



Hälsning från ÄRNA ÄNG

F16

En sektorflottilj till gagnet men inte till namnet. En flottilj med en flygverksamhet och en flygplanpark som överträffar det mesta. Med en årsproduktion av ca 11.500 flygtimmar på två kompanier. En flottilj som blivit Flygvapnets besökscentrum både internationellt och nationellt.

En flottilj som svarar för servicen åt Flygvapnets krigsskola med dess SK 60B och C samt några SK 16. Men som också svarar för TIS-utbildning (typinskolning) för fpl 35 och därför har både A- och C-versionerna.

Namnet är: Kungl. Upplands flygflottilj — F16.

Det må drälla av professorer, docenter och likställda på väg till och från Carolina Rediviva och andra institutioner i denna lärdomens stad par preference (fråga Lund). Det finns mycket vetande att hämta här — men inte bara vid universitetet. Är man militärt och speciellt flygintresserad är adressen F16 och F20 på f d Ärna äng norr om staden. För här får nya officerare sin krigsutbildning och här har man TIS, dvs typinskolningen för fpl 35 förutom den ordinarie tjänsten i försvarsorganisationen.

Flygvapnets krigsskola är emellertid en enhet för sig, för vilken F16 svarar för underhållstjänsten på de flygplan — SK 60 — som skolan förfogar över. Det hela är organiserat på tre kompanier som förstärkts något för att klara en flygtidsproduktion på upp till 11.500 timmar/år. Förstå då att det är en synnerligen livlig flygverksamhet, speciellt som även Flygvapnets uppvisningsgrupp med sina 6 flygplan (35 A) också får sin service vid flottiljens 35-kompani. Ja, det är en imponerande syn när de tre kompaniernas flygplan radas upp på var sin platta, de två med 35 A och C och det tredje med SK 60 och SK 16 (som dock snart tjänat ut).

Trångbott som vanligt

Flottiljchefen överste S O Olson är nöjd med det antal flygtimmar som produceras. Och det har han ju anledning vara. Speciellt om man lider av den vanliga "förträngningssjukan" lokalmässigt på de flesta håll. Tekniska chefen flygdirektör 1 gr Nils Ekstam hoppas på en tillbyggnad av avd 6 verkstadslokal.



Här är man nämligen i stort "trångmål" och inte minst de sanitära förhållandena lämnar en hel del övrigt att önska. En gemensam toalett för 16 personer — damer och herrar — inger förhoppningen att ingen får ont i magen. Kontrollen får arbeta i ett utrymme som kanske kunde rymma 2 personer men som nu får hysa 5—6 och vid speciella tillfällen 10—15. Under tiden man väntar på beslut och pengar för tillbyggnad söker man dra sig fram med provisorier och — vilket är nödvändigt — med humöret i behåll.

Säkmattverkstaden, liksom televerkstaden, uppfyller heller inte helt miljökraven och även här fordras en förbättring för att man ska kunna klara av arbetet tillfredsställande.

Instruktionsverkstad

Utbildningen tar som sagt en hel del av F16 kapacitet. Man har nämligen även en instruktionsverkstad. Här får för närvarande bl a finska underhållsmän sin utbildning på fpl 35.

Kompanierna är något förstärkta, eftersom man dels har en extra stor flygplanpark och dels en mycket omfattande flygverksamhet med bland annat typinskolning.

Vid tredje kompaniet träffar vi stationsavdelningschefen verkställare Rune Carlstedt.

— Vi har ju mer eller mindre skraddarsydd kompanier, säger han. Men vi måste nu räkna med en



Verkmästare Rune Carlstedt.

omskolningsverksamhet genom att vi ska ha en kombination av flygplan- och vapenmekaniker i den nya organisationen. De äldre mekanikerna måste alltså omskolas. För övrigt har vi ett större antal tekniker än på ett normalkompani medan de värnpliktigas antal inte skiljer sig från det normala.

Långhåriga men ...

