningens nya förtjänstmedalj

(text och foto, Gunnar Persson)

Från och med i år har vi tagit fram och kan dela ut en ny förtjänstmedalj i guld. Efter diskussioner i styrelsen under slutet av 2021 kom vi fram till att vi ville ha en högre valör för framtida tilldelningar.

Färgerna på medaljbandet motsvarar dem som fanns på den dekal som divisionerna använde sig av.

Nya bestämmelser för tilldelning av förtjänstmedaljer är utarbetade och klubbade i styrelsen.

Medaljen beställdes på Hallmans Försäljnings AB.

Tycker du att det finns någon som bör få en av F 18 Kamratföreningens förtjänstmedalj så är du välkommen att lämna förslag till styrelsen så kommer vi att fatta formellt beslut om detta.

De första medaljerna delades ut under vårt årsmöte torsdagen den 19 maj.



CHEFEN för LUFTSTRIDSSKOLAN INFORMERAR



Överste Anna Siverstig, foto Försvarmakten

Luftstridsskolans vänner!

Nu är våren här och Luftstridsskolan har haft en intensiv inledning på året! Det finns ett omfattande engagemang hos personalen och framåtandan är påtaglig. Vi har stora ambitioner i hur vi ska växa som kompetenscentrum för utbildning, utveckling och övning inom Flygvapnet.

Sedan Ryssland anföll Ukraina och freden i Europa var slut, har även LSS varit inblandad i de beredskapsanpassningar som vi har gjort i Försvarmakten. LSS har inga krigsförband, men vi tillför nyckelpersonal på olika befattningar i Flygvapnet – för att det är vi som har den viktiga kompetensen eller för att vi bidrar till någon funktions uthållighet. Vi bidrar också till uthållighet på längre sikt, genom våra kurser och utbildningar – vi tillför kompetent personal till krigsförbanden.

Vårt arbete med utveckling tillför också förmåga till krigsförbanden på kortare sikt med metoder och materiel som snart levereras, men också på längre sikt med nya ramvillkor för krigsförbanden eller stora materielsystem som Gripen E.

Forcerad utveckling är en av de åtgärder som Försvarmakten nu tittar på – vad kan vi ta fram fortare än planerat eller göra tidigare? Det klart att FM kommer att få ytterligare 2 miljarder under 2022. Det återstår att se vad det innebär, men LSS kommer att vara en del i det. Flygstaben leder planeringen för Flygvapnet och det ska vara klart under försommaren.

FM är nu inne i vårövningsperioden: LSS har varit ansvarig för den delen av Viking 22, som genomfördes vecka 13 och 14 här i Uppsala. Då hade vi knappt 200 personer extra här på Ärna från 11 olika nationaliteter. Övningen var en ren stabsövning, för att öva på multinationella freds- och krishanteringsinsatser. Vidare är LSS i slutskedet av planeringen av årets Luftförsvarsövning, som genomförs vecka 20 och 21. Då skall hela Flygvapnet och Luftvärnsregementet öva vårt nationella luftförsvar.

Jag har också haft förmånen att förrätta examen för gruppbefälsutbildningen och utnämna nya korpraler till Flygvapnet.



De har en viktig roll i att vara soldaternas närmaste chefer och förebilder – en viktig pusselbit i vår pågående tillväxt. Det är ett bra exempel på hur LSS bidrar till ett starkare försvar. Våra skolor bidrar till att lägga grunden för den framtida organisationen med de utbildningar vi genomför nu och dem vi planerar att genomföra.

Samtidigt pågår planeringen för 2023. Där vi ska försöka tänka nytt för att möta kraven i tillväxten. Vad behöver vi göra nästa år och vad vill vi göra? Hur taktar det med våra tillgängliga resurser? Vi har också startat arbetet med hur LSS skall utvecklas för att ta vår roll i Flygvapnets utveckling och tillväxt.

Tillsammans med F 16 pågår intensiv planering för Flygdagen den 27 augusti här på Ärna – det ska bli riktigt roligt. Välkomna då!

På kunskapens grund – ”Scientiae fundamento”.
/Anna Siverstig/CLSS





Veterandagen 2022

(text Leif Ström, foto Hans Groby, Sten Wiedling)

Så blev det äntligen dags att kunna fira veterandagen enligt tradition efter Covid-pandemin.



Stig Thurén och Leif Ström i tältet

I år hade vi i kamratföreningen bestämt oss för att vår fana åter igen skulle få ingå i fanborgen som på ett fantastiskt sätt ramar in den stora läktaren vid ceremonin. Väderutsikterna för att det skulle kunna genomföras utan regn och antal medlemmar som skulle kunna delta såg bra ut.

Vid årets högtidlighållande uppmärksammade Forsvarsmakten särskilt de veteraner som tjänstgjorde vid UNFICYP på Cypern under åren 1964-1993.



På utställningsområdet visade Forsvarsmakten, andra myndigheter och ideella organisationer upp materiel och informerade om sina olika verksamheter som exempelvis Tullverket som förevisade hundens olika användningsområde, en flyguppvisning av Hkp 16, olika pansarfordon, med mera.



Efter ceremonin med tal av talman Andreas Norlén, statsminister Magdalena Andersson, rikspolischef Anders Thornberg och ÖB Micael Byden och utdelning av Forsvarsmaktens förtjänstmedaljer genomförde en fyrgrupp JAS 39 Gripen en "missing-man-formation".



Som tidigare år så delade vi tält med SMKR och Koreaveteranerna på utställningsområdet där vi mötte många intresserade och fick möjlighet att informera om vår breda verksamhet samt tillfälle att värva nya

stödmedlemmar.

Vi fick besök av såväl ÖB som C F 16 som uttryckte sin uppskattning av vårt deltagande och engagemang.



SMKR Representantskapsmöte 2022

(text Gunnar Persson, foto Leif Ström)

December 2021 kallade Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund (SMKR) till representantskapsmöte den 15-16 april 2022. Detta är ett "årsmöte" som genomförs vartannat år med medlemsföreningarna. Föregående årsmöte genomfördes i digital form genom MS TEAMS 2020.

Årets möte kunde genomföras med närvarande av 70 deltagare på Tallink Silja Line fartyg m/s Galaxy tur och retur Åbo.



Riksförbundet var representerat av Hans Zettby och Marianne Bernhorn.

