

● Herrevadskloster. Cistercienserkloster under medeltiden. Sedan 1960 tillhörigt Kungl Krigsflygskolan ... 2-3 km därifrån. Här studerar nu bl a fältflygar-, stril- och trafikledarelever.



**F**örGFU betyder förberedande grundläggande flygförarutbildning. Samtliga förare i flygvapnet började, innan FörGFU infördes, sin flygutbildning med GFU (= grundläggande flygförarutbildning) på Ljungbyhed (F5). GFU var och är ca ett år lång. De kategorier, som då rekryterades, var **kategori C**, regementsofficers- och flygingenjöraspiranter med studentexamen, **kategori Er**, fältflygarelever med realexamen, och **kategori Ef**, fältflygarelever med folkskola som civil skolbakgrund. Kategorierna C och Er kom till GFU direkt från det civila livet. Kategori Ef fick i flygvapnets regi en ettårig kurs i allmänna läroämnen, en s k förberedande fältflygarskola (FÖFS), innan GFU vidtog.

1964 infördes en ny utbildningsgång för de båda E-kategorierna. Ef fick en tvåårig och Er en ettårig FÖFS före GFU. Men allra först i utbildningskedjan placerades för dessa kategorier, nu döpta till E2 resp E1, ett provskede om ca tio veckor med flyg- och markutbildning: FörGFU.

"Pre-flight" med svenskt motlv. — Att komplettera psykologiska och medicinska antagningsprövningar med ett praktiskt tjänstgöringsprov före den egentliga och mycket dyrbara flygutbildningen var inte så originellt. "Pre-flight"-arrangemang fanns bl a i Royal Air Force. Men motiveringarna för vår FörGFU lånades inte utifrån. FörGFU var en konsekvens av den förlängda förutbildningen i allmänna läroämnen. Det kunde knappast anses tjänligt att placera en yngling direkt i en tvåårig förskola med de osäkra utsikter att där efter klara huvudkursen, som rådde vid denna tid. Avgångsprocenten för GFU-elever kategori E var i genomsnitt 57!

**L**ångtidsanställning = färre haverier. — Den förlängda förutbildningen i sin tur hade också goda motiveringar. Här skall endast nämnas två, båda med anknytning till flygsäkerheten. Den ena var, att fält-

flygarna av flera skäl borde ges långtidsanställning. Alltsedan kategorin tillkom 1946 hade anställningsformen varit kontrakt på ca sex år. Långtidsanställning till pensionsålder borde underbyggas med ökad förutbildning i bl a matematik, fysik, svenska, engelska. Det betydde ökade kostnader. Men genom långtidsanställningen skulle nyutbildningsbehovet radikalt minska och det betydde stora besparingar. Därtill kom att minskad nyutbildning var detsamma som att färre förare måste passera den höga flygrisktröskeln vid ca 160–500 timmars flygtid. Det absoluta antalet haverier per år borde då rimligen gå ned.

**Bättre skolunderbyggnad = färre haverier.** — Den andra motiveringen hade mera direkt med den individuella flygsäkerheten att göra. Det kunde påvisas att Ef, trots likhet med Er och C i begåvning och andra mätbara förutsättningar, hade procentuellt fler haverier med omkomna än dessa kategorier. Eftersom den enda konstaterbara skillnaden (utöver ifråga om haverier) var Ef:s lägre skolunderbyggnad, borde denna förstärkas. I den för studier utmärkta

★ ★ För tio år sedan, hösten 1964, ryckte den första kullen FörGFU-elever in till F5 i Ljungbyhed. Sedan dess har mer än tusen elever genomgått FörGFU. Med från allra första början var major F PAUL JOHANSSON. Han berättar här om kursen och gör ett försök till analys av dess betydelse för flygsäkerheten. ★ ★ ★



● De flesta FörGFU-kurser har spakat Saab 91 'Safir', SK 50, som första, flygande lärobänk.

miljö, som Herrevadskloster-skolan (HVKS) vid Ljungbyhed erbjöd, var det möjligt att på relativt kort tid ge Ef (och Er) en kompetens motsvarande minst första ring i flera civila läroämnen, nyttiga även direkt för flygförarutbildningen.

