



F 18 Kungliga Södertörns flygflottilj Jaktförband

I 1942 års försvarsbeslut ingick inte Kungl Södertörns flygflottilj. Riksdagsbeslutet att flottiljen skulle sättas upp fattades först 2/6 1944, som alltså får betraktas som F 18:s födelsedag "på papperet". Flottiljen skulle dock uppsättas inom 1942 års försvarsbesluts kostnadsram. F 18 fick alltså komma till på besparingar från andra anslag.

Först 1/7 1946 började flottiljen organiseras i praktiken och fick sin förste flottiljchef, dåvarande överstelöjtnanten Björn Lindskog och ett antal nyckelbefattningshavare.

AB Skånska Cement började omedelbart möblera om i terrängen 2,5 km sydost om Tullinge station. Mörtsjön, en liten sjö som låg just där den nord-sydliga startbanan nu går fram, försvann från kartan. Det lär ha varit en ganska underlig syn att se folk gå omkring och plocka gäddor och abborrar med händerna allt efter det sjön fylldes igen. Berg sprängdes och flyttades bort. En del av betesmarkerna vid Rikstens fideikomiss — där en ättling till flygbaronen Cederström bor — började så sakta omvandlas till flygfält.

Den 2/5 1947 kan sägas vara datum då flottiljen började fungera. Då hade en del av de viktigare byggnaderna färdigställts och då tillfördes flottiljen en stor del av den fast anställda personalen.

Den första kullen värnpliktiga ryckte in under maj månad.

Flygning med J 22 — svenskkonstruerat propellerjaktflygplan — kunde



*Teknische chefen flygdirektör 1. gr.
Nils Eyton.*

snart sättas igång på flygfältet som blev färdigt våren 1947.

Först i samband med att flottiljen bytte till flygplan J 28 B (Vampire) år 1950 fick man den första startbanan.

Efter ytterligare 6 år färdigställdes



*Chefen för F 18
överste Dick Stenberg.*

den nuvarande långa banan 06-24 lagom för att användas när F 18 år 1955 övergick till flygplan J 34 Hunter.

Nuvarande byggnader var i huvudsak färdiga 1950. Ett nytt, modernt trafikledartorn har dock byggts så sent som 1965, men installationer av telemateriel m. m. är ännu ej klara, varför det kommer att dröja ytterligare ett antal månader innan nya tornet kan börja användas.

Något som i många år satt sin prägel på tjänsten vid F 18 är "berget". Redan 1949 började bergutrymningarna tas i bruk dels för skyddad uppställning av flygplan dels för ledningsändamål inom luftförsvaret.

F 18 har länge varit krigsuppehållsplat för 3. flygeskaderns stab, ett förhållande som ändrats i och med utbyggnaden av Stril-60-systemet.

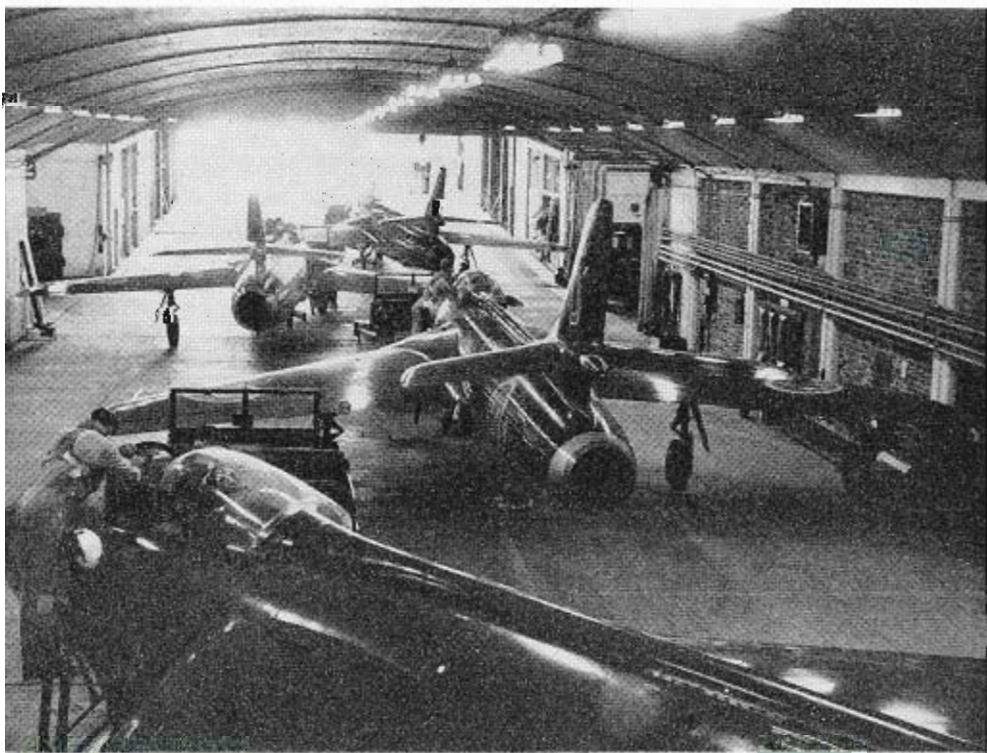
Under de år då luftförsvarets ledning var koncentrerad till F 18 pågick en omfattande verksamhet i fråga om luftbevakning och jaktstridsledning vid flottiljen. Ett otal kurser var bl. a. förlagda till F 18 och vid alla större övningar var verksamheten intensiv. Under större delen av denna tid från oktober 1949 var Erik Raab flottiljchef.

