

Vi flytt in't...

Ovanstående är som bekant alla norrlänningars stridsrop som till och med ger eko i det omdiskuterade riksdagshuset. Det gröna märket med den inledningsvis citerade devisen pryder rockslagen både på norr- och sörlänningar vid det här laget. Så även bland folket på vår nordligaste flygflottilj F21. Ändå har man vissa flyttningsbestyr — men av det angenämare slaget. Nämligen att flytta in i nya hangarer, nya kaseraner och andra utrymmen. Samt för att förbereda sig att ta emot ytterligare en division, nämligen den lätta attacken med SK 60. Det rör på sig i norr.

I ett vinterland kan man ju inte ha ett flygvapen enbart för sommarbruk. Därför är det viktigt att både människor och maskiner får pröva sin förmåga så nära kung Bores högborg som möjligt. Detta gäller naturligtvis inte bara F21 utan hela vårt flygvapen. Men när det gäller att dela med sig av köldhårda erfarenheter och att ge gästande förband sin service så går Kungliga Norrbottens Flygflottilj i spetsen. Det är en flottilj som ännu inte nått toppen av sin utvecklingskurva utan ständigt tillförs nya uppgifter. En omständighet som naturligtvis vittnar om förtroende och uppskattning men som också skapar vissa problem.

Förra året kunde F21 se tillbaka på en 30-årig verksamhet. Under kriget sattes Norrbottens flygbas-kår upp och där blev snart den nyligen bortgångne flygveteranen Gösta von Porat chef. Verksamheten har sedan utvecklats undan för undan och — för att nu tala med vår kollega Flygvapen-Nytt — snart är F21 som sitt eget lilla flygvapen med alla tre flyg-

slagen representerade plus helikopterverksamheten. En stor basorganisation, STRIL och televerkstad ingår också i organisationen inom milo ÖN.

Modern hangar med 37-standard

En omfattande nybyggnadsverksamhet pågår vid Kallax, där husen för den som ser med purfärsk

F21
i
sikte



ögon ser ut att ligga spridda som agnar för vinden. En ny hangar — remarkabelt nog färggrann i blått och rött (!) — tas i bruk eller har redan tagits i bruk. En ny kasern är under uppförande, nytt TL-torn är planerat m m. Vid det här laget bör väl 2 divisionen ha flyttat in i den nya hangaren. En skapelse med 5.562 kvm utrymme i enbart flygplanhallen och med fin planlösning för andra nödvändiga utrymmen. Hallen rymmer inte mindre än 16 flygplan 37 och då har man dessutom en fri mittgång för rangering. Bland det byggnadstekniska nya kan nämnas att portarna finns på gavlarna till skillnad mot tidigare

Forts sid 8 ▶

◆ Vi flytt' in't . . . forts

byggda hangarer. Ljudisoleringen är mycket god. Inte mindre än 4.700 stenullsmattor gör, att man inte hör ett flygplan som startar utanför. I hangaren finns förstås serviceplats, telekörningsplats, speciellt utrymme för hydraulik, kraft m m. På övre planet har man expeditionsrum, uppehållsrum, ordersal och ett samlingsrum med 100 platser. För säkerheten borgar ett sprinklersystem, med vilket man fyller hela hangaren med lättskum på 8 minuter.

F21 är alltså tämligen lyckligt lottad med lokalteter till skillnad mot åtskilliga andra flottiljer. Visst har väl arbetsmarknadspolitiska åtgärder inverkat men att de militära myndigheterna velat satsa på denna vår nordligaste flottilj är också helt klart.

"Vi skick in't . . ."

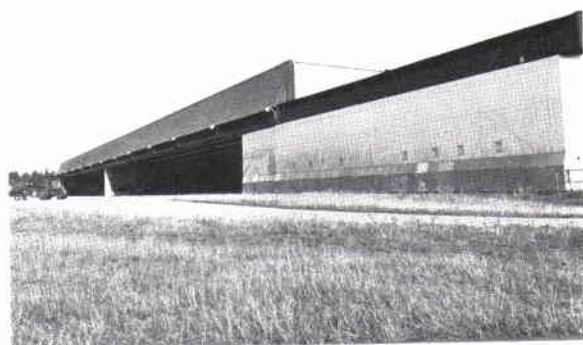
Den f d flygbaskåren, med enbart uppgiften att hålla de norrländska flygbaserna öppna och att ge service åt gästande förband, har blivit en storflottilj. Omkring 1.500 personer, fast anställda och värnpliktiga,



Montörerna Antilla och Söderström trivs bra vid flottiljverkstaden.

har här sin sysselsättning. En arbetsmarknadsfaktor som både Norrlandsaposteln Ragnar Lassinanti och arbetsmarknadens styripinnar bör vara nöjda med. Speciellt som flottiljen mitt uppe i en ekonomisk bantningsperiod för Moder Svea fortfarande är stadd i utveckling. Viktigast tycks vara, att man har yrkeskickligt folk och en viss kapacitetsreserv, som gör att man mer eller mindre kan bli helt självförsörjande på vissa avsnitt av underhållsområdet.

