



F18 - Kamraten

Nr 69
Juni 2024

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

Kamratföreningen 40 år
50 år sedan F 18 avvecklades
50 år sedan Flygvapnets Södertörnsskolor uppstod



INNEHÅLL

Allmän information.....	2
Ordföranden har ordet.....	3
C F 16 har ordet.....	4
F 2 Kamratförening.....	5-6
C LSS info.....	7
39:e nordiska möte i Danmark.....	8-9
Flygvapnets Södertörnsskolor 50 år.....	9-11
Bilder från förr, TL-tornet.....	12-13
Hallmans annons.....	14
Medlemsavgiften 2024.....	15
GlobalEye, S 106.....	15
Flygminnesmärket på Barkarby.....	16-17
Andraklassarna Rikstens skola.....	17
SMKR Representantskapsmöte	18
KAS/M nedläggning.....	19
F 18 50 år sedan avvecklingen.....	20-24
F 18 Kamratförening 40 år 2024.....	25-27
Operation Overlord 80 år.....	28-31
Årsmötesprotokoll.....	32-33
Årsmötet 2024.....	34-35



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 och skydd 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 2024

Medlemsavgiften är oförändrad och minst **100 KRONOR**

som 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: Vakant, kassor@f18.se
Ledamöter: Thomas Lagman 08-7466648, Claes Wase 070-8145603,
Thomas Hillemar 070-2423458, Thomas Starrin 070-2903276
Adressändringar och ekonomiska ärenden, sekreterare@f18.se
Foto framsida: Berghangaren med J 34 Hawker Hunter, F 18 arkiv
Foto baksida: Blue Angels på Tullinge 1992

Ansvarig utgivare
Gunnar Persson
Redaktion
F 18 Kamratförening
F 18 Hemsida: www.f18.se
Grafisk formgivning/layout
Gunnar Persson
Tryck
Bomas Tryck Norrtälje

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Jag vill börja med att vi tänker på alla dem som var delaktiga i Operation Overlord och invasionen som kostade en ofantlig mängd lidande och död. Det är i år 80 år sedan invasionen inleddes. Mer om dett inne i tidningen. Alla trodde nog att allt krigande nu skulle vara slut. Vi kan dock konstatera att så inte är fallet.

2023 kommer i många stycken bli ett ihågkommet år. Vi började med hög svansföring genomförandet i januari och de sedvanliga aktiviteterna under våren och fram till sommaren. Strax före sommaruppehållet lät Försvarsmakten meddela att de stoppar allt stöd till kamratföreningar med flera. Då vi inte hade fått några medel tilldelade för hösten var det bara att ställa in det mesta som var planerat och försöka nyttja de medel vi hade på kontot, på ett så bra sätt som möjligt. Inte förrän i november kom ett besked om ett interimbeslut som fortfarande äger giltighet. Vi lever på värdförbandet och dess goda vilja att stödja oss. När kan man tänka sig att interim beslutet häves?

Inte nog med detta utan även vårt Riksförbund blev en del av detta och Försvarsmakten sade upp den överenskommelse som var giltig till den 31 december 2024. Detta innebar att de centrala aktiviteter som vi i föreningen skulle delta i utgick och vi kunde inte längre begripa hur verksamheten skulle te sig i framtiden, utan ett stödjande Riksförbund. SMKR kunde dock genomföra ett representantskapsmöte den 16-17 april, vilket var nödvändigt eftersom det var ett årsmöte för 2022 och 2023. I skrivande stund finns inga tecken på att en ny överenskommelse är i antågande. Vi blev mycket nöjda när generallöjtnant Michael Claesson lät meddela, i samband med representantskapsmötet, ”Det kommer att lösa sig”. När, var och hur kunde han inte meddela.

Inför veterandagen brukar det komma en inbjudan från Försvarsmakten om deltagande. I år var så inte fallet. Detta innebar att vi därför snabbt beslutade att inte delta på årets veterandag.

Vi har planerat med en medlem på det 39:e nordiska kamratföreningsmötet i Danmark. Det blev inte under svensk flagg utan vi fick närvara under SMKR flaggan. I och med detta skulle det nordiska samarbetet vara avslutat för oss i kamrat-och veteranföreningarna. Att det pågått under 74 år var väl inget som FM hade kunskap om. Vi får se om vi hittar ett nytt sätt att deltaga eller om Försvarsmakten kan fatta ett nytt beslut..

Vårt närmaste projekt är att inviga det flygarminnesmärke vi arbetat med under året och som skall sättas upp i minnesparken på Barkarbystaden. Inbjudan kommer att gå ut till föreningarna. Mer om det i tidningen.

Jag önskar er alla en skön sommar



CHEFEN för F 16 HAR ORDET



Överste Pernille Undén, foto Försvarmakten

Kära läsare

Tiden går fort och dessvärre kan vi konstatera att omvärldsläget fortfarande är oroligt där behovet av ett starkt militärt- och civilt försvar måste stärkas. Jag, tillsammans med andra förbandschefer och kommunordföranden, deltog i ett sammankallat möte av Försvarsministern Pål Jonsson och Ministern för civilt försvar Carl-Oscar Bohlin i närtid. Syftet var att påtala vikten av att uppbyggnaden av vårt Totalförsvar går för långsamt, att de förväntar sig aktiva åtgärder för att snabba på uppbyggnaden. Därav har vi på F 16 kontinuerliga möten med såväl Länsstyrelse, region som kommun.

Den 7 mars blev Sverige äntligen medlemmar i Nato. Med det svenska Nato-medlemskapet har nu Sverige blivit säkrare och Nato har blivit starkare. En för alla och alla för en! Utifrån rådande omvärldsläge arbetar vi dagligen på F 16 med att bygga våra krigsförband

och stärka våra förmågor samt fortsätter stödet till Ukraina, ett stöd som bedömt kommer att pågå under längre tid.

I veckan har vi precis avslutat vårt deltagande i övningen i Nordic Response 24, en övning med 14 deltagande nationer, 20 000 deltagare varav 4 500 var svenska officerare, soldater och civila. Vi bidrog med flera förmågor och har dragit stora erfarenheter och lärdomar som vi kommer att ta med oss inför kommande Luftförsvarsövning (LFÖ-25), där vi kommer vara huvudövade.

Det kan konstateras att våra aktiviteter på F 16 allt jämt ökar och att flera internationella partners är intresserade av att kunna operera och verka från F 16 Flygbas. Just nu kan vi endast göra antaganden vad det kommer få för konsekvenser/möjligheter i väntan på beslut från högre chef.

Våra värnpliktiga fortsätter att bygga sina militära kunskaper och det dröjer inte allt för länge innan det är dags för muck. De utgör en viktig förstärkning till våra krigsförband och därav är det viktigt att vi ger dem den bästa utbildningen som möjligt. Våra värnpliktiga förstår allvaret i omvärldsläget och många är intresserade att fortsätta arbeta inom Försvarmakten.

Trots rådande läge, så bör vi alla insupa vårens alla tecken med varmare och ljusare dagar, fågelkvitter på morgonen och snart vitsippor i skogen. Det är i dessa tider särskilt viktigt att hämta kraft och energi för att säkerställa uthållighet över tiden.

Till Er alla, ha nu en riktigt skön vår och på återseende!

Flygvapnets ögon - Mälardalens vingar

Nedan Natoflaggan hissades på Uppsala garnison vid en ceremoni den 11 mars. Foto: Kristoffer Olofsson/ Försvarmakten



F 2 KAMRATFÖRENING

(text och foto Gunnar Persson)

F 2 Kamratförening är en av de äldsta kamratföreningarna i Flygvapnet. Föreningen bildades den 30 juni 1944. Minnesstenen som numera står strax intill restaurang Pont restes den 9 juni 1944 med inskriptionen "De älskade inte så sitt liv, att de drogo sig undan döden". Stenen var ursprungligen placerad strax söder om dåvarande kanslihus. Nuvarande plats tillkom 2005.



Stenen har genom byggnation som genomförts flyttats vid två tillfällen. Vi hoppas nu att den har fått en beständig plats vid stranden av Hägernäsviken.

1954 erhöll Kamratföreningen en svensk fana av HMK Gustav V Adolf. Kamratföreningen gav ut en kamratföreningstidning under namnet "Marinflygaren". Kamratföreningen avvecklades 2009 under pompa och ståt. Den siste ordföranden var William Sivebro och sekreterare Kurt Jörgne.



CFV Mats Helgesson tillsammans med Stig Nylov till vänster och Kurt Jörne till höger

Efter att ha varit aktiv i 65 år var det dags att avsluta F 2 Kamratförenings verksamhet. Styrelsen kallade till ett avslutnings- och jubileumsfirande den 23 maj inom F 2 gamla område. Till firandet fanns vår allas General Sven-Olof Olson med hustru

samt representanter från Hembygdsföreningen och närliggande kamratföreningar. Siste ordföranden William Sivebro genomförde avvecklingsceremonin på ett i vanlig ordning förtjänstfullt sätt. Vi var totalt cirka 90 personer som slutit upp kring den förestående ceremonin. Till samlingen, som skedde invid minnesstenen, spelade två elever ur Täby musikklasser trumpet.

Vid samlingen talade ordföranden, William Sivebro, i historiska ordalag om F 2 samt F 2 Kamratföreningen. Efter det inledande talet genomfördes kransnedläggning samt en tyst minut för de under året avlidna kamraterna, Paul Eriksson läste en dikt varefter ordföranden överlämnade F 2 Kamratförenings fana till ordföranden i F 18 Kamratförening för framtida vård.



Bilden visar CFV Mats Helgesson i samband med besöket på F 2 Kamratförening 2014 som ett led i den Kamratföreningsresa han genomförde under Flygvapnet 90 år.