**H**ur glöck det?

— Svaret härpå framgår av **fig 1**, som visar totala antalet omkomna förare med mindre än 1.000 flygtimmar; dels

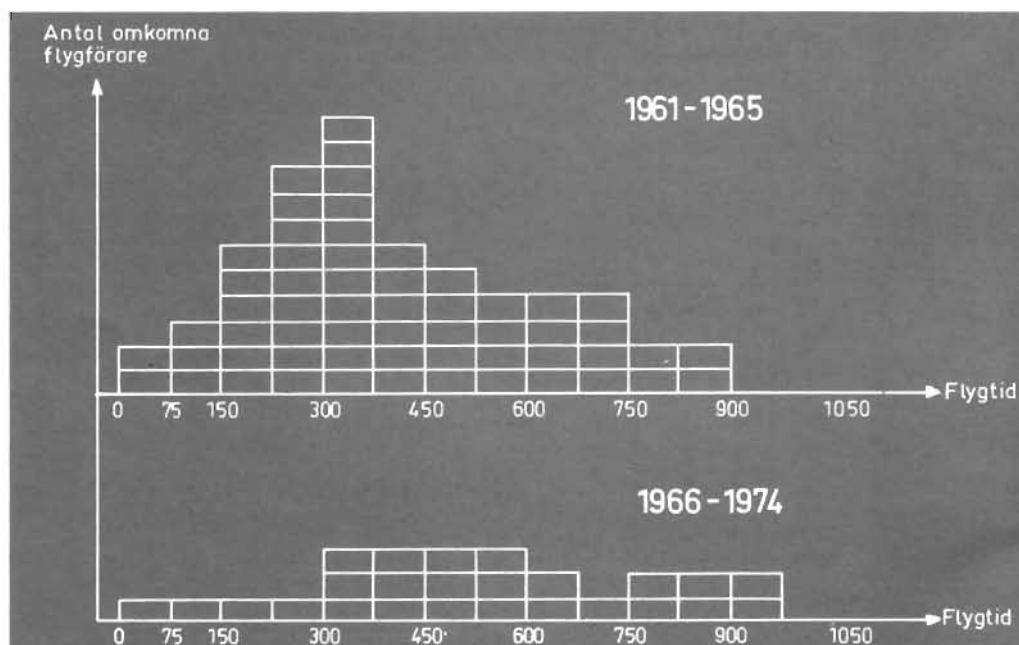


Fig 1: Totala antalet omkomna flygförare i flygvapnet 1961–65 och 1966–74 samt flygtid vid olyckstillfället.

# Har FörGFU någon del i FV:s ökade flygsäkerhet?



● Sedan några år har eleverna sadlat om första-gångs-fpl och idag spakar man Scottish Aviation 'Bulldog', SK 51 — i vilket flygskolechefen, övlt T. Trotsman här efter ett regnigt flygpass ses plita sitt (förmodade) UA-kryss i loggboken.

perioden 1961–65, dels f om 1966, då de första förarna från den nya utbildningen utexaminerades från GFU. (Total flygtid GFU: ca 160 tim.) Varje ruta motsvarar en omkommen förare. De båda kurvorna är jämförbara: i båda fallen har ungefär samma antal förare passerat genom 1.000-timmarsområdet (därför periodernas olika längd). Kurvan för decenniet före 1961 var mycket lik 1961–65-kurvan.

Uttryckt på annat sätt: Av 650 fält-flygare kategori Ef utexaminerade åren 1952–65 omkom 47 — innan de fått sammanlagt 450 flygtimmar, alltså inom de närmaste två åren efter GFU. Av de

● "Kapellet" — enda kvarvarande delen av 1100-talsklostret. Klockslapeln restes 1972, 400 år efter den siste abbotens (Lamia) död.



