

7. Vem minns inte sin tid vid flygskolan? Men vad minns man egentligen – och minns man rätt? Elevens syn på det första flygåret präglar kanske för alltid – omedvetet – den erfarne förarens minnesbild. En fullständig bild av verksamheten vid F5 får i huvudsak endast de förare som återvänder dit för att utbildas till och tjänstgöra som flyglärare. Rapsodiskt minns Du säkert: • Ljungbyhed • F5 • Flygskolan • GFU, DK, EK • Kontrollflygning • Gallringshot Och – till sist – glädjen att ha nått målet: • Flygarmärket med allt vad det betyder.



foto: bo dahlin

F

**S**å kan man kort och punktvis sammanfatta hur flertalet av flygvapnets förare torde minnas början av sin flygarbana. Men det var – och är – så mycket mer. Ljungbyhedstiden betyder inte enbart en gedigen flygutbildning utan också allmän anpassning till militärtyrket, utveckling, mognad och kamratskap.

En framstående vetenskapsman tillfrågades en gång om vilket år som var det viktigaste i hans liv. Det första naturligtvis, löd svaret. På samma sätt är GFU-året att anse som det viktigaste i flygvapenförarens aktiva år. Det är då grunden läggs till en yrkesutbildning och en tjänst, som från början karaktäriseras av strängt urval och därför inte kan möjliggöras för annat än ett fåtal.

I det följande ges en skildring av flygskolan av i dag, dess organisation och uppgifter samt något om tjänsten som flyglärare.

#### INTERN OMORGANISATION

När SK 60, SAAB 105, för tre år sedan ersatte SK 28, Vampire Trainer, som skolflygplan typ 2 förändrades också den grundläggande flygförarutbildningen, GFU, i fråga om fördelningen mellan propeller- och jetflyglid. Tidigare hade flygtiden va-

rit ungefär lika fördelad på skolflygplan typ 1 – SK 50 SAAB Safir – och 2 – SK 28. Utbildningen på propellerflygplanet bedrevs vid 1:a flygskolan och på jetflygplanet vid 2:a flygskolan. De båda flygskolorna svarade alltså för var sin halva av GFU.

I nya GFU kom flygtiden att fördelas med i stort 20 och 80 proc på propeller- respektive jetflygning. Denna "obalans" var ett av skälen till att en intern omorganisation på allvar började diskuteras. Andra skäl var det gamla systemets nackdelar i form av att eleverna måste byta skola därför att de vid en viss punkt i utbildningen övergick till annan flygplantyp. Detta medförde bl.a. byte av chefer och lärare och skapade särskilda administrativa problem.

Från början innebar också det systemet att både flygavdelningschefer och flyglärare gärna specialiserades på endera propeller- eller jetdelen av GFU och inte på GFU i sin helhet, vilket tidigare varit det naturliga. Systemet medförde vidare att en under hela utbildningstiden kontinuerlig elevuppföljning omöjliggjordes eller i varje fall försvarades.

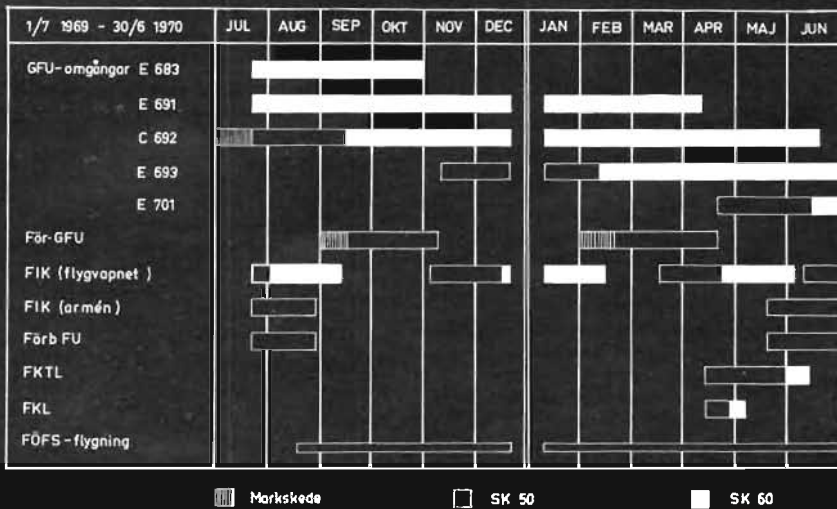
Omorganisationstänkarna uppstod inom F5 och det var också helt inom F5 som de utvecklades och konkretiserades. Resultatet av en längre

# LJUNGBYHED

## dina vingars formgivare



Fig t h: Flygskolans verksamhetsplan Innevarande utbildningsår. GFU-omgångarna betecknas med E för färlflygarelever och med C för aspiranter. Siffrorna anger årtal och vilken GFU-omgång under året det är fråga om: 701 betyder alltså första GFU-omgången 1970. ◊ Med FOFS-flygning avses den SK 50-flygning i DK som eleverna under FOFS-ilden får delta i för att hålla kontakt med flygtjänsten.



# 5

tids diskussioner och arbetsmöten blev att de båda flygskolorna på försök sammanslogs till en enhet — flygskolan. Denna försöksorganisation är med chefens för flygvapnet medgivande i funktion sedan nyåret 1969.

### RATIONELL SKOLNING

Av den tidigare organisationens båda skolchefer är den ene nu chef för flygskolan och tillika flygchef. Den andre är i båda dessa avseenden ställföreträdare med huvudsaklig inriktning på flyg- och flygsäkerhetstjänsten vid skolan. De två förstelärarna i flygutbildning har övergått till att vara flygsäkerhetsofficerare — en för propeller- och en för jetflygverksamheten.

Den förut för bägge skolorna gemensamma försteläraren i markutbildning är nu elevkompanichef; samtliga aspiranter och färlflygarelever tillhör i administrativt hänseende och i fråga om allmänmilitär utbildning elevkompaniet. Elevernas flygutbildning sker inom respektive divisioner.