I samband med förflyttning till restaurang Pont, för välbehövlig middag, passerade en gul och blåmålad DC-3 på låg höjd över Hägernäsviken framför deltagarna. Det var en mycket värdig avslutning på ceremonin. Under middagen välkomnade vi F 2 Kamratförenings medlemmar i våra övriga kamratföreningar som nya medlemmar.

Ett sista 65:e möte genomfördes den 4 juni i kommunalhuskällaren i Roslags Näsby. Efter detta möte övertar hembygdsföreningen samt vi övriga kamratföreningar minnet och vården av F 2 Kamratförenings traditioner. Hur det i praktiken kommer att utövas är inte i skrivandets stund beslutat men i någon form är min uppfattning att befintliga föreningar måste ta ett gemensamt ansvar för F 2 Kamratförening. F 18 Kamratförening skall föra F 2 traditioner vidare. Före detta medlemmar ur kamratförening ses vid minnesstenen arligen den 30 juni.

Foto denna sida kommer från F 2 arkiv, Torbjörn Armandsson samt hembygdsföreningen i Täby



Kanslihuset



Kanslihuset 1944 med flygledartorn på taket



En av före detta hangaren



Dagens flygpass avslutet på Hägernäs



Flottiljvakt



Hangarerna på F 2 flottiljen



Skolhuset för KAS/M och STRILS



Carl-Axel Åkergren fanförrare i samband med att minnesstenen invigdes

CHEFEN LSS HAR ORDET



Överste Niclas Magnusson, foto Joakim Widegren

Tiden går fort när vi jobbar med viktiga saker. Och jag tror inte jag överdriver när jag säger att de vi gör är viktigare nu än på många, många år.

Under den här våren har så många stora saker skett. Vi har genomfört övningen Nordic Response, som en del av Natos långa övning i att förstärka Europa. Mitt under den övningen blev Sverige medlem i Nato. Som allierade fortsätter vårt arbete för att hålla Sverige säkert från yttre hot, och i fred. Samtidigt fortgår Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Vi i Flygvapnet, som många andra, bidrar på olika sätt till att öka Ukrainas motståndskraft. I den miljön är det inte svårt att finna motivation för att göra sitt yttersta.

I ljuset av det så läser vi Försvarsberedningens rapport och ser framför oss en intensiv och viktig tillväxtperiod, där vi ska växa och upprätthålla förmågor samtidigt. Officersutbildningen kommer att öka, fler soldater ska utbildas och nya materielsystem ska införas. Så såväl skolor som utbildningsorganisationen har fullt i sina kalendrar. Sådant som vi tittar på under våren är implementering av skydd mot UAS runt våra objekt, vidare utveckling av flygbaskonceptet och hemtagning av fler inriktningar av specialistofficersutbildningen.

Nu är jag drygt ett halvår in på mitt jobb som chef

för Luftstridsskolan. Det gångna halvåret har jag ägnat åt att lära känna verksamheten igen. Inte lätt, när det ena dagen handlar om hundvalpar, senare om brandövningsplatser, dagen efter om officersutbildning och sedan om nästa generation av JAS 39 GRIPEN. Det är en fantastisk bredd på vår verksamhet som gör mig stolt varje dag.

Det mesta vi gör idag har ett nordiskt fokus – vår väg in i Nato är det nordiska samarbetet, där våra flygvapenchefer tagit fram ett gemensamt koncept. Där är till exempel den ena operationslinjen övning, träning och utbildning. Även om vi inte har någon systemlösning på plats, så har vi redan utbyten igång. Vi har både skickat och tagit emot elever på kurser, till exempel Högre Specialistofficersutbildning och Flygstridsledare här hos oss, och genomförande motsvarande utbildningar i t ex Norge och Danmark.

På samma sätt ser vi att vi kommer agera inom utveckling – hitta andra parter som har gemensamma utmaningar och vill samarbeta. Intresset för oss och våra förmågor är stort. Jag har till exempel träffat personal från 11 olika länder i år för att diskutera vår utbildning taktik och filosofi inom basystemet. Våra materielsystem som är byggda för klargöring och reparation i fält, vår utbildning där alla får lära sig flera förmågor än bara sin huvudtjänst, och vår ledningsfilosofi som bygger på tillit och självständigt uppträdande har alla mött stort intresse och inte så lite avund.

En lång, intensiv och stimulerande vår går nu mot sitt slut och vi ser fram emot välförtjänt ledighet. Jag önskar era alla en trevlig sommar, och hoppas att vi ses på något av alla de event med Flygvapeninslag som vi har runt om i landet!

Med bästa flygarhälsningar, Niclas Magnusson



Utländsk intresse för svensk bastaktik i subarktisk miljö, under Nordic Response, foto Jesper Sundström

39:e nordiska mötet i Danmark

(text och foto Gunnar Persson)

När jag skriver detta är inte det nordiska mötet genomfört, vilket gör att det kan bli ändringar i programmet. Bilder med mera kommer i nästa nummer av tidningen i december. Den 12-15 juni genomförs det nordiska mötet på ingenjörsgementet i Skive, Danmark. Från Sverige deltar 30 personer. Från Riksförbundet KoreaVeteranerna deltar Stig Leman och Per Henrik Hörnfeldt. Vi samlas 0630 i Stockholm och åker med Hjalmarssons Buss Vimmerby. Färden går till Göteborg och Stenaterminalen, där vi embarkerar m/s Jutlandica för fortsatt färd till Fredrikshamn. Därefter blir det ytterligare två timmars färd innan vi är framme i Skive och regementet vid 21-tiden. Vi blir tilldelade logement med fyrabäddarsrum med egen dusch och toa på rummen.

Dag ett startar med öppningsceremoni och kransnedläggning på paradplatsen.



De fyra delegationerna består av cirka 200 deltagare. Därefter genomförs den obligatoriska marschen genom staden upp till stadshuset där borgmästaren tar emot och ger deltagarna en historisk tillbakablick på Skive. Efter mottagningen finns det tid över för lite vandring i centrum. Kvällen tillbringas på mässen för kamratlig samvaro.

Dag två briefar chefen för ingenjörsgementet om regementet samt det danska försvaret och det nordiska samarbetet inom NATO. Nytt för denna gång är ju att vi är nya allierade i NATO. Under eftermiddagen blir det materielvisning och demonstrationer av materiel med mera.

Dag tre transporteras vi till Karups flygplats som är norra Europas största flygplats. Den civila flygplatsen delar rullbanor med den militära flygbasen Karup. Basen byggdes under andra världskriget av den tyska

ockupationsmakten och namnet i Luftwaffe då var *Fliegerhorst Grove*. Flygbasen har fyra landningsbanor varav två är cirka 3000 meter.



Infarten till Karups flygplats

Den civila delen öppnades 1965. Ansvarig militär organisation på flygplatsen är Helicopter Wing Karup (HW KAR) bestående av fyra helikopterskvadroner, flygskola, delar av försvarsstaben, flygflottiljen (ACW) som övervakar all militär och civil flygtrafik kring Danmark med angränsande länder. Det flygplan som opererade senast på Karup var det svenska J 35 Draken Danmark köpte av Sverige.

Vi får också en mycket trevlig och intressant visning av hundgård med omkringliggande utbildningsanordningar och skötsel av olika hundar samt deras uppgift på flygbasen.



En del av hundstallet

Vi avslutar besöket med museet som ligger i anslutning till flygplatsen.

Flygvapnets Södertörnsskolor

(Ur F 18 arkiv)

Flygvapnets Södertörnsskolor (F 18) bildades i juli 1974 och har sitt ursprung i Södertörns flygflottilj. Inför försvarsbeslutet 1968 föreslog regeringen för riksdagen att F 9 och F 18 skulle avvecklas. För F 18:s del innebar det endast att jaktflygdivisionerna och baskompanier skulle avvecklas. Flottiljadministrationen skulle kvarstå. Anledning var att regeringen ville invänta ett fullständigt förslag från Försvarets fredsorganisationsutredning (FFU) gällande organisationen av flygvapnets förband inom Stockholmsområdet, men även om flygvapnets skolorganisation.

Förbandet bestod av **STRILS** (Stridslednings- och luftbevakningsskolan), **KAS/M** (Kadett och Aspirantskola marklinjen), **FSTS** (Flygvapnets Teletekniska skola), **UTB/Komp** (Utbildningskompani), **Sambandsflygenhet** samt **Bungeskolan** på Gotland. Södertörnsskolorna organiserade även en **Strilbataljon** (bestående av ett antal radarstationer, ett RRGCF, luftbevakningsförband, telekommunikationsförband) som ett arv från gamla sektorflottiljen.

STRILS: Verksamheten bedrevs i den då nyuppförda byggnad 100, kallad TAST, Taktisk Stridsledningssimulator. Skolan utbildade officerare, reservofficerare, fast anställda och värnpliktiga för strilsystemet. Se bilden i slutet av denna artikel.

Detta skedde genom specialutbildning av officerare, fackutbildning av officerare samt värnpliktsutbildning. STRILS hade också ett ansvar för att likforma taktiken inom flygvapnet, främst avseende strilsystemet. Skolan kom också att utbilda driftpersonal för 860 systemet inom Avdelning Radar. Inom F 18 område fanns övningsanläggning inom och utomhus för ändamålet. Nedan en 860-radar.



Minor från krigets Kosovo

Väl hemkommen till Skive får vi lite egen tid att gå runt och titta oss omkring i Skive innan vi återtransporteras till regementet för att göra oss i ordning inför kvällens stora bankett och avslutning på kamratföreningsmötet.

Banketten är en enda stor återförening mellan oss kamrater/veteraner och alla övriga inblandade i detta stora samarbete oss nordiska länder emellan. Under middagen delas det ut nordiska medaljer till/från länderna samt medaljer till enskilda. Det svärd som är symbolen för kommande land, som skall genomföra det nordiska mötet, lämnas också över av Danmark. I skrivande stund vet vi inte om det blir Sverige, om vi är kvar i det nordiska samarbetet, beroende på Försvarsmaktens beslut att inte stödja SMKR. De indikationer vi har nu är att Försvarsmakten inte kommer att stödja ett nordiskt samarbete. Kvällen avslutas på mässen.