— Vad de senare beträffar är de kanske långhåriga, men det må vara hänt. De är mycket bra i den tekniska tjänsten, initiativkraftiga och villiga. Jag tror de trivs bättre med det militära när de får gå civil-



1. verkmästare Nils Hedblad.

klädda på fritiden. I tjänsten ägnar de sitt intresse åt servicearbetet och sköter det mycket bra. Vi skulle dock gärna vilja ha flera värnpliktiga, t ex 6 man per omgång i stället för nuvarande 5.

Utlandsresenärer

Hos 5 kompaniet, som svarar för krigsskolans flygplan, träffar vi 1 verkmästare Nils Hedblad, som fram till 1 oktober i år är kompanichef för att därefter lämna tjänsten med pension.

— Efter 40 år i flygvapnet kan det vara dags att sluta, säger han. Jag började en gång i tiden med Fokker, som därför blev en ögonsten för mej. Nu är det alltså SK 60 som dominerar bilden. Ett bra flygplan, dessutom behändigt.

— Vi har också förmånen ha erfarna, suveräna tekniker i tjänsten (medelålder mellan 40 och 50). De är vana arbeta självständigt och har till sin hjälp ett 40-tal värnpliktiga. Våra tekniker har också förmågan ta väl hand om de värnpliktiga och mitt intryck är att de unga grabbarna sköter sej utmärkt, trots att de kommer från storstadsregionen.

— Att vi har en stadig teknikerkår hänger kanske delvis samman med den utlandsresa vi brukar få göra varje år, men jag förmodar även med trivseln i största allmänhet.

Vår produktion omfattar ca 4.500 flygtimmar per år. Vi har emellertid förmånen att få arbeta efter veckoprogram, eftersom det gäller skolverksamhet. Vi slipper den ryckighet i verksamheten som det gärna blir vid ett annat kompani. I stället har vi förstås vinterövningar som kommer igen regelbundet varje år.

— Vi utför A-, B-, C- och D-service och motorbyten själva men F5 sköter tillsynerna. Vi har ett utmärkt samarbete och någon anledning till klagomål härvidlag finns inte.

Flottiljen med egen simhall

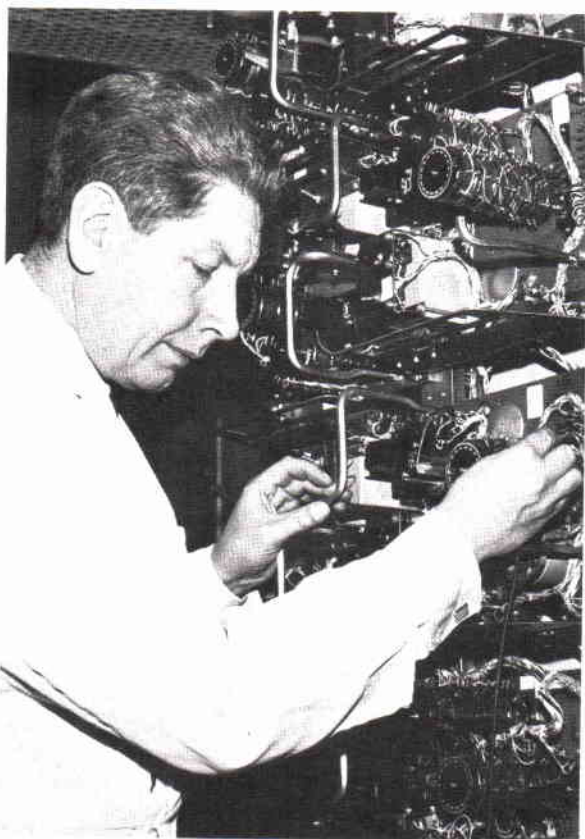
Idrottsverksamheten har förstås stort utrymme vid F16. Inte minst simningen, eftersom flottiljen är den enda med en egen simhall med 25-metersbassäng.

Dessutom har man en stor gymnastiksal och på sommaren är det många hekton som rinner bort på motionsslingan eller på tennisplanerna.

