

FLYGMÄKT

Nr 1

vapen

1986

"Nya" JAS 39 Gripen

Sid 4

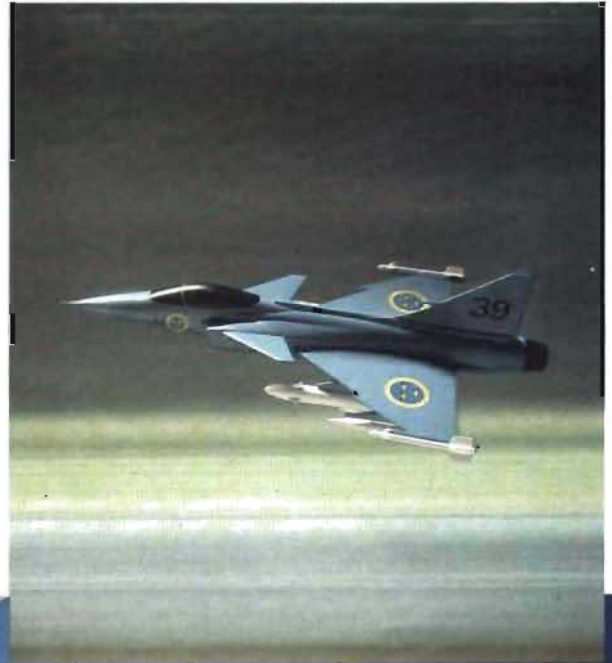


Foto t v + ovan: Nils-Göran Widh
Foto nedan: Stefan Kalm



Nyhet 2: TP 89



Nyhet 3: HKP 10



FLYGVAPNET

vapen

INNEHÅLL

- Sid 4: Inbyggd flygsäkerhet / IAS 39
8: Lufthansas Futura-utbildning
16: Ny ID-bok + JA 37 till F16
18: Aktuell debatt
25: Bit F5-historik
26: HKP 10 och TP 89
28: Flygvapenmuseum Malmén



Foto: Claes Jörnskiöld



Från F16 i Uppsala har F10 i Ängelholm fått överta Flygvapnets skol-Drakar, SK 35 (eller flygplan 35C). Med dessa genomförs TIS-utbildningen/typinflygningskedet för Draken. Just nu inte bara med svenska elever utan även med österrikiska. Österrike har ju nyligen av Sverige köpt 24 modifierade Draken, benämnda J 35Ö.

BIDRAG från läsekretsen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material - Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter. För signerade artiklar svarar resp författarna, för redigering och layout redaktören.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges - källan önskas tydligt angiven.

Ansvarig utgivare: **BENGT LÖNNBOM**
Redaktionschef: **GÖSTA EDWARDS**
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
Prenumeration: **GUNNEL WRÉNIUS**

Nr 2/86 utkommer 1 maj

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippen 1986-03-17/34

ADRESS: **FLYGVapenNYTT**
Flygtaben/Info, Box 80004
104 50 Stockholm
TELEFON: 08-788 75 89
el 87
vx: 788 75 00

Prenumerationspris 1986 25 kr
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygtaben



PROFIL 90

Omvärlden och tekniken är under ständig förändring. Även om människan i stort är densamma, ändras dock förutsättningarna i bl a socialt och ekonomiskt hänseende. Flygvapnet är på väg in i en ny fascinerande utvecklingsfas inom flera områden – t ex Flyg 90, Bas 90 och Stril 90. Behovet av effektiva flygstridskrafter är bättre dokumenterat än någonsin tidigare.

Flygvapnet är samtidigt inne i en period av stora pensionsavgångar. Därtill kommer betydande förtidsavgångar, som vi sannerligen inte önskar oss. Behovet av återväxt och förnyelse är påtagligt. Det sistnämnda bör kunna tas både som en utmaning och en injektion.

Behovet av moderna, effektiva ledningsformer för förbandsproduktionen blir av flera skäl alltmer uttalat.

Kort sagt behöver vi se över våra nuvarande verksamhetsformer och prioriteringar. Vi behöver möta framtiden med ett flygvapen under successiv förändring och anpassning till de nya förutsättningarna. Vi behöver PROFIL 90.

● ● Hösten 1985 påbörjades arbetet med inriktning mot PROFIL 90, ett arbete – en evolution – som vi själva skall genomföra för att på lämpligaste sätt forma Flygvapnets framtid.

Efter ett omfattande seminarium under flygstabschefens ledning har utvecklingsarbetet behandlats vid det nyligen genomförda årliga förbandschefsmötet. Det är önskvärt att all personal i större eller mindre grad medverkar i det fortsatta arbetet. I FLYGVAPENNYTT kommer orientering om innebörd och resultat att lämnas.

● ● Flygvapnet firar i år sin 60-åriga tillvaro som självständig försvarsgren. Det har varit 60 år av dynamisk utveckling med en blandning av både glädjämnen och problem. Målsättningen med PROFIL 90 är att lotsa sextioåringen vidare med kraft och effektivitet in i framtiden. Med andra ord en vitalisering som skall beröra oss alla och komma alla tillgodo.

