



F5 - Kungl. Krigsflygskolan, Ljungbyhed

Flottiljingenjören flygdirektör R. A. Sandberg

Ljungbyhed - är ett namn, som får alla flygintresserade att lystra. Många generationer pojkar har fått en längtansfull glimt i ögat, då det ortsnamnet nämns.

Ljungbyhed ligger i nordvästra Skåne på gränsen till den del av landskapet, som påminner om Småland. Den som kommer till Ljungbyhed skall inte vänta sig att få se ett område, som består av fruktbara, rika åkerfält - nej, som namnet antyder är det en ljunghed, som givit orten sitt namn. Tvärs över den södra horisonten sträcker sig den bokskogklädda Söderåsen, som genomskäres av två nära 100 m djupa raviner. Det är en fascinerande anblick - även för ett uppsvenskt öga - att från Söderåsen skåda ut över den omväxlande och vackra bygden, som genomskäres av Rönneå och mot norr övergår i skogsbygd. Ett besök, speciellt vår eller höst, är avgjort lönande för den, som njuter av vacker natur.

I trakten finnas även andra sevärdheter. För den botaniskt intresserade kan ett besök i den berömda enskogen vid Anderstorp rekommenderas. Att komma in i en högstammig, verklig skog av enar gör ett mycket egenartat, troiskt och fångslande intryck.

Ljungbyhedstrakten är värd att besökas även av andra bevekelsegrunder. Vem har inte hört talas om Skånes gästgivargårdar. Den kanske mest omtalade - Spångens gästgivargård - ligger endast någon km från Ljungbyhed. Andra namn förtjänar att nämnas - såsom Röstånga, Margaretetorp.

Den första flygverksamheten på Ljungbyhed

Alltsedan Karl XI:s tid har platsen använts som militärt läger och övningsplats. Under 1800-talet byggdes baracker för husarer, dragoner och infanterister och alltjämt användes beteckningar som dragonlägret - husarlägret för att beteckna viss del av flottiljorområdet.

Redan tidigt började man flyga i Ljungbyhed. Sommaren 1909 gjordes flygförsök av landskronaborna Oskar Ask och Hjalmar Nyrop. Den intresserade ortsbefolkningen döpte flygapparaterna till "Gräshoppan" och ville väl därmed ha sagt, att flygningen knappast blev mer än små hopp i grästopphöjd.

Sommaren 1911 fortsatte de båda pionjärerna flygningarna med två modi-



På linjen . . .

fierade Blériot-modeller. Tyvärr slutade försöken med haveri - det första på heden, varefter Ask och Nyrop drog sig tillbaka från aktiv flygning.

Nästa insats gjordes av kapten Hugo Sundstedt, som då redan var utbildad flygare och flög Blériot-monoplanet "Nordstierna", vilket tidigare tillhört flygbaronen Cederström. Sundstedt utförde en prestation för den tiden, då han utan mellanlandning flög Ljungbyhed-Hälsingborg. På återfärden medförde han en bunt Hälsingborgs Dagblad; alltså Skånes första flygpost. Flygningen ådrog sig stor uppmärksamhet.

Den verkliga flygepoken började emellertid år 1915, då doktor Enoch Thulin öppnade en flygskola, som existerade i sex år. Efter Thulins död 1919 leddes flygskolan av löjtnanten Elis Nordquist, som såsmåningom blev teknisk direktör i SAAB. Thulin begärde att på övningsfältet få uppföra en hangarbyggnad, vilket dock avslogs av den dåvarande chefen. Det berättas att denne då yttrat "flygarna skall man inte ge ett lillfinger, då tar dom snart hela handen". Ja, på sätt och vis hade han väl rätt. Nu är det bara flyg på den gamla övningsmarken.

Början av den moderna flygepoken

1925-års försvarsordning ledde till att flygvapnet blev en självständig för-

svarsgren. I samband härmed sökte man en lämplig plats för den grundläggande flygutbildningen. Ja, heden fanns färdig och utgjorde ett utmärkt naturligt flygfält. Viss flygtradition fanns, belägenheten var god bl. annat ur den synvinkeln - väl så betydande på den tiden - att man hade nära till lämpliga nödländningsplatser, eftersom flygningen utfördes över Skånes slätter, även om själva Ljungbyhed ligger på gränsen till skogsområdet. Slutligen fanns inom området en hel del byggnader, vilka kunde användas till expedition-, förläggnings- och förrådslokaler.

Krigsflygskolan av idag

Målet för Krigsflygskolans arbete idag är att ge flygeleverna en grundläggande flygutbildning. Fyra gånger om året rycker en grupp utvalda pojkar in och fyra gånger om året får glada och lyckliga flygare sina gyllene vingar som tecken på, att de lärt sig att flyga och är mogna för att på flygvapnets övriga förband skolas vidare på avancerade krigsflygplan. Förutom en grundlig flygutbildning omfattande 80 flygtimmar på spl typ Sk 50 och 85 på typ 28 innefattande flygning i mörker och nedsatt sikt skolas eleverna även teoretiskt i en mängd ämnen. Elever med endast folkskola eller realexamen

få dessutom undervisning i vanliga skolämnen. För att få erfarenhet hur man skall bära sig åt för att överleva, om man vintertid tvingas nödlanda erhålla aspiranterna en grundlig och påfrestande vinterutbildning, som tidigare förlades till Grangärde i Dalarna och de senare åren till Sälen. Genom att högfjällshotellet vissa tider har låg beläggning kan dess stora resurser utnyttjas utan att kostnaderna bli för höga. En stor fördel är ju att personalen då är förlagd så högt upp på fjällsidan att övningar kan hållas utan långa och betungande transporter av personal och materiel.

