

Upplands flygflottilj

Nu et och framtiden

Av överste Ulf Sveding, C F 16

Vi lever i en förändringens och i vissa avseenden orons tid. Muren har fallit. Sovjetunionen har upphört att existera. Ryssland skakas av inre konvulsioner. Warszawa-pakten har upphört att existera. NATO diskuterar sin framtida roll. Mitt i Europa pågår ett blodigt krig som har sitt ursprung i etniska och religiösa förhållanden. Försvarsbeslut och "krispaket" avlöser varandra. Statsfinanserna kräver ytterligare besparingar. Försvarsmotioner väcks. Riksdagsbehandling om försvaret pågår. Hur skall det gå?

Förhoppningsvis kommer vi att få möjlighet att verkställa "FB 92". Ett försvarsbeslut som, för Flygvapnets del, måste sägas vara ett bra beslut totalt sett. Detta trots att det innebär att två flygflottiljer – F 6 och F 13 – måste läggas ner.

För F 16:s del innebär försvarsbeslutet att flottiljen blir ännu större och får ännu fler uppgifter. Totalt kommer flottiljen att ha cirka 1200 anställda, utbilda cirka 900 värnpliktiga per år, omsätta cirka 950 miljoner kronor per år och ansvara för produktionen av cirka 250 krigsförband omfattande cirka 20 000 man. I sanning stora uppgifter!

● ● Den 1 juli 1993 byter vi namn från F 16/Se M till F 16/FK M. Redan ett år senare skiljs flottiljen och flygkommandot (FK) åt organisatoriskt. Redan nu förbereder vi oss för detta genom att anpassa våra arbetsrutiner och rollspel m m. Den 1 juli 1994 skall vi ha intagit den nya organisationen. Denna omorganisation påbörjas exakt 50 år efter det att flottiljen sattes upp.

Vi har "puffat" lite för vår födelsedag i Nordens största flygtidskrift, allas vår Flygvapen-Nytt. Sista helgen i augusti i år firar vi med två flygdagar. Vi satsar hårt på att de skall bli spännande och sevärd. Välkomna att besöka oss då!



Vi ser gärna att det kommer 100 000, men 50 000 är minnsann inte fy skam det heller!

Så några ord om en något mer avlägsen framtid. Vi hoppas alla att det skall bli möjligt att beställa ytterligare en delserie av JAS 39 Gripen och därmed kunna ersätta även Jaktviggen med Gripen.

F 16 blev den sista flottiljen som ombeväpnades till JA 37 Jaktviggen. Det skedde 1986/87. Detta gör det rimligt för oss att anta att en ombeväpning till JAS 39 kommer ganska sent, även om förutsättningarna för en tidig omskolning är goda.

● ● Inför Flygvapnets ombeväpning till Gripen, som ju påbörjas redan 1995/96, genomförs en s k koncessionsprövning av alla flottiljer. Det vill säga, flottiljerna antas flyga med tre divisioner Gripen. Tidpunkten är år 2000. Flottiljerna redovisar i ett underlag till koncessionsnämnden för miljöskydd vilka utsläpp i luft och vatten samt vilket buller denna antagna verksamhet skulle ge. Koncessionsnämnden fattar därefter sitt beslut avseende verksamheten. Vid eventuella överklaganden av koncessionsnämndens beslut förs ärendet vidare till regeringen.

Det vore naturligtvis dumt av mig att försöka förutsäga koncessionsnämndens beslut avseende Gripens verksamhet vid F 16 i Uppsala. Vi får vänta och se. Det intryck jag har fått vid koncessionsarbetet tillsammans med länsstyrelse, kommun, naturvårdsverk med flera är emellertid, att inställningen i stort är positiv till fortsatt verksamhet vid F 16 och till en utökad verksamhet med Gripen efter sekelskiftet.

Jag anser att framtiden ser ljus ut för F 16. Vi känner oss privilegierade. Stora uppgifter väntar oss och Flygvapnet som helhet. Med vår duktiga och lojala personal har vi goda förutsättningar att lyckas. ■

Vingar över Uppland

Ett halvsekel med flyget på Ärna



F 16 1943 - 1993

F 16, Upplands flygflottilj, firar i år sitt 50-årsjubileum med stora flygdagar den 28 och 29 augusti.

I början av juni kom flottiljens jubileumsbok ut. Den beskriver i antologins form på 270 sidor flygflottiljens spännande och intressanta historia. Boken är rikligt illustrerad med teckningar och många tidigare inte publicerade bilder, bl a unika färgbilder från början av 40-talet. Den är tryckt i 5000 ex, varav 500 i bibliofilupplaga.

Boken (i det enklare utförandet) kommer att kosta 200 kr och kommer att kunna köpas under flygdagarna i augusti samt på F 16:s marketenteri från och med juni månad. Boken kan även erhållas genom insättning av 225 kr på postgiro 31 39 16-9. Märk talongen: "Jubileumsbok".

Bibliofil exemplar kan beställas på telefon 018-18 65 11 eller på telefax 018-20 53 08.