Flygvapnet är en levande organisation. Det är VÅRT flygvapen – Ditt och mitt. Det är just den känslan som skall vara en del av PROFIL 90. ■

Målet är att GRIPEN skall bli dubbelt så säker som VIGGEN

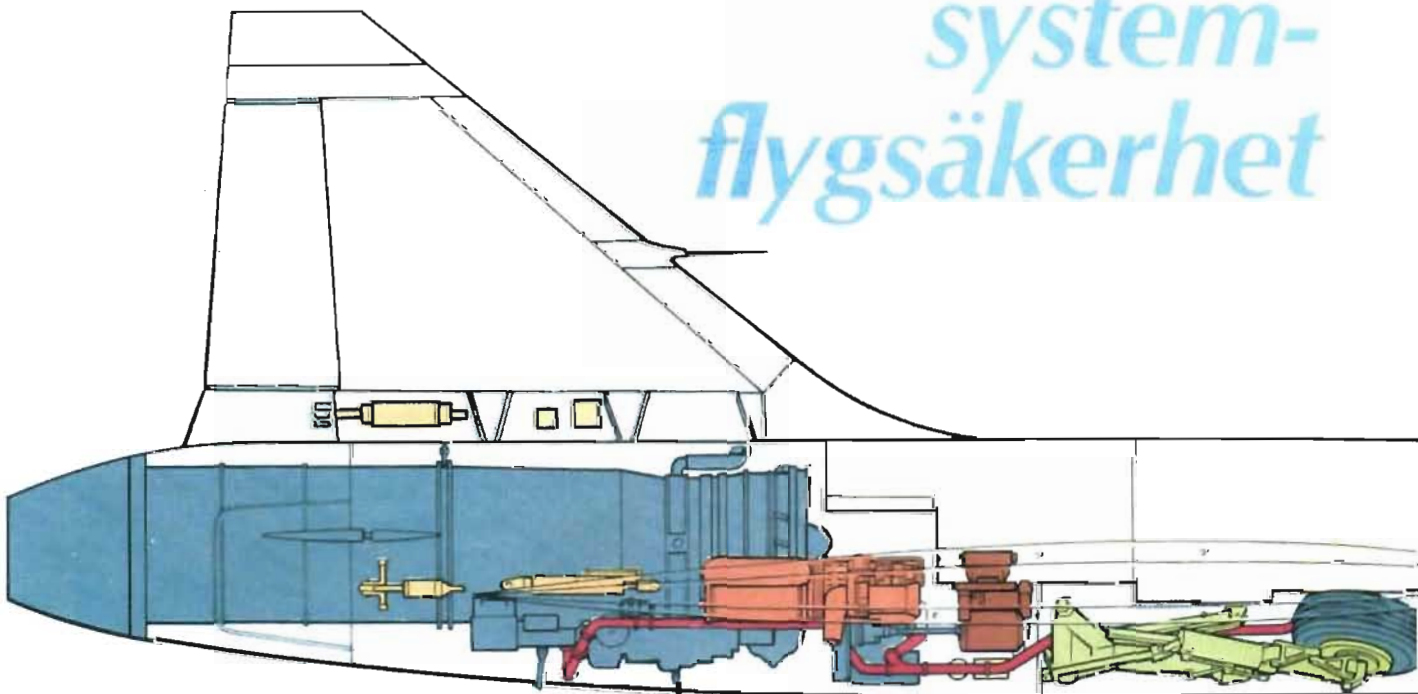
☆☆ Tisdagen den 11 februari visades det svenska allupptrags stridsflygplanet JAS 39 Gripen för första gången i full skala. Det var Industrigruppen JAS (Saab-Scania, Volvo Flygmotor, Ericsson Radio Systems och FFV) som presenterade den fullskaleatrupp av Gripen som byggts vid Saab-Scantias flygdivision i Linköping. ☆ Visningen skedde i närvaro av försvarsminister Roine Carlsson, ÖB/general Lennart Ljung, chefen för Flygvapnet/generallöjtnant Sven-Olof Olson, generaldirektör Carl-Olof Ternryd/Försvarets Materielverk med flera ur den svenska försvarsledningen samt ett rikt uppbåd av massmediarepresentanter. ☆☆☆

Foto: Åke Andersson



'Nya' JAS 39 Gripen

får inbyggd system-
flygsäkerhet





Av Jahn Charleville

Det var första gången som flygplan 39 Gripenens verkliga utformning offentliggjordes. Vad som visades var en fullskalemmodell i trä. Sveriges dyraste modellbygge – men också det viktigaste och nyttigaste. Många rykten om förändringar jämfört med "2010-versionen" har dock länge varit i svang. Nu redovisade utseendemässiga nyheter hos Gripen är huvudvingens framkant – som försetts med såg-tand (lite i stil med Viggen) och fenans utformning – vars bakkant gjorts rak (à la Viggen). Tillkommit har också en liten ryggås – som löper från huvubakkanten till fenroten, samt kraftigare vingrotsfästen.

Ytterligare smärre detaljnyheter i utseendet lär vi få se om inte förr så i alla fall vid serieleveransens början 1992. Det handlar ju om ett stridsflygplan med all den sekretess som därvid måste gälla.

Gripenens verkliga utseende och delar av provnings- och tillverkningsförfarandena var naturligtvis denna premiärvisningsdag vid Saab-Scania de stora slagnumren. Men undras kan om ändå inte det som händer inne i flygdivisionens flygsäkerhetskontor förtjänar att än mer uppmärksammas.

● ● Flygsäkerhetskontoret är en ny avdelning som tillskapats bl a med sikte på Gripenens framtida flygsäkerhetsstatus. Visserligen har flygsäkerhet alltid legat Saab-Scania varmt om hjärtat och stort arbete har härvidlag lagts ned framför allt med efterkrigstidens stridsflygplan. Men det var vid kändedomen om ett helt nytt sätt att tackla flygsäkerhetsproblematiken (presenterat i slutet av 60-talet i USA och benämnt System Safety), som något nytt föddes även hos Saabs flygdivision. (FLYGvapenNYTT var den första tidskriften i Norden som presenterade denna revolutionerande systemsäkerhetsmetodik; nr 5/70 + 1/71.)

– Målsättningen hos oss vid SAAB:s flygdivision är att minska den initiala haverifrekvensen för flygplan 39 Gripen med hälften jämfört med motsvarande för 35- och 37-systemen, säger **Ulf Frieberg**, chef för flygsäkerhetskontoret.

– Stora såväl mänskliga som ekonomiska värden står på spel. Vi vill redan från början bygga in maximal flygsäkerhet i hela Gripen-systemet.

– Vi har i cirka tio år med bl a datorers hjälp systematiskt analyserat såväl svenska som utländska haveriorsaker (mänskliga, tekniska och övriga orsaker). Denna kunskapsbas har utgjort grunden för vårt flygsäkerhetsarbete, vilket utförts och utförs av det sedan 1976 inrättade flygsäkerhetskontoret, berättar Frieberg.