1966–72 utexaminerade efterföljarna till Ef, (fältflygare kategori E2) till antalet 117, omkom tre före 450 flygtimmar. Även för Er blev antalet haveriomkomna procentuellt lägre efter övergången till det nya systemet.

## Färre haverier också för kategori C.

— Emellertid blev antalet haverier med omkomna lägre också för kategori C och för dessa elever hade FörGFU inte införts. Men under perioden gjorde man andra viktiga förändringar för denna kategori. Utbildningsgången vid krigsskolan (inom 450-timmars-ramen) blev en annan och DMT (Defence Mechanism Test) tillkom vid utagningsprövningarna. Därför kan dessa elever inte användas som jämförelsegrupp. En jämförelse E2–E1 är dock givande nog. Jämförs lika stora grupper finner man, att den tidigare Ef-Er-skillnaden helt eliminerats! Det verkar troligt att just det förhållandet beror på FörGFU-FÖFS-arrangemanget, även om flygsäkerheten helt visst samtidigt också höjdes generellt genom andra åtgärder och ändrade förhållanden. (Att här bedöma flygsäkerhetsvärdet av att för fpl 35 infördes centraliserad typinflygning, simulatorer, driftstörningsanmälningsystem m m skulle falla ur ramen.) FörGFU-FÖFS tycks emellertid ha "kapat toppen" på flygriskkurvan; den berodde nämligen framförallt på skillnaden Ef-Er. (Om en väntad följd av en åtgärd inträffar, sedan åtgärden vidtagits, må det vara rimligt att skylla följden på åtgärden.)