Före resan samlades alla deltagare på gamla K 1, Kanslikasernen, vid Lidingövägen 28 i lektionssalarna ovanför stallarna. Brukligt till vårt representantskapsmöte bjuder vi in någon representant från HKV eller försvarsdepartementet för att informera om pågående verksamhet. Vid detta tillfälle var det chefen HKV PROD FPE brigadgeneral Jonny Lindfors som klargjorde Försvarsmaktens tillväxt med bland annat nya regementen, flygflottiljer, marina baser samt aktiviteter kopplade till stödet åt Ukraina. Det var ett mycket intressant och givande föredrag som genererade många frågor. Ett stort tack till brigadgeneral Jonny Lindfors för den fina insatsen. Vi ser fram emot Försvarsmaktens arbete med både tillväxt och utvecklade förmågor av de förbandsmassor vi har att göra med.



Brigadgeneral Jonny Lindfors



Ovan några av deltagarna på kanslikasernen

Därefter utgick transporter ner till TallinkSilja-terminalen för incheckning och ombordstigning på fartyget.

Väl ombord och samling nere i konferenslokalerna välkomnade förbundsordförande Anders Emanuelson oss och hoppades på ett givande representantskapsmöte och social samvaro. Därefter hitta hytten sedan till buffématsalen för en väldigt välfylld buffé. Antalet passagerare på fartyget var inte alls i samma omfattning som tidigare. Totalt tror jag det var cirka 700 passagerare.



Gunnar Ohlsén, Lennart Bresell och Lars-Erik Uhlegård ser väldigt nöjda ut

Dag två började själva årsmötet som förlöpte på ett mycket bra sätt. Då ett årsmöte är väl förberett vad avser dagordning och innehåll så blev det inte några kontroversiella frågor från deltagarna. Christer Olofsson tillhörande Ärna Kamrat och veteranförening blev vald som sammankallande för valberedningen 2024.



I blåa F 18 tröjor ser vi Thomas Hillemar och Leif Ström

för SvMM (Svenska Militära Minnesmärken) tilldelades SMKR Guldmedalj.

Den nya styrelsen tackade för förtroendet att få leda SMKR fram till nästa representantskapsmöte 2024

Efter årsmötet samlades deltagarna regionvis, där det fanns möjligheter att fortsätta diskussioner med mera rörande mer lokala frågor. Det hela avslutades klockan 1815, när fartyget anlände Värtahamnen. Vi han dock med lite godis innan vi lämnade fartyget och vände hemåt.



I samband med representantskapsmötet tackade vi av ledamöter som lämnar styrelsen samt nyinvalda ledamöter genom en medaljceremoni som förrättades av förbundsordföranden Anders Emanuelson.

Gunnar Ohlsén erhöll Sköld med guldplakett för sina insatser i styrelsen. Torbjörn Malmqvist och Johan Ardefors erhöll SMKR bronsmedalj.

Christian Braunstein som lämnar ordförandeskapet

Bilden ovan visar förbundsordföranden Anders Emanuelson som tilldelar Christian Braunstein SMKR guldmedalj för det gedigna arbete han utfört under ett mångårigt ordförandeskap för SvMM.

Väl mött ute bland våra verksamheter och ta hand om er och utveckla våra traditioner, aktiviteter och rekrytering tillsammans med våra kamrater/veteraner.

Dåtid -- Nutid -- Framtid

Hemkomstceremoni med EUTM 18

(text Gunnar Persson, foto Kristoffer Olofsson)

I samband med EUTM 18:s hemkomst genomförde Flygvapenchefen hemkomstceremoni i Uppsala.

Det hela började med samling av de anhöriga i Tuna huset. F 16 veteranhandläggare Helena Söderqvist gav de anhöriga en introduktion och en beskrivning vad en sådan här insats handlar om och behovet av stöd från hemmafronten och behovet av kommunikation mellan dem och den enskilde soldaten.

Därefter samlades alla i idrottshallen för FVC ceremoni. Närvarande var förbandet, ideella organisationer, anhöriga och i övrigt de som hade tid för tjänsten att närvara. Musikkåren spelade vid samlingen.

Ceremonin började med att soldaterna och därefter hedersvakten marscherade in och ställde upp.

FVC höll tal till soldaterna ur EUTM 18 samt de anhöriga. Därefter delades Försvarsmaktens medalj för internationella insatser ut. Missonsmedaljen har sedan tidigare tilldelats soldaterna på missionen.

Efter ceremonin bjöds på smörgåstårter och prinsessbakelse på Ärnämässen och vi hade tid att mingla med soldater och anhöriga.

En vacker och förhoppningsvis minnesvärd stund för alla.



FVC Genmj Carl-Johan Edström



Hedersvakten



Åhörare



Veteranklubben ALFA

(text Gunnar Persson, foto Leif Ström)

Det kom en förfrågan från Veteranklubben ALFA om inte vår kamratförening och deras veteranförening kunde träffas och ge varandra lite information och tips om föreningarnas verksamheter och om vi hade några beröringspunkter. Eftersom vi har en gemensam bakgrund inom bland annat STRIL-systemen så faller det sig naturligt att vi ska träffas och byta tankar och ideer om hur och på vilket sätt vi kan utveckla kamratföreningsarbetet.

Ett bra förslag som utmynnade i att vi sågs på Tullinge och samlades i biografen Sländans lokaler och höll ett informationsmöte med diskussion och frågor. Vi var hela 14 deltagare, som intresserat lyssnade och diskuterade verksamheter och samarbetsfrågor. Det hela avslutades med en lunch uppe i biografen Sländan, i vanlig ordning iordningställt av Ingegerd Hesselgren.

Det hela slutade dessutom med att Veteranföreningen ALFA blev medlemmar i Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund och fick Luftstridsskolan i Uppsala tilldelad som värdförband.

Vi kommer att ha ett fortsatt samarbete och utbyta idéer och tankar kring hur man informerar, rekryterar och utvecklar aktiviteter som tilltalar medlemmarna. Ett sätt att utveckla kamrat- och veteranföreningsverksamheten är att ha gemensamma aktiviteter.

Vi ser fram emot ett samarbete och utbyte av information med mera.

Lycka till i ert fortsatta arbete och välkomna in i gemenskapen bland våra kamrat-och veteranföreningar.

F 18 Kamratförenings årsmöte

(text Gunnar Persson, foto Leif Ström, Sten Wiedling)

Den 19 maj med en solig och varm eftermiddag samlades vi under trevlig marschmusik vid vår minnessten för den traditionsenliga minnesstunden med nedläggning av blommor för att hedra dem som lämnat oss under året och sedan förbandet bildades.



Genlt Jan Salestrand i samtal med deltagare

Det var en mindre skara i år än normalt. Vet inte om pandemin fortfarande gör sig gällande eller om det finns andra bakgrundsfaktorer. Hur som helst samlades vi för en tyst minut både för våra bortgångna kamrater och för de tappra kämparna i Ukraina.



