

# F10

FLYGVAPEN-NYTT:s temaserie nummer 10:



◆ "Fyrkappen" är flottilljens äldsta byggnad. Från 1800-talet.

Årets flygdagar vid F10 var tillika flygvapnets huvudflygdagar 1972. De hade kombinerats med fjärde Skandinaviska flygutställningen som öppnades redan den 11/5. Dagarna 11–12/5 (torsdag–fredag) ägnades huvudsakligen åt markutställningar och vissa demonstrationer i luften av civila flygplan. Av KSAK anordnade ankomststävlingar pågick även. Flyguppvisningarna genomfördes den 13–14/5 (lördag och söndag) — båda dagarna på likartat sätt. En varvning av civila och militära uppvisningar prövades. — Enl priliminära beräkningar besöktes flygdagarna av ca 35.000 besökare.

Skandinaviska flygutställningen är ett vartannat år återkommande evenemang som arrangeras av AB Helsingborgsutställningar (ägare Helsingborgs kommun). Utställningarna inleddes 1966 med en statisk utställning på "Gröningen" i Helsingborg. Invigare det året var astronauten John Glenn och prins Bertil. En "rörlig" begivenhet den gången var bl a en Do-24 som

## Luft- cirkus på Barkåkra årets flyg- händelse

★ ★ 1970 firade F10 sitt 30 års jubileum. Många strävsamma år hade förflutit sedan födelsen. Ett framtvingat krigsbarn hade vuxit till sig, blivit större och starkare, men bibehållit sitt härliga skånska flygargemyt — en egenskap som i alla år inte bara vunnit skåningarnas gillande och uppskattning. Barkåkra-bröderna ville manifesteras sin stora årsdag med en "open-house-show". Det skedde i samband med AB Helsingborgsutställningens skandnavigiska flygutställning. På F10. Ett halvveckolångt evenemang som drog till sig nästan alla skåningar. Och 'flertalet' utlänningar därtill. En härlig reklamdrive för flyget i alla dess former och arter. ★ En succé som förde med sig en repris, ett önskat dakapo. I år var det sälunda dags igen. Den 11–14 maj hölls grindarna öppna för den största svenska flygcirkusen 1972. ★ ★ ★

landade på en 75 m lång avstängd del av en gata i staden.

1968 hölls 2:a Skandinaviska flygutställningen på Höganäs flygplats. Den legendariske Group Captain Douglas Bader var invigare den gången. Han anlände till Höganäs i eget plan efter en direktflygning från London. Efter landningen utspann sig den numera smått klassiska dialogen: "Well Douglas, which is your first wish on Swedish ground?" Bader svarade: "A lavatory!"

1970 hölls utställningen på F10. Samtidigt avhölls då ett "World Assembly" inom IAPOA (International Council of Aircraft Owners and Pilots Association) med 1.700 deltagare från 22 länder, samt en europakonferens inom EAA (Experimental Aircraft Association) — dvs "hembyggare".

**D**e militära flyguppvisningarna inleddes med att FV:s nya skolflygplan SK 61 ristade en

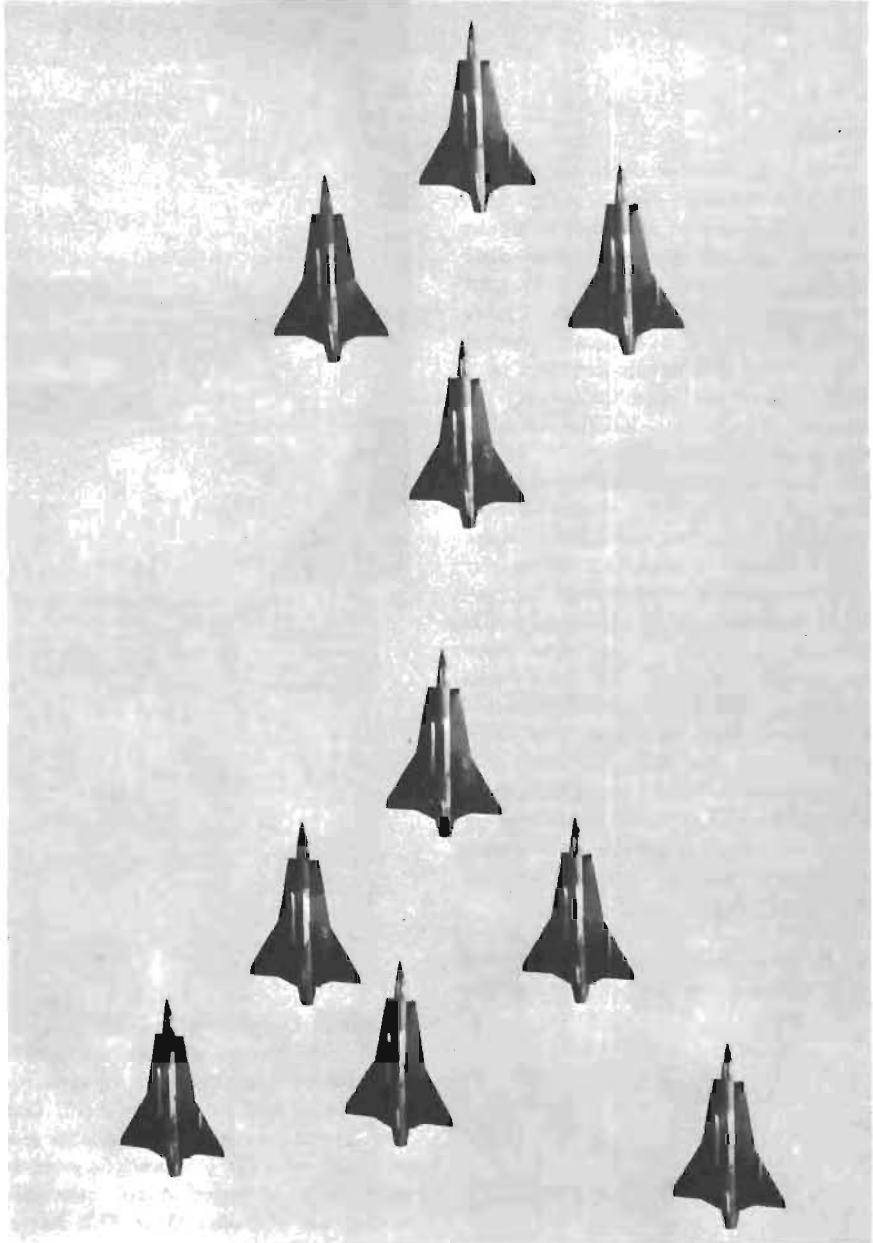
signatur i luften — FV. I formationen ingick 14 Scottish Aviation "Bulldog", flugna av flyglärare från F5. SK 61 utförde även en enskild uppvisning senare i programmet. Förare var förvaltaren Gustavsson. Det tuffa planet visade en imponerande vändbarhet samt mycket korta start- och landningssträckor. F5 deltog också med en rote gamla trotjänare, SK 50 (Saab Safir). Uppvisningen började med avancerad flygning i ansluten rote. Efter roteflygningen delade roten upp sig för enskilda uppvisningar. När flygplanen (som flögs av fanjunkerna Rundblad och Olsson) övergick från "vanlig" avancerad flygning till att demonstrera fallande löv (spinn) på låg höjd, gick ett sus genom publiken och den spontana applåd som uppstod var förarna väl värda.

I samband med sista SK 50:s landning startade sergeant Wahlström i en SK 60 (Saab 105). SK 60 ingår i F5-stallet som typ II på flygskolan. Återigen fick besökskarorna se prov på vad ett skolflygplan måste kunna tåla. Wahlström visade flygning på rygg och i rättvänt läge med allt vad detta innebär i fråga om påfrestning för flygplan och pilot.