F 16:s historia i kort-kort

- 1943 Ärna flygfält utanför Uppsala invigs, F 16-flottiljen anläggs
- 1944 Jaktflygplanet J 22 tillförs
- 1945 J 26 Mustang ersätter J 22
- 1946 "Atlantbanan" öppnas (bana 03/21)
- 1952 J 29 Tunnan tillförs
- 1956 Berghangar klar
- 1961 Drakenepoken inleds - J 35 introduceras
- 1962 Central TIS på Draken - typinflygningskedje
- 1974 Ny flygverkstad
- 1976 J 35F, ny version = allvädersjakt
- 1981 F 16 blir sektorflottilj F 16/Se M
- 1982 Grundläggande Taktisk Utbildning vid 5. divisionen (GTU SK 60) + lokal flygräddning
- 1983 Lätt attack- (LA) division (SK 60) tillkommer
- 1984 Nytt kontrolltorn
- 1985 Flygtransportenhet tillkommer (Bromma)
- 1986 Jaktviggen avlöser Draken
- 1989 Central TIS på Jaktviggen - typinflygningskedje
- 1993 F 16 50 år, flygdagar 28-29 augusti

Historik och flygdag

Av överstelöjtnant Tommy Nilsson

F 16/Upplands Flygflottilj uppsattes 1943 - mitt under brinnande krig. Den 28 och 29 augusti i år visar F 16 upp sin 50-åriga historia. Flottiljen presenterar då för allmänheten med ett stort satsande Öppet-hus-program vad man gör i dag och vad man kan.

Den 1 juli 1943 började en förtrupp organisera F 16. Beslutet att Kungliga Upplands Flygflottilj skulle sättas upp togs av 1942 års riksdag. Det beslutades också att Flygkadettskolan skulle flyttas från F 5 i Ljungbyhed till flottiljområdet och därvid få eget förbandsnummer, F 20. Vid 1943 års slut var personalstyrkan vid F 16 tolv befäl, cirka 20 civila och ett antal värnpliktiga.

Det första flygplanet (en SK 15) landade den 21 april. Det skedde märkligt nog på "5:e divisionens platta", ty gräsfältet var för blött. Lite senare var det premiärdags för splittrerna J 22,

som då kunde landa på det upptorkade leriga fältet. Det nya jaktflygplanet J 22 anlände direkt från Flygförvaltningens fabriker i Bromma. F 16:s första division startade flygverksamheten i maj 1944 med kapten **Karl-Erik Karlsson** som divisionschef.

● ● Förberedelserna för årets jubileumsdagar startade i januari 1992 med kostnads kalkyler och grovplanering. F 16 fick ett överskott vid 40-årsjubileumsflygdagen. Man avser upprepa detta i år ... om lika mycket publik känner sig hugade att infinna sig.



F 16:s första J 22:or inspekteras av divisionschefen kapten Karl-Erik Karlsson och den första inflygningskursen. (Foto: Arne Frykholm, 1944).

Under chefen för stabsenheten (numera administrativa enheten) har planeringen delats upp i arbetsgrupper för flygprogram, markutställning och kommandantur. En redaktionskommitté för en jubileumsbok har arbetat hela vintern, liksom en grupp som färdigställer förbandsmuseet för invigning i god tid till flygdagarna.

Flygdagarna genomförs lördag och söndag med identiska program, även om söndagen är **Flygvapnets huvudflygdag**. Vår idé är att visa hela bredden på vår (Flygvapnets) verksamhet i praktisk tillämpad miljö under båda dagarna, från kl 09.00 till 17.30. Vi har därutöver ett särskilt flygprogram kl 13.30. Flyguppvisningen kommer att visa både gamla och nya flygplan i luften med bl a JAS 39 Gripen, uppvisningsgruppen Team 60, våra dagsaktuella stridsflygplan samt veteranalygplan.

Markutställningen kommer att omfatta flottiljens flygplan genom tiderna liksom basmateriel, flygammunition, stridsledning och luftbevakning, flygsimulatorer, luftvärn m m. Under vissa momenttider presenteras rörlig klagöring, flygräddningsmoment, hunduppvisning, veteranflygplan m m.

Redan nu hälsas Du och dina vänner hjärtligt välkomna till en sjuårdeles flygfest! ■

*Uppländska
Jaktvingar*



Foto: Peter Liander

F 16:s flygenhet

Av major Uno Andersson

Vid F 16 /Se M i Uppsala bedrivs en mycket omfattande flygverksamhet. Två divisioner Jaktviggen (JA 37) samt en division SK 60 flyger ca 8500 tim/år. Därutöver finns vid F 16 en helikoptergrupp HKP 3 samt ett antal sambandsflygplan av typ SK 61 Bulldog.

Förutom att producera två jaktflygdivisioner med JA 37 samt två divisioner lätt attack med SK 60 präglas flygverksamheten av flygutbildning av unga förare, t ex TypInflygningsSkede (TIS) för blivande jaktviggpiloter.

Typinflygningskolan, TIS JA 37. – Central TIS JA 37 genomförs med två omgångar/år där den blivande jaktföraren under cirka sex månader lär sig flyga plattformen JA 37 (flygplanet Jaktviggen). Därefter vidtar GFSU (Grundläggande FlygSlagsUt-bildning) vid respektive hemmaflottilj.

Förutom att vara jaktpiloter är således våra förare också flyginstruktörer. En krävande men också inspirerande uppgift som ger ytterligare en dimension i flygtjänsten.

Grundläggande taktisk flygutbildning – GTU:II. – Två gånger/år kommer en ny omgång unga förväntansfulla förare från Ljungbyhed med en avundsvärd och lång flygarkarriär framför sig. De genomgår under sex månader sista skedet i den Grundläggande taktiska flygutbildningen (GTU) med flygplan SK 60.

Lätt attack. – Vid 5. divisionen fredstjänstgör en handfull förare och lika många navigatörer utbildade på lätt attacksystemet, SK 60. De utgör stommen till de två krigsdivisioner som sätts upp i krig. Därutöver utnyttjas reservpersonal och övrig flygande personal i Flygvapnet som inte är krigsplacerade i våra tunga flygsystem. Dessa inkallas med jämna mellanrum för flygtjänst/repetitionsutbildning vid lätt attack.

Ett antal utbildningsomgångar GFSU:Y lätt attack genomförs också vid F 16 med unga förare, som efter GTU:II inte på en gång kunnat beredas plats vid TIS/GFSU i tungt flygsystem (t ex Viggen).