Naturligtvis är denna utveckling avhängig av det geografiska läget. Att sända maskiner och apparater till reparation är både tids- och kostnadskrävande. Detta i sin tur inverkar på tillgängligheten och flygtidsproduktionen. Strävan efter en ökad självförsörjningsgrad har alltså sina välgrundade orsaker. Flygtidsproduktionen och beredskapskravet har ställt sina hårda krav på flottiljorganisationen. Detta har bland annat lett till att man tvingats utnyttja alla sina resurser optimalt.



En av de nyaste hangarerna vid F21. Obs den kraftiga porten.

Många flygplantyper

F21 behöver ha skickligt folk till förfogande. Man har inte mindre än 8 olika flygplantyper plus HKP 3, HKP 4 och HKP 6 (varav två hkp-typer åt HKpS) att hålla i trim. Man har vidare en mycket omfattande fordonspark, ca 500 fordon plus släpfordon, och man har en komplicerad STRIL-materiel som fordrar mycket underhåll. Man behöver för allt detta folk som kan arbeta under extrema miljöförhållanden. Det geografiska läget kräver emellertid vissa trivselåtgärder, inte minst för de värnpliktiga. Därför har man satt in stora resurser för att hemlängtan inte ska bli någon lappsjuka. En hemresa per flyg varje månad med utsträckt permissionstid erbjuds. Dessutom ytterligare en resa per tåg med starkt reducerat pris. Man arrangerar vidare utflykter för kvarvarande värnpliktiga som inte är i tjänst.

Provgupp för snöröjning

Kallax och flottiljens alla baser i dessa nordliga landamären är naturligtvis rätta miljön för prov med snöröjningsredskap. Därför har också FMV-F:UHDF en speciell sk provgrupp organiserad. Snöröjningsredskap av alla de former, avisningsmedel osv ut-

Forts sid 9 ◆

— Till skillnad från andra flottiljer har F21 utvecklats successivt till ett efter våra förhållanden stort flygförband. Senaste utvecklingsfasen är en lätt attackdivision med SK 60, som redan i sommar kommer att förstärka flottiljen, berättar överste Rune Larsson för TIFF.

— Flottiljens vapensystem består som bekant i övrigt av fpl 35D och E. Med nytillskottet får vi alltså "ett flygvapen i miniatyr" med både jakt-, attack- och spaningsdivisioner.

ETT FLYGVAPEN I FLYGVAPNET

— Vår gradvisa utveckling från en serviceorganisation för flygfälten i norr till en storflottilj med många uppgifter har skapat vissa kommunikationsmässiga förhållanden, som man visserligen kunde ha önskat sig bättre men som ändå inte får hindra kontakterna. Man måste betänka att vi har personal utspridd på inte mindre än 12 olika platser inom milo ÖN, från en man och en länkstation till 200 man på ett annat håll. Vi har flygplantillsyn på tre olika ställen f n och i vår STRIL-organisation ingår modern materiel för optisk luftbevakning inom ett område många gånger större än på andra håll i vårt land.

— Byggnadsfrågorna har utgjort ett problem. Det

◆ Vi flytt' in't . . . forts

provas. Ett av de senaste experimenten är „den bekanta "Lunsen", en ombyggd 32:a som blev "blåsmaskin". Problemet att hålla landningsbanorna snöfria är inte det lättaste. Kraven på banornas beskaffenhet är dessutom högre när den civila flygtrafiken kommer med i bilden.

Att F21 är en flottilj som byggts ut efter hand innebär som sagt vissa svårigheter med kommunikationerna. Byggnaderna ligger vitt utspridda på Kallaxheden och därav följer att efterfrågan på fordon blir stor. Vintertid går det förstås bra att spanna på sig ett par skidor för att ta sig fram inom flottiljområdet om man vill förena nytta med nöje.