Sista dagen iordningställer vi rummen och packar inför resan åter mot Stockholm. Vi lämnar Skive vid pass 0930 till Fredrikshamn med avresa 1350 till Göteborg med ankomst 1700 för vidare färd mot Stockholm med ankomst cirka 2330. Vid hemkomsten hoppas jag att vi alla har en trevlig berättelse till er alla om vår nordiska träff. Mer om resan och andra händelser kommer i nästa nummer av F 18 Kamraten.

FTTS: Skolan verkade under åren 1974–1984 på F 18 och bestod av skolavdelningar för markradar, radiolänk och databehandling. Det var cirka 30 personer som tjänstgjorde där. Utbildning av ingenjörer och tekniker genomfördes på system- och verkstadsnivå vid F 18:s utbildningsanläggningar samt vid flygvapnets fasta stridsledningsanläggningar runt om i landet.



FTTS nybyggda skolhus

UTB/Komp: I flygvapnets flottiljorganisationer har under en längre tid funnits ett kompani för allmän militär utbildning av alla värnpliktiga flygsoldater vid flottiljen, samt också viss fortsättningsutbildning för flottiljens befäl. Utbildningen genomfördes i stort inom grenarna: Exercis, markförsvaret, skyddstjänst och sjukvårdstjänst, samt viss ledarskapsträning och folkrätt för både freds- och krigsorganisationens behov.



F 18 högvakt med Kn Hans Jansson som vaktchef

Sambandsflygenheten: F 18 tillfördes ett antal SK 50, SK 60 och så småningom en Cessna 402 för att kunna transportera fler passagerare samt därefter även en Tp 88 METRO III (den så kallade "Tuben"). Sambandsflygenheten hade också uppgiften att flyga anställda vid departementen, regering och även hovet.



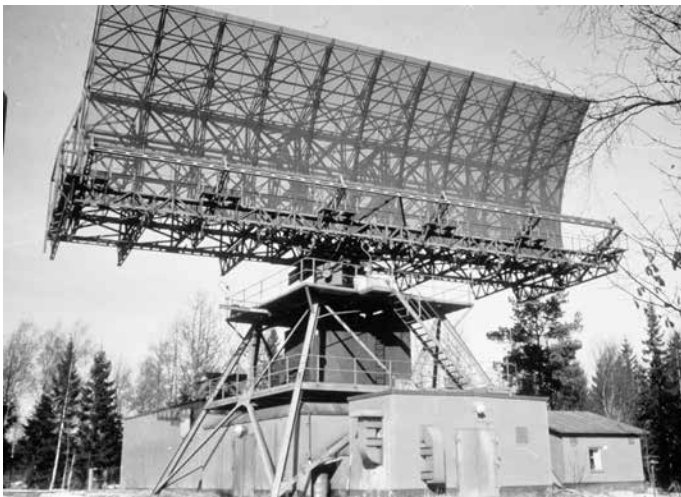
Bungeskolan: Under åren 1963–1991 bedrevs frivilligutbildning huvudsakligen av lottor, vid Bungeskolan på norra Gotland, vilket gjorde att skolan allmänt kallades "Flyglottaskolan". Det utbildades sammanlagt 10 500 lottor inom i huvudsak luftbevaknings-, sjukvårds- och förplägnadstjänst i samarbete med Riksförbundet Sveriges lottakårer. Emellanåt förekom även andra kurser, till exempel kurser i personalvård och under de sista åren deltog även manliga elever från Flygvapenföreningarnas riksförbund, FVRF.



Strilbataljonen: Vid sektorflottiljerna, F 18 sektor O2, fanns en strilbataljon med uppgift att genomföra luftbevakning och stridsledningsuppdrag. För denna verksamhet byggdes ett antal anläggningar såsom radargruppcentraler, rrgc och radarstationer, som förvaltades och hölls i drift av F 18. Nedan ser vi LFC O2.



RRGC/F op-rum



Ps-08 långräckviddig radarstation



Luftförsvarsgruppcentral



Målöbs och rjäl position i RRGCF

1982 fattade regeringen beslut om att Flygvapnets Södertörnsskolor skulle avvecklas och verksamheterna skulle flyttas till lämpliga förband. Det innebar att STRILS (Stridslednings- och Luftbevakningsskolan) flyttas till Uppsala i ett nybyggt strilcentrum, FTTS (Flygvapnets Teletekniska skola) flyttades till Halmstadsskolorna som blev en del av FMTS (Flygvapnets markeletekniska skola). Bungeskolorna som organiserats under F 18 flyttades till F 13. Även de delar av krigsförbanden som fanns på Tullinge överfördes till F 13.

1996 lämnade STRILS Tullinge och flyttade de sista delarna av STRILS till Uppsala efter den sista radarjaktledarutbildningen på Tullinge. Etableringen av övrig verksamhet skedde redan tidigare vilket innebar att utbildningen kunde starta direkt med en ny kurs i Uppsala.



Luftstridsskolan på F 16 i Uppsala och nedan ser vi STRILS TAST i Tullinge





Ovan och nedan bild på kanslihuset före respektive ombyggnad



Från flygledarna beviljad trafik i området



Buklandad J 34 Hawker Hunter



Nya tornet före utbyggnad



General Lage Thunberg besöker nya tornet. Flottiljchefen överste Dick Stenberg tar emot generalen dåvarande Chef för Flygvapnet



Tornet med tillbyggnaden

På nästa sida blir det lite bilder innifrån tornet den interiör flygledarna hade att arbeta i.

Det är i dessa lokaler vår kamratförening bedriver all sin verksamhet i. Vi fick förmånen och erbjudandet från RFAB för ett antal år sedan om vi ville flytta in i gamla TL- och väderavdelningens lokaler. Vi behövde inte tänka speciellt länge på att svara eftersom det var där vi velat vara sedan starten.



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.**



**Glöm inte att betala
medlemsavgiften
för 2024**

**Minst 100 kronor/
person/år**

Plusgiro 72 91 00-8

Swish 1234311536

Globaleye, S 106

Efter beslut av regeringen beställde försvarsmakten två Globaleye, radarspanings- och ledningsflygplan, med leverans under 2027. Ytterligare flygplan kan tillkomma. Dessa får beteckningen S106 och kommer att ersätta de nuvarande S100D/ASC890 som har varit i tjänst sedan 2007. Ombord utöver besättning finns ytterligare fem operatörsplatser.

Det har diskuterats var flygsystemen skall baseras. Skulle de baseras i Linköping på specialflygskvadronen eller skall de baseras på Upplands flygflottilj i Uppsala? Flygvapenchefen har nu satt ner foten och beslutat att flygplanen baseras på Upplands Flygflottilj och Arlanda flygplats. Även om de har en placering där så kan de givetvis operera även från andra baser.

Nedan ser vi två av dessa flygplan, foto SAAB



Flygminnesmärke

(Text och foto Gunnar Persson)

Under ett antal år har det varit en diskussion om ett flygminnesmärke efter det haveri som inträffade inne på F 8 flottilj område fredagen den 29 mars 1957 klockan 1518.



Kontrollingenjör Arne Andersson F 8 undersöker nedslagsplatsen. Foto Owe Gellermark

Flygföraren, som omkom, var Bengt-Olle Olsson (kallades Skivarparn eftersom han var bördig från den orten i Skåne) från F 18 som vid det tillfället hade flyttat från F 18 till F 8.



Bengt Olle Olsson

Olsson blev fördröjd i starten då teknikerna behövde byta ut radion i planet. Detta stressade förmodligen Olsson eftersom de som startat skulle öva luftstrid på hög höjd. Denna stress skulle kunna ha medfört att han inte anslöt syrgasslangen tillräckligt noggrant i sitsen med påföljd att den lossnade under flygningen. Teorin om syrgasbrist skulle kunna stämma, ty då han

nått en höjd kring 8000-10000 meter såg det ut som om han mist kontrollen på planet. Planet låg i en plane och observationer på marken sade att han störtade med hög fart rakt ner i marken med en våldsam explosion i närheten av första divisionen. Vrakdelar spreds över ett stort område, bland annat första divisionens hangarplatta, cirka 150 meter från nedslagsplatsen.

Efter många år så har vi under 2023 påbörjat processen med att utforma ett flygminnesmärke. Björn Kristoffersson och jag (Gunnar Persson) har diskuterat utformning med mera. Vi har tittat på nedslagsplatsen tillsammans med Järfälla kommun. Det blev en hel del personer inblandade så småningom. Jag tog upp en diskussion med Westermalm's Metallgjuteri AB. Det var Westermalm som gjorde vårt flygminnesmärke på Tullinge.

Den jag föreslog var en grupp J 34 Hawker Hunter som skulle gjutas i en storlek om cirka 50 cm långa modeller. För att få en sådan modell tog vi en modell i skala 1:48, som Konstfack fick göra en 3D-utskrift av så att det blev en skalenlig modell i alla led.



Här ser vi alla varianter vi använde oss av

När detta var klart var det så tid för Westermalm's att gjuta dessa i aluminium. Vi konstaterade att det blev fina modeller och Westermalm's (Nicke) tyckte att det hela var en härlig uppgift att återigen få göra något åt oss och för "flyget".



Nu hade vi något att visa upp för F 8 Kamratförening och Järfälla kommun.