Flygräddning. – FRÄD. – Vid F 16 finns två helikoptrar HKP 3 som förutom sin ordinarie FRÄD-uppgift utför ett 70-tal akuta ambulansflygningar/år med läkarresurs från Akademiska sjuk-

huset i Uppsala. Genom ett samarbete med Landstinget kommer FRÄD-transporterna samhället till del. Denna "gratistjänst" utgör ett utmärkt övningsutbyte för våra helikopterbesättningar.

Grunduppgiften att producera krigsdivisioner med Jaktviggen genom GFSU, incidentberedskap, övningsdeltagande m m är en stor och grannlaga



Två TIS-elever förbereder sig inför den första flygningen med Jaktviggen.

Foto: Björn Johansson

uppgift. Att därutöver genomföra central TIS JA 37 ställer speciella krav, inte bara på våra piloter utan också på övriga funktioner vid förbandet. Alla måste anpassa sig och ta hänsyn till att flygutbildning med unga förare (TIS-GTU) ständigt pågår vid F 16.

För att lösa dessa krävande uppgifter på ett bra sätt måste det finnas duktiga och välmotiverade människor i organisationen. Det finns det vid F 16. Man är proffs! ■

HKP 3-besättning övar flygräddning över sjön Ekoln.



Rote SK 60 under lätt-attack-uppdrag.

Foto: Peter Liander



Tekniska enheten

Av 1. driftingenjör Ingemar Nilsson



Flottiljverkstaden med sin ljusa och trevliga arbetsmiljö.

"Det är kvinnorna och männen på marken som håller flygplan och radiovågor i luften!"

Tekniska enhetens uppgift är att underhålla och förvalta teknisk materiel i ett brett register från flygplan till verktygssatser. Inom enheten arbetar i dag cirka 130 personer, varav cirka 80 i flottiljverkstaden. Efter den 1 juli 1994, när övertagandet av de uppgifter som F 6 och F 13 i dag har är fullt genomfört, blir antalet 200 respektive 110 personer.

Tekniska kontoret är tekniske chefen behjälplig med frågor inom ekonomi och administration, teknisk konsultation och kvalitet samt driftsuppföljning och materielförsörjning av flygplan och annan materiel. Det tekniska ansvaret, inklusive luftvärdighetsansvaret mot chefen för Flygvapnet, gäller flygplanstyperna 37, SK 60, HKP 3 och TP 102.

Till tekniska kontoret hör också den tekniska driften av JA 37-simulatoren och ansvaret för basteleavdelningen i Uppsala. Efter den 1 juli 1993 även basteleavdelningen på Malmen.

Flottiljverkstaden är intäktfinansierad och drivs i stort som en "civil verkstad" ute i samhället. För närvarande är en fordons- och aggregatverkstad under byggnad. Den skall innehålla även en bana för besiktningsverksamheten och blir i övrigt utförd enligt senaste rön.

En miljöanpassad flygplanstväthall – den första i sitt slag – har F 16 haft i bruk i cirka två år. Den innebär att tvättning av flygplan och stora fordon kan ske på ett miljövänligt sätt, eftersom vattnet renas och återanvänds.

Satsning på miljön genomsyrar verksamheten vare sig det innebär förbättring för den enskilde anställde eller för flottiljens omgivning. Buller vid motorkörningar och utsläpp av kemiska ämnen är exempel på det senare, som har stor betydelse för koncessionsansökan om fortsatt verksamhet vid flottiljen.

Marktelemekontoret är huvudsakligen baserat utanför flottiljområdet i Uppsala. Uppgiften är att se till att marktelemateriel finns tillgänglig och fungerar i tele-

systemen efter behov och avsikt. Det gäller både materiel i drift för incidentberedskap och förbandsproduktion samt sådan materiel som är förrådsställd för krigsbruk. Att leda, samordna och understödja är kontorets roll.

Tekniska enhetens filial på Malmen arbetar med underhåll för målflygdivisionens flygplan (J 32 Lansen) och är till omfattningen vad gäller personal och kostnader ungefär en tredjedel av flottiljverkstaden i Uppsala.

Framtiden som följd av nedläggningarna av F 6 i Karlsborg och F 13 i Norrköping. Verksamheten ökar kraftigt i Uppsala med både nybyggnation, överföring av personal från F 6 och F 13 samt nyanställningar. Versionskontoren för JA 37 (F 13) och AJ 37 (F 6), som handlagt övergripande tekniska ärenden såsom modifieringar m m, kommer senast den 1 juli 1994 att verka från flottiljområdet i Uppsala. Det kommer i sin sammanslagna form att kallas för Typkontor flygplan 37 och ingå i tekniska enheten.

– Materielavdelningen, som skall förse krigsförbanden med teknisk materiel, får överta ansvaret för ett stort antal krigsförband som tidigare handlagts av F 6 och F 13. ■