En nyhet för året är att man satt upp en kiosk inom området. Det sägs att den gamla markan är på väg att försvinna i tidevarv då servicetjänsternas kostnader överstiger köttbullarnas och extrafikats rimlighetskalkyler. Kiosken får överta denna service med varm korv (på längden) och andra timliga behov.

Simulator för säkerhet

Frågar man driftsingenjören Erik Wallin vad han sysslar med så blir svaret: simulant. Innan flygvapnet drar in hans lön ska vi dock skynda oss förklara: han simulerar för säkerhet, dvs ser till att förarna



Ding Erik Wallin har många trådar i sin hand.

MTM-är bra det!

— Vi var ju den första flottiljen som började med MTM, påpekar tf planeringsingenjör Rolf Thyr, F16. Visst mötte systemet en del motstånd i början och det var väl besvärligt stundtals. I dag är emellertid alla positivt inställda. Verkstadsfolket tjänar ekonomiskt på systemet och vi har fått en bättre kontinuitet i arbetet med mycket få störningar och väntetiderna eliminerade.

— Vi har ett normalt flygtidsuttag på ca 5.700 timmar men gör i stort ca 7.000 timmar och kommer kanske upp till 8.000 på 35-sidan. Hårtill kommer drygt 4.000 timmar på SK 60, för vilka F5

som typinskolans lär sig handla snabbt, ja nästan automatiskt vid en nödsituation. Sådana övningar skulle i de flesta fall vara helt omöjliga i luften — man simulerar inte gärna svåra nödsituationer "där uppe" — men i en av F16 simulatorer kan man t o m kosta på sig göra ett fel utan katastrofala följder.

Ding Wallin och hans medarbetare ding Stig Stenberg och ing Sven Eriksson ser till att följande är i trim för simulatorövningarna:

Elkabel	130 km
Elektronrör	2 200 st
Förstärkare	300 „
Säkringar	200 „
Motstånd	15 300 „
Reläer	700 „
Servomotorer	70 „
Skarvdon	590 „
Glödlampor	780 „
Summa:	20 370 prylar

Så inte behöver folket vid simulatorerna simulera jobb, de har nog ändå. De ska se till att varje TIS-omgång får sina inrutade timmar i simulatorn. Och den saken klarar de bra. Till fördel för förarna, för säkerheten, för flygvapnets och enkannerligen svenska folkets ekonomi.

Ja, F16 är en mångsidig flottilj med duktigt folk både i luften och på marken, sägs det. Man har ju också sin uppvisningsgrupp som under några intensiva sommarmånader gör propaganda för flygvapnet vid åtskilliga folkhemsarrangemang. Det är emellertid en "lek" med allvar bakom. Den syftar till att klargöra Drakens alla möjligheter i luftrummet, att inge respekt för vårt svenska flygvapen.

Den saken skulle emellertid vara helt omöjlig utan medverkan av männen på marken. Som får en bra svensk produkt att fungera bättre än vad man från början ens hade vågat drömma om.

Inledningsvis antydde vi också att F16 är en flottilj med många besökare. Det må ha sina speciella orsaker men en av dem kan vi skriva under på: man tar verkligen hand om främlingar på ett sätt som kommer dem att känna sig välkomna. Låt oss ge F16 epitetet "den vänliga flottiljen" — om nu inte en eventuell "fi" missförstår.

Kåwe

dock svarar för tillsynsarbetet. Vi är verkligen trångbodda och naturligtvis förbättrar detta inte situationen inför ett ökat flygtidsuttag. Vi har t ex inte ett enda konferensrum för våra sammanträde, vi får tränga oss samman i lunchrummet.

Goda kontakter med hvst

— Våra kontakter med huvudverkstäderna och med F5 är mycket goda. De personliga kontakterna spelar här en viktig roll, säger ing Thyr, som får instämmande av ing Gösta Pettersson. Tillförseln av materiel flyter bra, och även på motorsidan har vi klarat oss fint hittills. Jag tillskriver helt våra goda kontakter med huvudverkstäderna detta faktum, poängterar ing Thyr.