Mitt i ringen skall minnesmärket stå



Plann monterade på dnn låda som skall fästas på pelaren i parken

När jag besökte Barkarby i mars var det fortfarande lite snö kvar men själva minnesparken var färdig, så vi kunde få en hint om var flygminnesmärket skall placeras. Efter detta möte ringde Björn Kristoffersson upp mig och undrade om vi verkligen skulle ha en grupp, det vill säga fyra flygplan J 34. Kanske skulle vi bara ha tre eftersom det fjärde fanns i marken under flygminnesmärket. Detta tyckte jag var en strålande idé och så fick det bli.

Genom hela den här perioden har det varit en hel del möten och funderingar hos Westermalms gjuteri. Nicke (metallgjutaren) är duktig och har kommit med många bra synpunkter. Efter ett otal ändringar fick vi

äntligen ett färdigt flygminnesmärke med undantag av själva fundamentet som det skall placeras på. Detta undersökte jag hos Västerviks Stenhuggeri, som lämnade kostnadsförslag på ett fundament i svart granit. Tyvärr så kunde man inte leverera ett så stort stycke svart granitblock, så det får bli en lösning med en pelare i aluminium som pulverlackeras i samma färg som minnesmärket. Det som nu återstår är planering inför en invigning efter sommaren vid lämpligt tillfälle.

Andraklassarna i Rikstens skola

Så var det hög tid för oss i kamratföreningen att återigen ta hand om Rikstens skolas andraklassare. Det var totalt 80 elever detta år. Vi har de senaste 8 åren tagit emot dessa ungdomar. De arbetar med ett projekt i Rikstens skola som beämnas "F 18-projektet", som handlar om dåtid-nutid-framtid. En del i detta är att besöka oss och få en bild av flygflottiljen, Flygvapnets Södertörnsskolor och hela vår uppbyggnad på Riksten samt hembygden.

Vi delade som vanligt in dem i fyra grupper.

Grupp 1: Före detta flygledar- och vädertornet.

Grupp 2: Utomhus med våra minnesmärken, det som fanns i området med mera.

Grupp 3: F 18 Flottiljrum i bio Sländan.

Grupp 4: Filmvisning med mera i bio Sländan.

Efter en tuff dag så kändes det skönt att återigen ha fått bibringa dessa vetgiriga elever och lärare vår kunskap om flottiljen F 18, området, skolorna, traditionerna, människorna bakom all verksamhet inom området med mera. Nu kan de fortsätta sitt "Projekt F 18" med ytterligare kunskap i bagaget. De första eleverna vi hade har nu nått avgångsklassen.

Det är verkligen roligt att få lära känna alla dessa fina ungar som alltid hälsar på oss och ser till att våra minnesmärken med mera hålles fria från klotter och dylikt.



SMKR Representantskapsmöte

(text Gunnar Persson foto Lef Ström)

Den 16-17 april genomfördes SMKR representantskapsmöte (årsmöte) för åren 2022 och 2023. Från vår kamratförening deltog Leif Ström och Thomas Hillemar. Vistelsen var ombord på m/s Birka Gotland.

Inledningen av mötet var i konferensrummet på fartyget. Det var 84 deltagare från våra medlemsföreningar som samlats för detta möte.



Peter Hannfors, Anders Emanuelson, Gunnar Persson

Mötet inleddes med att Chefen för Försvarsstaben generallöjtnant Michael Claesson höll ett anförande över Försvarsmaktens dåtid, nutid och framtid. Han började dock med att meddela att stödet till SMKR skall fortsätta och att arbetet pågår. Vi skulle inte behöva vara oroliga för att ett nytt avtal inte skulle skrivas på. Vi har i skrivande stund ännu inga beslut som tagits av FM. Det som inträffat är att Försvarsmakten kallat SMKR till förhandlingsbordet för att ånyo presentera den programförklaring som tydliggjordes under första kvartalet.



Generallöjtnant Michael Claesson

Efter denna inledning fortsatte förbundsordföranden med att öppna 2024 års representantskapsmöte.

Eftersom dagordningen är beslutad i SMKR:s stadgar så är innehållet ganska tydligt. Handlingar med mera

hade presenterats på SMKR hemsida men också sänts ut till föreningar och ombud.



Deltagarna lyssnar uppmärksam

Vid dagens slut ajournerades mötet för att återupptas den 17 april. Nu var det hög tid att hitta hytten och byta om inför middagen. Därefter blev det en social samvaro på fartyget.

Dag nummer två fortsatte årsmötet och vi kunde också ge styrelsen ansvarsfrihet för de två genomförda åren 2022 och 2023. Efter sista punkten tackade förbundsordföranden alla deltagare för ett bra och givande möte och avslutade det hela.



Styrelsen från vänster Peter Hannfors, Gunnar Persson, Ulf R Johansson, Anders Emanuelson, Lennart Holtrin, Sven Scheiderbauer, Johan Ardefors, Lars-Åke Permerud. Saknas på bilden gör Hans-Jochen Seifert, Fredrik Wiebe, Lars-Åke Uhlegård

Den återstående tiden fram till Stockholm nyttjades för att samla deltagarna i de regionala grupperna för fortsatt diskussion och grupparbete om hur och på vilket sätt SMKR skulle drivas i framtiden. Grupparbetet kommer att fortsätta på de regionala mötena under hösten och vidareutvecklas i en rapport under december. Grupperna hade en förhoppning om att det som Försvarsstabschefen inledningsvis utlovade skulle mynna i ett avtal, i likhet med det tidigare som SMKR hade med Försvarsmakten. Vi ser fram emot ett bra samarbete.

KAS/M gravsten

(Text Fritz Erikson, siste C KAS/M)

Vid nedläggningen av F2 Hägernäs flyttades skolorna där till F18. En av dessa var KAS/M (FV kadett- och aspirantskola för marklinjen).

I samband med beslut om en ny befälsordning NBO, som genomfördes i Försvarsmakten 1983, beslutade CFV om nedläggning av KAS/M. NBO innebar att plutonsofficerare, kompaniofficerare och regements-officerare avskaffades som befälskårer och ett enhets-befälssystem skapades.

Den nya befälsordningen innebar behov av omfattande tilläggsutbildning för plutonsofficerare, vilken ålades KAS/M. Utöver sedvanlig utbildning tillkom var femte vecka cirka 60 plutonsofficerare från FV för kompletteringsutbildning. Därutöver centraliserades ledarskapsutbildningen för värnpliktiga plutonsbefäl av samtliga kategorier till KAS/M. Cirka 130 elever tillkom under sommarmånaderna.

Nedläggningen av KAS/M var beslutad till årsskiftet 1983/84. Fr o m 1984-01-01 skulle all verksamhet vara avslutad och alla avvecklingsåtgärder fullföljda.

Som siste C KAS/M märkte jag inga initiativ från Flygstaben eller F 18 i övrigt för att uppmärksamma eller högtidlighålla nedläggningen. Plats således för eget agerande. Lösningen blev anordnandet av ett gravöl med någon form av nedläggningsceremoni. Till gravölet skulle alla som varit fast placerade på KAS/M genom tiderna inbjudas. Jag sökte bidrag till detta från de fackliga organisationerna och C F18 beslöt att bidra med lika mycket som facken.

Gravölet skulle bestå av mat och dryck samt en ceremoni, där en gravsten skulle nedläggas utanför KAS/M skolbyggnad.



KAS/M skolbyggnad

Jag äger ett torp på Öland med en unik placering på det öländska Alvaret. Vid denna tiden var min närmaste granne stenhuggare. Han bröt en ”flisa” av röd ölandsten som sågades och polerades på hans arbetsplats. Jag tog kontakt med ett företag vid Huddinge kyrkogård som tillverkar och placerar gravvårdar. De ordnade gärna lämplig text och KAS/M ”vapen” på gravstenen.

Efter maten med gravölet på mässen blev det uppställning utanför skolhuset. Två bärare av gravstenen fanns på plats samt en trumpetare. Övriga närvarande blev uppställda på två led. Efter tapto på trumpet utfört av Sten Ekedal kommenderade jag ”Lägg gravsten på plats” samt förklarade KAS/M därmed nedlagt.

Tanken var att gravstenen skulle ligga på plats under överskådlig tid. F18 beslutade efter en tid att stenen skall placeras på väggen till skolhuset. Gravstenen kom med tiden förtjänstfullt att omhändertas av F18 kamratförening.

”Föreningen har diskuterat olika alternativ för stenen ute i området, ordförandens kommentar”.



Officerare på KAS/M. Från vänster kaptan Cenneth Wedin, xxx, kaptan Leif Varverud och major Rolf Rasmussen.

FLOTTILJEN F 18 1946-1974

(Text och foto F 18 kamratföreningsarkiv)



F 18 eller den sjunde jaktflottiljen kom att diskuteras under ett par försvarsbeslut, då behovet av en jaktflottilj var stort i Stockholmsområdet. ÖB reviderade 1941 femårsplanen från oktober 1940 och föreslog ytterligare en jaktflottilj, F 16, plus en marinsamverkansflottilj, F 17. Ännu en jaktflottilj, F 18, föreslogs den 7 oktober 1941. Chefen för kustflottan föreslog separat att F 18 skulle sättas upp som skydd för kustflottan. ÖB återkom i oktober 1943 med en skrivelse till regeringen, där han framhöll att det var av största vikt för vårt försvar att F 18 sätts upp. Främst för skydd av vår marin och dess basområden i södra stockholmsområdet. Riksdagen beslöt då att en sjunde jaktflottilj skulle sättas upp på Södertörn. Den sjunde jaktflottiljen blev F 18.

