

# Utbildning är nyckelordet för flygtjänsten

# F

★ ★ Flygtjänsten vid F6 båda A 32-divisioner skiljer sig inte nämnvärt från flygtjänsten vid andra flottiljer. Utbildning är nyckelordet och hur den skall bedrivas finns ingående reglerat. Båda divisionerna har f n elever på A 32 Lansen och det är ett förhållande som kommer att bestå fram till 1975, då F6 ombeväpnar till AJ 37 Viggen. Dessutom utbildar man förare åt F7 på Såtenäs och F15 i Söderhamn för att dessa förband skall kunna vidareutbilda väl influgen personal till sina AJ 37-divisioner, med erfarenhet av åtminstone ett yngre krigsflygplan, dvs A 32 Lansen. ★ ★ ★

**D**etta innebär att divisionerna sväller i omfång och att ökade krav måste ställas på flygtidsproduktionen. F6 har sålunda en aktiv period med högt flygtidsuttag och stor omsättning av personal framför sig.

För att få en uppfattning om hur personalen ser på tjänsten och den nya arbetsuppläggnings har vår medarbetare intervjuat tre representativa befattningshavare.

Erik Garsten, 35 år, är chef för "Filip Blå" sedan 1971. Han kom till Karlsborg 1964 och avser stanna där "så länge han kan".

— Vad anser Du som divisionschef om den fördjupade företagsdemokrati som finns på divisionerna?

— Jag ser helt och hållet positivt på detta; den är helt nödvändig för att divisionerna skall kunna klara sina uppgifter. När jag började i flygvapnet som fältflygare var divisionschefen en allenarådande person. Han gjorde i stort sett allt arbete själv och blev därmed den, med vilken divisionen stod eller föll.

Nu — med de ökade arbetsuppgifter divisionen fått — är det inte möjligt att planlägga tjänsten på det sättet.

— "Filip Blå" sätter flygsäkerheten främst! Poängterar med eftertryck divisionschefen kapten Erik Garsten.



FOTO: ARNE JOHANNESSEN

Divisionen är därför organiserad i arbetsgrupper, där varje grupp svarar för ett bestämt arbetsområde. Det innebär att fler personer deltar i beslutsprocessen och att man kan lägga fler synpunkter på en sak.

— Du nämnde att arbetsbelastningen vid divisionerna har ökat. Vad är anledningen till detta?



Enligt trovärdig sionseblemet nets äldsta, 40-talet; origin prydnadsbomb divisionslokale

6

**F**örr bedrev man mer praktisk flygutbildning. Man fick en idé, och så gav man sig ut för att prova den. Utbildningsanvisningarna var få.

Nu lägger man ned större energi på teorin bakom flygövningarna, man gör därmed mer förberedelser. Dessutom har vi fått fler och fler standardövningar i takt med att vi tillförts mer komplicerad materiel.

Statistik-, rapport-, utrednings- och yttrandearbetet har ökat påtagligt och kräver större arbetsinsats.

— Vad anser du vara det viktigaste i flygtjänsten?

— "Filip Blå" sätter flygsäkerheten främst!

Omdöme och omtanke om personalen och om materielen. Det blir allt dyrare att haverera, en Viggen kostar minst 15 miljoner.

Ökat intresse måste läggas på den grundläggande utbildningen om flygtidstilldelningen skärs ned. Man får sträva efter att ge personalen en stabil plattform att stå på, så att man vid ett tillspetsat läge snabbt kan få upp flygtrimmen i den tillämpade flygningen.

Vapenverkansmässigt får vi koncentrera oss på de mindre raffinerade metoderna. Tillämpningsövningar är värdefulla komplement till övrig utbildning, men de måste begränsas av flygsäkerhetsskäl.

**S**tig Eklund är chef för stabsgruppen på 2. div. Han är 27 år och från de vita vidderna i Jämtland. Bosatt i Karlsborg sedan 1968, långtidsanställd sedan 1970. Chefsnavigator och instruktör i fråga om säkerhetsmateriel.

— Anser Du, som chef för en arbetsgrupp, att Du alltid får stimulerande uppgifter?

— Både ja och nej. Min grupp får uppgifter som har minst med flygtjänst att göra, tex uppföljning av arbetstid, semester, expeditionstjänst, budget, m m. Det här är ett område som tar mycken tid.

Allt detta "nödvändiga ont" borde läggas på en befattning som ej har med flygtjänst att göra. Om det finns något positivt i skrivarbetet så är det att man blir insatt i bestämmelser och att man, som regel före övrig personal, får information om det som skall hända på divisionen.