F16 är ett stort företag med nära 1000 anställda om man räknar in ca 400 värnpliktiga. Jag har haft fördelen att redan under mina fyra år som chef för F20 få lära känna de flesta på flottiljen, säger flottiljchefen överste *S-O Olson*. Flottiljens verksamhetsfält är mycket vida utspritt rent geografiskt med anläggningar från Söderhamn i norr till Roslagen i öster, Stockholm i söder och Hedemora i väster. Det har varit omöjligt för mej att ännu besöka varje plats men jag söker nå så många som är möjligt.

— Till gagnet om inte till namnet är vi en sektorflottilj. Inom sektor O5 har F16 ett stort ansvar både när det gäller förvaltning av anläggningar och operativa uppgifter, inte minst inom STRIL.

— Nästa budgetår (1971/72) är sista försöksåret innan vi genomför FPE (Försvarets planerings- och



CF16

Överste S O Olson.

Demokrati, ja — byråkrati, nej

ekonomisystem) på allvar. Något revolutionerande nytt innebär emellertid inte detta. Personalkostnaderna kan vi inte påverka nämnvärt och matanslaget är ett annat kostnadsområde som är relativt låst och styrt från högre ort.

— Jag menar alltså att man inte får överbetona rörelsefriheten i ett nytt ekonomisystem. Största värdet ligger i metodiken för planering och budgetuppföljning. Eftersom flera människor medverkar i det ekonomiska tänkandet får man ett ökat kostnadsmedvetande. Vi hoppas även få en bättre relation mellan nedlagda kostnader och erhållen effekt. En intensifierad uppföljning av vad vi får ut för pengarna följer helt naturligt.

Attraktivt boendeområde

— Ur rekryteringssynpunkt är Uppsala en förhållandevis attraktiv ort. Den gängse uppfattningen av universitetsstad par preferens är väl något reviderad, eftersom staden är tämligen väl industrialiserad, även om den inte är speciellt expansiv på det området.

— Vårt boendeområde omfattar emellertid hela storstadsregionen och några bor i Stockholm men arbetar här. Svårigheterna för många är väl dels att få bostäder till rimliga priser, dels att ökad hänsyn måste tas till övriga familjemedlemmar.

Stort flygtidsuttag

— Flygvapnets krigsskola är ju vår granne. Det är en helt fristående enhet under chefen för Flygvapnet. Vi ska emellertid svara för en hel del av servicen och ge dem flygplan, vilket ger oss en större arbetsbelastning än vad normalflottiljen har. Detta ska dock inte ses ur negativ synvinkel, tvärtom. Vi producerar mer än 4000 flygtimmar åt skolan och den volymen kommer att ytterligare behöva ökas. Volymen motsvarar väl arbetsbelastningen för två normalkompanier. För detta svarar ett förstärkt kompani hos oss. Jag är mycket nöjd med denna presta-

tion och i minst samma mån även med vad som uträttas vid våra två 35-kompanier. Där produceras sammanlagt över 6000 flygtimmar per år. En del av åran därav har även flygverkstaden.

— Vår flygverksamhet är sålunda mycket intensiv. Typinflygning på flygplan 35 (TIS 35) med tre omgångar elever per år är tillsammans med SK 60-utbildningen vid F20 huvuduppgiften i fred. Vad skolutbildningen beträffar är övningarna bundna kalendertidsmässigt och vi får en någorlunda jämn belastning. På 35-sidan ska vi emellertid dessutom upprätthålla våra egna föräres krigsberedskap och stridsduglighet och samtidigt utbilda andra förare. Att vi har 35A — som är den enklaste 35-versionen — är därvid en fördel. Jag vill gärna intyga att vi har en mycket god standard på våra förare, både som lärare och stridsflygare.

Flygsäkerhet främst

— Något nämnvärt besvär med att ligga nära Arlanda föreligger inte. Sedan vi nu fått en gemensam trafikreglering genom Svea kontroll, kan både vår flygverksamhet och den civila flygtrafiken kontrolleras från ett enda håll och det fungerar utmärkt.