– Bl a med dessa erfarenheter som grund har preliminära riskanalyser skrivits. Sådana finns nu nedtecknade för alla ingående system, inflikar **Alf Svensson** – medarbetare vid flygsäkerhetskontoret.

– Arbetet går nu vidare och dokumenteras i en riskanalys. Den slutrapporten skall redovisas i en studie någon gång kring kommande årsskifte. Men riskanalyserarbetet kommer att fortsätta fram till serieleverans 1992, säger Svensson.

● ● Under arbetet med riskanalysen används ett antal metoder som kompletterar varandra. Ett av dessa "verktyg" kallas "toppfelsträd", där toppen representerar haveri och grenarna alla flygplanets delfunktioner. Man söker alltså efter haveriorsaken genom att klättra ned i trädet med en logiskt utformad mall. T ex: Vad är det som kan orsaka dragkraftsbortfall? Samtliga kända och tänkbara felkällor här till finns kartlagda i ett finmaskigt nät, som på bild liknar ett granträd. Söker man sig nedåt i trädet, hamnar man till slut alltid på rätt orsaksruta/or.

– Det finns ett stort antal tänkbara orsaker till syrebrist. Dessa har analyserats och beskrivits samt finns dokumenterade på ett "lakan", säger Svensson.

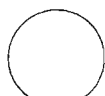
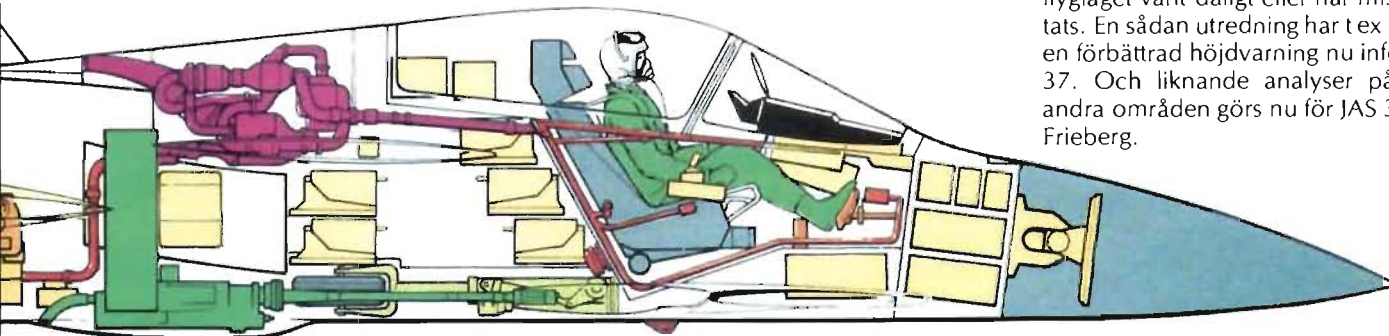
– Ett aktuellt exempel på vad en sådan här analys kan ge är fel på G-dräktsanslutningen. Uppstår sådant fel med flygplan 35 eller 37, drabbas föraren successivt av greyout vid ca 6–7 G. Men med 39 Gripen kan man nå 9 G mycket snabbt. Har föraren då fel på G-dräktsanslutningen, inträder medvetlöshet direkt och utan förvarning. Därför kommer Gripen att utrustas med ett varningssystem, som på varningstablån indikerar om anslutning ej är gjord, förklarar Frieberg.

● ● Verktyg två i det haveriförebyggande flygsystemsäkerhetsarbetet är något man på Saab benämner FMEA, vilket uttyds felmodsfefeektanalys. Skillnaden jämfört med toppfelsträdet är att man med denna analysmetod går nedifrån och upp i flygplanets systemkedja – man utgår från den minsta komponenten och ser vad för fel denna kan orsaka i hela kedjesystemet.

– FMEA skall gå upp och möta analysen i toppfelsträdet på lämplig nivå. Ma o verktyg 1 och 2 skall i princip mötas. Med felträd kan man analysera kombinationer av fel, medan FMEA endast behandlar ett fel, tillägger Frieberg.

● ● Alla flygsäkerhetsförhållanden skall och måste beskrivas. Vissa frågor tarvar speciella utredningar, s k FHA (= Fault Hazard Analyses).

– Ett exempel på detta är ett totalhaveri med "friskt" flygplan som kolliderat med marken p g a att förarens information om flygläget varit dåligt eller har missuppfattats. En sådan utredning har t ex lett till att en förbättrad höjdvarning nu införs på JA 37. Och liknande analyser på många andra områden görs nu för JAS 39, säger Frieberg.



– För övriga man-maskin-haverier gör vi också djupanalyser. På den tekniska sidan gör vi mycket omfattande granskningar av attrapper och system. Dessa knyts ihop med markprovning och systemgranskningar som skall mynna ut i en slutrapport av flygsäkerhetsläget, dvs den slutliga flygsäkerhetsbedömningen av flygplan 39 Gripen, säger Svensson.

● ● Med här beskrivna olika verktyg har man vid Saab-Scania på ett systematiskt sätt försökt eliminera de flesta tänkbara haveriorsaker som kan drabba JAS 39. Målet är alltså att minst halvera den initiala haverifrekvensen – att redan inledningsvis bryta tidigare, branta haverikurvetrender – att så s s göra Gripen dubbelt så säker som t ex Viggen och Draken.

Om detta lyckas har de fyra flygsäkerhetsexperterna vid Saab-Scantias flygsäkerhetskontor utfört något stort och i högsta grad berömvärt, något som väl hamnar i paritet med alla andra goda insatser som görs för att producera ett modernt, svenskt allupptragsflygplan. Ty det handlar om sparande av människoliv och dyra flygplansindivider i ett krympande flygvapen, där varje enskild förare och flygplanexemplar fått starkt ökad betydelse.