F20 medverkade med en fyrgrupp SK 60 som tyst och något försynt smög in över den grönprunkande Hallandsåsen och gjorde en attack i form av flankanfall, varefter den lika tyst försvann bort mot norr på lägsta höjd. Prydligt! — En minut senare kom det "tungt artilleriet". Fyra F17-grupper A 32 "Lansen" från lägsta höjd utan att någon sett eller hört dem — fyra grupper eller 16 A 32:or i ett perfekt "timat" flankanfall mot F10:s bansystem. Anfalllet var över lika plötsligt som det kom. Imponerande!

◆ ◆ Att man med J 35 F (Drakens sista version) kan utföra avancerade program av hög klass det visste säkert de flesta förut. Men när fanjunkaren Roland Persson hade landat stod flertalet ganska stumma. Under 6 min utförde han en avancerad uppvisning med ett flyt och en 'alertness' långt utöver det vanliga. Han landade på ca 500 m utan att skada vare sig bromsar eller däck.

Ett något ovanligt inslag visades upp i form av en kapplöpning mellan en J 35 F (35.000 hk), en SK 50 (190 hk), en Porsche 911 S (160 hk) och en människa. Alla startade på banan på linje. 35:an vann starten förstås, men sedan kom Porschen som god tvåa, SK 50 som trea och sist löparen. 35:an skulle flyga 80 km, SK 50:n 12 km, Porschen köra 9 km och löparen springa 1.200 m. Som speakern sa: "Skall människan segra över maskinen i denna kapplöpning?" — Löparen



◆ Tio J 35 F "Draken" i formering "Viggen".

vann med några meter... (det var uträknat så)!

**R**eklam för trafiksäkerhet (bilbälten) fanns med. En HKP 3 från F17 släppte en hängande bil från 30 m (88 km/tim) rakt ner i marken. Bilen lades sedan upp till beskådande på området. — Flygsäkerhet demonstrerades genom en ganska realistisk räddningsövning på fältet, då en pilot vinchades upp i en HKP 3.

Fallskärmsjägarna från Fallskärmsjägarskolan (FJS) gjorde en bejublad uppvisning båda dagarna. På söndagen medgav vindförhållandena tom att strömhopp ur en DC-3:a kunde utföras. Efter ett kort uppehåll i det militära programmet (det innehöll bl a en "hetsjakt" på bilburna banditer från en miniautogiro av Wingcommander Wallis, känd från en James Bond-film) kunde speakern vända publikens blickar åt sydost genom att förvarna om en annalkande A 32:a från F17. På

sekunden när dök A 32:an upp i trätopphöjd, och under 6 min fick publiken beskåda denna trotjänare, som visade att manövrerbarheten är i klass med betydligt modernare bröder. Dess efterföljare i FV — AJ 37 "Viggen" — hade under tiden taxat ut. Så släppte kapten Bandling bromsarna och inledde sin uppvisning med en looping direkt efter starten. Han utförde sedan ett program där planets alla egenskaper visades upp, från lågfartsflygning med stora anfallsvinklar och ordentliga vingtipplingar, till passage av fältet med nästan ljudfart efter en mycket kort accelerationssträcka. Viggen visade förstås också sina STOL-egenskaper. Likaledes fick vi se att backning med jetplan på marken inte får vara främmande för dagens piloter.

Så var stunden kommen till F10:s egna divisioner att visa upp vad de kunde. Sedan kapten Bandling blivit applåderad, fylldes luften över den värgrönskande Bjärehalvön av ett mäktigt buller som aldrig tycktes ta slut. 18 J 35 F startades rotevis i tät ▶

► ström. Efter starten försvann 35:orna som små prickar över Hallandsåsen. På banan rullade nu kapten Mörén och fanjunkare Persson i sina glatt rödmärkta J 35:or för att bistå med dessa flygdagars mest "pigga" inslag — synkroniserad avancerad flygning i rote. Efter den tätaste rotestart man skådat på länge följde upptagning för looping, där planen i lodläget plötsligt delade på sig. Härifrån utförde de sedan en synkroniserad roteflygning, där båda planen hela tiden möttes framför hedersläktaren. Det var säkert många bland åskådarna som höll andan när de båda fartvidundren möttes på rygg i hög fart eller när de gjorde en snabb roll då de möttes. Under sista delen av programmet fick åskådarna höra piloternas radiotrafik via högtalaranläggningen. Efter det sista mötet, som skedde med låg fart och ställ ute, svängde planen direkt upp på medvinden för landning. Innan planen var på final var roten återsamlad och landningen genomfördes i rote på en sträcka av ca 600 m.

◆ ◆ Över Hallandsåsen kunde man se'n se något som såg ut som en stor



◆ Fpl 37 'Viggen' kom följdriktigt att hamna i fokus. System 37 har ju uppmärksammats såväl utomlands som hemmavid... fast på olika sätt. I bakgrunden ih skymtar ytterligare en attack-exponent. Nummer 15.

nar inom flygvapnet och F10. Den skulle också belysa utvecklingen från flottiljens uppsättning 1940.

Planläggningen påbörjades i början av året, då riktlinjerna för utställningen fastställdes. Vid ett flertal sammanträden därefter beslutades om detaljerna. Skalenliga planritningar framställdes över tillgängligt utrymme och dessa indelades sedan för de olika utställningsobjekten. Härigenom erhöles en god översiktsbild av utställningen såväl inomhus som utomhus. Samtidigt med denna skrivbordsmässiga planläggning ägde en omfattande kontaktverksamhet rum med ett flertal förband och andra myndigheter inom försvaret, varifrån utställningsmateriel kunde erhållas. Utställningens grundstomme skulle utgöras av "Flygvapnets centrala markutställning". Denna var emellertid uppdelad på olika förvaringsplatser. Stora svårigheter förelåg därför att samla densamma. Endast vissa delar erhöles. Denna utställningsmateriel är dessutom i behov av förnyelse och omfattande uppnygning. Det var därför nödvändigt att som komplettering från skilda håll låna utställningsobjekt, vilket var både arbetskrävande och kostsamt. Väl-

Medan Larsson grupperade om till "Pil", kom Ekman tillbaka och visade hur olika grupperingar ser ut som används vid utbildning och strid. När alla formationerna hade gjort sina sista överflygningar försvann de bort åt nordväst och under några sekunder sänkte sig tystnaden över F10. Någon kanske to m uppfattade en koltrast som satt och sjöng på speakervagnen... Då dyker plötsligt tre mörka strimlor fram över Hallandsåsen, och ytterligare tre, och tre till. Formationsflygningen avslutades med en öronbedövande "split" med grupperna framför publiken.

Hela uppvisningen avrundades på ett pampigt sätt, med att de 18 J 35:orna gjorde en överflygning i formation "F10". Dessförinnan (medan F10-flygplanen omformerade förbandet) utförde FV:s uppvisningsgrupp från F16 sin mycket säkra och stundtals hisnande uppvisning. — Om de fyra prestationsakrobatik visste flera ryska tidningar sakkunnigt att berätta vid förbandets svarsvisit i USSR samma månad. "GOOD SHOW".

Uppmärksamnad speaker under uppvisningsdagarna var kapten P. O. Nilsson, F13. Men så är han ju också en 'gammal' världsmästare. I flygmilitär femkamp tex.

**M**arkutställningen. Ändamålet med markutställningen var att för de besökande visa ett tvärsnitt av olika verksamhetsgre-



◆ "Boris-leamel" Kubinka-repeterar.

fågel, det var kapten Larsson som kom in med 10 J 35:or i formation "Viggen". När publiken var som mest uppmärksam på detta, kom kapten Ekman in med två fyrgrupper på låg höjd och under ett kort moment var alla 18 35:orna framför publiken. De två fyrgrupperna försvann och "Viggen" visades upp i några ganska snäva, och mastiga svängar.



◆ Demonstration av flygsäkerhetsmateriel utgjorde en av info-komponenterna.



