

**A**tt flyga medlemmar ur kungahuset och regeringen på tjänsteresor till destinationer världen över, på snabbaste och säkraste sätt. Det är uppgiften för F 16:s Transportflygdivision.

I flygplansparken ingår en TP 100A (Saab 340) och två TP 102 Gulfstream IV. Alla tre har specialdesignad "VIP-inredning" som erbjuder passagerarna att resa komfortabelt, men också med möjlighet att arbeta under flygningen. Ombord finns telekommunikationsutrustning för både för tal och fax.

Organisatoriskt tillhör divisionen F 16 i Uppsala och räknat i antal flygplan är den Sveriges näst minsta flygdivision. Men dess huvudbas är Hangar 4 på Stockholm/Bromma flygplats. Expeditionslokalerna och en hangar som rymmer två flygplan hyrs av det privata företaget Bromma Air Maintenance.

Divisionens verksamhet kan liknas med ett taxifygbolag. Någon flygtrafik av reguljär karaktär genomförs inte, alla beställningar är att betrakta som unika.

Unik är också kundkretsen. Främst är det kungahuset, regeringen, departement och försvarsmakten som utnyttjar divisionens tjänster.

Major **Bo Thedvall** är divisionschef:

– Kungahuset och statsministern har högst prioritet, men de övriga ministrarna med sina departement anlitar oss mest.

### Långdistansflygningar

Divisionens rötter härleder från Sambandsflyggruppen vid dåvarande F 18 i Tullinge. Flytten till Bromma skedde på sommaren 1985, då med en TP 88 Metro och SK 60. Sedan dess har flygplansflottan moderniserats och verksamheten utökats, liksom arbetsområdet.

Det senare illustreras tydligt av en karta som finns uppsatt på en av väggarna i divisionslokalerna. Små nålar på destinationer



*Denna TP 102C Gulfstream togs i bruk i januari. Jämfört med den äldre TP 102A har den förbättrade prestanda. Den kan ta något mera last och har högre tillåten landningsvikt.*



**Statsministern och några medarbetare behöver åka till Bryssel. Kungen och drottningen ska avlägga ett officiellt besök utomlands. Ofta är det F 16:s Transportflygdivision som flyger dem i TP 102 Gulfstream.**

AV PETER LIANDER



*F 16 Transportflygdivision:*

# Snabbt och säkert världen över

Foto: Peter Linder/Försvarets bildbyrå



Löjtnant Svante Jonsson ingår i Gulfstream-besättningen som färdmekaniker.



Piloten Ulf Hansson vid färdplaneringsdatoren.



Kabinen i TP 102 Gulfstream IV erbjuder passagerarna hög komfort.



Åsa Waak är en av de civila flygvärdinnor som arbetar i kabinen på TP 102 och TP 100.

Foto: Peter Ljander/Försvarrets bildbyrå



världen över markerar vilka platser man flugit till. Förutom Europa sitter det nålar i Syd- och Nordamerika, Afrika och Asien.

– Vi har varit på olika platser i USA och Kanada. Kina några gånger, liksom i Sydafrika, säger Bo Thedvall när han visar kartan.

– Dessutom i Longyearbyen på Svalbard, världens nordligast belägna flygbas, inflikt kapten **Ulf Hansson** – en av de nio piloterna.

Mest flyger man till destinationer inom Västeuropa. De senaste åren har det också blivit vanligare med flygningar till Baltikum och även Ryssland.

### Flyger civilt

Piloterna har ett förflutet som jaktflygare vid F 16 i Uppsala, med tusentals flygtimmar i Draken och Viggen innan de i 40-årsåldern blivit transportflygpiloter.

Egentligen kan de lika gärna betraktas som trafikflygare. I likhet med alla piloter inom det militära transportflyget har de utbildats vid Trafikflyghögskolan (TFHS) i Ljungbyhed och erhållit civila trafikflygarcertifikat.

Flygningarna genomförs enligt civila regler och procedurer. Det som skiljer från

vanlig civil luftfart är att de klassas som "state flights". Det kommer sig av att flygplanen är militärt registrerade och betraktas som statsluftfartyg.

Detta förhållande kan ge vissa fördelar. Bo Thedvall berättar att "state flights" ofta ges förtur i lufrummet och vid tilldelningen av landningstider. Detta t o m på riktigt stora flygplatser där det annars krävs att man måste passa in i förväg uppgjord tid – en slot, vilket på många håll är svårt att få.

### Diplomatiska tillstånd

Men klassningen som statsluftfartyg medför nackdelar när det gäller rörelsefriheten. Ett sådant flygplan får nämligen inte flyga till, eller ens passera över, ett annat land utan särskilda diplomatiska tillstånd. Denna punkt ingår därför som en rutinmässig del i förberedelserna inför varje utlandsflygning och medför ibland mycket arbete av administrativ karaktär.