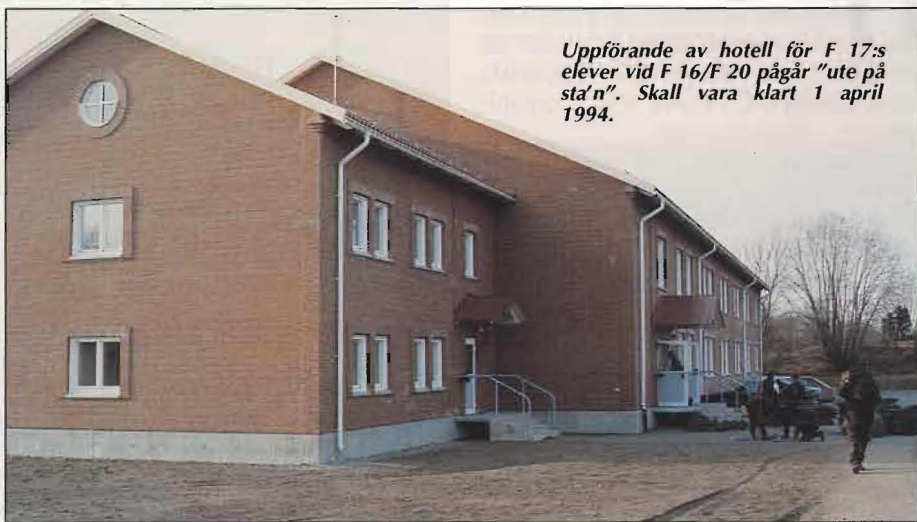
I december 1992 överlämnade FortF (Fortifikationsförvaltningen) – den senaste större byggnaden i form av en kasern för 200 värnpliktiga.

Inom F 20 – Flygvapnets Uppsalaskolor – kommer en samlokalisering av skolorna att ske. StrilS – Stridsledningsskolan – flyttar med början i juli 1994 från f d F 18 i Tullinge till nya lokaler vid F 16/Se M. Verksamheten samlokaliseras med TUStril – taktisk utprovning strilssystem – till ett nytt strilcentrum. Byggstart är satt till stundande september.

Ytterligare en skola kommer att flyttas till F 16-området. Det är UndS – Underrättelseskolan – och omflyttningen är utsatt till juli 1994. Skolan är för närvarande placerad vid F 13/Bråvalla.

Förvaltningsmyndigheten F 16/Se M. – Inledningsvis nämndes att F 16 som bäst håller på och anpassar sig till Flygvapnets struktur enligt det nya försvarsbeslutet, FB 92. Innebörden av beslutet resulterar i att förvaltningsvolymen utökas avsevärt. Från och med nu i juli tillkommer ur F 13:s Strilorganisation: detachement Tullinge (juli-94), detachement Visby, detachement Malmen (F 13:s delar) samt övningsfält och skjutmål. ■

Av överstelöjtnant Magnus Karlander

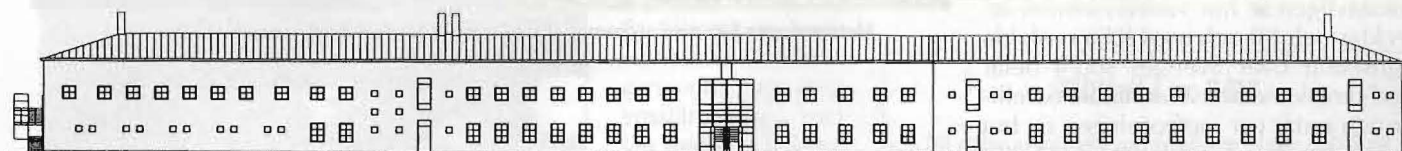


Närskyddsplutonens och soldatskolans nya förläggningskasern.

Uppförande av hotell för F 17:s elever vid F 16/F 20 pågår "ute på stå'n". Skall vara klart 1 april 1994.

Foto: Kurt Petterson

F 16 expanderar



Klar 1994.

F 20 UPPSALA STRIDSLEDNINGSSKOLAN

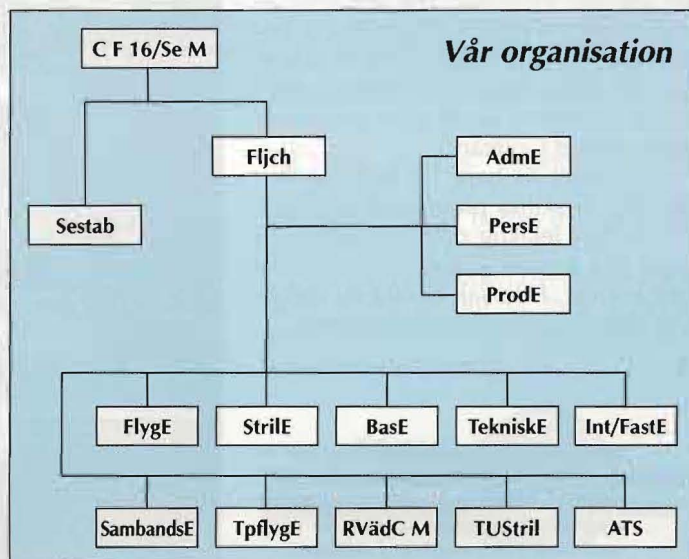
Flottiljledning

För att biträda myndighetschefen med underlag för samordning och beslutsfattning är vid F 16/Se M sedan den 1 december 1992 en organisation intagen som är funktionellt mer anpassad till de krav som ställs på en effektiv produktionsledning. De stora förändringarna är att:

- En enhet renodlats för myndighetens totala administration. Denna enhet benämns AdmE.
- En enhet organiserats där all formell personalhan-

tering finns samlad. Detta inkluderar hälso- och sjukvårds-, utbildnings- samt löne- och förmånsfrågor. Denna enhet benämns PersE.

- En enhet för produktionsfrågor där myndighetens ekonomiska företrädare samlats; undantaget utgörs av den kamerala vid teknisk enhet. I enheten ingår budget-, redovisnings-, upphandlings-, mob- och beredskaps- samt ADB-funktion. Denna enhet benämns ProdE.



Allt sedan vädertjänster i modern mening växt fram, har behov funnits att behandla stora informationsmängder på kort tid. Utvecklingen av datorerna de senaste årtiondena har därför inneburit en revolution för oss meteorologer.