◆ Den statiska utställningen väckte intresse. Bl a studerades 35:an 'Drakens' och 32:an 'Lansens' tunga vapenalternativ. — F10-dagarna visade slående FV:s duglighet och slagkraft för skattebetalarna.

villig och omfattande hjälp med materiel erhöles från ett flertal förband. Eftersom F10 för två år sedan anordnade FV:s huvudflygdag, var det naturligtvis svårt att nu visa en helt ny utställning. Därför inriktade man sig på att blanda gammalt och nytt. Man kunde konstatera att mycket av det som visats tidigare alltså tilldrog sig allmänhetens stora intresse.

F10-utställningen omfattade följande huvudavsnitt:

**Inomhus:**

F10 1940–1972  
Flygvapnets uppgifter  
"Viggen"  
Flygspannig  
Väder  
Trafikledning  
Samband  
Tele  
Säkerhetsmateriel  
Vapenmateriel  
Motorer  
Flygsoldat -72  
Rekrutering

**Utomhus:**

Vapenalternativ J 35 F  
Vapenalternativ A 32  
Olika i tjänst varande Hygplantyper  
J 35:a med urmonterad motor — efterbrännkammare och bakropp uppställda i rad.  
Flygsäkerhetsmateriel  
Körning av landställ på J 35:a  
Klärgrönig av J 35:a för stridsuppdrag  
En grupp RB 68 "Blood hound"  
Röjdykning i tank  
Stridsledning  
Luftbevakning

Några kommentarer till utställningsobjekten:

**Viggen**

Denna monter fick en central plats och utgjordes av ett antal skärmar med foton belysande planets utveckling från projekt till färdigt flygplan. Fotomontaget kompletterades med automatisk filmföreläsning med tal från bandspelare. Här ingick även en trevlig modell av en uppställningsplats i "bakom" som i särskilt hög grad tilldrog sig intresse från ryska och kinesiska besökare...

**Motorer**

Ett flertal av FV:s äldre och modernaste motorer hade samlats, bl a "Viggen" imponerande motor RM8 i genomskuret skick samt en roterande modell av densamma — även denna prydligt genomskuren. — En gammal trotjänare var STWC-3 (bl a i J 22:an) som förbryllade många med sitt tämligen invecklade maskineri; även den i genomskuret skick, roterande.

**Sambandsutrustning**

Den moderna utrustningens möjligheter att snabbt nå kontakt med omvärlden imponerade på flertalet. Telefaxmottagning av väderkartor från bl a Frankrike och Tyskland fungerade bra likaså mottagning av nyhetstelegram på teleprinter från tex Peking, Hanoi, Istanbul. Dessa demonstrationer tilldrog sig mycket stort intresse. Flera besökare dröjde sig kvar här flera utställningsdagar. — Av speciellt intres-

se för barnen var dataprogrammerad bildritning av kända personer på teleprinter, samt bildtelevision i samband med telefonering som ordnats mellan två platser i hangaren. Båda dessa inslag rönt stor uppmärksamhet.

**Demonstration av 35:a—Rb 68—dyktank**

Dessa visningar, som tycktes vara mycket populära, gjordes enl särskilt tidsschema där hänsyn tagits till flyguppvisningar och andra aktiviteter. Samtliga platser var belägna nära varandra för att åskådarna lätt skulle kunna förflytta sig från den ena platsen till andra. Tio minuter anslogs för varje objekt och visningarna skedde i löpande följd. Speaker med högtalarbil fanns på varje plats.

**Strilflygning**

Ett annat lyckat inslag i markutställningen utgjordes av demonstrationer av radarjaktledning av flygplan i luften (SK 50). Demonstrationerna utfördes innan flyguppvisningarna började, medan åskådarna ännu tog del av markutställningarna. Till flottiltjens ordinarie SRE var tre PPI uppkopplade och placerade i ett tält. — För



◆ F16-gruppens slut-front-spill.

att visa hur ett verkligt anfall kan se ut på en radarbild användes en rote SK 50 för kontaktövningar. Anfallen var av typ kurvanfall. Åskådarna fick på detta sätt en god uppfattning om hur RRJAL leder samt kunde hela tiden se radarbilden under anfallen. Intresserade bland åskådarna fick prova på att leda själva, vilket tycktes mycket uppskattat. ■



◆ Av totalt ca 180 civila fpl ses ovan den schweiziska 'Porter Pilatus'.

# Krigs- barnet som fick en brådmogen uppväxt



## F 10 som neutralitetsvakt ... och tiden fram till idag

★ ★ *Oron låg och dallrade över 30-talets Europa. En digerdödsfruktan gick genom länders mærg och människors ben. Man frågade sig blott: När? ★ Den 1 september 1939 fick man svaret... bölden hade spruckit. Eldens hetta snuddade Sveriges knutar. Skåne var i ett farligt utsatt läge. Men var Sverige rustat? Skulle svenskarna ha orkat motstå hugg från den giftiga reptilen? ★ ★ ★*

**K**nappast... tyvärr! Vid tiden för andra världskrigets utbrott hade svenskarerna att se tillbaka på verkningarna av den nya försvarsordningen från 1936. Den beräknade en uppsättningstid av flygvapnet på sju år. När kriget kom hade knappt halva tiden förflutit. Den färdiga FV-organisationen skulle bara uppta sju flygflottiljer. Och anslagen var fortfarande mycket i underkant. Friskt blod i form av ny flygmateriel hade fördröjts pga den tilltagande oron i världen. — Sverige var rustat för evig

fred, ej för något så barockt som ett nytt världskrig. "Peace in our time" hade ju utlovats... (Allting gick igen... precis som Strindberg långt tidigare konstaterat. Hur många gånger skall han få rätt?)

Sent omsider vaknade dock även våra statsmakter. Vårriksdagen 1940 beslöt att snabbt förstärka vårt försvar. Blå utökades flygvapnet med två jaktflottiljer, en fjärrspaningsdivision och en ny marinspaningsdivision.

Den ena av de två nya jaktflottiljerna blev F10, som interimistiskt förlades till Malmö-Bulltofta. Där fanns



nämigen redan ett flygfält med verkstäder samt vissa andra byggnader som kunde tas i anspråk.

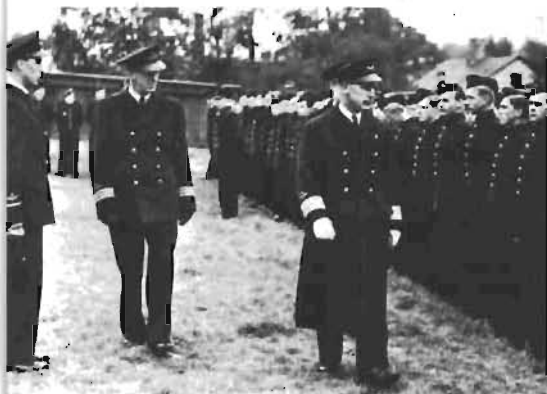
**V**erksamheten startade med uppförandet av baracker och hangarer för marktjänst och flygplan. Materiel tillfördes genom nyan-skaffning och tillförsel från andra flygförband. Förläggningslokaler för värnpliktiga förhyrdes i ett fd vattentorn och skolbyggnad, kök och matsal i en fd fabrikslokal, intendenturför-råd och intendenturverkstäder i källarlokaler och äldre mindre byggnader



— alltsammans i stadsdelen Kirseberg. Kristid med ransonering och knapphet på diverse förnödenheter hade börjat sätta sin prägel på tillvaron. Men med rekvisitions- och föfogandelagens hjälp och improvisationer, som ofta måste tillgripas, kunde tjänsten flyta trots många gånger ytterst besvärliga förhållanden. I en orolig omvärld med kriget in på knutarna, präglades tjänsten hela tiden av beredskap i ordets reella betydelse.