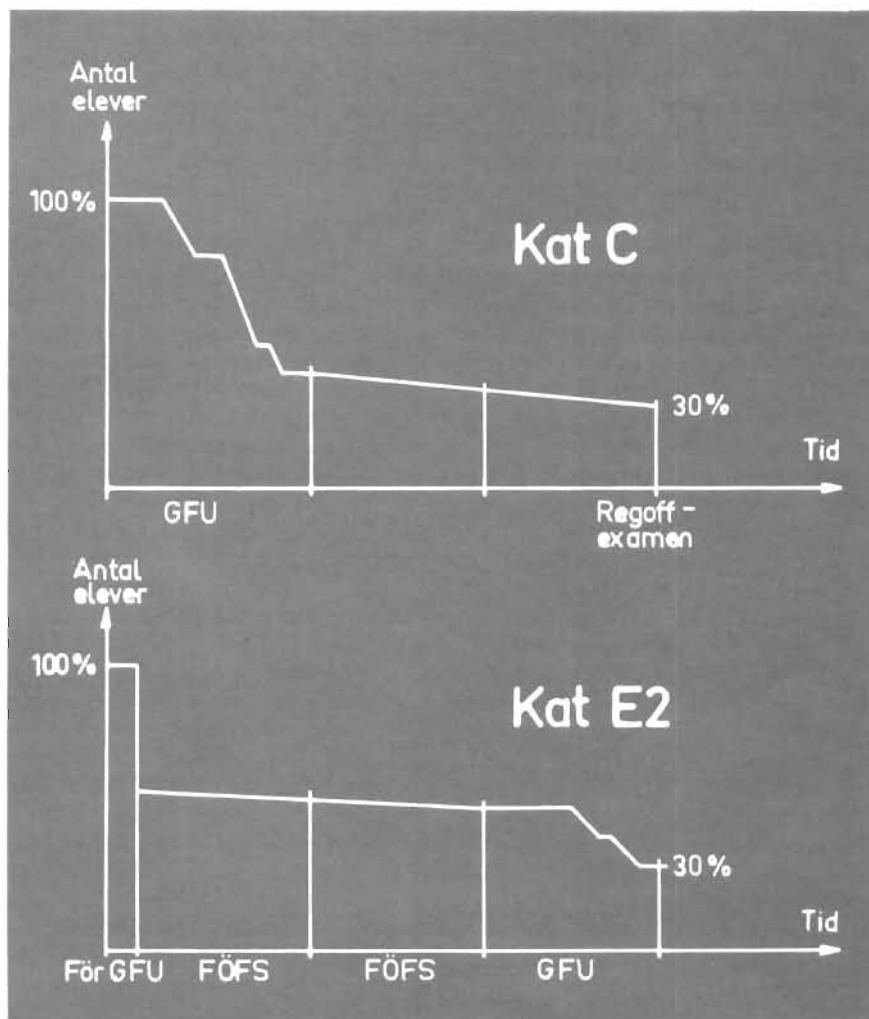


Fig 2: Schematisk "avgångsprofil" för kategorierna C och E2 — från 100 till 30 proc kvarvarande, GFU-kurserna 1965–71.

## Vändpunktsåret

1966. — Omslagpunkten betr antalet omkomna inträffade år 1966. De första förarna med den nya utbildningen utexaminerades först i slutet av detta år. Den markanta nedgången i antal haverier med omkomna förefaller då inte gärna kunna tillskrivas den ändrade utbildningen. Men 1966 uppstod vid övergången till det nya systemet helt naturligt ett glapp i tillförseln av nya förare. Under nästan hela året var därför antalet förare i det farligaste



● Gruppledaruppgift för elever i FörGFU: Övergång av Rönne å.

► flygtidsskiktet knappt hälften mot normalt. När kadrerna sedan fylldes med E1 och E2, ökade inte dödsolyckorna över 1966-nivån. Olycksrisken före 450 flygtimmar blev 1966–74 genomsnittligt för alla kategorier en fjärdedel (1/4) av vad den varit tidigare.

**FörGFU:s uppläggning.** — FörGFU utformades som en intensiv provningsperiod. I största möjliga utsträckning tog man dock hänsyn till att FörGFU för de godkända även utgjorde det första utbildningsskedet, den viktiga första perioden i ett nytt yrke.

Eleverna organiserades inom flygskolans elevkompani i grupper om ca tio man. Gruppen höll ihop i vått och torrt, dess sammansättning var densamma hela kursen. Avskiljning under pågående FörGFU förekom alltså inte. Elevens möjligheter till hemkänsla i en liten kamratkrets och frånvaron av avskiljningshot bedömdes gynna både utbildningen och elevens chanser att ge en rättvisande bild av sin kvalitet. Som gruppchefer tjänstgjorde flyglärare. De utbildade och bedömde både i luften och på marken och leddes i sin tjänst av "kurschef mark" samt av ordinarie skol-, kompani- och divisionsbefäl.

**Flyg- och markutbildning.** — Flygutbildningen var den gängse för nybörjare fram till första ensamflygning med någon tonvikt på övningar särskilt givande från bedömnings synpunkt. Ensamflygning ingick inte. Det skulle krävt en annan uppläggning av markprogrammet och dessutom skulle vissa ännu något omogna elever ha måst stå över, vilket varit psykologiskt olämpligt. — Markutbildningen omfattade flygmotiverade äm-

● Blivackövning — stridsmomentet.



nen och allmänmilitär utbildning, även denna med tonvikt på kvalitetsexponerande moment.

**Hårda tag.** — Många prov ingick, bl a "målupplättningsprov", "vaktjänstprov" och ett tiotal teoretiska prov i de olika läroämnena. Allt detta bidrog till att ge kursen den prägel den borde ha i elevens ögon. Här gällde det att skärpa sig och visa vad man gick för. I tio veckor. Med bedömare vid sidan.

Ett av de hårdare proven, i vissa kurser kanske i hårdaste laget, var "blivackövningen". Då fick eleverna leva lägerliv några dygn med mycket arbete, litet sömn och allehanda motgångar och besvärligheter att övervinna.

Ett annat prov, som särskilt förtjänar att nämnas, var de sk gruppledaruppgifterna. Eleven hade att lösa en praktisk uppgift; t ex att forsla viss material genom besvärlig terräng, en uppgift som inte kunde lösas utan hjälp av kamrater. Dessa fick han befälet över. Flera av de bästa av dessa uppgifter konstruerades för en GFU-omgång fältflygarelever, som själva genomgått FörGFU.