En vädertjänst för 90-talet

Av överstelöjtnant Hans Dahlquist

Foto: Kurt Pettersson

Den svenska militära vädertjänsten var pionjär när Väder 70-systemet skapades i slutet på 60-talet och Mellersta Regionala Vädercentralen, "Väder Mitt", organiserades i Mellansverige.

Arbetet vid Väder Mitt pågår dygnet runt för att bli Flygvapnets divisioner samt Marinens och Arméns förband skall få väderprognoser för planering och genomförande av sina olika övningsverksamheter. Även piloter som upprätthåller Flygvapnets incidentberedskap får sina väderprognoser från Väder Mitt.

Det är 35 yrkesofficerare/meteorologassistenter som sköter den löpande prognostjänsten och ADB-system.

Med hjälp av vädersatelliter och väderradar kan vi på våra dataskärmar bokstavligen se hur vädersystemen utvecklas och till och med följa enskilda regnskurar över Sveriges södra delar med omgivande havsområden. Satelliter och radar ger meteorologen en bra grund för prognosarbetet. Men för prognoslängder upp till sex till åtta timmar är fortfarande meteorologens erfarenhet och känsla för väderläget av avgörande betydelse.

Längre prognoser baseras helt på datorberäkningar. Detaljerade prognoser för de närmaste två dyggen tas fram vid SMHI och Flygvapnets gemensamma superdator, som är placerad vid Väder Mitt. För i snitt sju dygn klarar datorerna av att göra prognoser med betyget Godkänd.

Problemet är bara att bedöma hur bra den enskilda prognosberäkningen är. En helt felaktig datorprognos ser i regel lika trovärdig ut som en som blir helt korrekt. Felorsak är ofta en utebliven eller felaktig väderobservation.

Verksamheten i prognosrummet kan te sig obegriplig för besökaren, men prognosproduktion och väderuppföljning styrs av ett noggrant schema för varje meteorolog och assistent i vaktlaget.



Meteorologen kan med radions hjälp stå i direkt kontakt med flygplan i luften.

Från sommaren 1993 kommer prognosarbetet att göras i vårt nya datasystem, MILMET, med hjälp av kraftfulla SUN SparC 10 arbetsstationer. MIL-

MET, som blir ett av världens modernaste och kraftfullaste väderinformationssystem, presenteras utförligare på annan plats i denna tidskrift. ■



STRIDSLEDNING och luftbevakning

– intensivt och spännande

Av överstelöjtnant Mats Engman – Foto: Kurt Pettersson

Strilenheten vid F 16/Se M är inne i en ovanligt intensiv och spännande process. De två dimensionerande uppgifterna är alltjämnt att producera krigsförband samt att bedriva incidentberedskap.

Incidentberedskapen har delvis ändrat karaktär. Detta är en naturlig följd av omvärldsförändringarna som pågår. Nya stater har fötts, de militära styrkorna i närområdet har förändrats och därmed den militära aktiviteten i luftrummet. Andra aktiviteter som t ex flyktingtrafik har ökat. Vi måste anpassa oss.

Samtidigt pågår mindre tekniska modifieringar vid våra strilcentraler (Stril = stridsledning och luftbevakning), som bl a medför att flera radar-

stationer kan presenteras. Vi kan i närtid från endast en strilcentral leda hela incidentberedskapen inom Sektor Syd och Mitt. I dag krävs två.

● ● Den andra stora uppgiften – att producera krigsförband – kommer att hamna mera i fokus. Vi arbetar på bred front för att tydliggöra satsningen på krigsförband. Både som ledningsfilosofi och prioritering av verksamheten. Kaderorganisering, stor överensstämmelse mellan freds- och krigsplacering samt tjänstgöring i krigsbefattning är några exempel. Passlagutbildning av våra värnpliktiga parallellt med incidentberedskapsverksamhet är ett annat.

Övertagande av F 13:s Strilenhet.

– När riksdagen fattade beslutet att avveckla F 13, förändrades verksamheten radikalt för strilenheten. F 16 fick i uppgift att överta uppgifterna inom strilområdet från F 13 från och med den 1 juli i år. I ett slag blir F 16:s strilenheter nästan dubbelt så många anställda, får dubbelt så stor budget och skall producera nästan dubbelt så många krigsförband.

Övertagandet av F 13-

delen innebär bl a att Stril-enheten tidigt kommer in i utprovningssamheten av JAS 39 Gripen. Stridsledning av Gripen sker inledningsvis från en av våra strilcentraler.

Avveckling. – Stril är inte helt förskonad från avvecklingsarbete. Den optiska luftbevakningen (Opus) går sakta men säkert i graven. En Strilcen-



Fänrik Peter Schedin har genomgång i markförsvaret med målobservatörer.



Jaktledaren (JAL) kan inom någon minut ha flygplan i luften redo för insats.



Fänrik Sven-Erik Blöhm låter några värnpliktiga fördjupa sig i målföljningsprogrammet.

TUStril i nr 3/93

Till detta avsnitt om stridsledning borde också ett särskilt avsnitt om den taktiska utprovningssamheten för stridsledning och luftbevakning, TUStril, ha presenterats. Men ämnet är för viktigt för att avfärdas på bara en sida. Redaktionen har därför överenskommit med F 16 att presentera TUStril:s verksamhet i nr 3 och på ett helt uppslag. Att berätta om utveckling och utformning av strilsystemens taktiska funktioner och arbetsmetodik, om det nödvändiga behovet av taktisk användarmedverkan kräver mer plats än vad denna utgåva kan erbjuda. – På återseende, alltså. ■

tral skall stängas. Personalhantering tar allt mer av vår tid. Framförallt inom optiksystemet berörs många duktiga frivilliga och reservofficerare.