40 % av Sverige

Kommunikationerna mellan baserna och transport av materiel sköter man naturligtvis med helikopter, transportflygplan eller bil. Speciellt televerkstadens män har en utomordentlig hjälp av helikopterfolket och detta gäller förstås även räddningstjänsten i ett område som omfattar cirka 40 procent av hela landets yta och där det är glest mellan stugorna utanför tätorterna.

Det sägs att Luleå-folket är köldhärdat men ingalunda infruset. Ty visst har man förmågan att bryta sig ur vinterns hårda grepp och söka sig till varmare nejder, t ex Kanarieöarna. Så länge en semester i södra Sverige kostar lika mycket som en resa till spanska semesterorter så förstår man dem. Annars har man ju den rätta semestermiljön in på sina egna knutar. Men det är med luleborna som med oss andra — man ser inte skogen för bara träd.

Kåwe

blev bråttom under krigsåren, planeringen blev där- efter. Nu har vi i stället för långa planeringstider och en ryckig medelstildelning som inte heller är bra. En ny hangar, byggd efter helt nya principer och dimensionerad för system 37, en ny kasern och ett planerat trafikledartorn ska emellertid förbättra situationen för oss.

— C FV har velat göra F21 till något mer än andra flottiljer, vilket innebär att vi fortfarande växer. Sedan attackdivisionen införlivats kan vi redovisa



C F21 Överste Rune Larsson.

8 olika flygplantyper och tre typer av helikoptrar i vår verksamhet.

— Flottiljen har vidare en stor basorganisation med många fordon av både standard- och specialtyper. Vi har en väl utrustad televerkstad, flottiljverkstad för tillsyner både på flygplan och helikoptrar och en fordonsverkstad för både standard- och specialtyper. Allt detta kräver mycket arbete och personal och vi har f n 850 fast anställda och ca 600 värnpliktiga i tjänst.

— Vårt geografiska läge innebär, att det ur ekonomisk synpunkt skulle vara önskvärt med större oberoende när det gäller underhållet. Transportvägarna är långa, likaså väntetiderna. Vi kan därför öka effektiviteten och sänka kostnaderna om vi själva får klara en ökad del av underhållet. Detta innebär ingen kritik mot de centrala instanserna, som säkert gör så gott de kan men har sina speciella problem att brottas med.

— Vi förfogar över en både yrkesskicklig och samarbetsvillig personal, vars insatser ger oss tillförsikt om att kunna genomföra en ökad insats på underhållssidan. Naturligtvis vore det dock opraktiskt att ta över hela kakan. Vissa underhållsuppgifter måste även i fortsättningen ligga på de centrala instanserna.

Flottiljverkstäderna viktiga

— En förutsättning för våra planers förverkligande är emellertid att man inte tar ifrån oss flottiljverk-

Forts sid 10 ◆

♦ Ett flygvapen... forts

städerna. Det är viktigt att man kan bolla med resurserna mellan kompanierna och avd 6 efter behovet. I detta förhållande ligger en hel del av vår styrka.

— Några rekryteringsproblem föreligger inte. Ja, vi kan få överkvalificerad personal, som man också måste ge en chans till arbete. Detta trots att man vet att de försvinner när arbete i bättre paritet med deras utbildning erbjuds.

— Ett annat problem har emellertid mött oss. Nämligen en viss åderlåtning av personal från flygverkstaden till kompanierna. Vi försöker möta detta problem och har därför tagit upp frågan i företagsnämnden. Ett visst värderingssystem, byggt på teoretisk och praktisk grund och med målet att befordra även montörer, praktiseras. Men, tyvärr, möjligheterna är inte så stora.

Slå ihop — nej

— Att försöka rationalisera genom att slå ihop divisionerna är inte realistiskt. Förarna är som regel "oförväxlar", dvs utbildade på sina respektive flygplantyper. Telesystemen är komplicerade och fordrar specialister för varje flygplantyp. Vapen- och kamerasytemen skiljer sig väsentligt och kräver sina specialister. Den flygplantekniska personalen är väl mera obunden av typerna men även här tenderar utvecklingen kräva specialister. Sammanslagingsfrågan är f o inte ny men har ingalunda blivit mera realiserbar. Man ska heller inte glömma den lilla tävlingen som ligger i att hålla flygplanen på linjen.

— Tillsynstjänsten åt helikopterskolan i Boden har glädjande nog blivit ett väl utvecklat samarbete, helt utan friktion. Att utföra detta arbete både här och i Boden är dock inte tillfredsställande, varför vi nu planerar att flytta över även HKP 6-tillsynerna hit. Tekniska chefen F21 har dessutom ansvaret även för underhållsarbetet vid HKPS, ett förhållande som vi vill ändra på eftersom arbetsuppgifterna här i Kallax är så omfattande. Vi tänker därför föreslå att man själva ska ta detta ansvar i Boden.