● ● Ett annat mer traditionellt led i flygsäkerhetstänkandet är arbetet med Gripens räddningssystemstol. Tidigare svenska flygplan har haft svenska raketstolar. JAS 39 förses av kostnadsskäl dock med en utländsk konstruktion, den brittiska Martin Baker MK S10LS.

– För att prova denna räddningstol i rätt kabinmiljö, har Saab skickat en kopia av Gripens framkropp till stoltillverkarens provningsställen (Nord-Irland och England). Där kommer ekipaget att placeras på en släde som drivs med raketer längs en slädbana. Det handlar om åtta olika utskjutningsprov. Dessa beräknas vara

klara någon gång under sensommaren. Två av proven blir s k 0-0-skott, d v s de görs från stillastående, berättar **Georg Olsson** vid Saab-Scantias räddningssystemkontor.

– Gripens flygplanhuv kommer sannolikt att öppnas genom fällning åt sidan – d v s i likhet med SK 35 (skolverversionen av Draken), alltså inte bakåt som på attack- och jaktViggen. För att i en nödsituation spara livsviktig handlingstid, kommer huvuven inte att fällas utan att sprängas bort strax före det att raketstolen skjuts upp, ut och bort från flygplanet. Detta sker med hjälp av ett sprängsystem, en sprängledning som går i glaset utmed kanten på plexiglashuven samt centralt upptill, säger Olsson.

Gripens huvuglas är tunnare än Viggens, medan 39:ans frontruta (p g a fågelkollisionsrisken) gjorts ca tre gånger styvare än 37:ans.

● ● Slädbaneproven är verifierade prov för räddningssystemet. Man provar härvid a) glidvinkeln, d v s stolgejdarnas lutning, b) huvens dimensionering, c) stolens G-kraftstålighet i kabinen samt d) provdockornas Gripen-klädsel.



Systemsimulatorn viktigt hjälpmedel

Systemsimulatorn till JAS 39 Gripen invigdes vid Saab-Scania för ca 6 mån sedan. Det var en viktig milstolpe i Gripen-projektet. Chelsoflygare Stig Holmström gjorde då det första flygpasset i JAS 39 Gripen. Premiärflygningen i systemsimulatorn gick mycket bra. Kunde en nöjd projektledare för Gripen. Tommy Nilsson, konstaterar efteråt.

Med lasso EBN steg provflygare Holmström till 800 m och planade ut. Efter ett par avancerade manövrar steg han sedan till 5000 m. Under brepass, varav ett i rött, visade Stig Holmström vad simulatorn gör för.

Förutom normala simulatorgenskaper finns apparatprototyp till JAS 39 mbyggda. Bl a ha. Ericsson installerat den framtida systemdatorn, hjärtat i JAS 39 Gripen och också presentationsutrustningen i förarkabinen. Både här och mjukvara till FV 39 Gripen kan testas i simulatorn.

Simulatorflygningen visualiserar för flygaren på en videoskärm. Det skapar en ökad realism åt flygningen. SYSIM är ett viktigt hjälpmedel inför den första verkliga flygningen med JAS 39 Gripen om ungefär ett år.



– Det är FMV som provar förarklädseln. Det handlar om a) ny flygdräkt (som bl a syftar till att bli ABC-resistent), b) ny lättare flyghjälm och c) en flytvästjacka, där flytvästen och Martin Bakers armfixeringssystem har kombinerats, berättar överstelöjtnant **Hans Hallström** vid FMV:Flyg FL3.

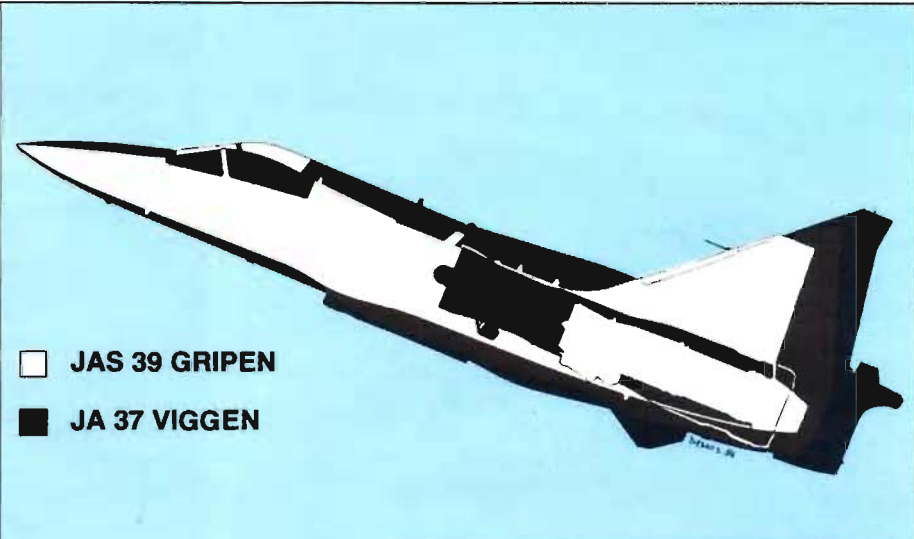
I detta sammanhang bör tilläggas, att Gripen's stollutning är 28°. För Drakenstolen är lutningen 30°, medan Viggen bara har en stollutning på 17°. Ju mer liggande ställning en flygförare har, desto bättre blir möjligheterna att uthärda G-krafterna. JAS 39 Gripen skall momentant tåla 9 G:s kraftpåkänningar, något som J 35 Draken emellertid inte alls är avsedd att tåla.

● ● Vid attrappvisningen på Saab visades också en teckning av skolverversionen av JAS 39 = SK 39 Gripen. Därmed svävar man osökt in på avdelning tre rörande flygsäkerheten och JAS-systemet. Ty sammankopplat med SK-versionen är också olika simulatorutrustningar och nytt skolflygplan typ 2, m m.