Den ljusa framtiden överväger dock. Inom några år blir vi först i landet med den nya StriC. Det blir nästa spännande utmaning. ■ ▶

tema



Många kommer kanske endast i kontakt med sambandstjänst genom en telefonväxel eller sambandscentral. Bakom kulisserna döljer sig emellertid en verksamhet med mycket stor bredd och uttalad teknisk inriktning.

I det dagliga värvet hanterar F 16:s Sambandsenhet närmare 7 000 förbindelser på tråd och radiolänk, vilka via Försvarets Telenät sammanbinder samtliga anläggningar inom Sektor Mitt. Verksamheten genomförs för närvarande med närmare 60 anställda inom fyra avdelningar och två detaljer.

även för krigsplanläggning och utbildning av radio/radiolänkförband (RaL-förband). Dessa förband hanterar transportabel sambandsmateriel.

Under budgetåret 93/94 påbörjas grundutbildning av värnpliktiga inom detta område. Utbildningen har en teleteknisk inriktning och genomförs på bl a transportabla radiolänk- och radiosystem för stridsledning (striradio), vilket möjliggör kommunikation mellan mark och flygplan.

Bassamband. – Avdelningens huvuduppgift är att säkerställa sambandsfunktionen vid våra flygbaser (materiel-, förbindelse- och personalmässigt). Detta sker genom en omfattande pla-

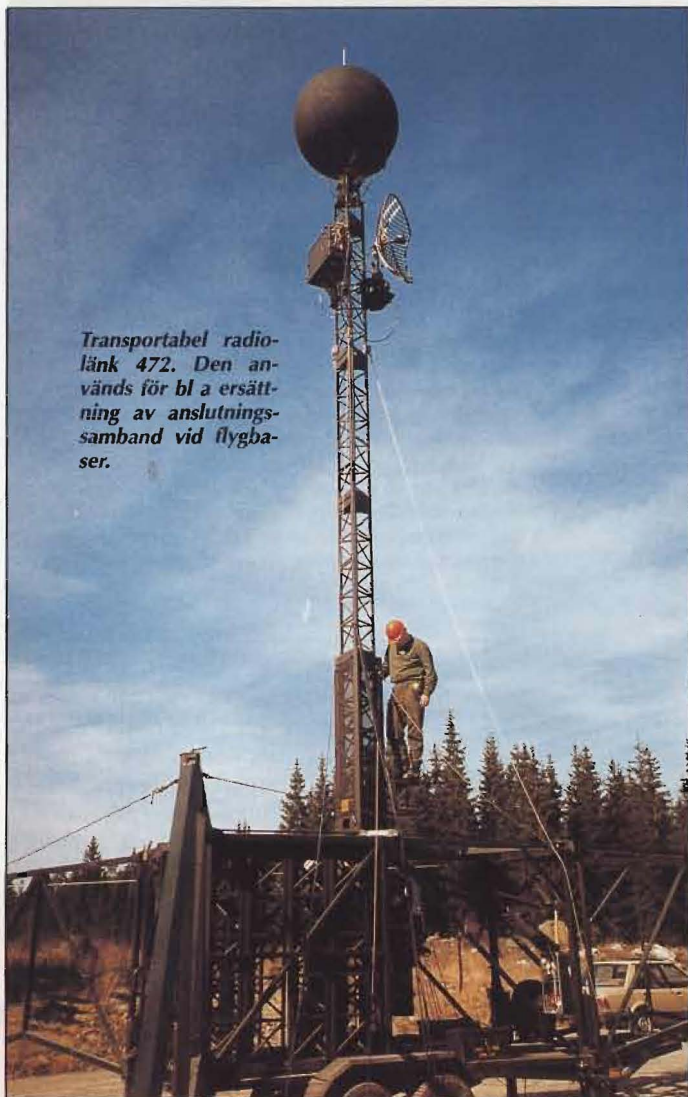
F 16:s sambandsenhet

Av A. Holm & N. Oscarsson

Centraldetaljen är en sammanhållande funktion för allmänna administrativa frågor. **ADB-detaljen** svarar för datautbildning samt utprovning och arkivering av olika datasystem. Behovet av datorstöd har

ökat. Detta underlättar sambandstjänsten genom att skapa t ex databaser och utbildningsunderlag.

Sektorsamband. –



Transportabel radiolänk 472. Den används för bl a ersättning av anslutnings-samband vid flygbaser.



Transportavdelningens radiolänkhydda.

Avdelningen är sektorchefens resurs när det gäller taktiskt utnyttjande av de sambandssystem som krävs för att kunna leda förband inom sektorn. För närvarande deltar avdelningen i planering av den stora försvarsmaktsövningen ("Orkan") som skall genomföras i september.

Strilsamband.

– Avdelningen hanterar all kommunikation mellan strilanläggningar i fred, incidentberedskap och krig. Avdelningen svarar

nerings- och utbildningsverksamhet i samarbete med övriga funktioner vid flottiljen.

Arbetet på avdelningen är för närvarande inriktat på införande av Bas 90-systemet vid våra baser med ett modernt telesystem.

Trafikavdelningen. – Trafikavdelningen, som är placerad i Högkvarteret, Stockholm, ansvarar för drift och utveckling av totalförsvarets eget meddelandeförmedlingsnät. Verksamheten är igång dygnet runt, året runt.

F 16:s geografiska läge medför att enhetens personal ofta engageras som lärare/instruktörer i utbildningar vid andra myndigheter. Detta innebär att sambandsofficeren får insyn och kunskap om de olika verksamheterna, dvs en bred allmänbildning. Inom bl a det teletekniska området sker en ständig utveckling. Denna utveckling innebär tekniska och taktiska utvecklingsmöjligheter även för sambandspersonalen.