De tidigare flygavdelningscheferna är nu divisionsschefer respektive ställföreträdande divisionsschefer, flygavdelningarna för GFU och de särskilda kursenheterna för FIK, För-GFU m m är organiserade på fem divisioner. Härigenom har nåtts en organisa-

torisk och funktionell likhet med normalflottiljen beträffande befäls- och ansvarsförhållanden i flygtjänsten liksom direkt överensstämmelse vad gäller vissa begrepp m m i exempelvis OSF.

### POSITIVA ERFARENHETER

Erfarenheterna av omorganisationen är positiva, vilket bla framgår av rapporten från IFYL:s (Inspektören för flygsäkerhetstjänsten) inspektion av F5 i höstas, där inledningsvis följande står att läsa:

Omorganisationen till en flygskola med fem divisioner bedöms ha givit större fasthet åt övningsledningsfunktionen och undanröjt tidigare brister i ledningsorganisationen. Den har också medfört ökad effektivitet i flygutbildningen och har bidragit till ökad trivsel och samhörighet bland den flygande personalen.

### STÖRSTA FLYGFÖRBANDET!

Sammanslagningen av flygskolorna har gjort att den enda flygskolan blivit vårt största flygförband. All F5:s flygande personal tillhör i flygtjänsthänseende flygskolan. Enbart flyglärarnas antal uppgår till i genomsnitt 65. Härtill kommer marklärare och övrig fast anställd och värn-



► pliktig personal i tjänst vid skolan. Antalet under ett utbildningsår inryckande elever — alla kategorier — kan uppgå till mer än 300.

Genomströmningen av elever är betecknande för tjänsten: urvalutbildningen gör att ett stort antal elever fortlöpande måste

gallras bort — en främst för skolchefen särskilt viktig och grannliga arbetsuppgift.

F5:s flygtidsutdelning har sedan länge markerat den unika omfattningen av förbandets flygverksamhet. Det årliga flygtidsuttaget på propeller- och jetflygplan tillsammans är i runt tal lika stort som hela attackeskaderns! Vissa tider under året är dagsbehovet av flygplan till divisionerna 30—40 jet- och lika många propellerflygplan. Antalet startar och landningar per år är mer än 60.000.

För att klara av trafiklednings- och övningsområdesproblemen tillämpas sk rullande pass-system för SK 60. Närliggande baser, t.ex. Everöd, används regelbundet för bl.a. start- och landningsövningar; en icke ringa hjälp lämnas också F5 av F10, F12, F14 och F17 genom att flygskolan på olika sätt får ta dessa förbands tjänster i anspråk. I F5:s egen regi nyttjas i hög grad Rinkaby flygfält för propellerverksamheten.

### DIGERT PROGRAM

F5:s utbildningsuppgifter framgår av följande sammanställning:

Huvuduppgifter:

1. Flyginstruktörskurs (FIK)
2. Grundläggande flygförarutbildning (GFU) av officers-, flygingenjör- och meteorologaspiranter
3. Förberedande grundläggande flygförarutbildning (FörGFU) av fältflygareelever
4. Kompletterande utbildning i allmänna läroämnen m.m. av fältflygareelever (FÖFS)
5. Grundläggande flygförarutbildning (GFU) av fältflygareelever.

Ovriga uppgifter:

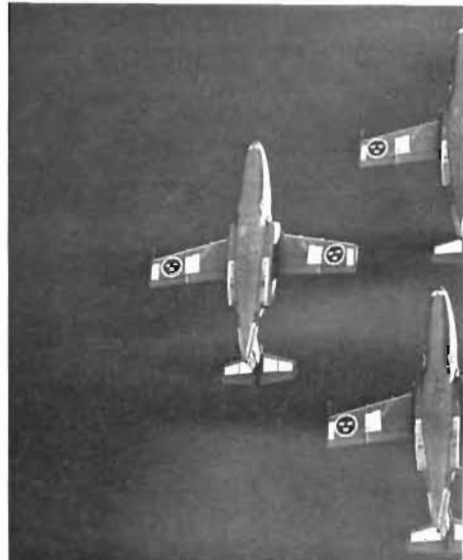
1. Förberedande grundläggande flygförarutbildning av arméns, marinen och rikspolisens blivande helikopterförare (FörbFU)
2. Flygkurs för läkare (FKL)
3. Flygkurs för trafikledareaspiranter (FKTL)
4. Kompletterande utbildning i allmänna läroämnen av blivande trafikledareelever (FÖFS)
5. Korpralskola, stril, skede 1 (FÖFS).

Härtill kommer gängse utbildning av markpersonalen för freds- och krigsuppgifter.

### FYRA UTBILDNINGSSKEDEN

Några kommentarer till de uppgifter som ankommer på flygskolan:

foto: börje bodén



● Övan: För en så där 15 år sedan togs denna sköna bild. Jämfört med dagsläget är skillnaden inte stor — man bar t.ex. huvu i stället för hjälm bl.a. Men om ett år eller så tvingas gamla SK 50:n bort — då kommer Beagle Bulldog sättande. ◊ Nedan: De första landningarna i EK är spännande ögonblick för både elev och lärare. ◊ Längst ned: Eftersnacket har stor betydelse — åtminstone då det handlar om flygning.

foto: börje bodén



foto: bo dahlin



GFU enligt nya systemet innehåller fyra utbildningsskeden. Skede 1 — propellerskedet — omfattar grundutbildning och gallring (grovgallring för de elever som inte genomgått FörGFU). Flygtiden är i cirka 20 timmar. Skedena 2, 3 och 4 är alla jetskeden med en sammanlagd flygtid av 120—130 timmar. Skede 2 innebär inflygning på SK 60. Skede 3 leder fram till EK-färdighet under enklare instrumentväderförhållanden. Skede 4 slutligen innebär att utbildningsmålet enligt BUF nås.

GFU för meteorologaspiranter betyder flygutbildning till navigatör, inte till förare.

### FÖR-GFU PROVUTBILDNING

FörGFU infördes 1964 och är en provutbildning med ändamål att skapa underlag för bedömning dels av elevernas möjligheter att tillgodogöra sig GFU, dels deras allmänna lämplighet för fältflygaryrket. I FörGFU godkända elever fortsätter direkt till Förberedande fältflygareskolan (FÖFS) för — beroende på förkunskaper — ett eller tv. års studier i allmänna läroämnen m.m. Därefter börjar de GFU.