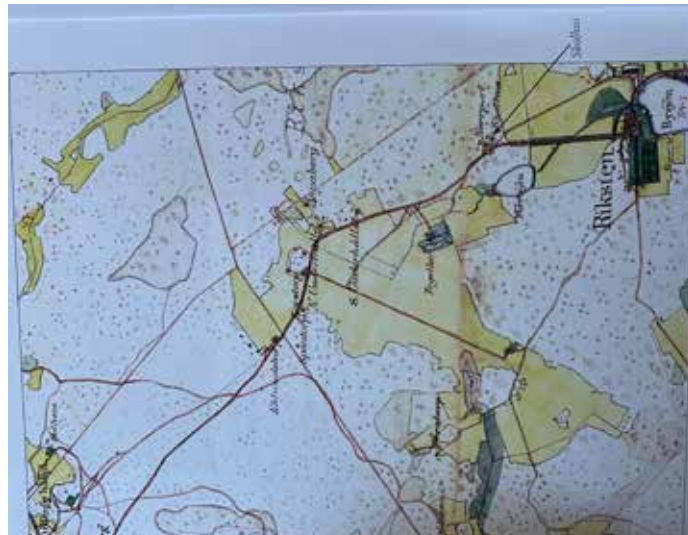


Första flottiljchefen Björn Lindskog tar emot förbandet. Bilden tagen nedanför kanslihuset

Vid en inspektion på plats bedömdes Pålalm vara för litet och med en för smal grusplatå. Flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld riktade då sina ögon mot gårdarna norr om Riksten vid Tullinge. Här låg Mörtsjön, som utgjorde ett stort hinder. Det beslutades ändå att Tullinge var den bästa lösningen.

Flygförvaltningen inköpte mark av Rikstens fideikommiss 1941, en areal på 380 kungliga hektar. Gården, som har anor från 1500-talet, ägdes vid markförsäljningen av friherre Anders Cederström, en ättling till "flygabaronen" Carl Cederström. Vidare upprättades servitut för alla flygstråk, ledningar och vägar. Jaktförsvaret måste snabbt komma på plats och ett krigs-

flygfält färdigställdes. Krigsberedskap kunde därmed upprätthållas under tre år fram till år 1945.



Bilden ovan visar en häradskarta från 1860. Här finns skolhus inlagda. Men kan också se den sedermera igenlagda sjön Mörtsjön samt ett tegelbruk, som fanns inom det område som sedermera blev F 18. Karta via F 18 Vasallen, Sten IM Svensson.

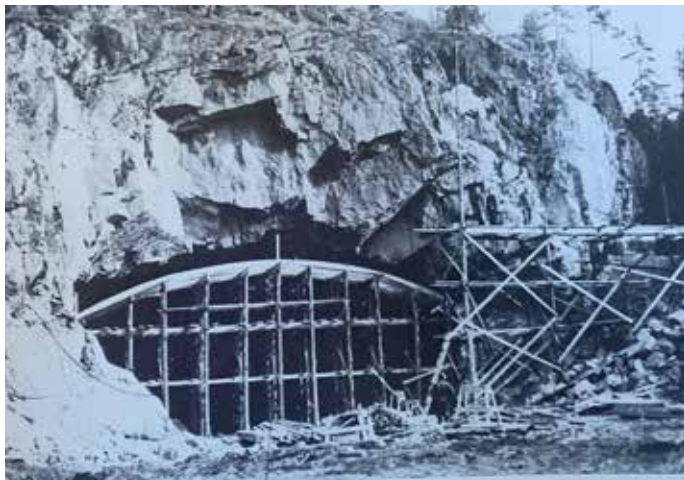
Det kom att dröja ända till den 1 juli 1946 innan F 18 blev organiserat och påbörjade verksamheten vid den gamla Mörtsjön. Sjön var 9 meter djup och bestod till huvuddelen av dy. Den grävdes ur och Skånska cementjuteriet som var entreprenör forslade bort cirka 165 000 kubikmeter där flygfältet skulle anläggas. Det sägs att gäddorna formligen hoppade upp på maskinerna i samband med utgrävningen. Arbetet påbörjades hösten 1943, efter riksdagens beslut på förslag från regering och ÖB att F 18 skulle uppsättas på Södertörn.

På situationsplanen den 20 april 1945 var berghangaren på F 18 inte med i planen. I stället fanns tre trähangarer utritade. Hangar 81 placerades vid Spåntorp.

Hangar 82 och 83 skulle placeras i det område där i stället berghangaren byggdes. Ytterligare en hangar, hangar 84, var också planerad, men i stället byggdes instruktionsverkstaden, byggnad 11, på den planerade platsen. I anslutning till vaktens, byggnad 7, var en beredskapsbyggnad, nr 8, planerad, men byggdes aldrig. Gymnastiksalen vid skolbyggnaden, byggnad 10, uteblev också. Tjänstebostadsområdet var inplanerat norr om hangar 81, i närheten av byggnad 222 – "Evagården". Detta ändrades till ett nytt område vid Eklundshov.

Beslutet om berghangarens tillkomst medförde ett utökat byggnads- och ändringsarbete i den tidigare planeringen. Berghangaren ersatte de tidigare inplanerade hangarerna 82 och 83. Den färdigställda berg-

hangaren skulle vara bombsäker och uppfylla många andra krav. Hangaren togs i bruk, men fick inte kallas med sitt befästningsnummer som var hemligt. Man behöll den öppna benämningen, hangar 82 och hangar 83.



Bilden visar gjutningen av valvet i den ena ingången till berghangaren.

Hangaren togs delvis i bruk 1948 och färdigställdes åren 1949–1950. Utförandet kom att ske på liknande sätt som F 9 Säve första berghangar, uppförd 1943. Enligt flygförvaltningens beräkningsunderlag för F 18 1946 var erforderligt utrymme cirka 36 100 kvadratmeter med 45 flygplan av storlek typ SAAB J 21. De nödvändiga utrymmen som krävdes i hangaren blev dock större än de flygplans storlek som varit utgångsmått. Framtida flygplan behövde större plats. En akut platsbrist uppkom. Flygplan fick ställas upp utomhus, vilket inte var bra vintertid. Orsaken till platsbristen var att etapp 2–3 sköts på framtiden och aldrig byggdes.

Då betydelsen av nyttjande av berghangarer minskade kom aldrig berghangaren på Tullinge att byggas klar. Sveriges Riksbank undersökte möjligheten att förrådsförvara sedelpapper under säkra förhållanden, men det gick inte på grund av fuktigheten. Militärapoteket hade redan ett förråd i berget på annan plats. Slutligen kom lösningen där försvaret genomförde en samordnad förrådshållning för försvarsgrenarna.



Tomt och öde i den ena delen av berghangaren

I stället för att hyra förråd på annat håll utnyttjades

berganläggningen. En bra lösning. Berganläggningen är fortfarande i statens ägo men förvaltas av Fortifikationsverket. I dag hyr Tieto berget och där finns bland annat datorservrar med mera.

Besöksfrekvensen vid flottiljen var hög under åren. Den ena höga dignitären efter den andra sågs passera in på F 18. Bland besökarna var vår nuvarande kung, Carl XVI Gustaf, som också hade flygskåp och flög som passagerare i SK 60. Även Kung Gustaf VI Adolf besökte F 18.

Mens Agit Molem (andens seger över materian) kom att bli flygflottiljens valspråk och var utformat av den första flottiljefefen, översten Björn Lindskog. Flottiljens vapen (en stående Grip) sattes upp på vaktbyggnaden och finns nu till beskådande i F 18 Flottiljrum i gamla TAST. Förbandets marsch, Flygvapnets Södertörnsskolors Marsch, fastställdes 1980. Ursprungligen Adlerflug av Hermann Ludwig Blankenburg.

Flottiljen kom att finnas kvar fram till 1974, då den avvecklades i samband med den så kallade Stockholmskarusellen (avveckling av F 2 Hägernäs, F 8 Barkarby samt F 18 Tullinge) och ersattes av Flygvapnets Södertörnsskolor. Verksamheten vid Södertörn avvecklades den 30 juni 1986. Endast några delar av STRILS fortsatte sin verksamhet några år före flytten till F 20 i Uppsala.

F 18 traditioner lever kvar genom den kamratförening som bildades för anställda och andra historiskt intresserade personer.

På Kungliga Södertörns Flygflottilj kom en rad olika flygplanstyper att tjänstgöra.

FLYGPLANSTYPER PÅ F 18

I slutet av våren 1947 fick F 18 sina första två J 22, som kom att bilda grunden till F 18:s första division.



J 22 var ett helsvenskt jaktflygplan, som byggdes i Flygförvaltningens regi, dels i en hangar på Bromma, dels i Arboga. Flygplanet presenterades vid visningen 1943 som "Världens snabbaste flygplan i förhållande

till motorstyrkan”, en slogan som flottiljhumorn travesterade till ”Världens snabbaste flygplan i förhållande till spårvidden”, detta med hänsyn till det spretiga, smalspåriga landstället.

Flygvapnet blir jetdrivet och får sina första J 28 Vampire som köpes in från England: cirka 70 J 28 A samt 310 stycken J 28 B flygplan som fördelas ut på förband. J 28 B kom till F 18 år 1950. J 28 kom också att användas som skolflygplan på Ljungbyhed fram till 1967 då den ersattes av SK 60.



J 28 Vampire

Den 27 augusti 1955 kom skönheten (J 34 Hawker Hunter) till byn – till Kungliga Södertörns flygfottilj, F 18 i Tullinge.



J 34 Hawker Hunter

Via flottiljens högtalarsystem orienterade 1. trafikledare Nalle Ankers oss: ”Nu har han startat från Ljungbyhed”. Han fortsatte sedan att ge oss kontinuerliga lägesrapporter. Vi behövde inte vänta länge. Snart angavs ”läge Trosa” via högtalarna och allas blickar vändes mot sydväst, där en liten prick, som blev större och större, syntes och snart såg ut som – ja ett flygplan! Föraren gjorde en ”tryckare” över fältet åtföljd av en roll. Imponerande tjuvigt fartvidunder! Föraren landar, kör in mot den församlade publiken och stannar på taxibanan 50 meter före 1. divisionens platta. Han kuperar motorn, öppnar huven och kliver ur. Föraren var major Dick Stenberg, som senare blev chef för F 18 men även chef för Flygvapnet.