Det som ger mig mest är tjänsten som säkerhetsmaterielinstruktör, innebärande dels utbildning av elever, dels uppläggning av formella och tillämpade övningar.

**D**etta betyder att jag ofta tas i anspråk som instruktör under sommar- och vintersäkerhetsövningar samt att jag själv kan styra uppläggningsövningarna.

Chefsnavigatorsjobbet är också stimulerande. Alla navigatörer på divisionen är mycket välutbildade och erfarna och befattningen som chefsnavigator innebär närmast att jag har hand om utbildningen i luftnavigationens ädla konst.

— Något Du saknar i flygtjänsten?

Tillämpningsövningar, ombaseringar, basväxlingar, dvs sådana övningar som ej är rutin. En förare kan tillgodogöra sig erfarenheter även från en enkel övning, medan vi navigatörer måste ha en relativt okänd terräng att öva i.

Numera går tillämpningsövningar till på ett mer och mer skolmässigt sätt, och det ger inte tillräckligt övningsutbyte för oss.

**R**alf Johnson, 21 år, är kontraktanställd flygförare på 1. div, GFSU-elev till i april -73. Han kom till F6 den 10 april 1972.

— Tycker Du att det är någon väsentlig skillnad mellan utbildningen på förband och den på Ljungbyhed?

— Ja, naturligt nog. Man har två olika flygplantyper med helt olika



FOTO: ARNE JOHANNESSON

användningsområden, och det styr självfallet utbildningen. Dessutom tycker jag att man har en mer praktisk och ändamålsenlig flygutbildning på förband. Man studerar kanske raket-skjutning på förmiddagen och sen genomför man övningen på eftermiddagen.

Flygutbildningen, som går stegvis framåt, är mer anpassad efter individen, mer personlig, anser jag. Är det en övning som jag behöver mer tid på mig för att klara så får jag också det, och vice versa.

Jag tycker också att man fått större ansvar både för sig själv och andra, vilket är stimulerande.

En nackdel på förband är att det är för lite flygtjänst, dels beroende på vädret, men även på att lärarna måste upprätthålla sin flygtrim.

Hittills har jag upplevt min tid på F6 som mycket givande och utan döda perioder.

Lundin



FOTO: ARNE JOHANNESSON

# En teknisk chefs funderingar om framtiden

★ ★ Det sjöd av liv och rörelse när jag kom till F6. Året var 1964. Tre flygande divisioner, full fart på bas- och materielutbyggnaden. Flygtidsproduktionen var intensiv. Nya teleutrustningar installerades och tillskott till basutrustningarna var vardagsmat. De regionala televerkstäderna svällde. Nya landsomfattande radionät var under snabb utbyggnad. De flesta verkade ha siktet inställt på ett effektivt framtida flygförsvar. ★ ★ ★

Året 1965 kom och ett generalplanemöte hölls på F6. "Här rivs för att få ljus och luft..." Ny flygverkstad med högsta förtur (den gamla byggdes 1939 för fpl B 4 och för en beräknad livslängd av 20 år enligt Fortifikationsförvaltningen), ny flygtjänstbyggnad, omfattande hangar- och kasernrenoveringar, m m, m m.

Många människor från när och fjärran vände ut och in på flottiljen i flera dagar. Resultat: Generalplan F6.

Saker och ting började emellertid snabbt röra sig i en något annorlunda riktning. År 1966 kom med ett tråkigt beslut för flygvapnet berörande bl a F6: Den 1 juli 1967 skall ett antal divisioner och baskompanier "vakantsättas", varav en division och ett kompani vid F6.

Åren 1968, 1969, 1970. Försvarslagen krymper i nästan samma takt som F6 generalplan... Nedläggning av F9, F2 och F8. F6 generalplan — vad är det?



FOTO: ARNE JOHANNESSON

• Åke Svensson, teknisk chef.

Viggen skall till F6, minst två divisioner! Verkstaden till F7! (FRI). Skall F6 läggas ned? Nedläggning av F3! Måldivisionen skall till F6! Stor division med J 32B och SK 60. Verkstad? Nej! Måldivision? Nej, möjligen en division J 32B! Till F6? Nej, den får vara kvar på F3...

Uppvaktningar av kommunstyrelsen hos försvarsmministern gav besked: F6 läggs aldrig ned! CFV: Nya nedläggningar föreslås: F11, F12... Viggen? Räcker antalet även till F6? Utbyggnad vid F6?