— Jag sa att vi är mycket nöjda med 35A. Trots att planet nu varit i tjänst i över 10 år är det ett förbluffande modernt flygplan, i all synnerhet som modifieringar skett. Samtliga flygplan får inom kort både Alfa-mätare, stallvarning och raketstol. Flygsäkerhetsmässigt kan vi också vara nöjda. Vi har t ex inte förlorat en enda 35C och detta faktum är ett högt betyg både åt mekaniker och förare — peppar, peppar, ta i trä . . .

Se inte för snävt

— Den indragning av förband i flygvapnet som skett och sker motiverar statsmakterna med en rationellare fredsorganisation med hänsyn till tillgängliga penningmedel. Det föreligger emellertid inga minsk-

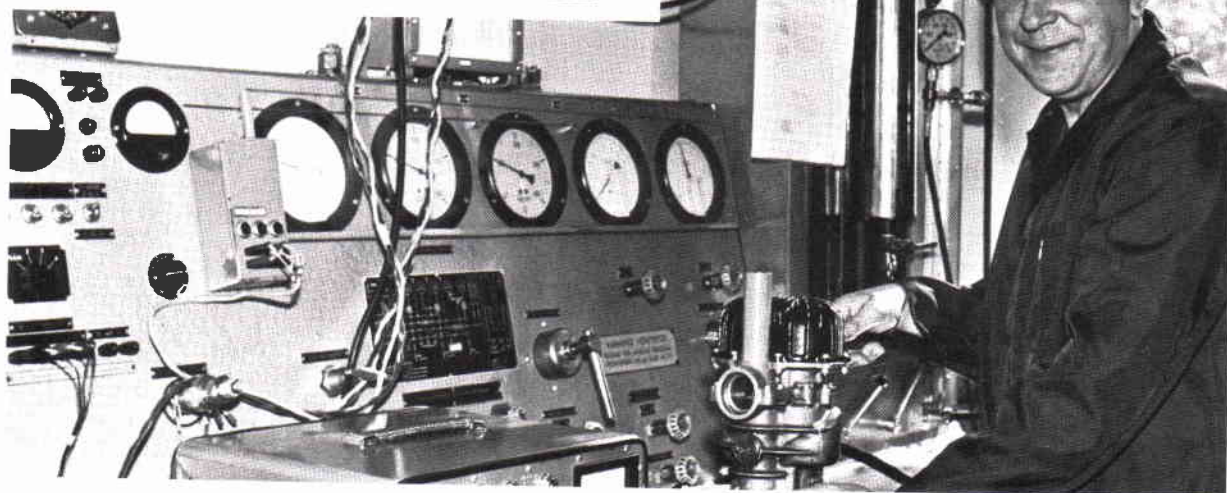
de krav på de operativa uppgifterna och flygvapnet har inte minskat i betydelse. Tvärtom tenderar uppgifterna att öka och utan ett starkt luftförsvaret blir det övriga försvaret mindre meningsfullt. När man nu drar in vissa förband så blir uppgifterna för de kvarvarande ännu viktigare. Den saken märks på många sätt.

— Vi har nu en utredning som pågår om försvarets fredsorganisation. Vad den beträffar tycker jag att man ser en tendens att vilja vara mera freds- än krigsrationell. Att vi fungerar vid beredskap och i krig är ju nog så viktigt. Men ju färre förband vi har, desto sårbarare blir vi i krig. Att spara pengar är en sak, men man får inte se för snävt på det hela. Det är enligt mitt förmenande klart bättre att ha två divisioner på flera förband än tre divisioner på ett fåtal. Det är en filosofi som statsmakterna måste beakta.

— Ingenting ger bevis för att vårt försvar som helhet fått en minskad betydelse, tvärtom. Man måste dock förbättra försvarsupplýsningen, t ex i skolorna, genom våra politiker m fl. Men också vi själva måste hjälpa till och lämna vårt bidrag. Bland annat därför är vi positiva till de många besök vi får — knappast en dag utan 50—60 personer — och till att ge praktisk yrkesorientering för skolelever. Vi har helt enkelt inte råd att vara ett förband utanför svenska folkets medvetande.