Ordföranden med fanvakten (Thomas Hillemar och Tommy Löhr)

Traditionen kräver också att Kenneth Näslund startar upp vår Röda Drake för att taxande visa vägen till STRILS TAST (numera bio Sländan). Med Draken i täten och fanorna därefter kom vi fram till bio Sländan. Här fick några hågade känna på dragkraften i en jetdriven Drakenmodell.





Leif Ström: Föreningens nya förtjänstmedalj i guld

Claes Wase: Föreningens förtjänstmedalj i brons

Thomas Hillemar: Föreningens förtjänstmedalj i brons

Tidigare i veckan har föreningens förtjänstmedalj i guld utdelats till Gunnar Persson i samband med SMKR styrelsemöte. Gunnar Persson erhöll också SMKR förtjänstmedalj i guld.

SMKR förbundsordförande Anders Emanuelson erhöll föreningens förtjänstmedalj i guld vid samma tillfälle. Därmed avslutades årsmötet och det blev en kort paus före föredraget.



Gunnar Persson och Leif Ström leder mötet



Föredragshållare på årsmötet var generallöjtnant Jan Salestrand, som tjänstgör som konungens stabschef och som ordföranden hälsar välkommen till F 18 Kamratförening.

Väl inne i bio Sländan blev det en stunds mingel före årsmötets början.

Årsmötet förlöpte väl och deltagarna gav oss enhälliga svar på våra frågor. Vi hade behov av en ny kassör men det var ingen på mötet som kände sig manad. Styrelsen fick årsmötets uppdrag att välja in en ny ledamot till styrelsen.



Innan vi avslutade årsmötet kallade Gunnar Persson fram Leif Ström, Claes Wase och Thomas Hillemar. Dessa tre ledamöter kom att få föreningens utmärkelser:



Generallöjtnant Jan Salestrand

Inför föredraget anslöt några deltagare till mötet. Det var ett mycket intressant och givande föredrag om Sveriges kungahus i alla avseenden. Vi kan verkligen rekommendera detta till övriga kamratföreningar. Det blev också en hel del frågor från deltagarna. Vi fick verkligen klart för oss hur och på vilket sätt verksamheten vid kungahuset bedrivs. Ett stort tack till Jan Salestrand för denna trevliga exposé över kungahuset och hovets verksamhet.



Vårt traditionsenliga tack till föredragaren. Nu har vi dessutom ytterligare en medlem i vår kamratkrets. Välkommen i gänget.

Efter föredraget var det så hög tid att inta Ingegerd Hesselgrens middagsbuffé, som i vanlig ordning var väl tilltagen och det var ingen som gick hungrig från detta möte.

Styrelsen ser fram emot våra kommande möten då vi hoppas att filmsalen kommer att vara välfylld av intresserade deltagare.



Cecilia xx, Pia Blomberg och Leif Ström



Vi ser Tommy Löhr, Thomas Lagman, Roger Wikholm, Stig Thurén intaga Ingegerds goda buffé, som avslutas med ostar, vindruvor, kaffe och sockerkaka med vaniljsås





FLYGPOJKE PÅ F18

Här fortsätter Olle Strömlads artikel från F 18 Kamraten nummer 14.

Ingen reagerade på min närvaro. Delvis berodde det nog på att min vän Roger lärt mig hur man skulle uppträda vid en situation som denna. Se ut som om du har ett legitimt ärende så är det ingen som reagerar på din närvaro. En tisdag blev lite dyster. Ganska sent på eftermiddagen hörde jag en 35:a starta och med min lilla transistor-radio kunde jag konstatera att det var vår flygpojksledare "Stor-Uffe" som ropade upp Svea kontroll efter start. Det var lite svårt att få ut något av kommunikationen vad han skulle göra, men jag förstod att vi antingen skulle få någon annan flygpojksledare eller att Uffe skulle bli sen. Det blev det senare då han dök upp 20-30 minuter sen. Nu berättade han för oss att ett haveri hade skett och att han varit ute och letat efter nedslagsplatsen. Jag vill minnas att han sa att han funnit spår av flygfotogen och en del annat på vattenytan vid Jungfrufjärden. Det var överstelöjtnant Croneborg som havererat en stund efter att han meddelat att han inte mådde bra. Croneborg hade då haveriet skedd flugit 35 i många år, då han ingick i den första 35-inflygningsomgången 1963.

På den här tiden hade Flygvapnet nästan alltid på icke kontorstid beredskapsrotar med besättnings- och beredskapsläge. Antingen placerade i framom 1 med piloterna fastspända i källorna eller med i full flygmundering sittande/liggande inne på divisionen. När F18 ansvarade för incidentberedskapen stod källorna oftast parkerade utanför hangar 81. Otaliga gånger har jag suttit på kvällar och helger och fördrivit tiden med att vänta på en eventuell start. Väldigt ofta blev det startordet och då gick det snabbt. Förarna sprang snabbt ut till källorna, klättrade ombord och oftast startades motorerna redan efter någon minut. Snabb uttaxning och rullande på drag från bana 15 om vinden tillät. Från att man såg förarna komma springande tills att EBK tändes tog det inte mer än 5-6 minuter. Modellflyg blev ett sidointresse till det "riktiga" flyget. Jag var med och startade modellflygklubben MFK Gladiatorerna. Klubben började i liten skala med 5-6 medlemmar. En av medlemmarna var vår lärare i franska på Falkbergsskolan, Lars Garén. Han var dubbelt så gammal som vi men med ett brinnande intresse för modellflyg var det ingen av oss som tänkte på det. Vi sysslade uteslutande med friflygande modeller samt linkontroll. Radiostyrda modeller var mer ovanligt på den tiden. Ett av skälen var givetvis att det var för dyrt. Efter att klubben funnits några år lyckades vi få OK på att komma in på F18 för vårt modellflygande. Vi trodde inte att vi skulle få något tillstånd men förvånades över hur välvilligt inställda man var till det. Härligt med flottliljens stora ytor och permanenta banytor. En gång lyckades en av oss lite för bra med sin flygning. Det var vår