FörGFU finns ännu inte för aspiranter, men möjligheterna att inrymma motsvarande funktioner i skede 1 av deras GFU har undersökts. GFU för artels aspiranter kommer på försök att ändras något; bl.a. skall just initialskedet i utbildningen förlängas.

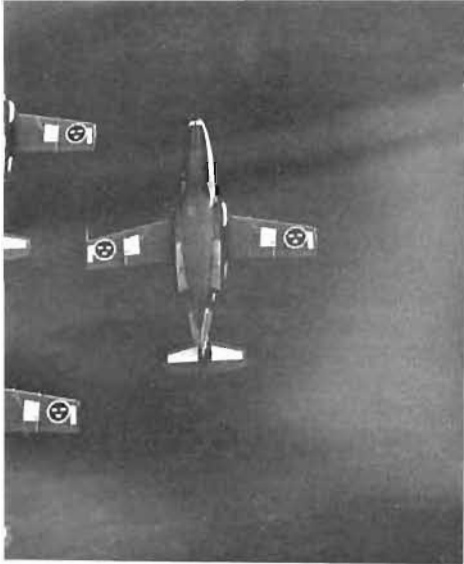
### FLYGLÄRAREN FÖREDÖME

Allmänna grunder för tjänsten som flyglärare, förhållandet mellan flyglärare och elev samt metodik vid flygutbildningen behandlas utförligt i flygvapnets handbok för flyginstruktörer. Här lämnas några ytterligare synpunkter på tjänsten som flyglärare:

Som framgår av nämnda kapitel i flyginstruktörshandboken måste den militära flygläraren inte bara vara en bra förare — han skall också vara en god pedagog och i ord och handling ett föredöme i luften och på marken.

Eftersom militär flygutbildning är en urvalutbildning, skall flygläraren — utöver att rätt värdera elevens direkta prestationer — också kunna i väsentlig grad bidra till en riktig bedömning av elevens utvecklingsmöjligheter (utbildningsbarhet) mht åldersfaktorn, mognad, motivation m.m.

Till detta hör det som är specifikt för en militär flygskola: särskilt noga inrutad och i hög grad standardiserad daglig verksamhet, krav på ständig uppmärksamhet på olika detaljer i såväl flyg- som markutbildningen, hög belastning på organisation och enskilda för att i en, för det allmänna, mer än vanligt dyrbar utbildning på bästa möjliga sätt utnyttja tillgängliga resurser osv.



### MONOTONI OUNDVIKIG

Det kan, kanske främst av dessa skäl, heller inte undvikas att den rena flyglärartjänsten med tiden upplevs som monoton; detta till trots får hos lärarna inte märkas några brister i effektivitet eller i läroamod och faktiskt gentemot eleverna.

Nya GPU omfattar som tidigare nämnts ungefär 20 proc SK 50- och 80 proc SK 60-flygning. Med hänsyn till denna fördelning och till fart-, accelerations- och höjdförändringsförhållanden torde SK 60 rent fysiskt kräva mest, men å andra sidan gäller den flygningen elever som redan kan flyga (SK 50) och som alla har bedömts besitta tillfredsställande till goda utvecklingsmöjligheter.

Antalet elever per lärare är också mindre än under SK 50-perioderna, dvs för GPU och GPU skede 1. SK 50-flygningen å sin sida utgör flyglärarens grovarbete: flera elever, de allra flesta från början på "noll-nivå" i fråga om flygkunskaper, och flera presumtiva gallringsfall, dvs fortsättning — i tredje dimensionen — på uttagningskommissionens verksamhet.

### GLÄDJEÄMNER

Flyglärarens dag är som antytts i det föregående mer inrutad än den vanliga föreläsningen. Flygtidsuttaget är också större — ofta mer än 100 procent större! Bilden av flyglärarens arbetsförhållanden vore emellertid inte fullständig, om inte de till övervägande delen klart positiva sidorna av tjänsten också belystes.

Till dessa positiva sidor hör i första hand främjandet av att vara produktiv och tillfredsställd att ur ett "råämne" kunna forma en ny föreläsning — med allt vad det arbetet innebär av personligt engagemang och nyttjande av eget kunnande och egna erfarenheter. Vidare innebär flyglärartjänsten rika möjligheter till ständig förbättring av den egna flygskickligheten och till att fortlöpande kunna bibehålla mycket god flygträm.

De flyglärare som också utnyttjas i övrig undervisning vid flygskolan — i flyg- eller markämnen — får härigenom vidgade kunskaper, vana att planlägga och genomföra lektioner och övningar, ökad kontakt med eleverna osv — allt av värde i sig och för den egna utvecklingen.

### ÄVEN 32 OCH 35

Under senare år har också flyglärarnas kontakt med krigsflygplanen mer regelmässigt än förr kunnat sättas i system. Detta gäller inte bara de flyglärare vilka som föreläsare ingår i krigsförbanden utan också andra flyglärare, som har flugits in eller återinflugits på flygplan 32 Lansen eller 35 Draken.

Vissa lärare, bland dem skolchefen och ställföreträdande skolchefen, är beordrade till regelbunden flygtjänst på Draken. I framtiden torde denna kontakt också komma att gälla flygplan 37 Viggen.

Det är en gammal sanning att flyglärarna väl bör känna till de flygplantyper, på vilka eleverna kommer att få sin fortsatta utbildning. Tidigare har mycken skada gjorts av rykten, oftast ogrundade, om "farliga" egenskaper hos vissa flygplantyper. Eleverna har rätt att av sina flyglärare få veta vad som väntar dem vid inflygningen på krigsflygplan.

### TIS-KONTAKT VIKTIG

Det är också viktigt — för bästa möjliga resultat av GPU — att det mellan F5 och i första hand TIS-flottiljerna ständigt upprätthålls en god kontakt för ömsesidigt erfarenhetsutbyte. Så sker numera och det är för alla parter både nyttigt och stimulerande.