De inryckande eleverna ha olika skolutbildning. Officers- och flygingenjöraspiranterna ha studentexamen. Fältflygareleverna ha realskola eller folkskolekompetens.

F5 är organiserat på chef med flottiljstabs, två flygskolor och tre divisioner.

På första skolan lär sig eleverna att bebärskä det propellerdrivna skolflygplanet Sk50 SAAB Safir och på andra skolan fpl typ 28 Vampire. Utbildningen sker dels på det tvåsitsiga flygplanet typ 28C och dels på det ensitsiga typ 28B. Med uppgift att sköta och tillhandahålla skolorna flygplan finnes två divisioner – en för fpl Sk50 och en för fpl 28. Totala antalet flygplan är vid F5 160. Den tredje divisionen har hand om de värnpliktigas utbildning.

I flottiljstaben ingå olika avdelningar, var och en med sina uppgifter. Så även avd VI materielavdelningen.

Avd VI. Materielavdelningen

Materielavdelningen, som förestås av flottiljingenjören, har till uppgift att planera, leda och handha flygmaterielens underhåll samt planlägga mobiliseringsarbetet i vad avser flygmaterielen.

Med flygmateriel menas, utöver själva flygplanparken, standard- och specialfordon (startvagnar, startaggregat, radio- och radar, bärgnings- och räddningsfordon), säkerhetsutrustning, teleutrustning, verktyg och övrig markutrustning som erfordras för tjänsten.

Underhållet och skötseln av flygmaterielen sker inom flottiljen vid avd VI och divisioner samt utom flottiljen huvudsakligen vid central verkstad och regional televerkstad. Den direkta kontakten mellan Cv och flottiljen sker via avd VI.

Vid avd VI anställda ingenjörer tjänstgjöra som lärare i tekniska ämnen på flygskolorna.

Avd VI omfattar ca 100 personer, varav verkstadssektionen utgör ca 70.

F5 avd VI är organiserad på följande sätt.



Tankning år 1931



Tankning i dag

	Organisationsenhet	Uppgift
Stabsorgan	Andre och tredje flottiljingenjör	Ställföreträdare för flottiljingenjören. Haveriutredningar, utbildning, tekniska utvecklingsfrågor, speciella uppdrag, kontrollflygning.
	Planerings- och kontrollsektion	Arbetsledning, materialplanering, tidsplanering, kvalitativ kontroll, teknisk bokföring, flygtidsuppföljning.
	Telesektion	Konsult för teletekniska frågor, föreskrifter för el-kontroll.
	Expedition	Förrådsbokföring, driftsbokföring, anskaffning av materiel och reservdelar, leveransbevakning, skrivcentral.
Verkställande organ	Verkstadssektion	Tids- och deltaljplanering, arbetsledning, självkontroll. Verkstadsarbete.
	Förrådssektion	Mottagnings- utlämningskontroll, förrådsinventering, planering av verktygsunderhållet.
	Instruktionsverkstad	Praktisk undervisning av flygelever och värnpliktiga.



*Chef F 5
Överste
Åke Rehnberg*

Personalens anställningsförhållanden är på avd VI följande.

Civilmilitär personal: ingenjörer, verkmästare, mästare och tekniker.

Civil tjänstemannapersonal: ingenjörer, expeditionspersonal, arbetsledare.

Kollektivavtalsanställd personal.

Värnpliktig personal: under utbildning.

Ser man så på flottiljens övriga personal är ju många militärer, men för övrigt återfinnes samma blandning som på avd VI. Divisionernas personal är militärer och civilmilitärer. Den till synes kaotiska blandningen torde i första hand vara betingad av de krav, som måste ställas under krigsförhållanden.

Ekonomi

Varje år tilldelar flygförvaltningen F5 ett anslag för att bestrida materielunderhållet. De stora utgifterna utgörs av kostnader för översyn och reparation av materielen. Det betyder att kostnaderna i stort redan är givna vid det tidsskede, då man bestämt vilken materiel, som skall finnas och hur den skall användas, exempelvis hur mycket flygtid, som skall tas ut.