Bra bastjänst avgörande

Av överstelöjtnant Cenneth Wedin

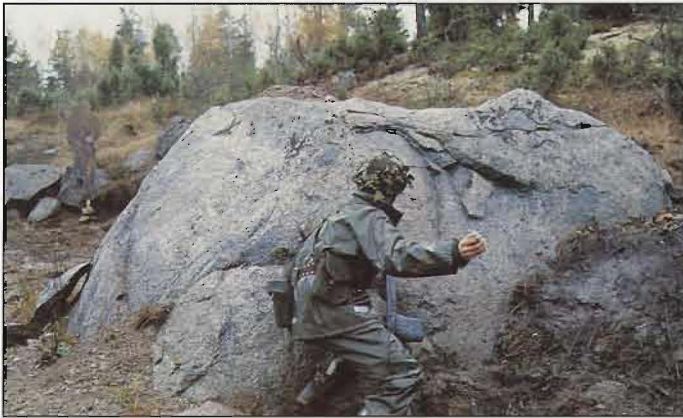
Foto: Kurt Pettersson

I en dunge inte långt från flygfältet på krigsbasen finns några tomma flygplansplatser. Gräset är grönt runt omkring och fåglarna kvittrar. Allt synes vara stilla.

På väntplatsen kommer order om att tropparna skall köra fram till flygplansplatserna. Lugnet i dungen försvinner när klargöringstropen rullar in med sin fordonskolonn på sju fordon, varav flera med breda släpvagnar. Här gäller det att ställa upp rätt med fordonen och placera ut

från basenheten på F 16 i Uppsala är gräset grönt på flygfältet och himlen blå. Djupaste fred råder och tolv jaktviggas står klara på plattan för eftermiddagens flygpas.

Verksamheten är i många delar lika med krigsförbandsverksamheten. Vi skall producera flygtid för divisioner-



Handgranatkastning.

poster som skydd. Det dånar till när en Viggente sätter hjulen i banan samt reverserar för att bromsa på den 800 meter korta banan. Samtidigt hörs på avstånd en flygplansstart från huvudbanan.

Egentligen kryllar det av verksamhet inom bataljonsområdet. Flygplan klargörs på andra platser, middagen förbereds med 250 portioner vid varje kokgrupp, några värnpliktiga är på sjukvisitation, andra gräver sina skyddsgropar och banreparationsförbanden förstärker och bygger nya vägavsnitt samt underhåller alla rullbanor inom bataljonens område.

Basbataljonen skyddas genom utspredning, maskering och fortifikatoriska skydd. I bataljonens utkanter verkar flygbasjägarna för att försvåra för en angripare att utföra sabotage mot basområdet. Något längre in i basområdet tar närskyddsplutonerna hand om eventuella angripare. Personalen på varje grupperingsplats är beredd att uppsöka sina stridsställningar för att ta upp strid.

● ● När man tittar ut genom fönstret

nas utbildning och flygträning samt med basresurser ingå i incidentberedskapen. Vi skall också förbereda och utbilda vår personal i just de små krigsförband som tillsammans skall bilda en basbataljon.

F 16/Se M krigsförbandsutbildar klargöringstropar och serviceplutoner, närskyddsplutoner, underhållsplatsgrupper, basräddningsgrupper, transportplutoner samt linjegrupper (för att hålla igång vårt bassamband). Vi planerar och genomför särskilda övningar för befäl (SÖB) och förband (SÖF) samt krigsförbandsövningar (KFÖ) med hela bataljonen.

● ● Det är också delar av bataljonens

verksamhet med förband enligt ovan som vi visar i en "markutställning" under våra flygdagar i slutet av augusti. Kom gärna och titta. Ställ frågor! Vi som gör detta är 257 anställda vid basenheten Uppsala och 75 vid Malmen samt 12 vid Tullinge. F 16/Se M behöver under det närmaste året grundutbilda 920 värnpliktiga. Alla är vi redo att hjälpa alla vetgiriga.

Vår grundorganisation i basenheten med tre stationskompanier (två JA 37-kompanier och ett SK 60-kompani) samt ett utbildningskompani och ett specialkompani vid Uppsala utgör – tillsammans med ett målflygkompani (32E-kompani) och ett specialkompani vid Malmen – stommen för att sätta upp och förbandsomsätta fem basbataljoner med tilläggsförband.

Till detta kommer ansvaret för våra krigsbaser med bl a bastropsverksamhet, så att baserna vid behov kan tas i omedelbart bruk. Dessutom har basenheten ansvar för underhåll och verksamhet vid fyra skjutplatser.

Det innebär i stort att vi bedriver verksamhet på många platser i mellersta delen av Sverige = från Rossholm i norr (söder om Gävle) via Uppsala,

Packning av utrustning inför övning i fält.



Bromma, Tullinge, Visby, Malmlätt till Kärnskogen (norr Motala).

● ● Flygtidsproduktion för JA 37, SK 60, SK 61, HKP 3 och TP 102 utgör en mycket stor del av vår verksamhet. Men vi är också ute på så udda uppdrag som t ex att med vår ammunitionsröjutbildade personal ta hand om oexploderad ammunition som människor hittat i naturen utanför våra militärområden. ■ ►

tema



Ansvar för att flygtransportera landets högsta civila och militära befattningshavare, såväl inrikes som utrikes, har anförtratts F 16/Se M genom sin Transportflygenhet på Bromma flygplats.

Uppgifterna skiljer sig markant från flottiljens övriga verksamheter. Stor variation i uppdragen och högt tempo på kontoret både engagerar och stimulerar all medverkande personal till personliga insatser. Flygande och tekniska officerare tillsammans med civil administrativ- och kabinpersonal bildar tillsammans ett fungerande lag med hög målsättning för sin verksamhet.