Ett annat tecken på F5:s tidsmedvetenhet är att — med början i år — även officerare ur F5 nu kan få genomgå divisionschefskurs vid flygvapnets bomb- och skjutskola (FBS). Av naturliga skäl måste kursen där inskränkas till teoriskedet; den praktiska delen är förlagd till F5. Inflygning på flygplan 35 sker för F5:s första FBS-elev senare under året.

Därmed är flygskolans alla divisionschefer med ställföreträdare influgna på Draken — moderniseringen är då också i detta avseende ett fullbordat faktum.

### INGEN SINEKUR

Att leda och övervaka verksamheten vid flygskolan, denna stora och intensivt sysselsatta flygutbildningsenhet, är sannerligen ingen sinekur. Den tid är förbi då en skolchef — iklädd sittkäpp — i upphöjt lugn kunde spatsera å flygfältet och inspektera verksamheten.

I dag är utbildningsuppgifterna flera, större och mera komplicerade och bli personalläget mindre förmånligt än förr. Men en sak är säker: arbetet är både sällsynt stimulerande och rikt givande och den anda och strävan till goda prestationer under trevliga former, som alltid kunnat förknippas med F5, lever alltför kvar.

Här skall och får vi flyga för flygningens egen skull — utan de operativa förbandens hårda styrning genom tekniken och faktikens krav. Vår uppgift är att leda och lära unga män till ett av de främsta bland yrken — flygarens. I den uppgiften deltar inte bara flygskolans personal utan också, direkt eller indirekt, alla vid F5 verksamma.

För flertalet av oss är Kungl. Krigsflygskolans valspråk — **DOCENDO DISCIMUS** — en levande realitet; man lär genom att lära andra. Så nyttjade förnyas ständigt yrkeskunskaperna — en bättre uppgift än den militära flyglärarens är svar att finna.

Thomas Trotsman



● Övan: Värdefull vinterutbildning är bli att klara sig efter fallskärmsutsprång i fjällterräng. ◊ Trångt har det blivit för ljungbyterna i såväl luft som på mark. Nedan vinkas en SK 60 försiktigt in linjen på landningsplattan bland övriga kamrater. ◊ Mellan passen finns skäl till åsiktsutbyte efter nya erfarenheter. Något som en alert aspirant sällan försummar.

foto: berje bodén



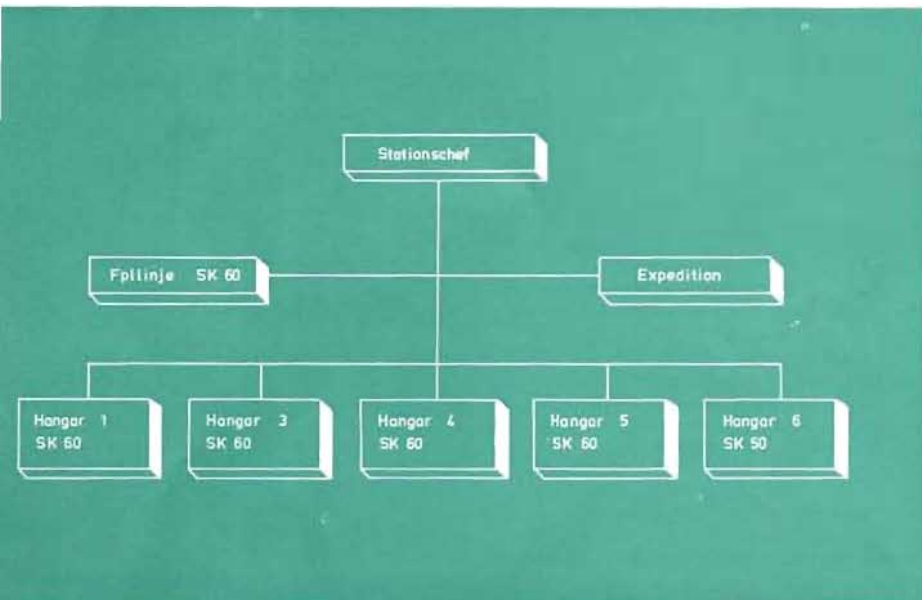
foto: berje bodén





☆☆ För att undersöka möjligheterna att reducera det antal värnpliktiga som, utöver omsättningsbehovet för krigsorganisationen, ingår i den årliga värnpliktskontingenten (den sk B-delen) har studier inletts vid F1, F5 och F17 med början vid F5, d v s Krigsflygskolan. Målet för F5-studien har varit att undersöka om flygstationstjänsten kan organiseras så att erforderlig flygtid kan produceras utan biträde av värnpliktiga. F5-studien genomfördes av en rationaliseringsgrupp ur flygmaterieförvaltningens underhållsavdelning. ☆☆☆

Fig 1



Studiegruppens förslag framlades hösten 1968 och innebär i korthet att de två baskompanierna ersätts av en flygstationsorganisation med en stationschef (1:e verkmästare) i toppen. Till dennes förfogande ställs en expedition för personaladministration num samt en linjechef för ledning av tjänsten på tankningsplattan där SK 60 betjänas.

Under stationschefen lyder vidare ett antal (max fem) hangarenheter med i princip en hangarchef (1:e verkmästare) i spetsen för varje hangar. Principskiss över den föreslagna organisationen framgår av fig. 1.

Förslaget innebär vidare att 168 värnpliktiga mekaniker ersätts med 22 alternativt 43 fast anställda. Dessutom kan 56 värnpliktiga — under utbildning till mekaniker — dras in. Ersättningen av sammanlagt 224 värnpliktiga mot 22 fast anställda förutsätter att flygutbildningen vid F5 normalt sker under fyra pass per dag men även att antalet flygpass per dag periodvis kan ökas till sex (sex-fyra pass-system). Ett renodlat fyra-pass-system kräver enl. studiegruppens förslag att de värnpliktiga ersätts med 43 fast anställda.