Utövandets av chefskapet över denna flygvapnets yttersta utpost i söder var under ovan relaterade förhållanden ingen avundsvärd syssla. Överste **Knut Zachrisson** var emellertid rätte mannen för sitt jobb — en karl som visste vad han gjorde. Fordrande mot sig själv och andra, sträv på ytan men inuti ett hjärta av guld. Otaliga historier, om denne militär av den gamla stammen, berättas med nöje än på mässaftnar av dem som kände och kommer ihåg honom. Här ett exempel: En värnpliktig hade somnat på sin post och ertappades. Åtföljd av sin kompaniadjutant inställde han sig hos "Zacke" för förhör. Z slog upp "krigs-lagen", begrundade vad där stod och yttrade: "Du har sovit på post, erkänner du?" "Ja överste." Z: "Du ska dö — du ska skjutas — i morgon — i gry-

◆ **T v:** Stridsövning med SK 15 "Klemm". — **Nedan:** C F10 (1940-46) överste Knut Zachrisson inspekterar.



ningen! Du kan gå." Sedan den "dömd" avlägsnat sig, utbrast Z synbart uppskakad: "Det var för dj-t fanjunkarn — men det står ju att pojken ska skjutas." Men fanjunkaren genmålde att chefen nog inhämtat domslutet i den del av "krigs-lagarna" som gällde krigsförhållanden och att fredsdelen stadgade betydligt mildare straff. Sedan Z med en suck av lättnad konstaterat detta för den värnpliktige avgjort gynnsammare straffföreläggande, utmätte han med strånghet och rättvisa sex dagar i buren.

Den första oktober 1940 kunde denne flottiljens första chef, översten Knut Zachrisson, sätta sitt namn un-

## 303 utländska strids- flygplan "gästade" Skåne



◆ En skottskadad 'Liberator' leds ned mot skånekusten.

der förbandets "Depåorder nr 1". "Tionde flygflottiljen" hade påbörjat sin vakthållning. Därmed igångsattes en beredskapstjänst som kontinuerligt upprätthölls till krigets slut i maj 1945. Med tillgänglig materiel fullgjorde flottiljen sin uppgift som jaktflygets sydligaste utpost. Dess personal kom nära nog dagligen i kontakt med krigets hårda verklighet. Hundratals främmande flygplan avvisades från landets sydgräns eller — därest det rörde sig om plan i uppenbar nöd — bringades att landa på skånska flygfält.

**I** siffror kan verksamheten uttryckas sålunda. Under tiden juli 1941 till krigets slut 1945 gjordes över 28.000 starter med flottiljens jaktplan med en bokförd flygtid av ca 17.000 tim. I flygsträcka räknat motsvarar detta mer än 5.150.000 km, dvs 127 varv runt jorden vid ekvatorn eller om man så vill 7 ggr tur/retur till månen. Ca 200 främmande flygplan, huvudsakligen tunga amerikanska bombplan typ B 17 "Flygande fästning" och B 24 "Liberator" tvingades vid dessa neutralitetsflygningar att landa i Skåne. Parentetiskt kan näm-



◆ En 'Flygande Fästning' eskorteras av F10-jakt mot Bulltofta.

nas att under sommaren 1944 landade på en och samma dag ett 30-tal flygplan, huvudsakligen "allierade", på Bulltoftafältet. En annan kulmen nåddes våren 1945, men då var merparten plan tyska — ett tecken på det snart förestående sammanbrottet.

Beredskapstidens vakthållning förlöpte inte utan förluster i människoliv och materiel. Men flottiljen erhöll också värdefulla erfarenheter och verksamhetstrogen övning.

Ett par episoder från Bulltoftatiden förtjänar omnämnande. I augusti 1945 anordnade F10 en flygdag med uppvisningar för att på så vis tacka malmöborna för de fem åren på Bulltofta. Malmöpressen visste sålunda berätta om denna flygning att "halva hundratusentalet malmöbor bevittnade F10:s Veni, Vidi, Vici".

Ur Sydsvenska Dagbladet kan citeras nedanstående "Upprop" som på sitt sätt uttrycker Malmö stads tillfredsställelse över flottiljens vakthållning under beredskapstiden.

**U PPROP:** Kungl

Skånska flygflottiljen som under fem år varit förlagd i Malmö, har nu tagit högtidligt avsked av vår stad för att inom kort flytta härifrån. Flottiljen ▶

◆ 110 tyska plan tog sig ned i Sverige under II VK. Här landar ett; en Focke Wolf 200 'Kurir'.





◆ En Messerschmitt Bf 109 studeras.

► har fyllt betydelsefulla uppgifter i vår beredskap såsom en yttersta utpost i neutralitetsvakten. Dess närvaro har givit oss en känsla av trygghet som vi säkert alla äro tacksamma för.

Under de gångna åren har flyget och dess personal i många hänseenden satt sin prägel icke endast på vår stad utan även på grannstäderna och kringliggande bygd. Från flottiljens sida har, inom ramen av beredskapsbestämmelserna, gjorts allt för att låta allmänheten bekanta sig med flyget och dess verksamhet. I sina prydliga uniformer har flygarna utgjort ett trevligt inslag i stadsbilden. Under hela tiden har de uppträtt på ett sätt, som länder flottiljens chef och personal till all heder.

När flottiljen lämnar våra trakter är den väl värd ett tack för god vakt. Tacket bör givas sådan form, att det för framtiden kan minna om dessa hedersamma första år i flottiljens historia och samtidigt bereda trevnad för personalen i dess nya förläggning. En gåva i sådant syfte skulle också utgöra en erinran om sambandet mellan flottiljen och denna bygd, varifrån den samma i så hög grad rekryteras.

Malmö den 30 augusti 1945.

A Thomson/Landshövding m fl.

Resultatet av uppropet blev en minnestavla som vid en högtidlig ceremoni avtäcktes av biskop Rodhe i flottiljens församlingskyrka, Kirsebergskyrkan. Minnestavlan upptar namnen på de sju ton unga män ur F10 som offrat sina liv i beredskapstjänsten. Under

◆ En engelsk 'Mosquito' undersöks.



inskriftionen står att läsa: "De älskade icke så sitt liv att de drogo sig undan döden".

**D**et kan här vara skäl att påminna om att FLYGVAPNETS vaksamma beredskap (och då ej minst F10:s) var en av de faktorer som bidrog till att Sverige undgick att dras med in i kriget.

Efter krigsslutet och beredskapstidens upphörande påbörjades förberedelserna för flottiljens avflyttning från Malmö. I oktober 1945 kunde F10, som då på Konungens befallning erhållit namnet Kungl Skånska flygflottiljen, börja sin verksamhet i nybyggd permanent fredsförläggning Barkåkra utanför Ängelholm. Under de år som förflutit sedan Barkåkratidens början har genomgripande förändringar skett inom förbandet. Inom ramen för gjor-



◆ Skåningar beundrar F10 av idag under flygdagarna 1972.

da försvarsbeslut har flottiljen såväl organisatoriskt som tekniskt vuxit ut och utvecklats till ett modernt luftförsvarsinstrument av betydande styrka. Moderna jetjaktplan med hög prestanda såväl ifråga om flygegenskaper som förödande slagkraft mot mål på marken och i luften har successivt tillförts flottiljen. Robotar, såväl luftburna som på marken, ingår i stridsmedlen. Stridsledningssystem har tillkommit.

Antalet fast anställd personal har under åren tredubblats och flottiljen har blivit ett "storföretag" på orten som i stor utsträckning styrs efter företagsekonomiska principer. Genom sin existens som sådant, har flottiljen ej undgått att sätta sin prägel på staden och samhället där den blivit bofast. Med sina natursköna omgivningar har Skånska flygflottiljen fått namn om sig att vara "en av de vackraste i landet". Dess närhet till utblick över gränserna har bidragit till att den blivit en attraktiv och trivsamt arbetsplats för de anställda. ■

★ ★ Genom tillkomsten av Stril 60 i Sektor S1 blev F10 flygvapnets största flottilj. ★ F10 förvaltar ensam sektor S1, vilket i stort innebär ett förvaltningsansvar som ytmässigt omfattar hela Skåne, större delen av Småland samt delar av Halland och Blekinge. ★ ★ ★

**P**ersonellt sett består F10 av ett 70-tal flygande och ungefär 730 markbundna fast anställda. Med den kontraktsanställda personalen från Telub — 65 man som svarar för strilmaterielens underhåll — och ineliggande värnpliktiga (ca 650), kommer den normalt tjänstgörande arbetstyrkan upp till omkring 1.500 man. Vid krigsförbandsövningar kan styrkan tillfälligt stiga ända till 2.500 man. Flottiljens ordinarie fredsstyrka är fördelad på 13 olika arbetsplatser inom sektorn.