Demokrati — ja. Byråkrati — nej

— Jag tror också på en realistisk linje i demokratiseringsprocessen. Men jag tror inte på en byråkratiserad demokratisering. Den praktiska företagsdemokratin skall främst slå igenom ute på arbetsplatsen. Den skall vara en känsla och prägla det dagliga umgänget människor emellan. Strävan skall vara att öka både effektiviteten och trivseln utan att vi gör avkall på de speciella krav som kriget ställer. Självt strävar jag efter komma i kontakt med personalen i deras egen arbetsmiljö om detta är möjligt. En god chans får man genom att själv delta i flygtjänsten. Jag upplever det också som en fördel att tidigare varit chef vid Flygvapnets krigsskola; en erfarenhet som jag beklagar att inte varenda flottiljchef kan få.



Erssons apparater kan man lita på

På morgonen sänder man felaktiga apparater från F18 till apparatverkstaden på F16. På kvällen samma dag går apparaterna i retur, då åtgärdade och färdiga att återinsättas i tjänst.

Flygmontör Erik Ersson heter mannen bakom verket. En flygentusiast av stora mått, själv bas för den civila flygklubbens i Uppsala flygverksamhet och naturligtvis även flygförare på fritid.

— Vad man fäster sig vid är att huvudverkstäderna och vi på avd 6 vid flottiljerna inte alltid tycks ha samma utrustningar och att föreskrifterna anpassas för dem som finns på hvst, säger Ersson. Det verkar emellertid kunna bli bättre sedan vi påtalat detta och jag tror väl att det rättar till sig så småningom.

Vi gör själva iordning ca 75 procent av alla felaktiga apparater, inbegripet även sådana för F18. De övriga 25 procenten sänds vidare till huvudverkstaden, delvis beroende på att vi inte kan uppfylla kravet på miljö och att kapaciteten i våra provbänkar inte är tillräcklig.

— Någon MTM går emellertid inte att tillämpa på det här jobbet. Därtill är det för många ovissa faktorer. Vad jag också skulle vilja påtala är förpackningarna av O-ringarna. De ligger nu en och en i sina plastpåsar medan man helst skulle vilja ha dem satsvis. Men det är kanske en ekonomisk fråga. En annan sak som man förargar sig över är att bildpositionerna i katalogerna och ASM inte överensstämmer.

Så Ersson och talade om att man gör ett eget nummersystem för förrådsdetaljerna, för att få det hela så rationellt som möjligt.

Kåwe

Flygmontör Erik Ersson är en flygentusiast av stora mått.



F16

F16 tekn chef flygdir
rektör 1.gr Nils Ekstam.

Honnör för personalen



— Hela flottiljen har sina lokalproblem. Vi har en dubblerad flygtidsproduktion med förstärkta kompanier och 20—25 flygplan på varje. Servicearbetet måste utföras i 4—5 olika lokaler och det blir långa transporter. Under sådana förhållanden blir det svårt för arbetsledningen och inte minst för dem som ska utföra jobbet. Man måste ge personalen vid kompanierna en honnör för att man verkligen får det hela att flyta.

Ovanstående säger tekniske chefen vid F16 flygdirrektör 1. gr Nils Ekstam. Han hyser dock hopp om en tillbyggnad av "sexan" inom kort, ty där råder också väldig trängsel.

— Jag har duktiga medarbetare överlag och detta har gjort att det hela kan fungera, trots allt. Här finns en god portion samarbetsvilja och förmåga att utnyttja gemensamma resurser optimalt. Vi har regelbundna planeringsmöten, där vi går igenom läget och planerar för kommande aktiviteter för att få det hela att flyta.

Vårt geografiska läge i närheten av Arlanda och tidigare löneläge verkade emellertid negativt. Välutbildat folk är attraktivt för civilflyget och tidigare kunde vi inte konkurrera. Vi har nu fått gehör för

detta hos förvaltningen och kan nu erbjuda konkurrenskraftigare löner.