Studiegruppens förslag ansågs så genomgripande att chefen för flygvapnet ville pröva organisationen innan ett definitivt förslag framlades. Skrivelse härom insändes till vederbörlig myndighet. I denna skrivelse föreslog CFV att provet skulle utföras i samråd med Utredningen om handräkningsvärnpliktiga (UH), Försvarets rationaliseringsinstitut (FRI) och Försvarets materielverk. Anhållan beviljades av regeringen den 25 april 1969 i enlighet med framställning men med den reservationen att provet skulle utföras inom ramen för vid Krigsflygskolan anställd personal. Försökstiden begränsades intill den 1 oktober 1969.

#### FÖRSÖKSVERKSAMHET

Försöksverksamheten började den 19 maj 1969 och förlades till 2:a baskompaniet, vars hangarenheter 5 och 6 organiserades i princip helt utan värnpliktiga mekaniker. Några värnpliktiga fanns kvar men de representerade de civila materielmekaniker som enligt studiegruppens förslag skulle tillföras organisationen men som inte fick anställas under försökstiden. Personalstyrkan i hangar 5 och 6 utgjordes av:

- 4 flygplanmästare, varav två hangarchefer,
- 1 elmästare,
- 1 materielmästare,
- 41 flygtekniker,
- 1 civil förrädsman,
- 7 civila materielmekaniker (representerade av vpl).

# Studier vid F 5 för rationalisering av värnpliktiga

Utöver hangarpersonalen ingick i försöksorganisationen en flygplanmästare som linjechef SK 60 och en flygplanmästare som chef för en nyinrättad planeringsdetalj vid kompaniet. Dessa båda chefer tilldelades vardera en flygtekniker som ställföreträdare.

Erfarenheterna av denna organisation blev beträffande SK 60 ej så goda. Det visade sig att alltför många flygtekniker bands vid linjetjänsten och att tillgänglig personal i hangarerna ej räckte till för att klara serviceuppgifterna.

Icke flygklara flygplan hopades i hangarerna och tillgången på SK 60 blev nästan katastrofalt dålig för flygskolans räkning. Bidragande orsak här till var det dåliga materielläget (brist på reservdelar och utbytesenheter).

## TANKINGSPLATTAN PROBLEM

Organisationen på tankningsplattan var också den för snålt tilltagen. Avsikten var att en flygtekniker skulle kunna klara 1,5—2 fpl. Det visade sig att detta system blev alltför pressande för teknikerna. De ansåg dessutom att de satts att sköta alltför okvalificerade uppgifter, medan arbeten av mera kvalificerad natur fick vänta i hangarerna.

Erfarenheterna blev dock inte enbart negativa. Den inrättade planeringssektionen visade sig fylla ett klart behov och fick ganska snart flygplan- och motortillsynerna under kontroll. Tjänsten i hangar 6 flöt utan större olägenheter och flygskolan kunde få det antal SK 50 den begärde.

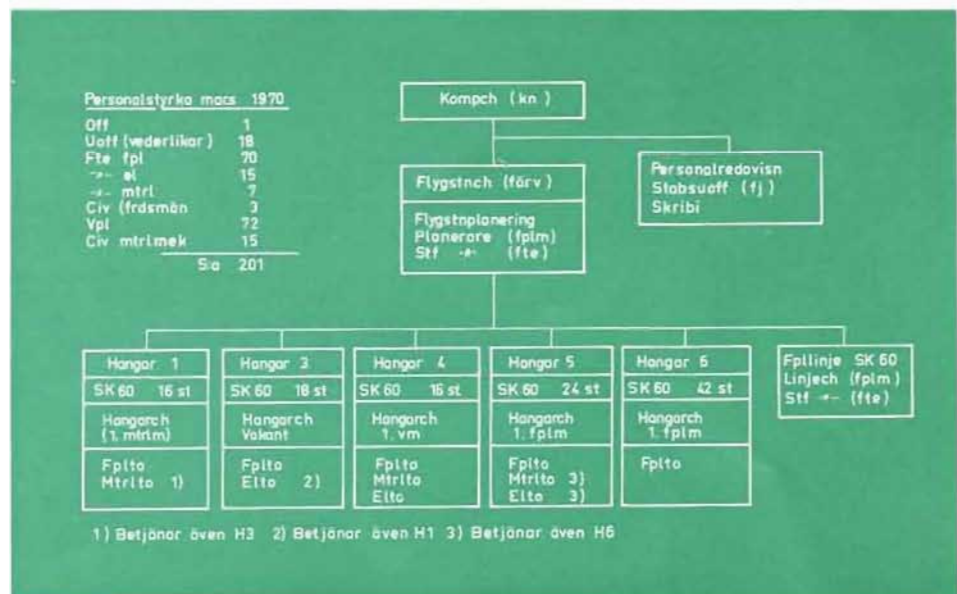
För att rädda flygtidsproduktionen på SK 60 beslöt chefen för flygvapnet att ett mindre antal värnpliktiga skulle tillföras organisationen främst för tjänst på tankningsplattan. Därigenom kunde flygtekniker frigöras för serviceverksamhet i hangarerna. Så skedde den 5 juni. Organisationen på flygplanlinjen ändrades så att för varje tankningsstation om fyra flygplan avdelades en flygtekniker och fyra värnpliktiga.

Denna omorganisation fick en gynnsam effekt. Flygtidsproduktionen ökade, den nedåtgående kurvan vände och flygskolans behov av SK 60 kunde efterhand tillgodoses.

## FÖR KORT FÖRSÖKSTID

Den 20 augusti 1969 föredrogs resultatet av försöksverksamheten för chefen för flygvapnet. Därvid framfördes att den försöksorganisation som tillämpats från den 5 juni ansågs effektiv och överlägsen den organisation som gällde före försöken. Man producerade nu mer flygtid med mindre personalstyrka. Här till hade även den inrättade planeringsdetaljen verksamt bidragit.

Fig 2



● Principskiss över baskompani.



● Går förslaget igenom kommer inte servicesysslor som tankning och andra översynor, reparationer m.m. att skötas av värnpliktiga utan av stämmanställd teknisk civilpersonal. B-kontingenten vpl avses bli ersatt.