Även materiellt är flottiljen stor. F10 är utrustat med J 35 F, har en lfc (luftförsvarscentral) typ 1, många strilaneläggningar och dessutom bla ett 100-tal större befästningar, 6 flygfält, 2 skjutplatser och 7 matinrättningar. Därmed har F10 ett mycket stort förvaltningsansvar. Detta framgår också av budgetens storlek. För det nybörjade budgetåret (72/73) har flottiljen anmält ett resursbehov av 85 milj kr för enbart förbandsproduktion. Därtill kommer drygt 2 mkr för annan verksamhet samt ca 0,5 mkr för fastighets- och befästningsunderhåll.

Budgeten fördelar sig inom förbandsproduktionen på:

- lednings- och strilförband, 33 mkr
- jaktförband, 22 kmr
- lvrobot 68 förband, 4 mkr
- basförband, 14 mkr; samt i övrigt på:
- gemensamma produktionsresurser, 12 mkr.

**S**tatistiskt sett fördelar sig budgeten på sätt som framgår av fig 1, där utgifter större än 0,5 mkr fått egen markering.



◆ Direktionen för "AB F10" samlad för redovisning av genomförd verksamhet och dess kostnadsutfall.

## F 10:

Flottiljens storlek och särart gjorde att man 1965 utsåg F10 till flygvapnets försöksförband för Försvarets kostnadsutredning, FKU. Därmed började ett försök som i hög grad satt sina spår både i flottiljens organisation och, framför allt, i sättet att leda verksamheten.

FKU gav flottiljen i uppdrag att utveckla ett modernt kostnadsredovisningssystem liknande dem som användes i civila företag. Att driva flottiljen efter affärsmässiga principer blev alltså målet och man kunde nu fråga "om F10 lönade sig".

**F**lottiljen är sedan 1967 befriad från de vanliga anslagen och titelredovisningssystemet. Resurserna tilldelas i ett klumpanslag som statistiskt följs upp genom en särskilt framtagen kontoplan, m/75. Så benämnd, då man trodde att systemet 1975 skulle vara färdigt för att införas i hela försvaret.

Systemet fick först mycket av ekonomiredovisning över sig. Det kallades t ex Ekonomisystem för försvaret, ESF, innan det 1970 ändrade namn till Försvarets planerings- och ekonomisystem, FPE. Det viktigaste i systemet, planeringen, kom bort i början. Ingen förstod väl riktigt när försöken startade att systemet skulle få en sådan genomgripande inverkan på praktiskt taget all tjänst. Framför allt uppfattade man kanske inte att systemet skulle vara ett ledningssystem för flottiljchefens verksamhet. Ett fåtal visste vad det var frågan om, de flesta trodde att det var ett nytt ekonomiskt redovisningssystem. Några fick för sig att

ekonomisystemet var ett system som skulle lära ekonomibiträderna spara på maten. Det sista torde dock inte ha haft avgörande betydelse när flottiljens intendent utsågs till projektledare.

Det första som märktes när systemet började tillämpas var att många chefer jämsides med ansvaret för verksamheten även fick det ekonomiska ansvaret för denna. Där förut tre förvaltningsgrenschefer svarat för tillde-

lade anslag fick nu ett 40-tal avdelnings-, kompani- och troppchefer dela på ansvaret för flottiljens ekonomi.

# Sveriges största flottilj och dess budget

**F**ör att kunna utkräva ansvaret fordrades att de olika funktionerna i verksamheten klart och entydigt kunde särskiljas. Systemet visade sig genom dessa krav på ansvarsområden ha en stark inverkan på organisationen. Organisationsförsök påbörjades därför samtidigt med utvecklingen av ekonomisystemet. I första hand skulle ekonomifunktionens ställning prövas, men även den övriga organisationens lämplighet för att använda systemet skulle undersökas. Sär-

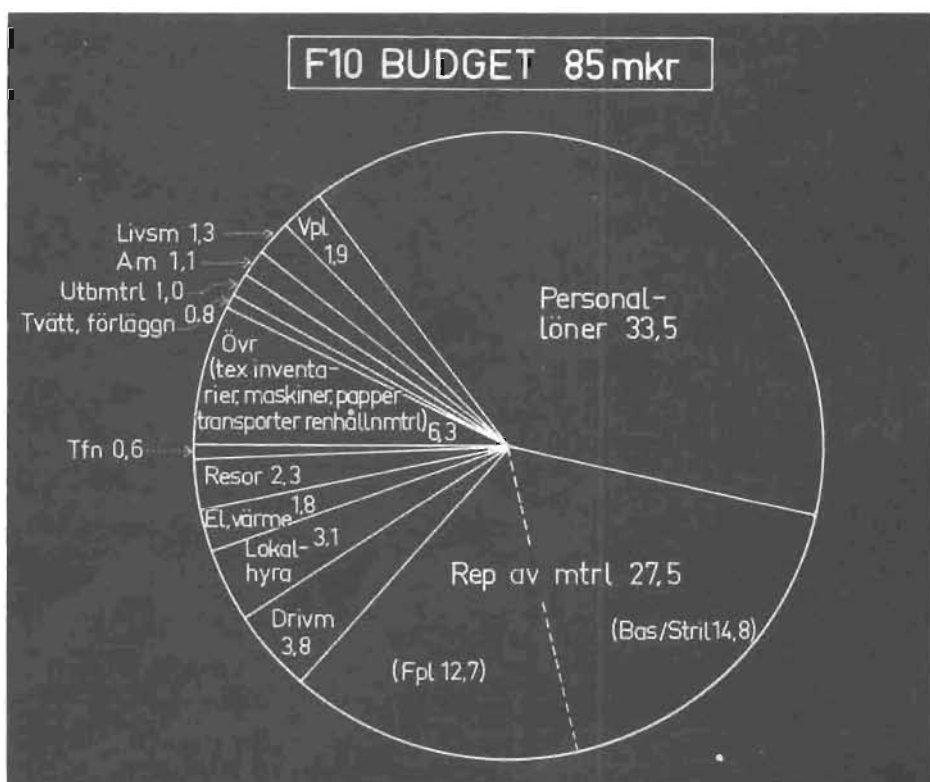
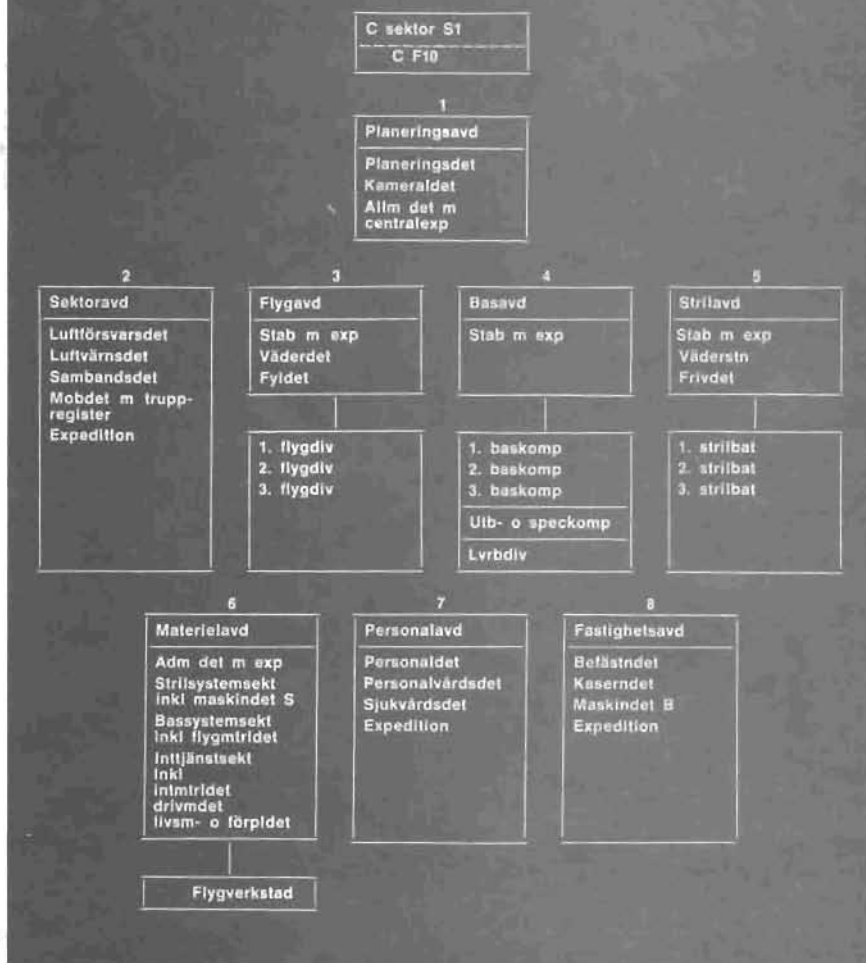