fransklärare som hade en liten högvingad friflygande modell med en liten 0,8 CC motor som flög så bra att den i den svaga sydliga vinden drev mer och mer norrut. Förmodligen var det även en hel del termik vilket resulterade i att den efter cirka 10 minuter bara var en lite prick någonstans i höjd med banbörjan till bana 15. Jag minns att jag sprang efter den ända till fältgränsen. En mängd handritade efterlysningar uppsatta i södra delarna av Tullinge resulterade redan efter några dagar i ett samtal från en gubbe som hittat den i en buske på sin tomt. Det mest fantastiska är att modellflygklubben Gladiatorerna finns kvar än idag samt att man fortfarande sysslar med friflyg precis som vi gjorde för 50 år sedan. Våren 1972 fick flygpojksledare vid landets flottiljer som vanligt i uppdrag att rekommendera kandidater till sommarens Internationella Flygpojksutbyte, International Air Cadet Exchange (IACE). Om jag minns rätt skulle de rekommendera två från vinterns och två från sommarens kurser. Från F18 rekommenderade löjtnant Hansson Roger och mig. Från F11 rekommenderade kanske lite motvilligt löjtnant Sterner det samma. Efter uttagningar med språktest och psykologsamtal på flygstaben blev vi klara för sommarens IACE och valde att åka till England. Eller rättare sagt Roger sa att England var det bästa valet då man förmodligen skulle få flyga mest där. Alltså fick det bli dit vi skulle åka. Resan började med en introduktionskurs som var förlagd på F18. Här fick vi ut uniform, lära oss marschera samt att hålla ett föredrag som vi fått några veckor på oss att förbereda. En dag hade vi en ledig stund och min vän Roger föreslog att vi skulle gå in till 35 simulatorn. Väl där möttes vi av en före detta pilot från flottiljen i 50-års åldern. Han var ansvarig för simulatorn tror jag, och till vår stora lycka stod den oanvänd så han föreslog att vi skulle ta en tur. Efter en stund lämnade han oss ensamma så vi passade båda på att flyga varsin tur. Detta var första gången jag flög en riktig simulator. Läckert! Den före detta piloten som jag tyvärr inte minns namnet på berättade efter passet lite om sin flygkarriär. Han hade bland annat flugit Vampire och berättade att vid leveransflygning av en ny kärra hade han fått motorstopp på hög höjd långt sydväst om Tullinge. Motorn var omöjlig att återstarta så han glidflög ända fram till en lyckad landning på F18.

En C-130 Hercules från Norska Luftforsvaret flög oss från Bromma till Frankfurt Rhein-Main Airforce Base. Just denna C-130 samt dess färdmekaniker fick jag anledning att träffa 47 år senare. Det var på museet Forsvarets Samlingar på Gardermoen som jag för några år sedan var på besök. Där står det en Hercules och när jag närmade mig den tänkte jag att detta faktiskt skulle kunna vara just den individen jag

flög med 1972. En äldre man förevisade den mäktiga transportkärran och jag säger till honom att jag kanske har flugit med just den här. När han fick klart för sig när det var så svarade han att han hade varit färdmek på just den flygningen. Återigen ett fascinerande sammanträffande.



Avfärd från Bromma

Väl framme i Frankfurt blev det på kvällen en stor bankett. Vi som skulle till England hade kapten Ulriksson från F12 som ledare och vid middagen informerade han oss att vi skulle göra ett sånguppträdande. De övriga ländernas representanter verkade ha vetat om detta i förväg men vi var helt överraskade. Vad ska vi sjunga undrade Ulriksson. "Helan går" svarade någon och så fick det bli. Dagen efter blev det amerikansk frukost med godsaker man aldrig varit i närheten av hemma. Grapefruktjuice, ägggröra o.s.v. Därefter skulle vi transporteras till respektive resmål. De som till exempel skulle till USA klev ombord på en C-141 Starlifter och vi som skulle till England klev ombord på en Bristol Britannia. Nu var det dags att åka baklänges igen. Vi flög till Royal Air Force transportflygbas RAF Brize Norton med den mäktiga fyrmotoriga transportkärran.



Från Brize Norton blev det buss till RAF Lyneham som då var huvudbas för RAF:s C-130 Hercules. Väl framme inkvarterades vi, fick middag och sedan blev det fria aktiviteter. I vanlig Roger Wartin-anda skulle basen nu undersökas. Om den numera pensionerade SAS kaptenen Roger Wartin kan sägas följande: Utan honom hade jag inte fått uppleva ens hälften av allt jag fått vara med om under alla dessa år. Han är mannen som inte tvekar när det till exempel står. "ABSOLUT FÖRBJUDET ATT GÅ BORTOM DENNA SKYLT" Absolut förbjuder betyder "VÄLKOMMEN IN" för honom. Här följer några exempel: -Gå in till flottiljens brandplats i mörker för att se om det finns några värdefulla instrument eller andra delar kvar att spara för eftervärlden. Samtidigt som flottiljpolisen skulle ut på sin kvällsrunda sitter jag och skruvar loss syrgasslangen i en gammal J29:a från F4. Vi ser ljusen från Volvo Duetten då han kommer körande längs taxibanan mot bana 33. 29:an stod parkerad mitt ute på gräset en bit söder om den ordinarie brandövningsplatsen. Huven som vi vevat upp hann jag inte stänga så det var bara att krypa ihop i cockpit. Roger gömde sig bakom huvudstället. Flottiljpolisen såg oss inte. Spännande! -Mitt på dagen en helg klättra över staketet för att sedan smyga in i skogen där en Sk16 låg. Den hade släppts från en Hkp4 för att personal från haverikommissionen skulle ges möjlighet att träna. Det här var flera år efter att den släppts så den bara låg där till ingen nytta. Vi befriade den ifrån ett antal instrument. -Gå runt halva Arlanda för att klättra över staketet där dom där skyltarna satt som sa att här får ni INTE gå in. Sen i fullt dagsljus smyga in till brandövningsplatsen och i en av Kartverkets gamla Siebel montera ut för oss värdefulla flyginstrument. Dessa lagöverträdelser är med råge preskriberade idag.

Nu är vi alltså på RAF Lyham och Wartin styr stegen mot hangarerna. På en dörr står det "C-130 Flight Simulator". "Här går vi in" säger Roger. När vi kommit in i byggnaden dröjde det inte länge innan vi mötte en RAF officer som frågade vilka vi var. Vi förklarade att vi var "Air Cadets" från Sverige. Vi

blev inte utkastade, tvärtom visades vi runt och fick till och med flyga lite C-130. Det visuella systemet var ett landskap uppbyggt på ett gigantiskt bord. Träd, vägar, kullar, hus och allt annat var detaljerat uppbyggt på bordet. När man flög fördes en kamera över fram och projiceras på skärmar utanför cockpit. Det blev ju givetvis ett lite begränsat område man kunde flyga över. Det här var långt ifrån de avancerade visuella system som den senaste generationens flygsimulatorer har.