Emellertid kan betydande besparingar göras om verksamheten planeras väl, så att alla resurser utnyttjas på bästa sätt. På grund av att flygmaterielen hastigt föråldras och man sålunda knappast har fått god kunskap och erfarenhet, förrän det är tid att tänka på ny materiel, är det av största vikt att hela tiden sträva efter att icke onödiga underhållsåtgärder vidtagas. I detta sammanhang kan förbandet med sin praktiska kunskap och erfarenhet spara en hel del pengar. Sålunda arbetas det tråget på att spåra upp och eliminera onödiga, kostbara åtgärder. Detta kräver en ansträngning, då det alltid för den enskilde faller sig lättare att göra så, som han är van och dessutom måste varje inskränkning noggrant penetreras, så att ej säkerheten på något sätt minskas.

Materielavdelningens flygverkstad är en ekonomisk enhet, vilket betyder att den är självförsörjande. Verkstaden får liksom Cv beställning på ett arbete, beräknar medelst efterkalkyl kostnaden och tar betalt härför. Inkomster och utgifter bör gå jämt ut, utan någon egentlig vinst. En viss del av omsätt-

ningen levereras in till flygförvaltningen som rationaliseringsmedel, vilka sedan efter flygförvaltningens hörande kan få användas för att rationalisera driften.

Underhållet av den egentliga flygmaterielen

Materielen måste handhas och vårdas på sådant sätt, att risken för fel blir så liten som möjligt – dock med beaktande att den även skall användas. Alltför mycket skruvande på materielen kan ju rent av förstöra den. Man får icke heller av säkerhetsskäl göra arbetet så omfattande att materielen ständigt är under arbete. Om så vore, har man kommit till den paradoxen, att den från tillbudssynpunkt säkraste materielen är den, som icke alls användes.

Som tidigare nämnts utföres underhållet av en hel del olika arbetsenheter. På divisionerna eller avdelningarna, vilka ha materielen ute i tjänst, utföres den dagliga servicen, mindre omfattande periodiska tillsyner eller reparationer. På tillsynsverkstäder, vilka i princip kan vara knutna antingen till division eller avd. VI utföres mera omfattande tillsyner. I det fall tillsynsverkstaden är knuten till division kan man säga att personellt och lokalmässigt lyder tillsynsverkstaden under divisionschefen, medan den materieltekniska ledningen ges av avd. VI.

Mera omfattande arbeten – såväl reparation, tillsyn och översyn – samlas till avd. VI flygverkstad. Skälet till denna centralisering är bl. a. att man icke kan till alltför många arbetande enheter sprida expertis, kontrollapparater, komplicerad verktygsutrustning o. s. v.

De arbeten slutligen, som ställer än större krav på centralisering, sändes till central verkstad, regional televerkstad eller liknande.

Det är således en hel kedja av personal och arbetsenheter inblandade, vilket helt naturligt måste ställa höga krav på viljan och förmågan att samarbeta. För att ge samarbetet en lämplig form hålles organiserande sammanträden dels mellan flottiljingenjören och dennes personal, dels mellan flottiljingenjören biträdd av sin personal och divisionernas personal, och dels mellan kontroll-, tele- och planeringsingenjör och divisionernas personal.

Ja, det var många "sammanträden", men för den skull får inte de dagliga kontakterna glömmas bort. Det är i alla fall till stor del på detta samarbete, såväl inom flottiljen som mellan flottiljen och Cv, som ett gott resultat måste byggas.

Slutligen vill jag uttala min tillfredsställelse att på detta sätt få tillfälle



*Ordförande i
FCPF
Ackumulator-
skötare
Sven-Ake Månsson*



*Ordförande i
FCTF
Förrådsman
Wollmar Agbeck*

att berätta något om Krigsflygskolan och dess materielavdelning, då jag tror, att ju mer Cv och flottilj vet om varandra, desto lättare är det att samarbeta till båtnad för det stora hela.

—II—

~~14 CVA:are vinnare i Lönsparendets lotteri~~

~~Inte mindre än 14 st. CVA-anställda ungdomar erhöill vinst i Postsparebankens lotteri för lönsparare vid den sista dragningen varav 1 vinst på 500:- kr och dessutom 13 st. vinnare med 50:- kr var. Den lyckliga vinnaren av 500:- kr var fröken Kerstin Pettersson på personalkontoret. Det var ett gott tillskott till hjälp till vårekiperingen. Denna gång tycks lyckans vindar ha blåst över Arboga och speciellt över CVA. Det var inte första gången CVA-anställda kammat hem vinster på lönsparandet men aldrig tidigare så många som 14 st. Lönsparandet är en utomordentligt bra sparform, den skapar förutsättning för att äga en slant vid en tidpunkt då alla, mer eller mindre har nödvändiga behov av pengar, såsom t. ex. vid bosättning, tandvård, sjukdom, utbildning m. m. Det bästa med denna sparform är (förutom nyttan av att avsätta pengar till framtida behov) den att avvägningen av vad som är väsentliga behov är fastslagna redan från början och att uttag av sparmedel endast får ske efter dessa uppdragna linjer intill den dag då den sparande fyller 25 år då han fritt disponerar sitt kapital. Då räntan är 5 proc. och dessutom var 16:de sparare har chansen att en gång om året vinna ett belopp från 10.000:- kr till 50:- kr synes denna sparform så tilltalande att ingen ungdom anställd vid CVA borde stå utanför lönsparandet.~~

GAJ