Av överstelöjtnant Leif Nordin

Transportflygenheten

TP 100 (SAAB 340B), alert VIP-transporterare.



Foto: Nils-Cöran Widh.

TP 88 (Fairchild Metro 3) har snart gjort sitt i FV.



Foto: Peter Liander

Personalen. – Långvarig erfarenhet från flygtjänst i Flygvapnet kompletterad med civil kompetens för denna typ av flygning har givit mycket kvalificerade befälhavare och styrmän.

Dagliga kontakter med utländska företag och myndigheter har givit flygplanerarna en gedigen erfarenhet av att ordna den service som behövs vid genomförandet av olika flygningar.

Kabinpersonalen tjänstgör i vanliga fall inom SAS. De deltar efter kompletterande utbildning i denna specialverksamhet. Jämfört med deras ordinarie verksamhet är arbetsuppgiften här mer innehållsrik. Men ansvaret större, d v s har en annan dignitet.

Den tekniska personalen har erhållit en omfattande specialutbildning som komplement till sin tidigare erfarenhet. Under utbildningen i USA kunde

konstateras, att Flygvapnets tekniska grundutbildning står sig högt vid internationell jämförelse.

Materielen

Inte mindre än fyra olika flygplanstyper disponeras av Transportflygenheten. Detta faktum ger naturligtvis upphov till en del praktiska problem att lösa, både operativt och vad avser utnyttjande av besättningar m m.

SK 60 (= SAAB 105) är ett fyrsitsigt jetflygplan som i sin tvåsitsiga version används som skol- och lättattackflygplan. Den fyrsitsiga versionen utnyttjas främst av officerare, som i sin tjänst kan kombinera tjänsteresor med

aktiv flygtjänst. Ett praktiskt reseflygplan mellan våra olika flottiljer.

TP 88 (= Metro III) är ett 18-sitsigt tvåmotorigt turbopropflygplan. Det inköptes ursprungligen som VIP-flygplan. Det har emellertid under de senaste åren tjänstgjort som en transportresurs inom Flygvapnet. Främst har det gällt transporter av personal för försvaret och statliga myndigheter inom alla delar av vårt långa land. Även utrikes transporter förekommer till viss del. – Eftersom TP 88

är den enda transportresurs i den här storleken är efterfrågan betydligt större än tillgången. Vårt enda exemplar används än, men avses försäljas.

TP 100 (= SAAB

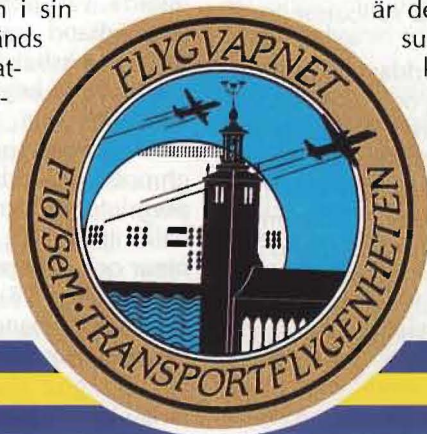




Foto: Peter Liander

340B) är ett två-motorigt turbopropflygplan med plats för 17 passagerare i en VIP-inredd kabin. Flygplanet opererar över hela Europa, där kunderna utgörs av den högsta civila och militära ledningen. – Besättningen utgörs av två piloter och en kabinpersonal samt vid vissa tillfällen även färdmekaniker. Flygplanet är ganska konventionellt men har modern utrustning och en mycket hög tillförlitlighet. – Finns i ett exemplar.

TP 102A (= Gulfstream GIV) är ett tvåmotorigt jetflygplan med utpräglade prestanda för långa flygningar. Det utnyttjas i dag som komplement till TP 100. Goda fart och stigprestanda bidrar till bekväm flygning. Låg ljudnivå för passagerare samt en väl utformad inredning ger utvilade passagerare efter långa flygningar. – Flygplanet har kapacitet att operera över hela världen. Besättningen utgörs av två piloter, en färdmekaniker och en kabinpersonal. Antal platser är (beroende på destination m m) maximerat till ca 15. – En TP 102A finns.

Verksamheten

Verksamheten präglas till stor del av de förberedelser som krävs för flygningar till olika destinationer. När väl



Statsminister Carl Bildt i samtal på Bromma med chefen för Transportflygheten, överstelöjtnant Leif Nordin.

Byråintendent Anette Ekström – en glad tjej med kunskaper inte bara inom planeringen utan lyckligtvis även inom ekonomi/budgetering.



flygningen skall genomföras kan det ligga flera veckors förberedelser bakom i olika faser där flera medarbetare varit inblandade. – Genom att en del av våra passagerare har behov av personskydd, så sker delar

av verksamheten i samverkan med säkerhetspolisen.

Arbetsfältet omfattar hela landet, ut över Europa samt hela världen. Detta medför att arbetstiderna blir långt ifrån vad som betraktas som normala. Tidiga morgnar samt sena kvällar och helger under de flesta av årets dagar ställer krav på tillgång till personal med intresse för verksamheten. Flygvapenandan sätts på prov. Då är den som bäst.

Framtiden

Inom Flygvapnet minskar antalet flottiljer, medan landets avlånga sträckning består. Behovet av att flytta personal med flyg kan komma att öka. Motsvarande behov kommer förmodligen att finnas inom övriga försvarsgrenar, vilka utgör en betydande del av intressenterna inom F 16:s transportflyg.

Baseringen av Transportflygheten på Bromma flygplats står och faller med flygplatsens framtid. Ständiga skiftningar i den politiska beslutsnivån har hitintills förhindrat ett långsiktigt beslut.

Framtiden är viss även om lokaliseringen fortfarande kan vara osvis. ■