Dåtidens visuellsystem

Sen följde tre veckor sprängfyllda av mängder med upplevelser. Vi for runt i England via Birmingham-RAF Spitelgate (nedlagd)-London-Ramsgate-Blackpool-York. Huvudskälet att Wartin valt England var ju att vi skulle få flyga mycket och det infriades till fullo. Första flygningen genomfördes på dåvarande RAF Spitelgate som numera är en Armébas. Det började med briefing i en lektionssal och sen tilldelades Roger och jag en mycket trevlig instruktör. Roger började med två starter i den Kirby Cadet vi fick flyga. Sen blev det min tur. Vinschstart var en stor överraskning. Spaken i magen och brant stigning. När man kände att nosen drogs nedåt kopplade man ur och svängde direkt ut på medvindslinjen. Urkopplingshöjden var 6-700 fot. Kirby Cadet Mk 3 är ett brittiskt militärglidflygplan designad och byggd av Slingsby.

Cockpiten är helt öppen med bara en liten ruta framför föraren. Sjunkhastigheten var hög så det var bara frågan om att ta sig ner. Flygtiden blev extremt kort, bara 3-4 minuter. Sven Persson sedermera flygingenjör på F21 och F16 eredd med kameran. Nyköpingsbon Sven var flygpojke på F11. Vi flög även Slingsby Sedberg T.21 som också har en öppen cockpit och även den är ett glidflygplan. Den byggdes av Slingsby Sailplanes Ltd och flög första gången 1944.



Jag färdig för start i en Kirby Cadet

T21:an var godkänd för hela +7,5G och -3,8G. Nere vid Ramsgate på RAF Manston fick vi nöjet att flyga med en pensionerad RAF pilot som ingått i uppvisningsgruppen Black Knights. Den gruppen flög med tre de Havilland Vampire mellan 1947 och 1955. Han var nu i 45-års åldern och instruktör vid Air Training Corps. Nu blev det åka av. Han flög och efter urkoppling brant vänster och sen en brant dykning. På medvinden utfördes sedan 2-3 loopingar. Now we,er talking! Märk väl att man var på maximalt 700 ft vid urkopplingen.



Slingsby Sedberg

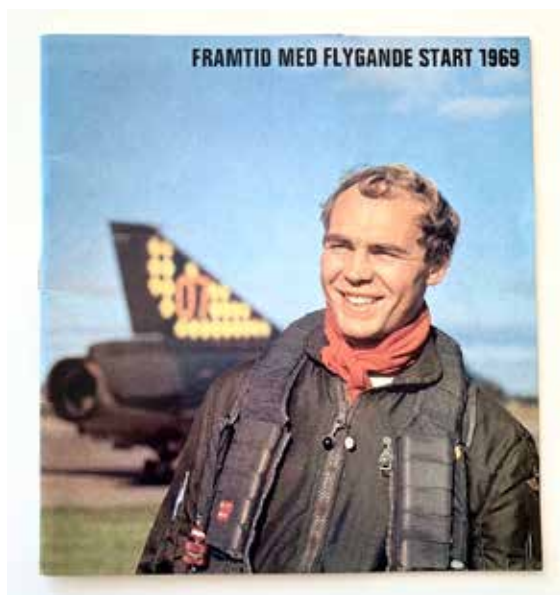
Resan runt om i England fortsatte och innehöll inte bara angenäma upplevelser. Vi fick känslan av att

flygvapnet betraktade oss som framtida officersämnen. Vi var ju eliten inom flygpojarna som man noggrant och med tester valt ut för denna resa. Man gjorde helt klart för oss vid utbildningen på F18 att vi representerar Sverige och det svenska flygvapnet i våra respektive värdländer. I detta ingick ett korrekt uppförande men även att var och en av oss skulle hålla ett tacktal vid någon av de lite mer officiella middagarna vi bjöds på. Detta för att förbereda oss på livet som officerare trodde vi. I varje större stad vi kom till bjöds vi på middag hos borgmästaren. Innan middagen fick man i uppdrag att hålla tacktalet. "Dear Mayor, ladies and gentlemen. On behalf of the Swedish Air Force and all Air Cadets, I would like to take this opportunity to thank you for this delicious dinner". Detta var inte vad man drömt om att göra vid denna resa men det var bara att bita ihop. ÅterfärdentillSverige gick omvända vägen via Frankfurt Rhein Main med en stor bankett och sedan hem till Sverige. Tre mycket innehållsrika veckor var till ända. Nu skulle nästa fas av livet börja.

Fortsättningen



Myndig och färdig med gymnasiet gällde det nu att börja ta tag i livet. Ansökan till flygvapnet och tjänsten som fältflygare skickades in. Att söka som flygofficer var aldrig tanken, de flög ju inte lika mycket som fältflygarna. Mina betyg hade förmodligen ändå inte räckt med bland annat en 2:a i matematik. Kallelsen till test dök upp så det var bara att inställa sig på militärhögskolan som då låg på Valhallavägen. Det började med en hel dag fylld av teoretiska lämplighetstester i alla möjliga former. Vi satt i en gigantisk sal och jag skulle gissa att vi var närmare 60 stycken där. Några platser bort satt en kamrat från segelflyglägre i Höganäs och vi skulle mötas igen om mindre än ett år, men då var det i ett helt annat sammanhang. Testen gick bra så jag blev kallad till den praktiska delen. Här skulle man bland annat testas i simultankapacitet och koordinationsförmåga. Den här dagen ingick även intervjuer med av en officer och en psykolog.



Rekryteringsbroschyr FV

Vid det första praktiska provet satt man i något som liknade en segelflygplanscockpit. Precis som i segelflygplanet hade man spak och pedaler. På en skärm som var placerad rakt fram dök det upp symboler. Nu skulle man röra på spaken och pedalerna så att symboler i roll, höjd och sidled sammanföll med de andra symbolerna. När man lyckats med det sa det "pling" och så dök det upp en ny uppgift att lösa. Denna test pågick i cirka tio minuter vill jag minnas. Det gick superbra så självsäkerheten fick sig en skjuts i rätt riktning. Nästa test gick inte lika bra. Eller rättare sagt den gick inte bra alls. Det var en märklig test där man skulle testa koordinationsförmågan och stresståligheten. Testen genomfördes med en liten låda konstruerad i aluminium som stod på ett bord. På ovansidan av lådan gick det ett spår som var format som ett omega-tecken. Ur spåret stack en pigg upp. På sidan satt det två rattar som man genom att vrida på fick den lilla piggen att röra sig framåt. Det svåra var att det inte riktigt var logiskt då man ena stunden skulle vrida åt ena hållet för att den skulle gå åt höger och efter en stund vrida åt andra hållet för att få samma reaktion på piggen. Om piggen gick mot kanten i spåret började det att ticka högt och rattarna man styrde med vibrerade. Jag förstod aldrig när jag svettades med att få piggen framåt i spåret att detta förutom test av koordinationsförmågan även var en test av stress. När jag hunnit en tredjedel av banan och piggen för tionde gången stötte emot kanten utstötte jag ett, "va f-n". Efter ytterligare en bit stötte jag emot igen och utbrast återigen "va f-n". Nu säger testledaren som satt mitt emot. "Jaha, där avbryter vi". När jag gick ut ur rummet undrade jag om det var normalt att man inte skulle hinna hela vägen i spåret eller om han avbröt för att jag inte klarat testen. Efter cirka tio minuter kom testledaren ut och säger tämligen omgående. "Jaha, vi avbryter din test här. Vi kan inte ha piloter som