Dick Stenberg

På F 18 bildades också en uppvisningsgrupp med J 34 Hawker Hunter. Namnet på gruppen blev Acro Hunters. Första gruppchefen var major Sven ”Lampan” Lampell. Nedan ser vi en bild från gruppen 1962 med gruppchefen Robert ”Bob” Gustavsson sittande i mitten Björn Ekberg till vänster, Bertil Skogsberg till höger och stående John Eriksson.



I januari 1963 påbörjades omskolningen av F 18:s förare från J 34 Hawker Hunter till J 35B' (B-prim). Det var första divisionen med kapten Claes Jernow som divisionschef, som ledde utbildningen. Flera förare från F 18 hade då genomgått typinflygningen på F 16 i Uppsala, för att kunna vara instruktörer på F 18. Den tvåsitsiga SK 35C fanns inte än, så det blev teoretisk utbildning i stället för praktisk. Inte heller fanns någon J 35-simulator på F 18. Eleverna fick åka till Uppsala, F 16, för att träna åtgärder vid fel på

flygplanet. Även superstallutbildningen var teoretisk. Alla elever var rutinerade förare, så inflygningen gick utan större problem.

Även J 35B förarna skapade en uppvisningsgrupp vars namn blev Acro Deltas. Gruppchef för Acro Deltas var Claes Jernow. Till gruppen kopplades också Boris Bjuremalm som enskild uppvisningsförare. Gruppen blev mycket populär och genomförde en del uppvisningar utomlands. Bland annat på Le Bourget i Paris.



Boris Bjuremalm. Bilden till höger visar Claes Jernow i mitten diskutera efter ett flygpass med Hans Bladh till vänster och Boris Bjuremalm till höger

F 18 hade under perioden en krigsflygbas fält 57 samt en landsvägsbas Heby. Det fanns även ett övnings-skjutfält ute på Askö där det kunde övas skjutning mot markmål och mot mål i luften.

Flygtrafikledning bedrevs från tornet ovanpå kanslihuset fram till 1966 då ett nytt flygledartorn stod klart närmare banan eftersom sikten ner mot bana 24 var begränsad. Vid ett haveri när två J 34 landade på varandra blev det aktuellt att få ett nytt torn där flyledarna såg hela bansystemet.



Tornet före tillbyggnaden

När nya tornet också bruk flyttade väderavdelningen in i det gamla efter viss om- och tillbyggnad. Här bedrev sedan väderavdelningen sin verksamhet fram till ned-

läggningen.



Utsikten från väderavdelningen över fältet

Då flottiljen var utbyggd bestod förbandet av tre stationskompanier som servade de tre divisionerna.



J 34 under klargöring

Övrig verksamhet för att serva och hålla våra divisioner i beredskap var bland annat:

Intendenturavdelningen, fältarbetstroppen, säkerhetsmaterielavdelningen, sjukvård och tandvård, förplägnadsavdelningen, sambandsavdelningen, strilbataljonen med centraler och radarstationer, utbildningskompaniet, vakttjänsten med hundtjänsten, personalavdelning, idrottsavdelningen, avdelning 6 med service och underhåll, berghangaren, brand- och räddning.

Nedan ett bildkollage från olika aktiviteter



FV mästerskap i ishockey med Sven Tumba längst fram i bild



Flygtrafikledning gamla tornet



Fälttroppen snöröjer

Efter 1974 och flottiljens nedläggning kommer ändå en hel del flygtjänst att bedrivas på Tullinge. Det är bland annat sambandsflygenheten men också en division som placeras från F 1 i Västerås, Adam Gul som vid F 1 nedläggning flyttas över till F 16 och blir Petter Röd. De genomförde den sista flygningen på Tullinge den 27 juni 1985. Nedan Adam Gul.



Husmor lagar mat på radarstation Ps-08



Klargöring av en J 28 Vampire



Ovan Petter Röd



Rysk pilot nödlandar på Tullinge



F 18 Kamratförening 40 år

(text Gunnar Persson foto F 18 arkiv)



Torsdagen den 10 maj 1984 samlades cirka 100 före detta anställda på F 18 för en rundvandring på F 18.



I filmsalen för ett första möte

På kvällen samlades vi åter för att bilda F 18 Kamratförening och då var det cirka 200 deltagare. Ted Boheman, tillförordnad chef F 18 berättade om F 18 dåtid, nutid och framtid. En interimsstyrelse valdes med Rolf Rasmussen som ordförande att leda föreningen fram till ett kommande årsmöte.



Överste Bernt Östh till vänster och överstelöjtnant Rolf Rasmussen till höger

Därmed var F 18 Kamratförening bildad. Föreningen bildas som ett led i att bevara och förmedla historien kring en flottilj som var den första länken i ett försvar av vår Huvudstad. Bildandet skedde på initiativ av dåvarande C F 18 Bernt Östh. Medlemsantalet var

470 (1987 hade föreningen 563 medlemmar, under hela 90-talet låg medlemsantalet på cirka 475 medlemmar) och medlemsavgiften blev satt till 15 kronor per år. Nu 40 år senare är medlemsantalet 320 medlemmar och årsavgiften 100 kr per medlem och år. Vi har även en välbesökt hemsida www.f18.se

Det föll sig ganska naturligt att i denna brytningstid bilda kamratföreningen, då flygflottiljen hade avvecklats och Flygvapnets Södertörnsskolor tillkommit. Kamratföreningarnas uppgift var ju att bevara och utveckla historien kring våra avvecklade och befintliga flygflottiljer och förband. Inom förbandsorganisationen fanns normalt ingen befattning för en traditionsvårdsofficer. Genom att många lämnade och nya tillkom till Tullinge var det viktigt att få alla samlade i en förening som kunde tillvarata allas intresse.

Till föreningens förste ordförande valdes Rolf Rasmussen. Rolf verkade som personalchef och var mycket intresserad av dessa frågor och han hade också ett starkt intresse av att leda en kamratförening med alla dess obesvarade parametrar. Han kunde med hjälp av alla anställda kvarvarande officerare och civila påbörja verksamheten och etablera kamratföreningen.

Eftersom det är ett ideellt arbete krävs det lite av en mångsysslare för att få det hela att fungera, även om det fanns möjligheter att få stöd från, det då fortfarande aktiva Flygvapnets Södertörnsskolor. Rolf hade också förmågan att samla medarbetare som kunde och ville bidra med sina kunskaper och förmågor i ett ideellt arbete för föreningen. Gunnar Söderberg, dåvarande chef för STRILS luftbevakningsavdelning, kom att bli Rolf vapendragare under många år och tillsammans skapade de också tidningen F 18-Kamraten.



På bilden ser vi från vänster Gunnar Söderberg, Gunnar Persson och Jarl Åshage. Jarl och Saga Åshage var ansvariga för medlemstidningen från starten av föreningen.

Genom Stockholmskarusellen kom det att bli en ganska blandad personalkår på Tullinge genom att anställda kom från gamla F 8 i Barkarby, F 2 i Hägernäs, F 1 Västerås etcetera samt gamla F 18. Här fanns medlemmar som tillhörde tre olika kamratföreningar

som alla skulle fås att bli medlemmar i den nya F 18 Kamratförening.

Kamratföreningens uppgift är ju att tillvarata medlemmarnas intressen och vidmakthålla och stärka samhörigheten mellan all personal (officerare, civila, värnpliktiga och övriga som tjänstgjort vid flottiljen samt övriga persone som vill stödja föreningen). En viktig del är också att bevara traditioner och bidra till ett gott kamratskap. Vi skall också vara länken mellan medlemmarna, Forsvarsmakten och bygden.

Föreningen har funnits i 40 år och vi har genom ett gott samarbete med Vasallen, Rikstens Friluftstad AB och PEAB, kunnat ha lokaler inom det gamla området. Då det pågätt och pågår rivning och nybyggnation i området har vi tvingats flytta runt lite på området men ändå funnits på F 18 gamla område tack vare detta samarbete. Så länge de har kvar sin verksamhet i området har vi också en tryggad plats att vara på med expedition och konferensutrymme. Numera verkar vi i kanslihuset, högst uppe på taket i gama flygledartornet som vid byggnation av nytt T1-torn togs över av väderavdelningen.



Ett styrelsemöte i den då nyligen inflyttade lokalen

Genom ett gott samarbete med bio Sländan som finns i före detta STRILS TAST har vi möjlighet att nyttja deras lokaler vid speciella tillfällen.

Under åren har styrelsen planerat och genomfört besök och resor till många intressanta objekt, vilket bidragit till sammanhållningen och gemenskapen.

Genom ett idogt arbete kom föreningen att disponera en J 35 B (individ 35221) från F 16. Planet transporterades från Uppsala till Tullinge och kördes in genom grindarna 2004. Den placerades i den oinredda delen av berget i avvaktan på att arbete med att återställa och tömma planet för att senare placeras på stolpe.

Arbetet intensifierades 2008 med planerad invigning under sensommaren 2009. Då föreningen ansåg att uppställningsplatsen som kommunen erbjöd inte passade utan ville ha planet nedanför kanslihuset kom invigningen att flyttas fram till 2010 alternativt 2011, beroende på om detaljplan för området godkänns.

Under tiden har planet förvarats i polisens hangar. Där har allt arbete genomförts med stöd av många namngivna och dolda finansiärer. Vi kan stolt säga att projektet har bidragit till att vi fått ett visst nytillskott i föreningen med yngre förmågor som engagerat sig i F 18 Tullinge och Kamratföreningen.



En färdigrenoverad 35221



Projektledaren Göran Sjöholm överlämnade denna styrelseklubb till föreningen som ett minne av projekt 35221. Klubban är tillverkad av två träslag från flygledartornet.