1983 fastställde riksdagen en 800 milj kr lägre ram för Gripen-projektet. Av riksdagstryck och utredningar har framskymtat att ett av besparingsobjekten skulle vara Gripen's dubbelsitsiga skolverversion. Men studier vid flygstaben visar, att ett utbildningssystem som avser utbilda treflygslagskunniga flygsäkrast leder till målet med en SK-version.

– I årets statsverksproposition understryker regeringen, att den minskade JAS-ramen kvarstår, men man anser "att en reduktion till den lägre nivån enligt 1983 års riksdagsbeslut inte bör göras nu", säger överste **Göran Tode** vid flygstabens JAS-avdelning.

– Det innebär att projekteringen av SK 39 fortsätter. SK 39:s roll i det framtida utbildningssystemet har ett mycket nära samband med flygutbildningen i övrigt. Det handlar t ex om vilka skolflygplan i övrigt som FV bör ha, vilka simulatorer och andra utbildningshjälpmedel, i vilket skede utbildning med SK 39 skall genomföras, om GFSU skall genomföras centralt eller inte, m m. Det är emellertid troligt att



	JAS 39 GRIPEN	JA 37 VIGGEN
Längd	14 m	16.4 m
Spännvidd	8 m	10.6 m
Startvikt	8 ton	17 ton

SK 39 Gripen även kommer att spela en större roll i den taktiska flygutbildningen än dagens SK 35 Draken och SK 37 Viggen, avrundar Tode.

Styrsystemet



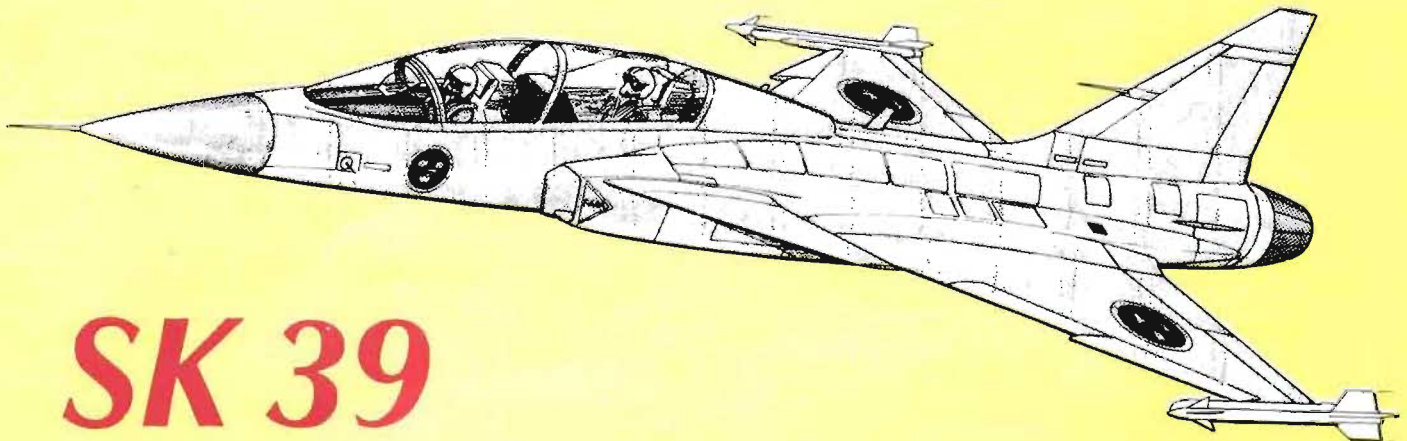
● Hela frågan om den framtida flygut-

bildningen utreds för närvarande i flygstaben. De stora kraven på våra framtida flygförare gör att rejäla satsningar måste göras inom utbildningssystemet. Vi kan se fram mot en spännande och kanske revolutionerande utveckling inom detta betydelsefulla område.

Ett försök i denna futurala flygutbildningsinriktning kan tänkas starta vid Krigsflygskolan. Man skulle vid F5/Ljungbyhed vilja prova att flygutbilda en elevkull direkt på jetskolflygplanet SK 60 – alltså genom att hoppa över gängse initialskede med propellerflygplanet SK 61 'Bulldog'. Resultatet av en sådan provutbildning skulle förhoppningsvis kunna ge en bättre vägvalsledning bl a vad avser FV:s totala flygutbildning för 2000-talet.

Men först skall det viktiga året 1987 passeras – ett viktigt år såväl för hela försvaret som för det fortsatta utvecklingsarbetet med Gripen-projektet. ■

Red



SK 39

☆☆ Lufthansa (med partner Swissair och Luftwaffe) lancerar nu ett nytt koncept och en ny filosofi för utbildning av piloter för civil luftfart. Det västtyska flygvapnet – Luftwaffe – kommer att utnyttja utbildningen för sitt behov av transportflygförare. ☆ För den nya utbildningen satsar Lufthansa hela 84 milj DM. Det handlar om nya byggnader, nya flygplan, nya simulatorer, elektroniska skolasalar, modernaste läromedel och målmedveten pedagogisk utveckling. ☆ Denna utbildningsidé har givits namnet FUTURA. Idéerna kan mycket väl bli ställbildande för transportpilotutbildningen världen över. Och det för lång tid. Satsningen på det pedagogiska utvecklingsarbetet är helhjärtad och ambitiös. Uppenbarligen prioriterar man utbildningen mycket högt inom Lufthansa. Sätten att tackla en stor del av rekryterings- och utbildningsproblematiken skiljer sig högst intressant från vad vi är vana vid ur skandinavisk synvinkel. ☆ Följande artikel bygger på en intervju med två representanter för det västtyska flygbolaget. De intervjuade är A) flygkapten DIETER HARMS (chef för Lufthansas flygskola, drivkraft och inspiratör till Futura) och B) flygkapten GERD LUEBKER (Futura-utbildningens projektledare). ☆ Intervjuare för FV-NYTT är freelance-journalisten LARS CHRISTOFFERSON. ☆☆☆



Lufthansa lancerar egen utbildningsidé:



Gerd Luebker (G L)



Dieter Harms (D H)

LC: När startade Lufthansas utvecklingsarbetet med Futura och vilka deltar i denna nysatsning?