► Försökstiden bedömdes dock alltför kort. CF5 föreslog att den skulle förlängas och att försöken skulle vidgas att omfatta hela flygstationen. Han ville även anställa ett antal civila flygmekaniker för att pröva dem i organisationen.

CF5 presenterade vid föredragningen fyra alternativa organisationsförslag med följande innebörd.

- Alt. A: Organisation med ca 90 vpl i linjetjänst och materielltjänst.
- Alt. B: Organisation med ca 60 vpl i linjetjänst men med civil personal i materielltjänst.
- Alt. C: Organisation utan vpl.
- Alt. D: Total återgång till det gamla systemet med ca 160 vpl i teknisk tjänst.

CF5 förordade alternativ B samt önskade därutöver att antalet flygtekniker vid F5 skulle ökas för att få full effekt på organisationen.

Chefen för flygvapnet godtog i princip CF5 förslag att gälla under en fortsatt försöksperiod. Någon större ökning av antalet flygtekniker var dock inte möjlig under försöksperioden. Framställning om fortsatt försöksverksamhet samt om tillstånd att anställa max 17 civila materielmekaniker gjordes till regeringen. CFV:s begäran bifölls. Försöksverksamheten utsträcktes till 1 juli 1970.

### OMORGANISATION

Den 1 oktober 1969 omorganiserades de båda baskompanierna till ett kompani enl försöksmodell. Principskiss över organisationen visas på fig 2.

Civila materielmekaniker anställdes den 1 december och utbildades till bogsertörare och pumpaggregatmekaniker. Utbildningen var avslutad den 19 december. Vid den tidpunkten hade en underkänts och två slutat på egen begäran. De två sistnämnda hade fått mer lönande civila arbeten. Under 1970 har en flygtekniker tillförts F5 från F3. Nyanställning av två civila har skett.

Antalet vpl har efterhand minskats. Framgången av år 1970 inkallas endast ca 20 flygplanmekaniker per inryckningssommar.

I försöken har även inlett åtgärder för att förbättra arbetsmiljön. Under höstens lopp har sålunda bullerprov utförts på tankningsplattan. Resultatet var ganska

nedslående men väntat. Bullernivån är onormalt hög och kräver att åtgärder snarast vidtas för att åstadkomma drägligare arbetsförhållanden. Även koloxidmätningar har utförts. Detta prov visade inga farliga tendenser men proven kommer att fortsätta.

### GOD EFFEKTIVITET

Den nu prövade organisationen har visat sig vara funktionell och effektiv. Flygskolan har i stort sett kunnat få det antal SK 60 den begärt. Anställningen av civila materielmekaniker har utfallit positivt men medför visst utbildningsbehov vid nyanställning. Den gemensamma materieltroppen för hangar 5 och 6 har visat sig för knappt tilltagen i fråga om personal. Hangar 6 bör tillföras någon förstärkning på materielsidan.

Bristen på reservdelar och framförallt utbytesenheter har inte nämnvärt förbättrats och inverkar negativt på flygtidsproduktionen. Trots detta kan i dag ca 40 SK 60 och 30 SK 50 plus reserver ställas till flygskolans förfogande. Detta vittnar gott om organisationens funktion och markpersonalens effektivitet.

Erfarenheterna av flygning under sex pass per dag med SK 60 är negativa både från flyg- och marksynpunkt. Arbetsvolymen ökar och flygplanen slits hårdare med fler anmärkningar som följd. För personalen innebär sex pass dessutom att avlösningssystem måste tillgripas samt att bullerproblemet ökar. CF5 har därför tagit ställning mot den av utredningen framtagna organisationen enl sex-fyra-pass-system.

Huvudfrågan om flygtidsproduktionen kan bedrivas utan biträde av värnpliktig personal kan besvaras på följande sätt.

### FÖRSÖKENS FACIT

Försöken har visat att det krävs biträde i stationstjänsten av mindre kvalificerad personal. Antalet är beroende av flygskolans behov av flygplan. Detta behov varierar men kan betr SK 60 sägas ligga kring 40 med planerad elevtillgång. Härfor fordras då 40 hjälpmekaniker plus ca sex för reservflygplan. Om man därtill lägger en reserv för bortovaro på 24 proc. dvs 12 man, blir totalbehovet för SK 60 s:a 58. Betjäning av SK 50 kräver ett tillskott om ca sex man.

För tjänstens del torde civila kunna användas för detta arbete likaväl som värnpliktiga. Behovet av vpl blir något större. Detta är beroende av att de värnpliktiga mekanikerna förutom bortovaro p.g.a sjukdom, ledighet osv måste lämnas för andra-skedesutbildningen. Den största nackdelen med vpl hjälpmekaniker vid F5 är således det ständiga utbildningsbehovet för enbart fredsproduktion. Ett utbyte av de värnpliktiga mot civila skulle högst avsevärt minska detta utbildningsbehov men inte helt eliminera det.

Studiegruppens teoretiskt framtagna förslag att utbyta 168 vpl mot 22 alternativt 43 fast anställda i teknisk tjänst torde av de praktiska proven att döma vara för optimistiskt. Slutsiffran kommer med all säkerhet att ligga högre. ■

Rune Hallander

Civila  
tekniker  
istället  
för vpl  
minskar  
avsevärt  
utbildnings-  
behovet



# Kompletteringsstudier i "munkmiljö" . . .

☆ "Den allmänna skolan skall kunna tillgodose behovet av kunskaper för den enskildes yrkesverksamhet. Av många skäl räcker skolan för närvarande inte för att till fullo klara alla yrkesområden. Inomverksutbildning förekommer därför inom många statliga sektorer, bl a i flygvapnet. Vid Förberedande fältflygarskolan (FÖFS) får vissa av flygvapnets yrkeskategorier kompletterande undervisning i allmänna läroämnen för att kunna gå vidare till respektive fackutbildning".



● "Munken" - ettåringarnas förläggning. (F d bostad för remontrytlare).

● "Borgen" - huvudbyggnaden på Herrevadskloster. Förläggning för tvååringarna och "strilarna". Th i bakgrunden ses kappellet - ett sidoskepp till den ursprungliga klosterkyrkan från år 1150, som återinvigdes 1963. (Sveriges minsta kyrka? 25 sittplatser.)