Efter färdigställandet av 35221 klar för uppsättning kom ett nej från kommunen om att sätta upp detta på pelare inom F 18 gamla område. Vi beslutade då att transportera detta till Lars Dureheds museum på Österlen, där vi deponerat flygplanet.

Eftersom vi i föreningen ville ha ett flygminnesmärke i området påbörjade vi ett nytt projekt som innebar att vi skulle sätta upp en rote J 35 Draken på pelare i rondellen utanför ICA Nära Riksten, vid gamla vaktten. Då det var en ny ledning i kommunen var detta projekt betydligt enklare att få igenom. Vi tog fram en gedigen projektplan och våra större samarbetspartners blev återigen PEAB, RFAB, Sigicom AB, ICA Nära Riksten och Botkyrka Kommun. Projektet var klart och invigdes i augusti 2019. Minnesmärket visar en rotestart bana 24 mot ett oidentifierat mål öster Gotland.

I ett annat projekt för att ihågkomma uppvisningsgruppen med Acro Deltas, J 35 B överlämnades en originalfena från Flygvapenmuseum. Den fick vi åka ner till Linköping och hämta. Fenan blev uppsatt framför före detta STRILS TAST byggnaden och invigdes september 2023 under pompa och ståt.

Ett komplement till Acro Deltas kommer ett mindre

flygminnesmärke bestående av en rote J 34 Hawker Hunter ur Acro Hunters uppvisningsgrupp att sättas upp intill fenan.



Flygminnesmärket i rondellen vid den gamla vaken



Acro Deltas fenan framför STRILS TAST

Föreningen håller, i samverkan med F 8 Kamratförening, att skapa ett flygminnesmärke som skall placeras på Barkarby i minnesparken. Minnesmärket visar tre J 34 varav den fjärde ligger under minnesmärket. På den platsen havererade Bengt Olle Olsson, som omkom i samband med haveriet. Invigning kommer att ske efter sommaren 2024.

Efter beslut i föreningsstyrelsen bildades en arbetsgrupp för att på nytt författa en bok om F 18. Boken spanner över epoken ”från hedenhös till framtiden” med tyngdpunkt kring flottiljens historia. Under åren har många bidragsgivare gjort det möjligt att få en så heltäckande beskrivning som möjligt om F 18 Tullinge. Kring F 18 har tidigare en bok utgivits ”Flygande högvakt”, som utkom 1985. Den senaste boken kom ut med upplaga 1 2011 för att sedan ges ut i en upplaga 2 2012.

Föreningen genomför årligen årsmöte där vi samlas kring minnesstenen och hedrar våra kamrater. Minnesstenen har fått en hedersplats inom området i en

iordningställd park. Minnesstenen tillkom 1956 i samband med flottiljens 10-årsjubileum. Den skall minna om kamrater som gjorde sin plikt och gav sitt liv i tjänsten. Fram till 1956 var det tio personer (flygare, tekniker, värnpliktiga) som omkommit genom olika olyckor. Vår röda modelldrake som vi köpte av Kenneth Näslund leder alltid deltagarna från minnesstenen upp till före detta STRILS TAST med den jetdrivna motorn.

”F 18-Kamraten” är en föreningstidning som ges ut två gånger per år. Tidningen trycktes från början på tryckeriet och var en häftad A 4-tidning. Efterhand som tiden gått har styrelsen utvecklat och höjt kvalitén på tidningen. Numera lämnas tryckunderlaget till ett tryckeri som trycker den 24-32 sidiga tidningen i fyrfärgstryck. Den uppskattas av alla.

Genom den nya informationstekniken har vi i likhet med andra kamratföreningar en gedigen hemsida (www.f18.se). Hemsidan vidareutvecklas efterhand och bidrar till att sprida information och kunskap till alla intresserade.

För att föra traditionerna vidare hade föreningen en liten utställning i Café Gyldene Gripen som fanns under värnpliktsmatsalen (kuriosakabinett). Här presenterade vi F 18 i både bild och naturliga skapelser som utrustning och materiel vilket användes av personalen. Numera har vi ett iordningställt ett F 18 Flottiljrum i före detta STRILS TAST byggnaden.

2009 genomförde föreningen som första kamratförening i Flygvapnet en ordförandekonferens för att samla samtliga föreningar och byta tankar och idéer om hur vi skall kunna nyrekrytera och utveckla våra föreningar. Även Försvarsmakten var representerade och här kan vi också göra en insats för att rekrytera blivande officerare till Försvarsmakten. Senaste ordförandekonferensen genomfördes på Upplands Flygflottilj i oktober 2023.

Eftersom kamratföreningsrörelsen har representation över hela Sverige så kommer vi i kontakt med många ungdomar som vi kan informera om yrket som officer. Under denna period har värnplikten pausats och återinförts. Medlem i föreningen kan den som är eller har varit anställd, värnpliktig, frivillig på F 18 bli. Den som har ett flygintresse eller annat intresse kopplat till F 18 eller området eller i övrigt vill stödja vår verksamhet kan också bli medlem.

Följande officerare har varit ordförande under de 40 år som föreningen har funnits:

[Rolf Rasmussen 1984–1995](#)

[Engelbrekt Carlsson 1996–2000](#)

[Ebbe Friberg 2000–2002](#)

[Gunnar Söderberg 2002–2004](#)

[Gunnar Persson 2004-](#)

80 år sedan operation Overlord

Dagen D

Vi kommer alltid att komma ihåg den enorma landstigningsoperationen över engelska kanalen den 6 juni 1943. Detta var en välorganiserad operation som planerats under flera år av Englands ledare Winston Churchill och Amerikas president Franklin D Roosevelt. Tusentals landstigningsfartyg byggdes, liksom flera konstgjorda hamnar som skulle skeppas över i samband med landstigningen.

Operationen var den största amfibiska invasionen i världshistorien, med över 160 000 soldater som landsteg den 6 juni 1944. Omkring 195 700 allierade sjömän och personal ur handelsflottan på över 5 000 fartyg var inblandade. Invasionen krävde transport av soldater och materiel från Storbritannien av trupplastade flygplan och fartyg. Landstigningsfartygen och övriga fartyg krävde flygunderstöd vid överfarten av Engelska kanalen även marint artilleriunderstöd. Landstigningarna ägde rum längs en 80 km lång sträcka av Normandies kust indelad i fem sektorer: Utah, Omaha, Gold, Juno och Sword.

Ombord på glidflygplanen av typen Airspeed Horsafans sammanlagt 181 tungt utrustade soldater ur B- och D-kompanierna i det anrika förbandet Oxfordshire and Buckingham Light Infantry – »Ox & Bucks» – samt en handfull utvalda ingenjörer. Under den timmeslånga inflygningen från basen i Dorset hade mannarna rökt, skämtat och sjungit för att hålla humöret uppe och dämpa åksjukan inuti planen som krängde och girade i luftsvalet efter bogserplanen.

Klockan 01.00 var bron tagen. Just denna bro var av mycket stor betydelse för logistiken i samband med operation Overlord. Så började Operation Overlord, invasionen i Normandie, Frankrike. Dagen D hade börjat. Detta var dagen då många unga soldater, på båda sidor, skulle stupa. Det vittnar alla de kyrkogårdar som finns bevarade efter kriget. Ett krig kan ju bara bestå av förlorare med hänsyn till den tragedi det ställer till med.

SWORD Beach: Landningsområdet var cirka åtta kilometer brett och var indelat i fyra sektioner som kallades Oboe, Peter, Queen och Roger. Det var den östligaste av de allierade landningszonerna.



Femton minuter före midnatt den 6 juni 1944 landade tre glidflygplan vid Pegasusbron över Caenkanalen. De landade precis invid bron. De tyska soldaterna som försvarade bron upptäckte dem inte i tid.

Trupper från den brittiska 3:e infanteridivisionen, med omkring 30 000 soldater, landsteg på den här strandsträckan öster om Orne och Caenkanalen klockan



Pegasus Bridge



Glidflygplanen innan de startar från England



Här har de landat bara några meter från Pegasus bron



Ombord inne i glidflygplanen

JUNO Beach: Landningsområdet var uppdelat i två sektioner som kallades Mike och Nan. Juno Beach låg mellan Sword- och Gold-sektionerna. Kanadensiska trupper under generalmajor Rod Keller landade på denna stranddel, som därför ofta kallas Canadian Beach. Juno Beach var den näst mest försvarade stranden efter Omaha Beach. Avsnittet försvarades av den tyska 716:e infanteridivisionen under ledning av general Wilhelm Richter.



Juno Beach

GOLD Beach: Landningsstranden var indelad i fyra sektioner: How, Item, Jig och King. De två sistnämnda delades ytterligare upp i gröna och röda underavdelningar, så att det till slut fanns sex sektorer. Brittiska trupper från 50th (Northumbrian) Infantry Division under befäl av generalmajor Graham, som var knutna till den brittiska andra armén under generallöjtnant Miles Dempsey, landsteg på den här strandsträcken den 6 juni 1944.



Gold Beach med en kvarvarande del av hamnen

OMAHA Beach: Omaha Beach var den mest omfattande landstigningssträcken med en bredd på mer än tio kilometer och var återigen indelad i åtta landstigningszoner, som kallades Charlie, Dog Green, Dog White, Dog Red, Easy Green, Easy Red, Fox Green och Fox Red från väst till öst. Easy Red var den längsta sträckan med cirka 2,2 km. Den 716:e tyska infanteridivisionen sattes in för att försvara kusten. Den leddes av general Wilhelm Richter med högkvarter i Caen.