Av F6 generalplan återstår nu endast några rader på ett A 4-ark.

År 1972 anställningsstopp! Reducering av marktelepersonal snarast...



• En A 32 Lansen ur F6 demonstrerar här en perfekt AD-bromsning i landningen.



• Inget miljöhotande buller här inte! F6 välfrekventerade ljuddämpningsanläggning "sväljer" allt ljud från A 32:ans motorer.

Detta är en blandning av fakta, förslag och rykten som vi levat med under de senaste åren. Det väsentligaste i F6 generalplan modell 65 (sjuårsplan) har inte genomförts. Flygvapnets minsta och bullrigaste flygverkstad lever vidare som bl a motorverkstad.

Det 1967 nedlagda kompaniets hangar har tagits i anspråk som flygplanverkstad; där inryms numera även till en del den förrådsgrupp som uppsattes som konsekvens av nedläggningen. Avd 6 är fn inrymd i sju olika byggnader...

Det är inte lätt att vara optimist i en tid då man drastiskt skär ner försvaret, och känslan av osäkerhet i anställningstryggheten sprider sig.

"F10 är strängt taget det enda förband man vågar resa till och klart säga att inget kommer att ske", sade statssekreterare Thunborg vid sitt F10-besök apropå förbandsnedläggningar. Det skingrar dock inte osäkerheten inom flygvapnets övriga förband.

**M**odifieringar av fpl 32 på F6 har minskat markant dels beroende på förestående (?) kassation, dels på medelsbrist. Aldern har emellertid börjat ta ut sin rätt. Förslitning och utmattning av vitala delar har blivit något som den tekniska personalen särskilt får uppmärksamma.

De två senaste åren har gett upphov till ett flertal "gula TOMT" avseende

kontroller och byte av viktiga detaljer. Här kan nämnas bl a byte av linor till roder, vingklaffar och luftbromsar, vilket inneburit ca 22.000 arbetstimmar enbart på F6 (drygt tio månår).

Om utvecklingen fortsätter enligt nuvarande planer räknar vi emellertid med bråda dagar vid F6. Tillförseln av 37 Viggen till F7 och F15 medför stort flygtidsuttag på A32 Lanser vid F6. Samtidigt blir F6 troligen avvecklingsflottilj för A32 på dess väg till skrot-handlare Pettersson...

Då vi innerligt hoppas att Viggen skall avlösa Lanser även vid F6 har grundutbildningen för Viggen plane-rats och så smått börjat. Vår förhoppning är, att den utmärkta tekniska underhållspersonalen på flottiljen skall få ännu ett flygplan att arbeta med! ■

Ake Svensson

## Rekord i snabb räddning?

★ ★ Vi var utlånade till F7 denna förmiddag, tekniker Lundqvist och jag. F7 hade själva ej någon helikopterpersonal i tjänst. Eftersom ett större antal flygplan skulle anfalla F7-målet Hattefuran ansågs det lämpligt att ha en helikopter i beredskap under förmiddagen. Med en helikopter klar på plattan satt vi nu beredda att rycka ut. ★ ★ ★

Anfallet kom som väntat i rätt tid. Vi kunde genom ett fönster se hur division efter division tog upp över slätten. Då kom trafikledningen på "snabben". — "En har motorstörningar, starta upp helikoptern". Kort rusning till denna.

Två minuter senare, när radion slutade knastra efter tillslag, kom trafikledningen åter på kanalen. "Han hoppar nu, starta mot Vänersnäs". Jag hade ännu inte rotorvarvet uppe, men ca 30 sek senare hovrade jag upp helikoptern.

Redan i starten, på ca 20 meters höjd över hangaren, såg jag den svarta röken från flygplanet som havererat. Röken steg upp över skogen i norr. Trafikledningen meddelade att en Lanser låg kvar över haveriplatsen för att hjälpa mig om det behövdes. Eftersom avståndet var så litet hade jag redan kontakt med honom. Han meddelade att föraren hoppat och klarat sig bra. Men dykningar mot en viss punkt markerade han var denne fanns.

**F**em minuter efter start var jag framme och fick syn på föraren som hoppat i kanten på ett litet hygge endast ett par hundra meter från det brinnande vraket. Efter en liten runda kring hygget gick jag ner och landade ca 50 meter från den nödstälde. Denne var så pigg och kurrant att vi aldrig hann kupera och hämta honom; han kom omedelbart fram till oss.