upprepade gånger säger va f-n så fort dom stöter på lite motstånd". Jag gick ut på gatan som i ett vakuum. Jag minns att jag gick in i en tobaksaffär och köpte en cigarr. Det var någon sorts destruktiv reaktion på misslyckandet. Att röka en cigarr var ju ohälsosamt och direkt i motsats av vad en blivande fältflygare skulle göra. Men nu kände jag mig mer som en före detta aspirant till en pilotjänst i flygvapnet och tankarna snurrade rejält i huvudet. Vad ska jag göra nu? Allt hade ju varit inställt på detta. Civilpilot? Nej, det var inte en realistisk väg att välja då rekryteringen till civilflyget i huvudsak kom från före detta flygvapenpiloter. På divisionerna hade man ju också hört följande. "Civilpiloter pratar i radio hela tiden och störtar så fort dom svänger". En sån pilot ville man ju inte bli. Tiden gick och ett vanligt civilt jobb fyllde ut tiden.

På våren -73 var det dags att mönstra. Jag hade under några år fascinerats av elitförbandet Fallskrämsjägarna (FJS). Det fick det bli. Innan mönstringen ansökte jag att få göra min militärtjänstgöring där. Dagen för mönstring kom och jag inställde mig i Ulriksdal där mönstringen genomfördes på den tiden. Nu jädrans ska jag visa dem vad jag går för. Många tester genomfördes, mest fysiska. Jag minns speciellt en test och det var en test i fysisk arbetsförmåga. Testen genomfördes på en motionscykel och liknade det arbetsprov man gör för att undersöka hjärtats funktion under belastning. Det hela genomfördes i ett rum med två testcyklar bredvid varandra. Av en tillfällighet blev det en före detta tävlingscyklist (jag) och en 10-kampare som samtidigt skulle testas. De som gjort detta vet att man cyklar och att de successivt höjer motståndet. En person med normalkondition kliver av efter 5-6 minuter. Efter 10 minuter cyklade vi fortfarande. Nu går sjuksyrran och hämtar läkaren. "OK, det är inte många som fortsätter efter 10....öhh 12 minuter" säger läkaren när han kommer in i rummet. Jag vill minnas att 10-kamparen klev av efter 15 och jag en stund därefter. Givetvis räckte mitt testresultat till för en aspirantplats vid fallskrämsjägarskola.

Fysisk arbetsförmåga (S = Skattat värde. A = Uträknat från annan				
Wmax (maximalprov på cykelergometer med hög belastning till uttrötning)	Muycket bra	Bra	Normal	Låg
	286	256-285	206-285	203
	eller mer	285	255	eller lägre
		Medelvärde 235 watt		
298				

Testresultat vid det fysiska arbetsprovet

På tåget till Karlsborg ser jag plötsligt ett bekant ansikte. Det är kamraten från segelflyglägre i Höganäs, som för mindre än ett år sedan samtidigt som mig genomförde de teoretiska testerna när vi sökt till flygvapnet. Han trodde då att jag klarat mig igenom testerna med godkänt resultat och att jag nu är på väg

till F6 i Karlsborg. Jag kunde snabbt ta ur honom den villfarelsen och vi kunde efter en kort stund konstatera att vi båda var på väg till FJS. Att anlända till Karlsborg för att börja vid fallskärmsjägarna är omstörtande. Vi kliver av tåget och där står en lång militär iförd vinröd basker och vrålar. "Fallskärmsjägare aspiranter med språng ilasta bussen". Från och med nu gick man inte längre. En fallskärmsjägare går aldrig, han springer. Åtminstone de första månaderna. Bussen kör direkt till förrådet där vi i kö successivt får ut vår utrustning. Efter en stund släpade man iväg på två tunga sopsäckar fulla av allt man i utrustningsväg behövde, förutom vapnet och den vinröda baskern. Baskern fick man kämpa sig till och den satte man stolt på huvudet senare under utbildningen. Väl nere på kaserngården står samma befäl som tidigare och vrålar "Med språng till Fallskärmsjägarlägret". Detta läger låg utanför Karlsborgs fästning och som tur var visste en av oss var det låg. Säckarna släpades nu i rask takt den dryga kilometern ner till det legendariska lägret. Nu mötte vi nästa befäl som vrålade. Ja en sak fick man snabbt klart för sig. Befälen skrek inte, de vrålade. "Uppställning i M59 om tio minuter". Vad tusan är M59 tänkte de flesta av oss. Som tur var hade någon varit med i hemvärnet och han fick springa runt och hjälpa oss andra med allt som ingick i en M59-uniform. Det tog inga tio minuter. Det visste givetvis befälet men stress skulle vara en av de obligatoriska ingredienserna de närmast veckorna. Dessa veckor kallades för "Double Hell Week". Under dessa veckor skulle 140 bli 70. En gallring på 50 procent. Det är svårt att i detalj beskriva dessa veckor men några saker sticker ut. Väldigt lite sömn, fysiska prov som knäckte de flesta, stress, förnedring och så vidare. Dag för dag var det någon eller några som antingen avskildes eller sa "Den här skiten står jag inte ut med, jag slutar". Förnedringen stod i centrum hela tiden, tro inte att du är värd ett skit. Jobbigast var serganterna från årskullen innan. Nu skulle de ge igen för allt de själva tvingats utstå året innan. Man gjorde väldigt klart för oss att vi bara var fallskärmsjägareaspiranter. Fallskärmsjägare blev man först när man fick den gyllene örnen fäst på bröstet. Ett utmanande testmoment kunde se ut så här. Tvåmila marsch med 25 kilos packning i terrängen. Klarblå himmel och 25 grader varmt. För att ytterligare lägga psykisk press på oss genomfördes marschen på rundbana. Först en mil, sen lunch och därefter ytterligare en mil. När vi gått ett varv låg vi pustande i gräset och inväntade lastbilen med vår mat. När lastbilen kom med lunchen hoppade ett befäl upp på flaket och öppnade en av matkantinerna. "Det här är ju ärtsoppa", sa han och fortsatte. Men det är ju onsdag i dag så det är fel mat. Kör tillbaka maten till förläggningen. Vi får gå den

sista milen utan lunch". Nu började fler av oss protestera och menade att det var orimligt att gå en mil till utan mat. "Är ni inte tillfreds med det så är det bara att ilasta bussen och återvända till Karlsborg", vrålade befälet. Fem aspiranter lunkade moloket in i bussen och lämnade förbandet nästa dag. För oss som var kvar var det bara att ta på ryggsäcken och påbörja nästa mil. Efter mindre än en kilometer stod lastbilen med mat och nu fanns det ju mer mat då fem av oss åkt därifrån. De flesta av oss hade innerst inne förstått att vi givetvis inte skulle gå en hel mil till utan mat. Efter två veckors slit var vi sjuttio blivande jägare kvar.