DH: Vi började utveckla vårt nya flygutbildningskoncept Futura tillsammans med Swissair och Luftwaffe redan 1982. Samarbetet mellan Lufthansa, Swissair och Luftwaffe är emellertid av mycket äldre datum. Med detta samarbete har vi lyckats bli mer kostnadseffektiva i vårt resursutnyttjande.

Vi bygger just nu vår nya simulatorhall i Bremen. Den liksom övriga byggnader är dimensionerade för en stor kapacitet. Det finns rum för även tillkommande intres-

senter. Vi anser det klokt från resurssynpunkt att även andra flygbolag kan ges möjligheter att utnyttja anläggningarna.

En av de stora nyheterna i Futura är att vi introducerar simulatorer i grundflygutbildningen. Det är avancerade fullskalesimulatorer med datogenererad vision. Vi är ensamma i världen med att använda så här avancerade simulatorer på den här tidiga nivån.

LC: Utnyttjas Lufthansas flygskola också av andra flygföretag?

GL: Vad beträffar dagsläget och Futura-konceptet har vi ett samar-

SAS, TFHS & FV inbjuds studera

bete med både Luftwaffe och Swissair. Utvecklingskostnaderna är stora och anskaffningen av materiel, flygplan, simulatorer och byggnader kostsam. Ta t ex simulatorerna. Genom att använda dem sexton timmar om dagen i stället för kanske tio eller mindre, blir vi mer kostnadseffektiva. Själva kunde vi i Lufthansa inte utnyttja simulatorerna sexton timmar om dagen. Vi behövde alltså partners. För närvarande är vi tre deltagare i Futura.

Vi har fått förfrågningar från flera företag i Europa om att få gå in i systemet. Vi har därför i våra kontrakt med flygplantillverkare och





Externe från Lufthansas flögskolor i Phoenix, Arizona USA

– Vi vill ta hand om våra pilotelever vid så tidig ålder som möjligt

– Sen omskolning blir inte lönsam

simulatorbyggare optioner om flera enheter. Men från början bestämde vi oss för att i initialskedet skulle vi endast vara tre deltagare. Med för många försvåras utveckling och diskussioner. Både British Airways och KLM är intresserade, men skulle de ha varit med från

början skulle det hela måhända ha blivit en smula svårhanterligt pga storleken. Vi löser problemen i den mindre gruppen. Vi får se 1987 hur mycket utrymme vi kan lämna för andra deltagare och då bedöma hur intressant det är att utnyttja optionen på den tredje si-

mulatorn. Tillkommande kontrahenter får då gå in i konceptet men inte utveckla det vidare.

Våra planerade byggnader har kapacitet för en större verksamhet och vi kan skriva kontrakt med andra flygföretag och vi avser också att utöka vår serviceverk-

samhet i Europa på Piper-sidan för att skaffa mera arbete åt vår underhållspersonal. Vi ser på skolan inte bara som något som enbart berör Lufthansa – utan en skola med en stor utvecklingspotential. Våra kommande partners vill vi ha i ett långt samarbete. Problemet med våra afrikanska kurser är att de alla är mer eller mindre unika. De kräver var och en en speciell uppläggning. Med Swissair är det annorlunda. Avtalet är ett långtidskontrakt och Swissair återkommer med samma kurs regelbundet. – Kanske kan SAS i framtiden bli en ny partner? ▶

FUTURAA



Start med en av Lufthansas Airbus A-310

National-ekonomiskt tveksamt rekrytera militära flygförare

Kostnads- spiralen pekar entydigt mot samarbete

L C: Era tankar om ett större samarbete i utbildnings-sammanhang med andra flygbolag verkar intressanta. Kan ni utveckla dem vidare och tror ni att ni blir stilbildande med er Futura-utbildning?

D H: Jag är helt övertygad om att Futura-konceptet kommer att bli stilbildande för flygfartsindustrin. Många kommer att följa efter oss. Man behöver inte komma till oss och samarbeta i Bremen, man kan utveckla egna skolor. Jag rekommenderar det. För de skandinaviska länderna vore ett sådant samarbetsförfarande idealiskt. Behovet av piloter kommer bara att öka. Det är här möjligt att hitta en ny form för samverkan. Utnyttja våra idéer, använd samma flygplantyper och simulatorer och låt oss gemensamt pressa ner kostnadsspiralen.

Med ett mer omfattande samarbete mellan flera flygbolag kan vi utväxla erfarenheter. Väljer man att bygga upp sina egna skolor, köper man de resurser som bedöms nödvändiga. Och vi skulle kunna använda varandras materiel och kunnande för att kapa tillfälliga toppar och dalar. Vi skulle kunna utväxla kapacitet. Vi får också möjligheter att samarbeta på servicesidan. Ett underhållscentrum gemensamt skulle förbilliga driften avsevärt. Detta kunde vara till stor fördel för oss alla. Man kan naturligtvis också tänka sig ett större utbildningscentrum i Bremen, som ägs av Lufthansa, men som utnyttjas av flera partners än som i dag ingår i Futura.

L C: Diskuterar Lufthansa även med andra flygbolag när det gäller framtida pilot-utbildning?

D H: Vi förhandlar med en rad flygbolag som är intresserade av att gå in i Futura. På det här området har alla flygbolag samma mål, dvs högsta pilotkvalitet till lägsta möjliga kostnad. Tillsammans kan vi uppnå detta lättare och mer ekonomiskt. Vi diskuterar sådana här tankar med italienska Alitalia, kinesiska CAAC/Civil Administration of China, British Airways och holländska KLM. Vi diskuterar också med den ställiga spanska flygskolan.

L C: Vill ni berätta något om varför Lufthansa driver en egen flygskola och om varför ni föredrar att få in unga piloter i ert företag?