Det första han sa' var: "Jag hängde i skärmen en sekund!" Trots detta kunde han ju få flyga med oss — han tycktes ha turen med sig.

På F7 mötte ambulans vid landningen. Den "nödstälde" linkade själv över till denna och for iväg. Vi för vår del återvände omedelbart till haveriplatsen för att dirigera brandbilarna till vraket.

Ett annorlunda och lyckosamt räddningsuppdrag hade slutförts! ■

Per Ekström

## SEGELFLYGETS ELDORADO

★ ★ I slutet av 1943 och början av 1944 tilldelades flottiljen viss segel- och glidflygmateriel samt flygplantyperna SK 11 och SK 12 som bogserflygplan. ★ ★ ★

**E**n segelflygkurs förledes därför till F6 för att utbilda instruktörer från olika flottiljer. Dessa skulle senare utbilda egna segelflygare på resp hemmabas. — Segelflyget var kanske något av fritidsverksamhet för stampersonalen, men skänkte en viss flygtrim — om än något annorlunda sådan.

Flottiljens framgångar i segelflygning, som fortsatte under senare delen av 40-talet, började med rekord i höjd- och sträckflygning av bla Arne Wennerström resp löjtnant B Olow (ej helt obekant i provflygarsammanhang) och svenskt mästerskap av löjtnant Alm.

Året 1946 gjorde F6 åter en prestation i segelflygning genom att vinna lag-SM med furir Billy Nilsson som individuell segrare. — Segelflygning har som bekant under senare år blivit en riktig folksport. Och härliga TV-bilder har utmärkt förmedlat denna sports helt annorlunda tjuvning — luftsvävandet, tystnaden, ensamheten. — 1972 fick Sverige sin tredje världsmästare i segelflygning. Göran Ax heter han — en f d flygvapenförare ... förstås!

K-A Hansson

★ ★ ★

### Flottiljchefer vid F6:

John Stenbeck	1939—41
Gösta Hård	1941—50
Ante Söderlind	1950—61
Nils Hansson	1960—71
Hans Sjövall	1971—

★ ★ ★

## MED FLYGANDE START

Som framgår av bilden har F6 en egen snabbfotad "grågosse" nämligen Harald Andersson, som tjänstgör vid avd 6 som kontorsbud. Sedan Andersson anställdes har det blivit stadga över denna viktiga befattning efter alla "Hoppjerkor". Därutöver är det värdefullt att Andersson är flygande, även om han ännu inte lyft...

**F 6**

Att Andersson skapat sig en egen profil på F6 och i Karlsborg är kanske inte ägnat att förvåna. Andersson är bosatt i närbelägna Grönköping, förlåt, Hjo och har där enligt polismästare Paulus Bergström blivit ett föredöme i trafiken.

Ray



## LIDÉN ATT LITA TILL

Den sista oktober i fjol pensionerades expeditjonsföreståndaren vid avd 6 på F6, kamrer Einar Lidén. Lidén började i försvarets tjänst 1927 och anställdes vid F6 under 1940, året efter det F6 uppsattes. Med åren har Lidén och avd 6 blivit ett begrepp. Genom sitt kunnande och sin duglighet har han varit ett pålitligt stöd för tekniske chefen.

Utöver sin tjänst vid avdelningen har han varit den "klippa" som många inom samma verksamhetsområde vid flottiljen stött sig på.

Lidén hyllades vid avskedet med en mångfald gåvor från kamraterna vid avd 6 och från lokala fackliga organisationer. Han erhöll även Västgöta flygflottiljs förtjänstplakett i guld.

Ray

FOTO: LEIF WETTERSTRÖM



## OCKSÅ ETT VPR

I oktober i fjol gick en tävling av något speciell art av stapeln på F6. Tävlingen gällde ett av helikopterföraren Per Ekström nyuppsatt vandringspris för flottiljens divisioner, att årligen kämpa om.

Under några ruggiga kvällstimmar fick tävlande lösa uppgifter av både praktisk och teoretisk karaktär. Hur förfar man exempelvis för att torrskodd, utan flytetyg, forsla ett rått ägg oskadat över Göta kanal? Efter ett otal (lika omöjliga) uppgifter korade tävlingsledningen, under högljudda protester från en slagen blöt motståndare, 2. div till segrare och rättmätig erövare av den första in-teckningen i det eftertraktade vandringspriset.

T Larsson



• Tjänstgöraren Einar Lidén, klippa på avd 6 vid F6, avtäckades med bla en kostelig kristallvas.