1963 avlöstes han av nuvarande flottiljchefen, Dick Stenberg.

Terrängen i närheten av flottiljen är kuperad och omväxlande. Det medför vissa problem vid flygning, men ger bra terräng för orienteringslöpning, skidåkning m. m. (friluftsgården Lida ligger inte långt från flottiljen). Det är dock inte inom sådana idrottsgrenar som flottiljen speciellt visat framfötterna.

Framgångsrikast har flottiljens personal varit i fråga om pistolskytte (åtskilliga svenska mästerskap har erövrats) och i fråga om flygmilitär femkamp.

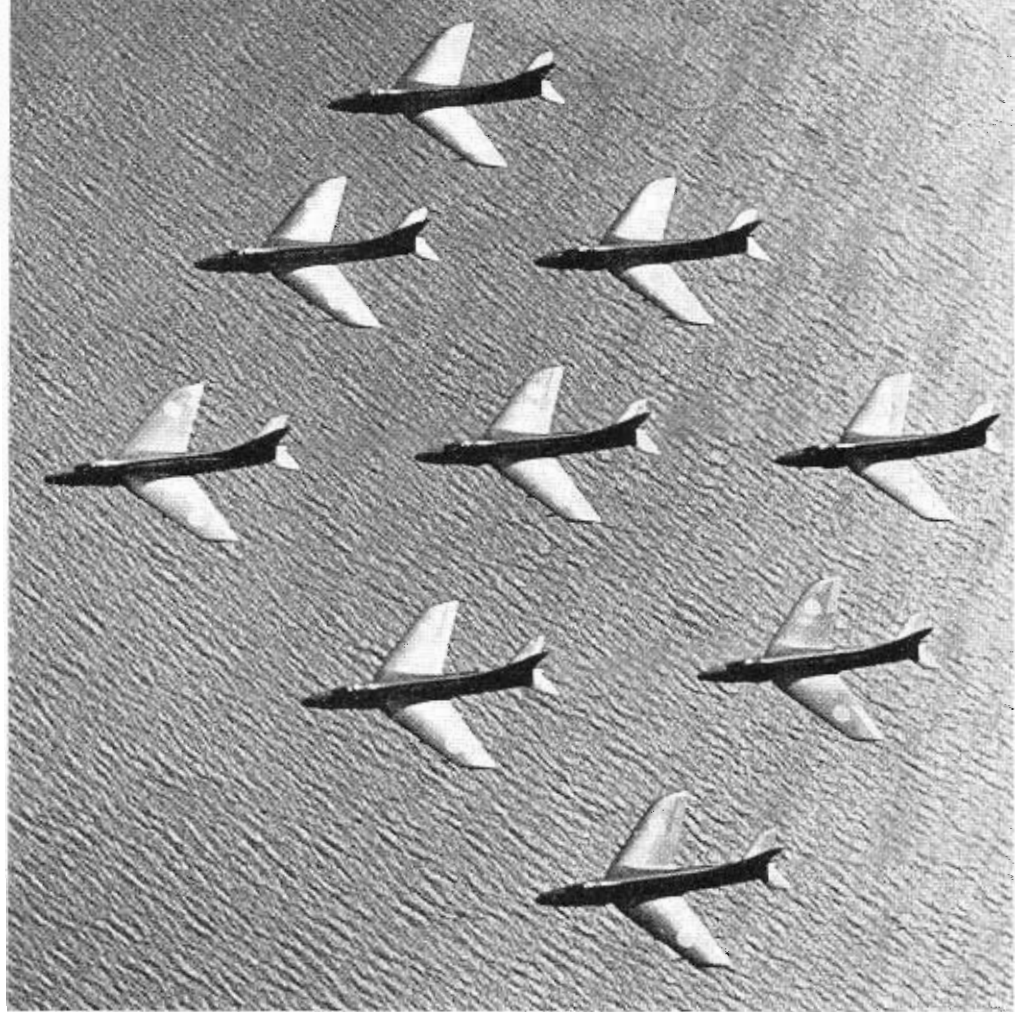
*Klargöring för start i
berghangaren.*



Flygande personal ur F 18 har deltagit i ett flertal världsmästerskap och det individuella världsmästerskapet i flygmilitär femkamp har flera gånger erövrats av deltagare från F 18 — senast 1965 av kapten Gunnar Olsson chef för 2. divisionen på flottiljen.

Flottiljens närhet till Stockholm är en sak på både gott och ont. På plus-sidan finns bl. a. de goda möjligheterna att hålla kontakt med centrala myndigheter, leverantörer m. m. En allvarig nackdel i nuvarande ansträngda arbetsmarknadsläge är den hårda konkurrensen om arbetskraften. Ett onormalt stort antal tekniker förenar t. ex. tjänst (Flygförvaltningen är den värste konkurrenten!) och även inom andra områden är personalläget ansträngt — trots att trivseln på flottiljen är god. En annan följd av närheten till Stockholm är det stora antalet