För många länder i framför allt Västeuropa, erhålls årliga stående tillstånd. För övriga länder som ska besökas eller flygas över, måste det sökas tillstånd för varje aktuellt tillfälle. Ett förhållande som kan vara nog så tålamsprövande för

personalen om det gäller en hastigt uppkommen flygning och om det aktuella landet har en svårforcerad byråkrati.

När en flygning beställs hamnar den hos divisionens operationskontor – "flight ops" – där två civilanställda arbetar. **Yvonne Runhammer** är en av dem:

– Vi tar reda på vilken flygplats vid destinationen som är lämpligast. Öppettider kollas, om det finns möjlighet att tanka rätt bränsle och om den tekniska markservice som behövs finns tillgänglig. Säkerhetsaspekter tas också i beaktande vid valet av flygplats.

– Ska det ske någon övernattnings bokar vi också hotellrum till besättningen.

Diplomatiska tillstånd skaffas också fram, vilket sker via Transportflygheten vid F 7 i Sätenäs. Där finns speciella handläggare som sköter dessa ärenden för alla Försvarsmaktens flygningar utomlands.

– Flight ops har en nyckelroll i vår verksamhet, säger Bo Thedvall. Noggranna förberedelser är en förutsättning för att vi ska kunna ge våra kunder vad de förväntar sig.

Något som kunderna förväntar sig är flexibilitet.

– Det är vanligt att beställarna ändrar exempelvis tidpunkterna för flygningarna



Yvonne Runhammer på "flight ops", som sköter det administrativa arbetet kring flygningarna.



Cockpit i TP 102 Gulfstream.

Divisionschefen Bo Thedvall framför en karta som visar vilka destinationer världen över som har besökts av F 16:s Transportflygdivision.

flera gånger redan i planeringsstadiet. Det händer också att resor som krävt mycket planeringsarbete med kort varsel ställs in helt, men det får vi ta med i beräkningarna.

Planeringen för flygningens genomförande görs av den aktuella besättningen.

### Kundanpassat

Transportflygdivisionen har ingen dygnet runt jour för att utföra flygningar med kort varsel. Men oregelbundna arbetstider med flygningar som sker på dygnets alla timmar är vardag för personalen.

– Personligen trivs jag med oregelbundna arbetstider, annars är det omöjligt att jobba här, säger Bo Thedvall. Och även om vi inte har någon jour, så är ambitionen att ändå kunna ställa upp även med kort varsel.

Ibland blir arbetsdagarna långa. Det är ingen ovanlighet att exempelvis en minister flygs till Bryssel tidigt en morgon, med planerad återresa under kvällen. Flygtiden från Bromma är cirka en timme och 40 minuter, därefter får besättningen vänta till det är dags att flyga hem.

– Normalt brukar vi passa på att vila upp oss. För vår del kan ju dagen ha börjat redan vid fyratiden på morgonen, säger

Bo Thedvall. Ibland blir det tid över för lite turistande, men vi är ständigt nåbara om planerna ändras och vi måste flyga hem tidigare än planerat. Därför har vi också för vana att planera återflygningen i god tid.

– Just möjligheten att själv styra över avgångstiderna upplever våra kunder som en stor fördel. Det reguljära flyget går enligt tidtabellen. Drar ett sammanträde ut på tiden så missar man sitt plan. Dessutom finns det utmärkta möjligheter att jobba ombord på våra flygplan, vilket jag vet att många också gör.

Den obligatoriska färdplanen måste vara inlämnad till flygtrafikledningen normalt tre timmar före start. Vill någon komma före den anmälda starttiden så är det i princip omöjligt.

– Men det är inget problem, säger Bo Thedvall. Det vanliga är att våra passagerares möten drar ut på tiden så att vi måste senarelägga starttiden. Men för färdplanen har det ingen betydelse. Den aktiveras när vi kommer i luften, bara förändringen anmäls med minst 30 minuters marginal.

En väldigt sen start från Bryssel kan dock innebära att man måste landa på Arlanda i stället för Bromma, som stänger klockan 22.

– Det är egentligen den enda nackdelen med att ha Bromma som bas, säger Bo Thedvall. I övrigt tycker vi flygplatsen är utmärkt och jag räknar med att vi kommer att finnas här under många år framöver.

### Flygsäkerhet

På Bromma finns också sex militära flygtekniker som sköter det tekniska underhållet på flygplanen. En tekniker ingår också i Gulfstream-besättningen som färdmekaniker.

– Det är ett modernt flygplan med många avancerade tekniska system, så det är nödvändigt med en utbildad flygtekniker om problem av teknisk art skulle uppstå, säger Bo Thedvall.

I besättningen ingår också en flygvårdinna som kabinchef. De är civila men anställda av Bromma Air Maintenance och SAS och deras tjänster hyrs.

Bo Thedvall:

– Det finns inget formellt krav på att en kabinchef ska finnas ombord. Men de bidrar till att ge våra passagerare en bekvämare flygresa. De kan också vara till hjälp om flygplanet snabbt skulle behöva utrymmas på marken. Det är en fråga om flygsäkerhet.