G L: Lufthansa har en princip beträffande åldern på de piloter vi anställer. Vi vill ha dem så unga som möjligt. Högsta åldern för tillträde till vår skola är normalt 24 år. Den sökande måste ha gymnasiekompetens och ha genomgått den grundläggande militära utbildningen i försvaret, som i V-Tyskland är på 16 månader. Militärtjänstgöringen är obligatorisk för män. Efter den kan eleven börja i vår flygskola.

Vi ser det hela strikt ekonomiskt. Lufthansa satsar stora summor på att lära eleven flyga. Vi ger honom sedan utbildning för att övergå från ett flygplanssystem till ett annat och liknande. Det är därför inte underligt att vi vill ha piloten i produktion under så lång tid som möjligt. Med den här åldersgränsen kan vi ha honom flygande i minst 31 år.

Inte lönsamt omskola 30-åriga militär-flygförare

Om däremot någon skulle komma t ex från Luftwaffe vid 32 års ålder eller t o m något över, skulle vi bara kunna utnyttja piloten under en kortare tid. De 250.000 – 300.000 DM, som grundutbildningen kostar per elev, är avsevärt lägre än utbildningskostnaderna för den fortsatta karriären i bolaget. De största kostnaderna har vi på linjen, då piloten går över från Boeing 727 eller 737 till Airbus A310 och sedan kanske till Boeing 747 för att därefter få utbildning till kapten och börja flyga som sådan

på Boeing 737. Här har vi de stora utbildningsutgifterna i vår kedja.

Grundutbildningens cirka 300.000 DM skall jämföras med linjekostnaderna fram till kapten, som belöper sig till 1.500.000 DM. Det ger en värt ekonomisk, om vi kan utnyttja piloten i produktionen under så lång tid som möjligt. Detta uppnår vi genom att själva stå för grundutbildningen. Med den relativt låga grundutbildningskostnaden är det alltså tveksamt om vi kan spara något genom att anställa en färdigutbildad pilot. I ett sådant fall skulle vi dessutom avhända oss möjligheter att själva med vår utbildning forma vår pilot efter de speciella Lufthansakrav som vi ställer.

L C: Hur är tillgången på piloter i dag? Har flygbolagen några rekryteringsbekymmer?

D H: I Europa har man i dag rekryteringsproblem. Behovet av piloter bara ökar, men tillgången växer inte i samma takt. Den främsta rekryteringskällan är och har varit respektive lands flygvapen. Flygvapnen utarmas emellertid på detta sätt och man hamnar i ett läge som ingen egentligen önskat sig. Nationalekonomiskt är därför denna rekryteringsfilosofi starkt tveksam.

Jag har t ex talat med flera skandinaviska flygvapenofficerare. De är kraftigt bekymrade över pilotläget. Vi hade tidigare samma problem i Västtyskland, men då infördes bestämmelser som reglerade avgångarna. En flygförare i Luftwaffe kontraktbinder till dess han fyllt 41 år. Den västtyska lösningen med kontrakt kommer vi nog att få se mer av i flera länder.

L C: Finns det enligt er mening någon grundläggande skillnad mellan en "high-performance pilot" i en "multirole fighter" och den högkvalificerade piloten i ett modernt trafikflygplan?

G L: Vi har i Lufthansa den synen att den militära flygförarens roll och pilotens i civil linjetrafik är artskilda. Det finns visserligen berö-

ringpunkter, men vi talar här om två olika yrken. Att flyga i moderna flygstridssystem är något annat än att vara optimalt effektiv i linjetrafik. Detta måste få återspegla sig i såväl utbildning som i antagningskrav.

Kontrakt- bindning av militära flygförare blir allt aktuellare

L C: Det finns hos Lufthansa väldigt få piloter med militär flygutbildning. Hur förklarar ni det?

G L: Förutom de skäl jag anfört tidigare gäller att i Luftwaffe är ilvg-



föraren kontraktbunden. Luftwaffe har naturligtvis utomordentligt duktiga flygförare. Det är ingen tvekan om det. Men att flyga militärt är annorlunda än att flyga civilt. Den militära flygföraren måste kalkylera med riskmoment. Hans attityd är en annan. Det finns moment av aggressivitet och kreativitet, som saknas i den civila linjearten. Och den militära flygföraren behöver inte betrakta ekonomi på samma sätt som våra piloter.

Jag vill säga att de två förarna lever i två olika flygvärldar. Har den militära flygföraren tillbringat över ett decennium i sitt system, är han naturligtvis färgad av detta. De två yrkeskategorierna måste förstås agera optimalt effektivt men på olika sätt och på olika villkor. Ta t ex bränsleekonomi. Den militära flygföraren ekonomiserar ned sitt bränsle för att på slagkraftigast sätt kunna genomföra sitt strids-

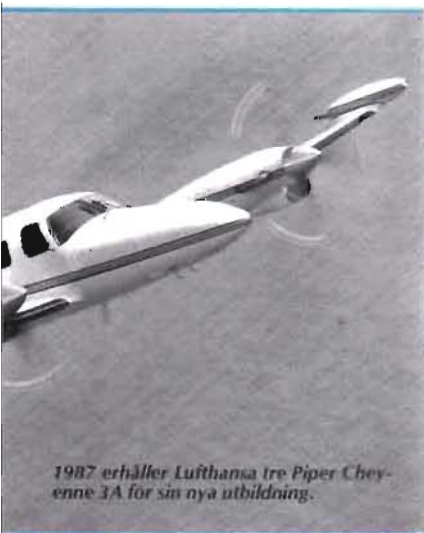


flygskolan i Bremen, instrumentcockpit

övningsuppdrag. Den civile trafikpiloten har ekonomin inbyggd på ett annat sätt. Han måste tänka företagsekonomiskt och spara. Det ska ge hans företag vinst.