besök som flottiljen "belastas med" — allt från skolungdomsinvasion under skollovsveckor till höga utländska militärer, regeringschefer och självhärskare. Bland mera anmärkningsvärda besökare under senare år kan nämnas prins Philip av Storbritannien och Shahan av Persien.

I fråga om flygning har F 18 genom uppvisningsgrupper bidragit att visa upp vad Flygvapnets materiel och personal duger till. I slutet av 50-talet var F 18:s

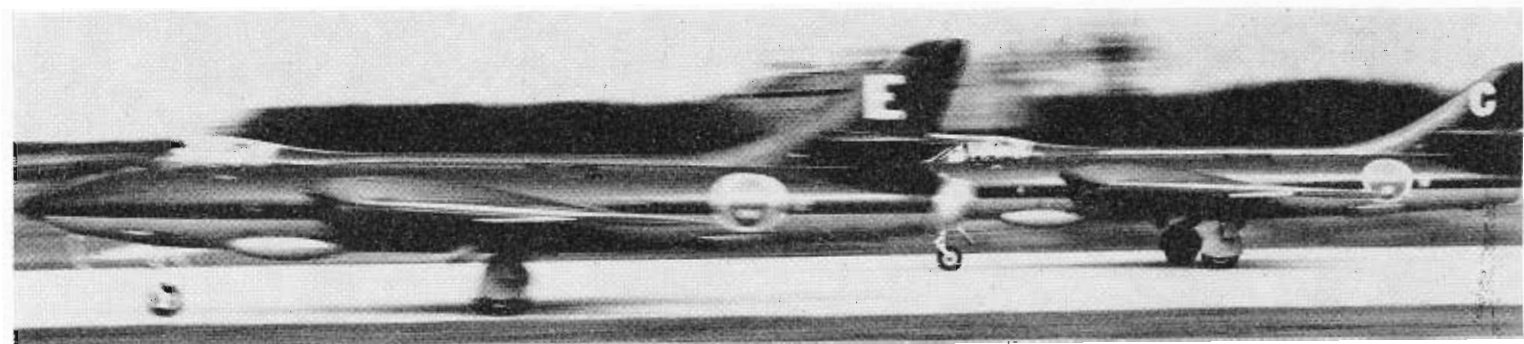


"Hökar" i samlad flock (Hawker Hunter).



J 35 D Draken i högsta beredskap.

Jakten har startat.



Huntergrupp (Acro-Hunters) riksbeaktad och 1964—65 var F 18:s uppvisningsgrupp med J 35 ett slagkraftigt nummer, som till och med visades upp i Paris 1965 med mycket gott resultat.

Bakom uppvisningar och annan "yttre" verksamhet ligger flottiljens verkliga uppgift — att i krig sätta upp tre flygande divisioner, bemanna ett antal krigsbaser, svara för luftbevakning och stridsledning inom stora områden. Sedan 1962 är F 18 beväpnat med J 35B.

Mängden elektronik har ökat i flygplanen, liksom inom stridsledning och luftbevakning. Denna ökning av materielens komplicitet — som naturligtvis går igen även på flygplan- och motorsidan — ställer inte bara större krav på flottiljens personal, utan även på centrala underhållsorgan.

Det innebär med andra ord att flottiljens önskan om goda kontakter med centrala vst och FF är stor.

A. Wirén.