Utbyggnad nödvändig

Trots vad ovan sagts har vi svårt att i längden klara de uppgifter man ålägger oss utan en verkstadstillbyggnad. TIS-utbildningen ökar sitt flygtidsbehov och tillsynerna kommer tätare. Dessutom är fpl 35 nu 12 år gammalt och vi befinner oss i ett läge då reparationsbehovet ökar, till och med så pass mycket som 2—3 gånger mer än för 4—5 år sedan.

— Vi har hittills tvingats begära viss hjälp med tillsynerna av huvudverkstäderna och av F18. Nu kommer förmodligen F18 resurser att mattas mer och mer. Därmed ökar vår egen belastning.

— För närvarande kan vi bara ta in 5 flygplan i verkstadshallen men vi skulle behöva plats för 11. I vår televerkstad har vi svårt att uppfylla miljökraven, vilket också gäller för säkmat-verkstdelen.

Så här kan det ta sig ut när flygverkstaden går i fält.

Där har vi en mycket stor arbetsbörda, eftersom vi har dubbelt så många förare som andra flottiljer. En förbättring är alltså ett starkt önskemål för den fortsatta typinskolningen.

Flygsäkerhet

— Flygsäkerheten är ju A och O för en teknisk chef. Därför har vi bildat en stående teknisk säkerhetsgrupp, bestående av kontrollingenjören och ytterligare 6—7 man. De gör en årlig genomgång av varje kompani och flygverkstad och inspektionen berör både det arbetstekniska, skyddsfrågan och miljön. Denna genomgång är också en god hjälp för flottiljchefen, som får ta del av gruppens rapporter och kan se till att åtgärder vidtas. Man kan lugnt påstå att dessa åtgärder bidrar till att höja nivån på alla avsnitt.

Ökad förberedelse för krig

— Ett problem är mob- och krigsförberedelsearbetet. Trots att fredsuppgifterna pressar på måste vi ju

Sid 10 ♦

F16



Färdighyolat för Bertil Wallin vid F16.

Han heter Bertil Wallin och har arbetat i snickeriet vid F16. Åren 1941—44 jobbade han vid CVV i Västerås men flyttade därefter till Uppsala och F16. I 27 år har han alltså jobbat vid flottiljen och nu är han pensionerad.

Naturligtvis minns han den tiden när Hansan och Caproni behärskade luftrummet och hans jobb mest

FY för bläck- ändringar

— Bläckändringar tar en förfärlig massa tid, ja de förekommer så mycket att det fordras en halvtidstjänst att utföra dem.

Så säger tekniske bokföraren frk Anne-Marie Medin vid F16 då TIFFF hör sig för om läget.

— En annan detalj som borde rättas till är, att man på ASM (apparat-servicemeddelande) i rubriken inte talar om vilken version det gäller. Vi får sitta och leta efter den uppgiften och sådant tar tid, menar frk Medin.

— Rättnings tjänsten sköter vi på så sätt att en medhjälpare uppsöker alla innehavare av föreskriften och på plats byter blad. Samtidigt lägger han en lapp i boken, så att vederbörande får en indikation på att boken rättats.

Frk Medin har ännu ett önskemål att framföra: använd gärna det specialemballage som finns vid utsändning av handlingar. Annars förstörs papperen under distributionen.

Frk Medin har för övrigt mycket flygplan att hålla reda på, flera än på de flesta andra flottiljer. Därtill kommer ca 300 fordon.

bestod i att göra profiler för vingreparationer, alltså ett slags modellsnickeri.

Senare år gällde hans arbete underhåll av markutrustningen, eftersom snickerier inte längre är aktuella i våra moderna jetmaskiner.

— Jag har trivts bra med jobbet, vilket bevisats av att jag stannat kvar, säger Wallin till TIFFF. I stort sett har arbetet varit självständigt under ansvar och detta har inte minst bidragit till trivseln.