# FÖFS

foto: börje bodén



**A**R 1960 FLYTTADE FÖFS från F2 i Hågernäs, där skolan verkat sedan år 1947, till F5 och Herrevadskloster. Ett omfattande arbete hade ägnats åt att forma om det gamla etablissemanget, med anor från 1160-talets munkkloster, till dess nya funktion. Den f d remondepån visade sig vara en lämplig och trivsamt miljö för de moderna "munkarna".

Tio år har nu förflutit sedan inryttningen. Mer än tusentalet, roga räknat 1.042 elever, har till dags dato med breddade kunskaper gått vidare i sin utbildning inom flygvapnet.

Skolans uppgift är att ge eleverna kompletterande undervisning i allmänna läroämnen. Parallellt löper militärutbildning och fysisk träning. Eleverna är inte kommanderade till flygtjänst under FÖFS-perioden, men flygning finns på schemat. Avsikten med FÖFS-flygningarna är att eleverna skall behålla kontakten med flygtjänsten under sina studier.

FÖFS organisation har sedan hösten 1968 detta utseende:

Som synes är ansvaret under C F5 uppdelat fackmässigt mellan chefen för skolkompaniet och studieledaren. Chefen för skolkompaniet svarar således för allmänmilitär utbildning, fysisk fostran samt administration (elevernas redovisning, förläggning, förplägnad m m). Studieledaren leder undervisningen i allmänna läroämnen. Frågor av gemensam natur löses samarbetsvägen.

Personalresurserna består av en officer, två underofficerare, ett underbefäl, en idrottslärare, tjugotvå civila lärare - varav en även tjänstgör som studieledare, ett skrivbiträde, vaktmästare, lörrådsman samt några värnpliktiga.

Anslaget elever är, när detta skrivs, summa 123.

## ÄNDRAD STRUKTUR

Förkortningen FÖFS står som nämnts för "Förberedande fältflygarskolan". Denna benämning täcker emellertid numera inte hela verksamheten, då elevkåren även består av andra kategorier än blivande fältflygare. Hösten 1962 förlades korpralskola stril (stridsledning och luftbevakning), skede 1, till Herrevadskloster. Befälselever strit tillkom i bilden. I september 1969 började den första kompletteringskursen för trafikledarelever vid FÖFS. Dessa båda kurser kommer av allt att döma att fortleva vid skolan. Eleverna är i dag uppdelade på 86 fältflygarelever, 31 befälselever och 6 trafikledarelever.



TIMPLANER					
	TL-kurs	F Ö F S			STRIL Ett år
		Ett år	Två år		
			Första året	Andra året	
Gymnastik och idrott (Gy)	1 naturv.ensk. linje 1)				
Svenska (Sv) .....	9	4	6	4	5
Engelska (E) .....	8	3	5	4	6
Tyska (Ty) B-språk .....	—	3	5	3	—
Franska (Fr) C-språk .....	—	3	—	4	—
Historia (H) .....	—	2 2)	2 2)	2 2)	2
Religiönskunskap (R) .....	—	1	1	—	—
Psykologi (Ps) .....	2	2	1	1	—
Samhällskunskap (Sk) .....	5	3	2	2	2
Matematik (Ma) .....	11	7	8	7	7
Fysik (F) .....	—	6	5	6	6
Kemi (K) .....	—	2	2	3	—
Biologi (Bi) 3) .....	—	1	1	1	1
Teckning (Te) .....	—	1	—	1	—
Konst- och Musikhistoria (KM) .....	—	1	1	1	—
Etik (Et) utbyts under vt mot Erg .....	— 35	— 39	— 39	— 39	2 31
Militärutbildning (Mi) .....	—	2	2	2	9
Flygning (Fly) .....	—	—	—	—	—
Gymnastik och idrott (Gy) .....	3 3	4 6	4 6	4 6	4 13
Summa	38	45	45	45	44

Utbildningsgången är tidsmässigt inlagd i ett normalt läsår med höst- och vårtermin samt sommarperiod. En randanteckning: femdagarsvecka infördes hösten 1969.

Verksamhetens omfattning (timplaner) framgår av vidstående tabell. Undervisningen äger rum enligt fast veckoschema med klassvis indelning. Huvudämnen är svenska, engelska, matematik och fysik.

## TVA KATEGORIER

Fältflygareleverna kommer från tio veckors förberedande grundläggande flygutbildning (FörGFU) vid flygskolan och rycker in till FÖFS med en omgång i april och en i november. Beroende främst på tidigare skol- och utbildningsförhållanden delas eleverna upp i två huvudkategorier, E1 och E2. Kategori E1 går ett och kat E2 två läsår vid FÖFS.

Sommarperioden, d v s från mitten av juni till mitten/slutet av augusti, då de civila lärarna har ferier, utnyttjas för rent militär verksamhet. Då inläsas ytterligare instruktörer (trupperbildare) från F5 specialkompani och andra flottilljer. De två första veckorna utnyttjas för fortsatt formell militärutbildning. Därpå följer två veckors tillämpade markstridsövningar vid någon lämplig övningsplats.

I år genomförs denna utbildning vid F17. Eleverna förlägs då i F17:s markstridsövningsområde i tältbivack och utspisas fältmässigt genom kock- och kommissarie-skolans försorg. Övningarna omfattar skjutning av olika slag, terrängtjänst, spaningspatrulls verksamhet, flyktövningar och fält-

1) Antagna R, Ps och Bi med hänsyn till underofficerskompetens — motsvarar 1 huvudår och sex fackskola, naturvetenskaplig linje.

2) Övrigt: kursen för gymnasiets årskurs I, naturvetenskaplig linje, skall kursen end

vederborande huvudlärarens bedomande motsvara kurs för sex fackskola, naturvetenskaplig linje för underofficerskompetens.

3) "Manniskoropplet och dess funktioner".

tävlan m m. Studiebesök (KA2, örlogsvarvet m m) samt idrott och bad tillkommer.