Arbeta civilt också?

— Vi har ju många värnpliktiga vid F21. Inte bara norrlänningar utan även stockholmare och andra. Jag har funnit att alla är positivt inställda till sin tjänst. Vi har ju ansvaret att hålla flygfältet öppet för den civila trafiken, innebärande öppethållande mer än 100 timmar per vecka. Att kunna utnyttja resurserna på detta sätt är en stor fördel.

— Om man skulle önska sig något speciellt, så är det att kunna utnyttja våra underhållsresurser civilt, t ex för arbeten med teleunderhållet, vilket borde vara lönsamt. Härvidlag är vi emellertid hindrade medan vi t ex kan utföra underhållsarbeten åt civila flygföretag.

— Slutligen kan jag vitsorda att TIFF är en intressant tidskrift som jag personligen läser med stor behållning. Tidskriften håller mig informerad om nyheterna inom underhållsområdet.

Ungdom är formbar



— Dagens ungdom växer ju upp i ett motoriserat samhälle och har väl därför ett visst tekniskt kunnande mer eller mindre i "blodet". De är därför tämligen lätt formbara att syssla med den speciella teknik som fordras för våra flygplan.

Ovanstående säger flygplanmästare Olle Forsell och 1:e tekniker Bo Ögersten vid 2 kamp, F21. De två vitsordar sålunda den insats som dagens värnpliktiga gör, även om de inte direkt är så entusiastiska över nutidens svallande lockiga men i detta sammanhang olyckliga hårmode.

— Det är rätt många av de vpl som vill fortsätta inom flygvapet och därför söker in som hjälptekniker efter värnpliktstiden, berättar våra sagesmän. Naturligtvis är inte alla lämpliga men det är ju ganska lätt att sålla agnarna från vetet. Man ser ganska snabbt hur det är med handlaget och ansvars-känslan.

— Så småningom får man ett sammansvetsat gäng, där var och en vet vad han har att göra. Samhörighetskänslan mellan kompanierna är heller inget att klaga på. Man måste helt enkelt hjälpas åt att klara av de uppgifter som föreligger.

— Den nya servicepärmen för fpl 35 är vi nöjda med. Det var otympligt att ha hela UFS-samlingen som underlag. Men fortfarande är det för många föreskrifter av olika slag att ta hänsyn till vid vissa tillfällen. Det blir förstås en rutinsak att hitta bland de olika pärmarna men rutin fordrar som bekant vana och den får man ju inte i en handvändning.



Fplm Olle Forsell (överst) och 1 fte Bo Ögersten, båda F21.

— En stor del av möjligheterna till flygtidsproduktion vilar på den välkvalificerade teknikern jag har i hangaren — hans förmåga att analysera inkomna anmärkningar samt att snabbt utföra reparationer och enhetsbyten.

Den som säger detta är stationsavdelningschefen Thure Lundin, 2.komp, F21. Det är alltså viktigt att man har kvalificerat folk till förfogande. Och väl att märka, denna skicklighet uppnås ej förrän efter lång tids praktisk utbildning på flygplan. Tyvärr är det så många gånger, att den duktige teknikern måste användas till andra tjänstgöringsuppgifter som ligger utanför "hangaren".

— Man kan i detta sammanhang säga att skiljaktigheter finnes mellan *högt* kvalificerat arbete och

med felsökning och service, för att uppnå full kompetens.

— Inom vårt eget kompani har börjat utkristalliseras vissa specialister och vad jag hört från andra förband är det likadant där. Möjligheterna att hålla flygtidsproduktionskurvan går betydligt lättare nu än för ca 2 år sedan, då vi var nyomskolade på fpl 35D.

Värnpliktsproblematiken

Om vi ser ett kompani enbart som ett flygtidsproducerande företag, är vi med säkerhet landets flesta "hoppjerkor". Den utbildade värnpliktige har vi i arbete ca 6 mån, därefter har han gjort sitt och "muckar", så kommer en ny i 6 mån osv.

Viktigt med kvalificerat folk

kvalificerat arbete, särskilt när flygplanssystemen blir mer och mer komplicerade. Önskvärt vore att utbildningen av teknisk personal differentierades, så att en viss form av specialutbildning finns för därtill lämplig personal.