Vilja Mod Uthållighet

Det krävdes att man levde upp till FJS motto

När man tänker på fallskärmsjägare så tänker man givetvis på fallskärms hoppning. Nu stämmer det givetvis att en fallskärmsjägare hoppar fallskärm men det är bara det sätt man transporterar sig på. Det är efter hoppet det verkliga jobbet börjar, så själva fallskärms hoppet utgör bara en liten del av ett uppdrag. Nu var det dock så att man efter lite grundläggande utbildning i exercis, skjutning och andra grundläggande militärutbildning koncentrerar sig på ren hopputbildning under en dryg månad. Denna markträning syftade till att ge nödvändiga kunskaper i att genomföra hopp med automatisk utlösning av fallskärmen och landning. Träningen innehöll: Flygplansdrill, uthoppsträning, falldrill samt landningsträning. Detta var en rolig del av utbildningen där mycket tid förlades till hopphallen där vi drillades hårt. Man lade mycket tid på att träna själva landningen. Det var ju en riskfylld del av hoppet då risken för skador var stor. För att träna detta tog man på sig en fallskärmssele som var fäst i en lina. Linan gick sen via en trissa högt upp i taket och ned igen. Ett gäng aspiranter tog sen tag i linan och drog upp den som hade selen på sig. Linan lämnades därefter över till ett befäl och aspiranterna satte igång att knuffa på den som hängde i selen. Nu pendlade man kraftigt fram och åter några meter över det sågspånstäckta golvet. När som helst och utan förvarning släppte befälet linan och man störtade till marken. En förhoppningsvis perfekt landning genomfördes och direkt därefter fick man feedback av befälet. Det var ett mycket effektivt

sätt att träna landningar på. Uthoppet ur flygplanet tränade vi i ett specialbyggt torn. Vi drillades som det kändes i oändlighet. Först mängder av landningsträning i hopphallen och så otaliga hopp ifrån tornet. Till slut satt alla rutiner i samband med hoppning i ryggmärgen.



Hopphallen Hopptornet

Det första riktiga hoppet var givetvis en häftig upplevelse. Eftersom det i princip krävdes vindstilla vid vårt första hopp dröjde det ett tag innan det blev av. Till slut var det dags. Nu stod vi uppställda utanför den Dc3:a eller Tp79 som den militära beteckning är. Fallskärmarna som vi nu hade tagit på oss kontrollerades av hoppmästaren och därefter bordade vi flygplanet. Det var nästan helt stilla i luften när vi flög an mot Flugbygn som hoppfältet heter. Det ligger

lite drygt en mil norr om Karlsborg. Nu var det min grupps tur. På order ifrån hoppmästaren ställde vi oss nu på rad och kopplade i utdragsremmarna i vajern i taket. Sen skedde allt i en följd. Det gröna lyset tändes och hoppmästare ropade:

”Till färdigställning - Fäääärdiga - Gååå”

Allt var drillat in i minsta detalj. Man funderade inte över någonting. Handgrepp, fotsteg och slutligen uthoppet var tränat in i minsta detalj. ”Ettusen-Tvåusen-Tretusen-Fyratusen”. Nu kontroll av skärmen. Hade man en allvarlig fel-funktion på fallskärmen skulle man dra i reservfallskärmen nu. Allt OK så nu gällde det att förbereda landningen. Möjligheten att styra den fallskärm vi hade var mycket begränsad. Men genom att dra i bär-linorna kunde man få skärmen att rotera och ett ovalt hål i bakkant på skärmen gjorde att den rörde sig sakta framåt. Det fanns inte mycket tid över för att njuta av hoppet. Endast några snabba blickar runt horisonten. Landningen var odramatisk. Vi hade ju tränat så mycket i hopphallen att allt gick på ren rutin.



Det första hoppet

Efter det första hoppet räknades vi inte längre som aspiranter och fick från och med nu bära den vinröda baskern. Nu följde fortsatt träning med allt vad det innebär att agera som fallskärmsjägare och till slut efter drygt fyra månader genomfördes örnmarschen. När den mycket fysiskt och psykiskt utmanande marschen väl var genomförd kunde man äntligen stolt fästa den

gyllene örnen på uniformsbrösten. Nu nog med berättelser om FJS och istället fortsätter jag till hösten -74. Dags att söka till flygvapnet igen. Man var frikostig med att ge möjlighet till förnyad test redan efter två år då man förmodligen ansåg att man kunde ha mönat under tiden. Nu slapp jag den teoretiska delen och kallades direkt till den praktiska. Samma tester genomfördes och denna gång undvek jag att säga "vad-f-n" och fick därmed genomföra alla tester. Därefter följde läkarundersökning. Nu började man hoppas att det skulle gå vägen men där fick jag fel. Vid undersökningen av synen säger läkaren direkt att du har anlag för närsynthet och om jag ska gissa så kommer du behöva glasögon inom några år. Detta gör att du inte kan gå vidare i uttagningen. Jag protesterade och sa att jag sett flera förare på de divisioner jag besökt ha glasögon. Ja det stämmer svarade läkaren. Men dessa piloter har fått sämre syn efter att de börjat. Man får inte börja utbildningen med ett synfel. Den här gången var jag mer beredd på ett nej så nu gällde det bara att tänka om och kanske ändå satsa på en karriär inom civilflyget. Detta till trots att civilpiloter bara pratar i radion och störtar när de svänger, något som jag senare sett inte stämmer. Jag var väl införstådd med att man inte skulle kunna bli pilot på Linjeflyg eller SAS, eftersom det fortfarande förutom i några enstaka fall bara var militärpiloter som rekryterades dit. Men taxifygpilot kanske man skulle kunna bli. Jag lyckades bli taxifygpilot och mycket, mycket mer. Flyget blev verkligen mitt liv men inte på det sätt jag trodde när jag beskådade de tusentals starter och landningar på F18. Militärflyg blev det inte i spetsiga flygplan som jag under nästa hela min uppväxt drömt om, men däremot inom Arméflyget där jag flög aktivt i sex år. Sen blev det AVIA på Gotland ett av Sveriges äldsta flygbolag. Därefter Swedair, Transwede och Britannia Airways. Jag har varit instruktör, chefsinstruktör och chefpilot. Till slut förlorade jag mitt flygcertifikat på grund av synen. Det som stoppade mig i flygvapnet stoppade till slut även min civila flygkarriär. De senaste 16 åren har jag arbetat som konsult, huvudsakligen som simulatorinstruktör. Men allt detta är en helt annan historia.