Fig 1:



Fig 2:



skilt behovet av en samlad personalfunktion skulle beaktas — likaså en samlad materiefunktion.

F10 fick först en försöksorganisation (fig 2). I princip visade den sig vara mycket bra. Tyvärr kunde flottiljen inte erhålla den personalförstärkning som erfordrades för att ansvarsområdena skulle få sina särskilda befattningshavare. Genom att använda personalen i dubbelbefattningar kommer flottiljen från 1972/73 att modifieras (fig 3). Planerings- och ekonomifunktionen återfinns i samma avdelning som personalfunktionen. Materiefunktionen är som tidigare uppdelad på tekniska chefen och intendenten. Den sistnämnda är även ansvarig för fastighetsfunktionen. Avdelningen har ensam fått benämningen förvaltningsavdelning med huvudsaklig vikt vid förrådsfunktion och fastighetsdrift. Övrig direkt förbandsproducerande avdelningar har programansvar som framgår av benämningarna.

I stället för att vara en organisation uppbyggd för direktstyrning med snabba ordervägar från en flottiljstab till verkställande enheter, är organisationen nu lämpad för målstyrning i funktionsvis avpassade ansvarsområden. Det är så planerings- och ekonomisystemet bäst kan tillämpas. Ansvariga chefer får uppgifter och preciserade mål. Sedan har de handlingsfrihet att inom vissa gränser själva välja sättet för att lösa uppgifterna. Det ekonomiska ansvaret kommer till uttryck i budgeten. En avdelningschef,

tex flyg-, bas- eller strilchef, har ansvar för cirka 10 mkr i sin årsbudget.

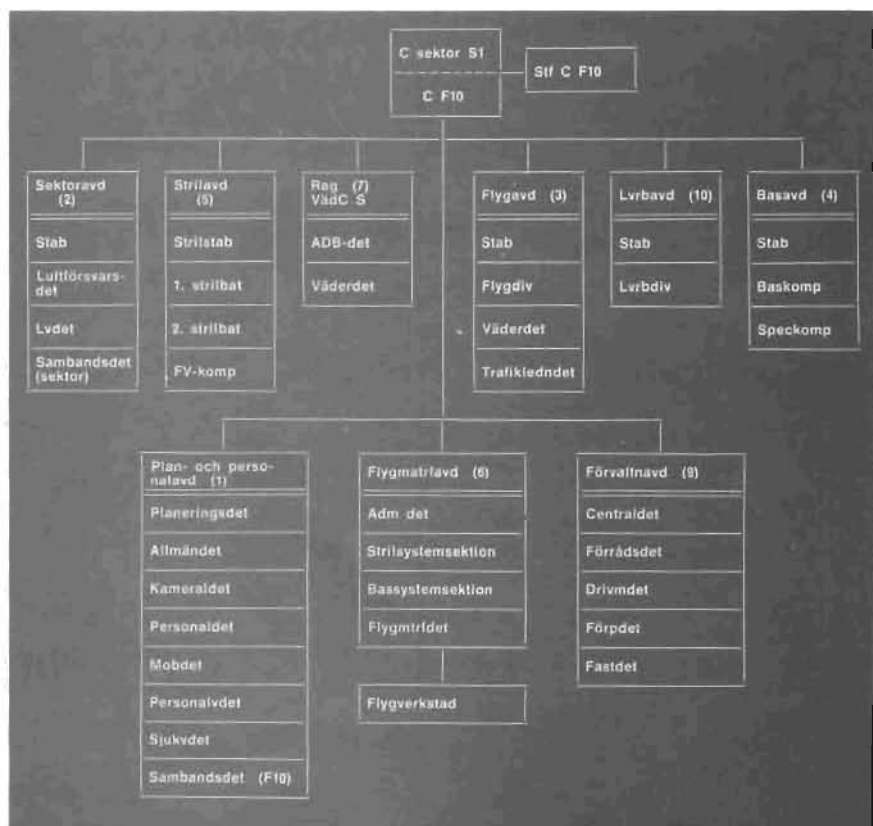
**E**n arbetsledning styrd av ekonomiska data kändes från början främmande i ett militärt system, men det har visat sig fungera väl. Arbetsuppgifterna har med den långt gående ekonomiska delegeringen fått

större intresse för den enskilde och medfört ökat deltagande i beslutsprocesserna långt ned i organisationen.

För att ha kontroll över verksamheten följer cheferna upp denna på arbetsplatserna. Genom täta budgetsammanträden ställs verksamheten mot kostnaderna och eventuella åtgärder vidtas för att korrigera utvecklingen mot de uppsatta målen.

Planeringsdetaljen svarar för ekonomifunktionen och att chef och underlydande får information om kostnadsutvecklingen inom ansvarsområdena. Medverkande chefer inom flottiljen försöker verkligen använda systemet som ledningsinstrument för verksamheten. Förstår man inte att aktivt använda systemet, är faran överhängande att det blir ett passivt redovisningssystem — motsatt effekt än den avsedda. Särskilt som utvecklingen på senare tid (sedan 1971) kommit att präglas av mängder av informationskrav från centrala myndigheter, vilka tidigare vant sig vid sådana i den då dominerande anslagsförvaltningen. Genom att planeringschefen hela tiden övervakar planeringen och den finansiella utvecklingen samt framhåller möjligheter till ekonomiska omfördelningar för erforderlig verksamhet i de uppgifter som flottiljen skall lösa, kan flottiljchefen och underlydande ansvarsområdeschefer vid budgetsammanträden verkligen använda ekonomisystemet som ett ledningssystem för verksamheten. Används systemet rätt kommer alla flygvapenförband från 1972/73 att få ett bra system som (kan) medför(a) ökad effektivitet inom flygvapnet. ■

Fig 3: F10:s försöksorganisation budgetåret 1972/73



# 1962 star- tade spräng- nings- arbe-

ten för den nya luftförsvarscentralen och 1964 var byggnaden färdig att ta emot den första leveransen av den avancerade elektroniken. Det berättas att folket i den kommun där anläggningen är belägen under byggnadstiden och år därefter hade den uppfattningen, att den pågående utsprängningen av berget gjordes för en enorm källare avsedd för beredskapslagring av potatis. Med tiden har man troligen ändrat uppfattning.

Alltsedan 1964 har teleteknisk materiel i en icke sinande ström monterats in i denna moderna lfc, som är av största betydelse för Stril 60:s funktion.

Utprovningen av den av Marconi i England levererade teletekniska utrustningen påbörjades 1964 och avslutades hösten 1965.