## FJÄLLMARSCHEN

De närmast följande två veckorna ägnas åt det stora konditionsprovet — fjällmarschen. På mandagsmorgonen lastar skolan in sig med full utrustning (ca 25 kg packning per man, innehållande bla två-månstätt och proviant för hela tiden) i ett flygplan Hercules och förflyttas på cirka tre timmar från F5 till Kiruna.

En grupp transporteras sedan direkt upp i fjällvärlden och genomför en fjällmarsch på cirka 12—15 mil. "Höjdpunkten" i år är bestigning av Kebnekaises sydtopp. Den andra gruppen fortsätter de första tre dagarna med markstridsutbildning i jägarskolans övningsterräng i Kiruna och går där-efter ut på en lättare fjällmarsch under 5—6 dagar.

Sista dagen ägnas åt studiebesök i Kiruna (LKAB, kyrkan m m) samt i Narvik (järnmalmshamnen m m). Hemfärden till efterlängtnade mjuka sängar och lagad mat sker återigen med Hercules.

De genomförda övningarna brukar medföra att eleverna är väl rustade för den tre-veckors semester som sedan följer...

## FLOTTILJTJÄNSTGÖRING

Efter denna delas eleverna upp i grupper om cirka tio i varje för en veckas tjänstgöring vid flottillj. Avsikten är att eleverna då skall bli väl orienterade om den kommande arbetsmiljön.

I slutet av augusti börjar åter en ny hösttermin. Befälseleverna i stridslednings-tjänst rycker in omkring 20 augusti. Den första veckan ägnas åt organisation, utrustning och koncentrerad militärutbildning. Därefter vidtar introduktion till studierna, som sedan löper över hela läsåret med avslutning i början av juni. Med jämna mellanrum finns studiebesök inlagda. Dessa omfattar resor till olika strilanställningar m/50 och m/60 samt besök vid flygflottillj för orientering om flygtjänst, bas-tjänst och robotförband.

Omkring 1 april gör hela kursen en resa med transportflygplan till Stockholm och F2. Här får eleverna under två dagar en



Med spade och skovel kan man ta sig över Allesjaure om man har en båt av något slag, förstås.



● Magister Sten-Inge Svensson "håller måttet" under en fysiklektion i klass 2:2c.

ingående introduktion till kommande utbildning av sina blivande lärare vid F2.

### HARDPLUGG FÖR TL

Den nyaste kategorin, trafikledareleverna, består av äldre fältflygare och flygnavigatörer, som under ett läsår bl.a. skall plugga in gymnasiekompetens i engelska, svenska, matematik och samhällskunskap. Kärvt för den som inte tidigare skött CAU (civilanställningsutbildningen)!! Årets kurs tycks ha det jobbigt, men verkar samtidigt finna sig väl till rätta med studierna.

En vecka per termin åker eleverna ut på grönbeite till sina respektive flottiljetter för att fullgöra flygtjänst. Efter vårterminens slut vidtar så fackutbildningen vid Flygvapnets trafikledarskola, FTLS, F2.

Vardagslivet vid skolan är trots schemabundenheten och pluggandet tämligen omväxlande. Flygning, idrottsdagar, studiebesök och föredrag i olika ämnen av civila föreläsare förekommer med jämna mellanrum.

### INGA FRITIDSPROBLEM!

Fritidsverksamheten har stor omfattning och livligt deltagande. I sektionerna ingår bl.a. sådana aktiviteter som idrott (tolv grenar),

foto med egen fotolab, modellflyg, motor med egen verkstad, bridge, judo och musik. FÖFS brukar normalt hålla sig med egen orkester av god kvalitet.

Idrottsanläggningarna vid skolan samt tilldelningen av idrottsmateriel ger goda möjligheter att utöva snart sagt all sorts sport. F5 har t.o.m. egen golfbana (nio hål) som också får nyttjas mot en ringa avgift. Sommartid kan man dessutom lösa sig i Ljungbyheds förnämliga friluftsbad (50 m bassäng) som ligger ett stenkast från Herrevadskloster. Om man inte föredrar att ta sin ägandes bil cirka 4 mil till den saltade böljan vid kusten.

### GALLRINGSHOTET...

Problem finns överallt, så även vid FÖFS. Gallringshotet spökar alltid, särskilt för fältflygareleverna. Vid FÖFS sker enstaka avgångar av varierande skäl, men GFU och

# FÖFS

flygskolan finns i blickfånget. Flygningen vid FÖFS får tyvärr sällan tillräcklig omfattning. Vädrets naktar, under vintern ganska onödiga i Skåne, samt materiellaget sätter ofta käppar i hjulet.

Ett ökande antal elever gifter sig och får ganska besvärliga försörjningsproblem med att t.ex. betala hyra för familjens bostad. De gifta elever som bor inom rimligt avstånd från skolan får numera enligt nya bestämmelser bo hemma under FÖFS-perioden.

Konditionen är i genomsnitt ganska dålig när eleverna rycker in till F5. Detta är tyvärr en allmän företeelse i dagens samhälle. Mycken möda läggs dock ner för att under utbildningens gång "få upp flåset" på var och en.

### FÖFS-LIVET GANSKA GOTT

Slutvinjetten ger vid handen att livet vid FÖFS ter sig ganska gott. Lite till mans funderar vi väl då och då över vad som kan ligga i stöpsleven. På kortare sikt kan man kanske spå att arbetet med ny fredsorganisation kan innebära en sammanslagning av flygskolan och FÖFS till ett utbildningspaket inom ett och samma ansvarsområde. På längre sikt är det svårt att säga om vad det nya allmänna skolsystemet (grundskola, mellanskola, högskola) kan innebära för FÖFS fortsatta verksamhet.

Till sist bara en liten önskan: lärna gärna förslag till nytt och trevligt namn på skolan, i stället för FÖFS!

Sven Hård

● Lunch serveras hos... eller bättre i... "Ab-botten" - en i d stalbyggnad, som numera innehåller förutom kök och matsalar dessutom diverse klassrum samt fysik- och kemilaboratorier.



foto: börje bodén