Omaha Beach

POINT DE HOC: Vid Pointe du Hoc (ofta felaktigt stavat Pointe du Hoe i dokument från den amerikanska armén) fanns sex tyska ställningar med 155 mm artilleripjäser som bevakade stranden, vilket kunde ha lett till att de amerikanska landstigningsstyrkorna på Utah- och Omaha Beach-sektionerna hamnade under eldgivning. Trots att positionerna ofta attackerades av bombplan och artilleri från flottan var befästningarna för starka och stod emot elden. Därför fick den amerikanska 2:a Rangerbataljonen i uppdrag att förstöra kanonerna på morgonen Dagen D. Point de Hoc blev ordentligt bombat strax för invasionen. Här hade den tyska krigsmakten byggt rejält med bunkrar och kanonbunkrar för att kunna bekämpa en eventuell invasion. Alla bombkratrar är än i dag kvar på platsen och bunkrarna kan besökas.



Rangerbataljonen, som bestod av 225 män, leddes av överstelöjtnant James Earl Rudder. Planen var att de tre rangerkompanierna (D, E och F) skulle landa vid foten av klipporna från havet och sedan klättra upp för klipporna med hjälp av rep, stegar och liknande. Därefter skulle trupperna erövra den övre klippan. Anfallet skulle genomföras innan de allierades huvudlandningar. Attacken skulle inledas klockan 6.30 på morgonen. En halvtimme senare skulle en andra

grupp bestående av åtta kompanier följa efter. De skulle sedan avlösas av trupper som landade vid "Dog Green"-sektionen nära Omaha Beach.



Point De Hoc blev rejält bombat före själva landstigningen. Ordentligt med bombkratrar på udden

UTAH Beach: Landningsplanen bestod av fyra vågor. Med den första vågen skulle två strandhuvuden upprättas i totalt 20 landstigningsbåtar, var och en bemannad av en 30-mannastyrka från 8:e infanteriregementet i 4:e amerikanska infanteridivisionen.

Hela operationen byggde på den första landningsvågen, som var planerad till 6.30 på morgonen. Ungefär samtidigt skulle åtta landstigningsfartyg, vart och ett utrustat med fyra flytande tankar, skickas i väg. Den första vågen gick dock i land 1 800 meter söder om det planerade landningsområdet. Detta var resultatet av en stark sidoström som drev landstigningsbåtarna söderut. Eftersom kusten var skymd av rökmoln till följd av den tidigare beskjutningen saknade landstigningsbåtsbesättningarna landmärken för att korrigera kursen.



UTVIDGNING AV BROHUVUDET: Den 12 juni hade de allierade lyckats förbinda brohuvudena på en bredd av cirka 100 km och ett djup av cirka 30 km inåt land. På bara sju dagar hade de lyckats landsätta 326 000 soldater, 54 000 fordon och mer än 100 000 ton krigsmateriel. Trots denna framgång låg de

efter i sin överjordiska planering. Till exempel var erövringen av staden Caen redan planerad för dagen för landstigningen. Framryckningen genom Cotentinhalvöns bocageteräng mot städerna i inlandet, som Carentan (→ Slaget vid Carentan) och den viktiga kanalhamnen Cherbourg visade sig också vara extremt mödosam. Häckarna och dikena erbjöd de tyska försvararna ett utmärkt skydd. Terrängen lämpade sig särskilt väl för krypskyttar. Den 20 juni retirerade tyskarna till staden Cherbourg, som förvandlades till en fästning (→ Slaget vid Cherbourg). Cherbourg under befälhavare Karl-Wilhelm von Schlieben föll den 26 juni efter kraftig amerikansk artilleribeskjutning och hårda gatustrider. Nu hade de allierade också en djuphamn, vilket gjorde det möjligt för dem att föra in trupper och krigsmateriel i ännu större antal till sjöss.

OPERATION ABORRE

Slaget vid Caen utkämpades mellan den 6 juni och den 20 juli 1944 under andra världskriget (1939-1945). Staden Caen ligger vid floden Orne, cirka nio mil från Normandies kust, och var en viktig väg- och järnvägsknutpunkt i regionen. Staden identifierades av de allierade som ett tidigt mål för trupper som kom i land under invasionen av D-dagen. I stället för att snabbt falla blev kampen om Caen en blodig och malande historia, som varade i sju veckor, på grund av intensivt tyskt motstånd. Även om det var en kostsam kamp, höll striderna runt Caen fast tyska trupper, vilket underlättade Operation Cobra i slutet av juli. Detta ledde till att de allierade bröt sig ut från brohuvudet och gick över till att omringa de tyska styrkorna i Normandie.

SÄKERSTÄLLANDE AV FÖRSÖRJNINGEN:

En förutsättning för ett vinnande koncept är ju att logistiken fungerar. Då det inte fanns några naturliga hamnar var det därför nödvändigt att bygga minst två. Två prefabricerade militära hamnar forslades i sektioner från England över engelska kanalen och monterades ihop utanför Normandis kust som en del i D-dagen.



Del av de brokonstruktioner som byggdes i England och som transporterades till kusten i Normandie

Byggandet av de två konstgjorda Mulberryhamnarna började omedelbart efter landstigningen den 7 juni. Mulberry "A" skulle byggas utanför Vierville-sur-Mer (Omaha Beach) av amerikanerna och Mulberry "B" vid Gold Beach. Dessa block fylldes med vatten och sänktes ned på botten och bildade en hamn.



Dessa block fylldes med vatten och sänktes ned på botten och bildade en hamn

Operation Overlord anses som en avgörande faktor för de allierades framgång i kriget mot tyskarna. Det finns förmodligen ingen som vet exakt hur många soldater som dog under operationen men det finns siffror på cirka 15 000-20 000 soldater. Däremot är det inte helt klarlagt om det varit avgörande för Tysklands fall. Förmodligen blev Operation Overlord starten för de allierade att ockupera västra Tyskland, vilket minskade Röda Arméns framryckning från öster. Några år senare var järnridån ett faktum. Järnridån följde i stort sett de allierades uppdelning av de erövrade områdena vid Tredje Rikets kollaps.

Detta café som fanns före kriget drivs fortfarande av samma familj. Den dåvarande ägaren grävde ner 60 flaskor champagne i trädgården i samband med krigsutbrottet. Då detta var det första huset som blev befriat av de allierade i samband med Operation Overlord grävde ägaren upp dessa flaskor och bjöd de allierade på den. Fortfarande i dag drivs caféet av anhöriga.



Caféet i dag, tyvärr var det stängt dagen vi var på besök, så det blev inga bilder inifrån caféet

c) Revisor för 2 år

- Göran Sjöholm

(har ett år kvar av vald period)

- Jan-Olaw Persson (Revisorssuppleant) Omval 2024 - 2026

d) Valberedning för 2025

- Ove Linder

Sammanställande

e) Traditionsvårdsgruppen 2024 tills vidare

Thomas Hillemar

Sammanställande

Thomas Starrin

Claes Wase

Thomas Lagman

Jens Bråkenhielm

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

Inga ärenden.

§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

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

Vid protokollet:

Leif Ström

Leif Ström, sekreterare

Gunnar Persson

Gunnar Persson, ordförande

Kenneth Näslund

Kenneth Näslund, justeringsman

Robert Geiding

Robert Geiding, justeringsman



Årsmötet

(Text Gunnar Persson foto Sten Wiedling)

Årsmötet avklarad. Efter samling och nedläggning av blommor samt ihågkommande av våra bortgångna kamrater var det hög tid för Kenneth Näslund att starta vår röda J 35 Draken och ta täten, i vanlig ordning, upp till Bio Sländan. Väl uppe vid Sländan kände några för att testa dragkraften i den jetdrivna modellen.



Förpatrullen

Efter lite mingel var det så tid att börja årsmötet. Leif Ström hade dukat upp lokalen med våra fanor och vår stora fond.



Göran Sjöholm, Jan-Olaw oc Marie Persson beundrar vår röda Drake

Mötet gick som väntat på ett bra sätt och mötet kunde efter alla presentationer ge styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2023 och mandat att fortsätta även 2024. Så här i backspegeln kan vi konstatera att vi hunnit med otroligt mycket under 2023. Under 2024 kommer vi också att genomföra många projekt och aktiviteter.



Jan-Olaw Persson redovisar revisionsberättelsen



I samband med årsmötet berättade Rafael Bengtsson om sin tid i USA samt de internationella insatser han gjort och fått en mycket fin medalj från USA för. Detta finns återgivet i förra numret av F 18 Kamraten.



Pelle Berglund introducerar fallet Ströberg

Efter årsmötet blev det en bensträckare innan Pelle Berglund började sin presentation av Bertil Ströberg-fallet. Pelle Berglund har skrivit en bok om fallet och genomfört ett otal intervjuer med officerare och andra som varit del av den utredning som gjordes. Presentationen var verkligen spännande och visade på en his-

toria som var något märklig. Utredningen kring ”spionfallet” Ströberg pågick under sex veckor vilket i dagens perspektiv verkar väldigt kort. Bertil Ströberg gick bort den 25 mars 2012 och tog därmed med sig sin vetskap i graven. Boken kunde köpas och signerades av Pelle Berglund.

Som avslutning på aktiviteten intog vi en buffé som denna gång var beställd och levererad av Matmästarna i Södertälje. Ingegärd Hesselgren var tyvärr sjuk och kunde, denna gång, inte servera den buffé vi vanligtvis får. Matmästarna fick väl godkänt av alla deltagare.



Ordföranden tackar Pelle Berglund för ett spännande och intressant föredrag



Maten på plats

Ett stort tack från oss alla för den intressanta och givande presentation av den bok du skrivit om fallet Ströberg samt dina egna tankar kring fallet.



Gunnar, Leif, Thomas Lagman och Pelle Berglund

Efter detta fick vi en stund för att besöka F 18 Flottiljrum. Nedan inspekterar Thomas Lagman vårt Flottiljrum.



Göran Sjöholm och Tommy Löhr



Ovan ser vi Rafael Bengtsson tillsammans med Thomas Starrin som samtalar kring några spännande attiraljer i glasskåpen



Stig Thurén, Kenneth Näslund, Thomas Lagman och Hans Groby