Till yttermera visso bedrev uttagningspsykologerna viss uppföljningsverksamhet. — Så gick det till då och så går det till nu.

**Utfallet.** — Vid kursens slut samlar skolchefen flygbedömare, markbedömare och psykologer till ett kollegium. Där drar man väl grundade slutsatser om vars och ens lämplighet för fortsatt utbildning till militär flygförare.

Genomsnittligt har i de 19 kurser som hittills genomförts 55 proc av de inryckande godkänts. De har fått gå vidare till Herrevadsklosterskolans FÖFS-kurs med dubbelt större chans att så småningom klara GFU än om de inte genomgått FörGFU. Under GFU har avgången varit i medeltal 33 proc av antalet till GFU. (Jfr 57 proc tidigare.)

**FörGFU har sparat pengar.** — Även oavsett de stora vinster, som det nya systemet bidragit till genom minskat antal haverier, har det visat sig förvånansvärt billigt. Hela den kostnad utbildningen vid Herrevadskloster drog för en viss E-omgång finansierades sålunda av den förändring av "avgångsprofilen" under GFU, som FörGFU medförde. (Se fig 2, sid 41.)

Fram till GFU-examen hade kategori C:s och kategori E:s utbildning kostat ungefär lika mycket per elev trots den ett-två år längre utbildningen för E. Två år senare hade utbildningskostnaden för C-eleverna blivit avsevärt högre än för E-eleverna, som till skillnad från C praktiskt taget inte har några avgångar

alls efter GFU:s slut. Varje avgången förares utbildningskostnad måste ju fördelas på de kvarvarande för att en rättvisande kategorijämförelse skall kunna göras.

**Framtiden.** — I det fortsatta arbetet på att höja flygsäkerhet och effektivitet spelar DMT en viktig roll, detta geniala test som bl a mäter förmågan till sinnesnärvaro i svåra lägen. Det dokumenterade sambandet mellan vissa DMT-resultat och haveririsk är sådant, att FörGFU kunde te sig obehövlig åtminstone från flygsäkerhetssynpunkt.

Men en förare med felfria DMT-resultat och utan motivation att t ex självant hålla sina kunskaper i nödinstruktion vid liv skulle kunna vara lika farlig som den begåvade och alltigenom ambitiösa föraren med DMT-inskränkningar. Just motivationen för tjänstens olika grenar konstateras och påverkas av FörGFU men inte av DMT. Social anpassning, mognad, utbildbarhet är andra viktiga faktorer, stundom med flygsäkerhetsbetydelse, som FörGFU men ofta inte DMT kan mäta.

DMT kan därför inte ersätta FörGFU. Stort nog att DMT och FörGFU tillsammans bildar ett första klassens komplement till uttagningskommissionens provningsanordningar.

**Slutligen.** — Kraven på militära förare tenderar nu att bli så speciella, att även den hårt bandade organisation, som 1972 års försvarsbeslut medger, kan bli svår att fylla. Turligt då, att FörGFU-FÖFS-anordningen bevisat möjligheten till framgång oavsett civil skolunderbyggnad, så att inte dessutom den faktorn begränsar rekryteringsunderlaget. Turligt också, att antalet presumtiva E2:or år för år ökar alla skolreformer till trots. E2 har nämligen den hittills bästa utbildningsgången: FörGFU följd av två års god utbildning och lugn anpassning före GFU. Det har de tio åren övertygande visat.

E2 är därtill troligen den billigast utbildade kategorin (C den ojämförligt dyraste) — trots ett år längre tid vid Herrevadskloster än E1. Men både C, E1 och E2 behövs: Kvaliteten måste sökas där den finns. Möjligen borde C också få en FörGFU samt t ex ett halvt års komplettering i allmänna läroämnen (bl a anpassning) före GFU. Ett sådant arrangemang skulle säkerligen, paradoxalt nog, förbilliga utbildningen. Det kostar ibland (litet) pengar att spara (mycket) pengar. ■

F Paul Johansson