— I fortsättningen kommer jag att ägna mej lite mera sporadiskt åt snickrandet och mera åt mina egna hobbies, bland annat turer till fjällen. Men att helt lägga av går nog inte, speciellt som det ju är efterfrågan på yrkesfolk. Så det blir nog en och annan "avhyvling" även i fortsättningen.

-we



Tekn bokföraren Anne-Marie Medin.



Tv 1. ft Ove Knutsson och hans kollega Wolger Hedberg.

— Vi får bo i baracker där väggarna är väldigt tunna, säger de. Man har ingenstans att ta vägen under fritiden utan det får bli kortleken som man nöter på. Vi har mat och logi men ingen kompensering för fritiden. "Snustraktamentet" räcker ju inte till någonting.

— En annan sak är, att vi får ut vinterutrustning när vi är på övningen. Men efter de där veckorna får man lämna in attiraljen igen. Den behövs bättre i de här kyliga hangarerna än att ligga i förrådet. Trots ansträngningar med isolering i hangartaket går det inte att utestänga kylan. Varför får vi då inte utnyttja vinterutrustningen?

Strejkens resultat

— Tågstrejken i våras förde lite nytta med sej för vår del, berättar 1 fplm Bertil Johansson. Vi fick nämligen ta stationsutrustningen på lastbilar i stället. Det gjorde att vi slapp all omlastning och i stället kunde köra fram vår utrustning direkt till basen. Så inget ont utan det har något gott med sej...

För övrigt kan berättas att "grabbarna" vid 5 komp är vittberesta. När krigsskolan lyfter för sitt årliga utlandsgästspel måste naturligtvis serviceper-

Det hänger inte på håret

— Vad gör det att håret växer på killarna. I takt med denna tillväxt har de fått ökad initiativkraft, bättre skolutbildning och mera framåtanda.

Så säger 1 fte Sten Ekmyr som är full av beundran för sina vpl medhjälpare vid 3:e komp F16.

— Javisst, de kommer civila hit på morgonen — de som bor i staden — drar på sej blåstället och jobbar som vilken civil kille som helst. Varefter de går hem till fru och barn (om de har det) och känner sej fria på ledig tid. De har också en laganda som är effektiv och beundransvärd. Man behöver inte fösa på dem.

— Det har också blivit attraktivare att ta anställning vid flottiljerna. Här har vi under ett par år fått ett tillskott av 6 tekniker genom rekrytering bland de värnpliktiga. Detta är ju en fördel för oss, eftersom vi under värnpliktstiden hinner lära känna grabbarna och vet vad de går för. Jag vet också att vid F21 skulle man ha 24 nya tjänster tillsatta. Man fick 325 ansökningar. Så det militära kan kanske åter börja konkurrera om arbetskraften...

Utrustning i förråd — när den behövs

1 fte Ove Knutsson och hans kollega Wolger Hedberg är två av det gamla gardet vid 5 kompaniet. De berättar att vinterövningen, som sträcker sig över 2—3 helger inte är så populär.

sonalen vara med. Fotoalbum och minnesanteckningar från Europas alla hörn, t o m vissa öststater, vittnar om utflykterna. Några större missöden har man heller inte råkat ut för, men en gång fick man jobba med ett motorbyte i främmande land. Det gick bra det också.

—we

♦ HONNÖR FÖR ... forts

också ägna krigsplaneringen en och annan tanke, dvs beredskapen att snabbt kunna flytta ut verkstaden i fält. Verkstadsdelen är ju en lika viktig del i krig som något annat enligt min åsikt. Man flyttar verkstaden för att kunna öka krigsuthålligheten. Vi har ju tilldelats förnämliga plasthallar av UH och det arbete som ingenjör Selemarks team utfört på det här området är utomordentligt. Detta borde kompletteras med att förvaltningen och milostaben följer upp arbetet och sätter av mera pengar för övningar. De behöver inte bli dyra, eftersom man kan förlägga det hela nära basen.

— Det visar sig också att produktionen ökar när vi ligger ute i fält, vilket också borde utgöra ett memento...

Säger flygdirektör Nils Ekstam, som är en föregångare när det gäller mobiliseringsplaneringen inom sitt område.