**D**en första radarbilden från en av de i Stril 60 ingående storradarstationerna kunde hälsas in lfc i början av januari 1966. Den första datastridsledningen av jakt utfördes ca två veckor senare. Det blev kontakt vid första försöket. Rrjal (radarjaktledare) vid detta tillfälle var dåvarande fanjunkaren Hans Samuelsson och pilot i den anfallande J 35:an var dåvarande kaptenen Lars Söderberg.

Under 1966 vidtog en intensiv intrimning av materiel samt utbildning av personal. Efterhand kom flera radarbilder in till lfc och strilsambandsnätet växte upp.

Den 13 december 1966 övertog sektor S1 ansvaret för incidentberedskapen inom Milo Syd och Väst.

Åren 1967-69 präglades av omfattande utbildning och övningar. Efterhand blev personalen intrimmad och fick förtroende för den nya materielen, som med tanke på dess komplexitet, redan tidigt fungerade förvånansvärt väl. Utan tvekan tog det dessa tre år att från ett väl intrimmat m/50-system växa in i och kunna väl utnyttja det mera avancerade men också mera effektiva Stril 60.

**F**ram till idag har de för sektorn planerade strilansläggningarna tagits i bruk den ena efter den andra. Våren 1972 kan man säga att Stril 60 i princip blev fullt utbyggt inom S1. Vad som återstår är moderniseringen av den optiska

★ ★ Sedan beslut fattats om att Sektor S1 skulle bli en av de få sektorer i landet som skulle omvandlas till Stril 60-sektor var det nödvändigt att lämna den gamla luftförsvarscentralen (lfc) och leta rätt på ett nytt berg där det nya lfc av typ 1 kunde inrymmas. ★ ★ ★

luftbevakningens rapporteringssystem, som dock kommer inom kort.

Mht det låghöjdsshot\* som är att räkna med mot sektor S1 har under åren nedlagts ett stort och intensivt arbete på att få låghöjdsförsvaret att fungera. Vi tror vi har funnit metoder som leder till god effekt.

Vad som nu återstår att arbeta för inom de kommande åren är bl a att sambandsmässigt söka knyta ihop våra strilansläggningar till ett nät som ger en om möjligt ännu större flexibilitet och hållfasthet mot all slags bekämpning.

**N**ågra data betr Stril 60 inom sektor S1 som kan vara värda att nämnas: **Sambandsnätet** omfattar 4.000 mil trådledningar (dvs ett helt varv runt jorden) samt radiolänkar, som skulle räkna lika långt.

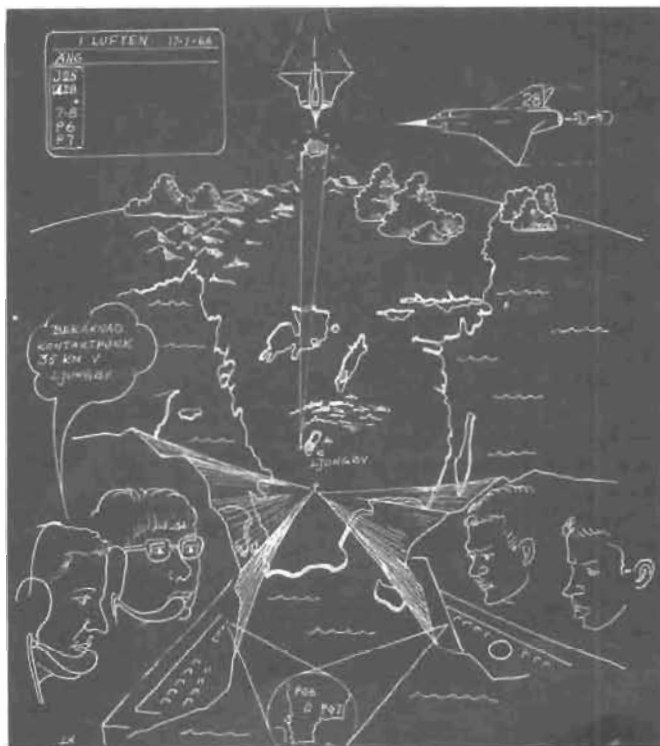
Antalet transistorer och elektronrör uppgår till flera miljoner. **Strilansläggningarnas effektförbrukning** uppgår till ca 3.000 kilowatt, vilket skulle räcka till att försörja ett normalsamhälle på ca 7.000 innevånare.

En viktig fråga som ännu inte är löst, men som F10 hoppas på skall bli löst inom en snar framtid, är beslut om en fast organisation för sektorns

strilförband. Alltsedan uppbyggnaden började 1965 gäller en provisorisk organisation, vilket är till stor nackdel både för förbandet och personalen.

◆ ◆ Under de senaste åren har den till lfc lokaliserade regionala vädercentralen (Reg VädC Syd) börjat ta form. All nödvändig personal för denna enhet är anställd och materielen befinner sig under slutleverans och slutlig systemutprovning. From den 18 september i år räknar F10 med att denna vädercentral med ett sofistikerat databehandlingssystem hjälp skall kunna producera och distribuera väderprognoser och analyser till totalförsvaret inom Milo Syd och Väst. ■

## Uppbyggnad och tillväxt av Stril 60 + RVädC Syd



\* Den östtyska MIG-gränskränkningen i början av 1972 inträffade visserligen inte på lagsta höjd, men måste i alla fall betraktas som ytterligt allvarlig.

☆ ☆ Begreppet "flygtidsproduktion" används ofta utan en klar definition. Olika befattningshavare på förband och staber inlägger i begreppet det som för dem ligger närmast. Kompani- och divisionsfolket ser det kanske som en flygtidskurva, andra tolkar det som ett antal uttagna flygtimmar per år. En del bedömer flygtidsproduktionen efter antal flygklara flygplan, eller antal genomförda tillsyns. Materielavdelningen på F10 vill här peka på några av de element, som vi anser viktiga i den kedja av insatser och händelser som tillsammans bildar begreppet flygtidsproduktion. ☆ ☆ ☆

## Flygtidsproduktionen — en viktig faktor

**P**lanering: Grundläggande för planeringen av flygtidsproduktion är ett intimt samarbete mellan flygchef—baschef—teknisk chef. Här görs de första utkasterna i samband med budgetarbetet. Flygsidans krav på visst flygtidsuttag måste noggrant avvägas gentemot tillgängliga resurser på basidan och materielavdelningens underhållskapacitet.

Slitplaner görs upp för såväl flottilj som för resp baskompanier. Dessa styr sedan flygtidsuttaget och underhållsfrekvensen så att tillsynsutfallet blir jämnt fördelat och beredskapsläget kan hållas.

I underhållskedjan kompani—materielavdelning—central verkstad är verksamheten vid baskompani inte den minst viktiga. Övningar, kurser och andra kommenderingar måste planläggas för längre tidsperioder, så att baskompaniets personalresurser kan överblickas. Personal för mindre underhållsarbeten och felsökningar måste finnas. Möjligheterna att med nuvarande organisation utföra rent preventiva underhållsätgärder på kompani är relativt små.

◆ ◆ Materielavdelningens planeringsarbete underlättas av att arbetsstyrkan i regel kan utnyttjas så att jämn beläggning erhålls på tillsynsplatserna. Svårigheter uppstår dock pga modifierings- och reparationsarbeten, beordrade kontroller o dyl. Ändringar i tillsynsintervaller förrycker ofta den uppgjorda planeringen. Man bör söka minimera den tid ett flygplan står för tillsyn och därmed öka tillgängligheten och höja flygtidsproduktionen.

Huvudmålsättningen för hela vår verksamhet är ett högt beredskapsläge kombinerat med erforderligt flygtidsuttag. Det går (rent fredsmässigt) att

periodvis ta ut mer flygtid, men detta sker i så fall på bekostnad av beredskapsläget.