dividen står på F11 museum idag. Jag kunde knappast vid mina läger på F11 ana att flottiljen skulle komma att läggas ned och att det skulle finnas ett museum där. Ännu mindre ana att det på museet skulle stå ett flygplan jag själv spakat. Besök gärna det lilla museet på före detta Södermanlands Flygflottilj Trots alla år som flygpojke på F18 fick jag aldrig flyga där. Till slut fick jag dock flyga en tidigare F18 kärre. Det var min kamrat Christer Sidelöv som ordnade det. För några år sen ringde han och frågade om jag ville flyga en tur i en Sk50. Det var 46 år sen jag suttit i en Sk50 så svaret blev givetvis "JA". Start från Skå-Edeby och ner mot Mariefred för lite AVA. Därefter förbi Tullinge och den nu nästan uttraderade anrika flygflottiljen. Jag fick flyga gamla Rudolf 80 från start till landning. Christer tog bara över en kort stund för att visa hur man genomförde en roll korrekt. Den jag just gjort var allt annat än perfekt. Det var mer än trettio år sen jag flugit någon avancerad flygning så jag var lite rostig. Nästa roll blev okej. Christer hade varit elev på F5 men fick sluta just innan jetskedet. Då hamnade han som fotobiträde på F18 och det passade honom perfekt. Han blev sedan en skicklig fotograf som har tagit mängder av högklassiga flygfoton. Flera av dem har publicerats. Mestadels i Flygrevyn där han även skrev en del reportage. Han var även medförfattare i boken om Sk50. Christer var under många år biografmaskinist men tog efter en tid upp flygandet igen och hamnade i USA som fraktflygpilot och slutligen som ambulansflygpilot. Han gick hastigt och alldeles för ung bort för lite mer än ett år sedan. Just innan Christer gick bort hann han uppfylla en dröm. Det var ett flygpass i en P51 Mustang. Om du vill kan du se passet på YouTube: Inflight video P-51D Mustang - <https://youtu.be/GvwgAjq9PNc>



Jag i Wilhelm 61 över Sillekrog. Just den flygplansin-

Protokoll fört vid årsmötet torsdagen den 19 maj 2022.

Före årsmötet samlades mötesdeltagarna vid minnesstenen för blomsternedläggning och höll en tyst minut för att hedra de kamrater som inte längre finns ibland oss. Våra tankar går också till det ukrainska folket som kämpar för ett fritt och demokratiskt Ukraina. Fanvakten med Röda Draken i täten ledde mötesdeltagarna till STRILS där årsmötet inledes.

Plats: Filmsalen i fd STRILS-byggnaden.

Närvarande: 19 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 7 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 rösträknare på årsmötet

Till justeringsmän och rösträknare på årsmötet valdes Tommy Löhr och Kenneth Näslund

§6. Föredragning av verksamhetsberättelsen

Verksamhetsberättelsen har tidigare skickats ut tillsammans med årsmöteskallelsen.

Gunnar Persson redovisade, med hjälp av ett bildcollage, verksamhetsberättelsen. Verksamhetsberättelsen godkändes och lades till handlingarna.

§7. Föredragning av förvaltningsberättelsen

Förvaltningsberättelsen har även den skickats ut tidigare. Gunnar Persson gick igenom resultat- och balansräkningen.

Sammanfattningsvis kan nämnas att årets resultat blev

766 kronor. Förvaltningsberättelsen godkändes och lades till handlingarna.

§8. Föredragning av revisionsberättelsen

Revisorn Jan-Olaw Persson 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 2021.

§10. Fastställande av/beslut om:

a) Verksamhet och budget för verksamhetsåret 2022

Gunnar Persson presenterade en budget för verksamhetsåret 2022. De budgeterade intäkterna är 115.000,00 kr, kostnaderna 123.000,00 kr och ränteintäkter 0 kr. Det budgeterade resultatet är således -8.000,00 kr. Budgeten godkändes av mötet.

b) Medlemsavgift för verksamhetsåret 2023

Årsmötet beslutade enhälligt medlemsavgiften till 100 kr.

§11. Val av:

Valberedningens förslag presenterades och efterföljande val fick följande resultat:

a) Ordförande

Ordförande Gunnar Persson 2021 - 2023

b) Till styrelseledamöter för 2 år

- Thomas Lagman Omval 2022-2024
- Sten Wiedling Omval 2022-2024
- ?? Nyval 2022-2024

Eftersom det vid mötet ej kunde utses en ny ledamot fick styrelsen i uppdrag att söka efter en lämplig kandidat och fatta beslut om att personen ingår i styrelsen.

(styrelseledamöterna Leif Ström, Claes Wase och Thomas Hillemar har 1 år kvar)

c) Revisor för 2 år

- Jan-Olaw Persson

Omval 2022 - 2024

(Revisor Göran Sjöholm har 1 år kvar)

d) Valberedning för 2022

- Hans Salomonsson

Sammanställande

e) Traditionsvårdsgruppen 2020 tills vidare

Thomas Hillemar

Sammanställande

Thomas Starrin

Claes Wase

Jens Bråkenhielm

Thomas Lagman

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

Styrelsens proposition rörande ändring av stadgarna.

- Styrelsens förslag på stadgeändringar som skickats ut som underlag till årsmötet presenterades och godkändes av mötet.

§13. Fråga om omedelbar justering av punkterna 10 och 11

Årsmötet beslutade att omedelbart justera punkterna 10 och 11

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

Inga motioner hade inkommit.

§15. Årsmötet avslutas

Förläning av F18 Kamratförenings förtjänstmedalj 2022.

SMKR förbundsordföranden Anders Emanuelson tilldelades kamratförenings förtjänstmedalj i guld och diplom.

Leif Ström och Gunnar Persson tilldelades kamratförenings förtjänstmedalj i guld och diplom.

Följande personer tilldelades kamratförenings förtjänstmedalj i brons och diplom:

Thomas Hillemar och Claes Wase.

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

Vid protokollet:

Leif Ström

Leif Ström, sekreterare

Gunnar Persson

Gunnar Persson, ordförande

Tommy Löhr

Tommy Löhr, justeringsman

Kenneth Näslund

Kenneth Näslund, justeringsman