I dagens läge utbildas all teknisk personal i stort sett "i samma form". Hjälp tekniker rekryteras i allmänhet av f d värnpliktiga som fullgjort grundutbildning i teknisk tjänst i FV, de får därefter teoriutbildning — markstridsutbildning — teknikerutbildning med inlagd påbyggnadskurs och till slut typutbildning, (för eltekniker tillkommer dessutom vissa telekurser). Denna utbildning tar lång tid och kostar FV mycket pengar. Men trots tiden och pengarna kan man inte säga att den formellt färdigutbildade teknikern är utbildad för alla de skiftande arbeten som förekommer vid ett kompani. Det fordras ytterligare flera års praktisk tjänst på flygplan



Stationsavdelningschef Thure Lundin, F21.

— I bilden ligger dock att vi måste upprätthålla en viss beredskap samt utbilda den värnpliktige till krigsbefattning. För att uppnå målen, flygtidsproduktion och beredskap, måste vi ta in betydligt fler värnpliktiga, och under betydligt längre tid än vad krigsorganisationsbehovet kräver. Följden blir, att en stor del av våra utbildade värnpliktiga efter uttryckningen måste krigsplaceras i andra befattningar hos andra försvarsgrenar och totalförsvarsorgan, s k B-delsvärnpliktiga.

Forts sid 12 ▾

◀ Montörerna Forsberg och Nilsson har ett problem att lösa.

Bättre utbildning behövs på basmaterielen

På Heden kan man finna en man som trots sitt sydliga utsprung (Blekinge) funnit sig väl tillrätta så här långt norrut:

1:e tekniker Börje Lundh, chef för materieltroppen. Han tillhör de så kallade pendlarna och åker bil 11 mil varje dag mellan hemmet i Luleå och Heden.

— Vi sätter igång häruppe i mitten av januari och håller igång fram till semestern, säger Lundh till TIFF. Under den tiden kommer flottiljerna hit för att vinteröva vilket innebär att det blir skifte på markpersonalen cirka var 14:e dag. Våra egna män har ju sina serviceuppgifter för "rajden", det vill säga den kontinuerliga övningsverksamhet som samtidigt pågår. Det blir alltså de gästande förban-

Man måste vara väl påpälsad vid klargöringsarbetet på Heden.



♦ Viktigt med . . . forts

— Att vi behöver den värnpliktige i krigsorganisationen är väl fullt klart hos envar . . . MEN utbilda inte fler värnpliktiga än vad som behövs, och inte längre tid än vad en programmerad utbildning vid övningskrigsbas kan erfordra!

För att lösa de andra två uppgifterna, flygtidsproduktion och beredskap, låt oss få fast anställd, manlig som kvinnlig personal. För F21 och Norrbotten vore detta en ren lokaliseringsåtgärd som skulle skapa många arbetstimmar för människor som i dagens läge har sysselsättningsproblem. Gjordes en noggrann ekonomisk kalkyl, skulle det med säkerhet visa sig, att det skisserade förslaget skulle ställa sig betydligt mer lönsamt än nuvarande värnpliktsystem.

dens eget folk som får sköta servicen i övrigt. Det visar sig emellertid oftast att man inte har den rätta utbildningen på den fasta delen av basmaterielen. Man bör ju till exempel kunna handha uppvärmningsanordningen i detta klimat. En tanke är väl att låta en del av vår fasta personal hjälpa de gästande förbandens folk. Men då tycker man förstås hos de våra att man inte gärna vill spräcka ett väl sammansvetsat gäng.



1 ftekn Börje Lundh,
F21.

— Jag undrar dessutom om inte katalogerna för basmaterielen och utrustningslistorna för materiel-satserna borde ses över. De verkar vara mycket ofullständiga och man kan fastna på sådana saken i ett krigsläge.

— Våra baser häruppe är ju speciella ur miljösynpunkt. Därför kan man inte likställa dem med andra baser i landet, förutsättningarna är så olika. Dessutom tycker jag att funktionerna borde prövas mera på krigsmässig grund. Först då uppdragas svagheterna och man kan rätta till dem. Krigsutrustningslistorna är ofullständiga och bör revideras. Men det ska göras av folk som verkligen legat i fält och vet vad som bör finnas.

Flygvapnets uppträdande i krig förkortas FUK.
Vad heter Kustartilleriets?

*

Montör E försöker skruva en mutter på en bultgänga men lyckas inte.

— Förmannen: — Du har fel mutter, den är vänstergängad men ska vara högergängad.

Verkmästaren hör det hela och säger: Vänd på muttern, Vetja!

*

På tal om disciplin sa den gamle adlige officeren:
— Inte undra på att det är som det är, när dom rekryterar från det civila.