**B**eredning: Tillsynerna måste utföras rationellt, med minsta möjliga stilleståndstid och med hög utnyttjandegrad av personal och materiel för att hålla nere kostnaderna. Beredning av tillsynsarbetet går ut på att minska spilltiden genom lämpligt arbetsförfarande och att lämplig tidsordning för de olika arbetsoperationerna utarbetas. Verktyg, materiel och allt arbetsunderlag framtas för att finnas tillgängligt vid arbetets påbörjande.

Många sätter likhetstecken mellan beredning och ackord (MTM). Men ackordet utgör i detta hänseende den kanske minst viktiga delen av beredningsarbetet. Genom beredningsunderlaget får man ett fastare grepp om arbetet och kontroll över att arbetsoperationerna utförs rätt enl det tekniska underlaget. Allt detta bidrar till en ökning av driftsäkerheten.

**D**riftsäkerhet: Då flygtidsuttaget visat en ökande tendens under senare år, måste ut-

nyttjandegraden på varje enskilt flygplan ligga högt. Onormalt felutfall mellan tillsynerna måste undvikas.

De olika enheterna i flygplanssystemet har var för sig en hög driftsäkerhet, men hela systemets sammantagna driftsäkerhet är lägre. Detta faktum är av avgörande betydelse för underhållsarbetet och gångstidsuttaget för ett flygplan. Det har visat sig, att felutfallet på en enhet är störst tiden närmast efter en översyn. Man höjer alltså inte driftsäkerheten genom kortare underhållsintervaller, utan genom att en fungerande enhet utnyttjas så långt det är godtagbart mht flygsäkerheten. Enheterna i flygplanet bör därför följas upp som individer och ha individuella gångtider. Tillsynsarbetet på flygplan skall därmed i första hand innefatta kontroll av de olika systemen.

◆ ◆ Som ett led i försöken att öka flygplan-telesystemens driftsäkerhet har vid F10:s flygplan-televerkstad kraven skärpts vid tillsyn och reparation av i systemen ingående enheter, så att snävare toleranser eftersträvas före godkännande av materielen. Arbetet på televerkstaden blir visserligen därigenom dyrare, men i gengäld har felutfallet mellan flygplantillsynerna avsevärt minskat, vilket i sin tur minskar de totala kostnaderna. Tillgängligheten har därigenom ökat, vilket även (relativt sett) innebär bättre materieltillgång.

Då frekvensen av fel i något system blir större än normalt nedläggs ett omfattande arbete på att försöka utröna grundorsakerna. Detta arbete måste utföras vid flottiljen, eftersom det f n inte finns någon annan instans som har tillräcklig överblick och erfarenhet av systemen. Därvid är samarbetet mellan flygsidan och marksidan av stor betydelse.

**M**aterieltillgång: Den begränsade tilldelningen av utbytesenheter samt stora variationer i materielleveranser från central verkstad ställer ofta till problem i flygtidsproduktionen. Det är omöjligt att alltid tillgodose alla behov från baskompanier och tillsynsverkstad. Följden av detta blir en prioritering, som många gånger kan vara svår.

Det är synnerligen viktigt att byte av enheter i samband med felsökning etc vid kompanierna kan styras, så att materielen inte blir liggande pga bristande personalresurser för reparationen. Härvid måste en samordning mellan kompanierna eftersträvas.

◆ ◆ Den personal vid materielavdel-

◆ Siltplanen på ett baskompani utgör en viktig del i flygtidsproduktionen.





◆ "Det är männen i luften som håller kärorna på marken..."

ningen, som svarar för materietillförsel och uppläggning av reservdelar i förråd, har en mycket viktig funktion i flygtidsproduktionen. Kontakterna med centrala verkstäder och förråd måste skötas på ett riktigt sätt. Genom att koncentrera denna funktion i en gemensam central erhålls en god överblick över förbandets materielläge — prioritering av materiel kan lättare skötas och berörd personal vet till vem de skall vända sig i materielanskaffningsfrågor.

Individuppföljningens betydelse vid framtagning av flygtid har påpekats i samband med driftsäkerheten, men måste även betonas i samband med tillgången på materiel. Även om absoluta antalet enheter inte påverkas, så kan (genom individuppföljningar) drifttiderna utnyttjas maximalt.

**O**rganisation: Materielens komplicitet, de alltmer stegrade underhållskostnaderna både på personal- och materielsidan och uppfyllandet av det operativa kravet vid sidan om flygtidsproduktionen fordrar en anpassning av organisationen vid flottilj. Genom att rationellt utnyttja befintliga resurser kan man hålla flygtimkostnaderna nere. Organisationen måste tidsmässigt anpassas till de nya förutsättningar vi har i form av materiel- och personalresurser, krav

på utbildning och mobplanläggning osv utan att det krigsmässiga kravet eftersätts.

Som ett led i bättre utnyttjande av befintliga resurser har F10 begärt att försöksvis få pröva en basorganisation med ett klargöringskompani och ett service- och reparationskompani. Därvid skapas även bättre resurser för planläggning av övningar, mobplanläggning etc.

Sedan flygplan 35 Draken kommit i tjänst vid förband, samtidigt som baserna teletekniskt byggts ut, har det visat sig nödvändigt förstärka teleingenjörerna med en man (teleing/verkmästare el) som helt kan ägna sig åt materiel- och systemuppföljning på det flygplanteletekniska området. Vid F10 har denna funktion samordnats med motsvarande funktion för den flygplanmekaniska uppföljningen inom avd 6:s kontrolldetalj.

**S**amarbete: Som förhoppningsvis framgått är det många faktorer, som kan hjälpa eller stjälpa flygtidsproduktionen. Underhållsrytmen är mycket känslig. För att undvika störningar måste det finnas ett gott samspel mellan de olika organisationsenheterna och de enskilda befattningshavarna. — Till slut är det alltså den enskilda människans vilja som är avgörande. ■

## F 10 hotas inte av indragning

☆☆ De närmaste åren kommer för F10:s del att präglas av ett fortsatt arbete med intrimning av personal och materiel. Förbandet kommer inte att tillföras ny materiel i någon större omfattning. Där emot verkar det som om F10 kommer att åläggas ytterligare uppgifter. Sålunda planeras att F10 under 1972—73 skall genomföra en extra GFSU (grundläggande flygslagsutbildning) utöver ordinarie uppgifter. ☆☆☆

**E**tt sådant uppdrag är naturligtvis intressant men ställer också stora krav på förbandet. Bl a förutsätts en flygtidsproduktion av 8.500 timmar 72/73 mot normalt 7.200. För att detta skall lösas fordras en väl anpassad och smidigt arbetande bas- och verkstadstjänst. Men vi på F10 tror att det skall lyckas. Till stor del tack vare den skickliga och samarbetsvilliga personal som förbandet disponerar.

1974 träder SveDa-planen i kraft. Bl a flyttas flygtrafikleden "Röd 1" att gå via Jönköping över F10 mot Köpenhamn. Trots detta kommer F10:s möjligheter att öva i luften inte att bli sämre än nu. Skånekontroll införs hösten 1972 och vi hoppas att flygkontrolltjänsten då skall bli om möjligt ännu effektivare än i dag.

Samarbetet med Ängelholms storkommun är det allra bästa. Fn pågår i samband med utformandet av en ny generalplan för kommunen överläggningar med representanter för dessa, som syftar till en eventuell partiell omläggning av flygbanorna vid start och landning... för att därmed få en om möjligt gynnsammare fördelning av bullermängden kring fältet. Några allvarigare bullerproblem finns dock inte, vilket kan vara värt att understryka i dessa tider av starkt minskade försvarsanslag.

I detta sammanhang noterar personalen vid F10 med tacksamhet statssekreteraren Anders Thurborgs bestämda och hugnesamma besked vid en försvarsdebatt i Ängelholm den 26 april i år, att F10 inte kommer att dras in som flottilj under den tid man idag kan överblicka. "F10 är strängt taget det enda ställe man vågar resa till och klart säga att inget kommer att ske", betonade statssekreteraren. ■