En militär förare som går över till civil luftfart konfronterats med många områden där han måste tänka om eller to m börja från början. Det är inte flygskickligheten vi tvekar inför – den är absolut av högsta klass – utan just själva sättet att tänka flyg. Lufthansa behöver inte folk som har stridsvilja, kan strida, skjuta och tänka taktiskt. Vi tror alltså att militär och civil flygverksamhet är så olika att de utnyttjar och utvecklar olika kvaliteter hos människor. Ser vi till det inre så blir det två olika livssätt. Att flyga civila flygplan handlar mer om drift, systemhanterande, bränsleekonomi och att spara – kort sagt att administrera de dagliga rutinerna på ett effektivt men annat sätt utifrån andra utgångspunkter.

L C: Nu är det ju faktiskt så att de flesta flygbolag i världen får sina piloter från försvaret och det tycks ju "gäbra" eller hur?



1987 erhåller Lufthansa tre Piper Cheyenne 3A för sin nya utbildning.

G L: Ja det är riktigt. Jag har inte sagt att det är omöjligt att försörja flygbolagen med piloter den här vägen – i många fall är det ju den

Mänskliga resurser tas bäst till vara tidigt

enda. Jag är också helt övertygad om att de före detta flygvapenförarna gör ett alldeles utomordentligt arbete också som civila piloter – de representerar stor flygskicklighet. Självklart är den här vägen framkomlig ...



Men vad jag talar om är utbildningsekonomi, företagsekonomi och kanske också nationalekonomi. Det gäller att utveckla och att ta till vara mänskliga resurser på bästa möjliga sätt. Vi vill ha de lämpligaste människorna, utbildade på det bästa sättet för den speciella verksamhet, som är just vår. Vi tror mer på vår metod.

Vänder man på problemet, ser man det kanske tydligare. Färdigen helt civilt utbildad pilot med lång erfarenhet av linjetrafik som man av någon anledning önskar skola om till jaktförare. Det kanske går, men utbildningshindren blir snart närlösliga. Jag medger dock att jämförelsen haltar.

L C: All god utbildning borde ni vara förbunden med ett adekvat urval. Vilka krav ställer ni på era aspiranter?

G L: Var uttagningskommittén väljer inte bara ut de människor som vi tror kan föra ett flygplan. Vi måste se vidare. Vår elev skall också så småningom bli kapten med allt vad det innebär. Det är många som kan lära sig flyga, men frågan är kan de också bli duktiga kaptenar på t ex Boeing 747? Uttagningskommittén är fristående från Lufthansa, medlemmarna är inte anställda av Lufthansa. Men vi betalar förstås för tjänsterna och det är vi som ställer kraven. Den här uttagningskommittén servar också andra bolag.

De sökande vi vill ha har gymnasiekompetens och fullgjord värnplikstjänstgöring. Av ett hundra sökande antas tio. För att bli trafikflygpilot krävs inga speciella egenskaper. Man behöver inte ligga på topp inom något särskilt område, ha några speciella egenskaper, kunskaper eller färdigheter. Snarare är det så, att man bör vara medelgod på alla områden och kvaliteter. Vi kräver alltså ett mycket brett register. Den normale eleven inom gymnasium eller högskola är oftast kunskapsrik och duktig inom några få ämnen – t ex fysik, musik eller något annat – men inte över hela fältet. Detta gör det så svårt att välja ut pilotämnen. De måste vara medelgoda på alla områden. Det vanliga är att man har toppar och dalar och kanske en enda hög topp. Vi letar inte efter den högrepresterande specialistmänniskan. Piloterna är inte heller några tuftt aggressiva människor. Mentalt och fysiskt är de normala men i ett brett spektrum. – Både män och kvinnor får söka.

L C: Berätta något om varför ni valde Luftwaffe och Swissair som samarbetspartners.

D H: Som jag nämnde började vi vårt utvecklingsarbete 1982. I de inledande samtalen i Bremen deltog bolagsfolk från Västtyskland, Holland, Belgien, Schweiz och Frankrike.

Vårt samarbete med Luftwaffe är mycket gammalt. Vi har utbildat militära transportförare i mer

Samarbetar med Luftwaffe i transportutbildningen

än 20 år. Att Luftwaffe i Futura-konceptet blev en samarbetspartner skapade inga som helst problem. Det var en helt följdriktig utveckling.

Att vi gick in i ett utvecklingsarbete med Swissair var något nytt. Inte så att vi inte hade samarbetat tidigare, men här gick vi in tillsammans i ett utvecklingsarbete i större skala. För övrigt har Swissair sedan 1983 i Bremen utnyttjat våra anläggningar, flygplan och andra resurser för pilotutbildning.

Att Swissair blev en samarbetspartner berodde på flera saker. Vi talar samma språk, vilket är viktigt, och vi har samma syn på vem som ska utöva inflytande på en trafikflygskola. Vi anser det viktigt, att det är flygbolagsintressen som ska styra och leda en sådan här

skola. Vi vill undvika myndighetspåverkan. I Swissairs fall har man visserligen en statlig inblandning i finansieringen, men utveckling och styrning av flygskoleverksamheten står bolaget helt för. Kanske en idealisk lösning – staten betalar och bolaget bestämmer.

Det är inte många andra flygbolag som bedriver en egen grundflygutbildning för att klara sitt pilotbehov eller delar av det. Alitalia emellertid har en liknande skola.

L C: Hur många elever passerar årligen er flygskola?

D H: Under en treårsperiod har Lufthansa helt ägnat sig åt att omskola piloter. Hela vår kapacitet har näst ägnats detta. Dessa flygingenjörer måste förstås klara våra tester. Vi utbildade ca 250. Men nu har vi kommit igång igen med normal grundutbildning. Varannan månad börjar 18 nya elever utbildningen. Det blir 108 elever per år. Våra nuvarande resurser, bl a lokalerna i Bremen, sätter gränsen där. Vi väntar oss dock att ledningen inom kort tar beslut om en ökning av elevintaget (beroende på ökat pilotbehov i Lufthansa) till 160 elever per år. Och detta innan den nya utbildningen, Futura, kommit igång.

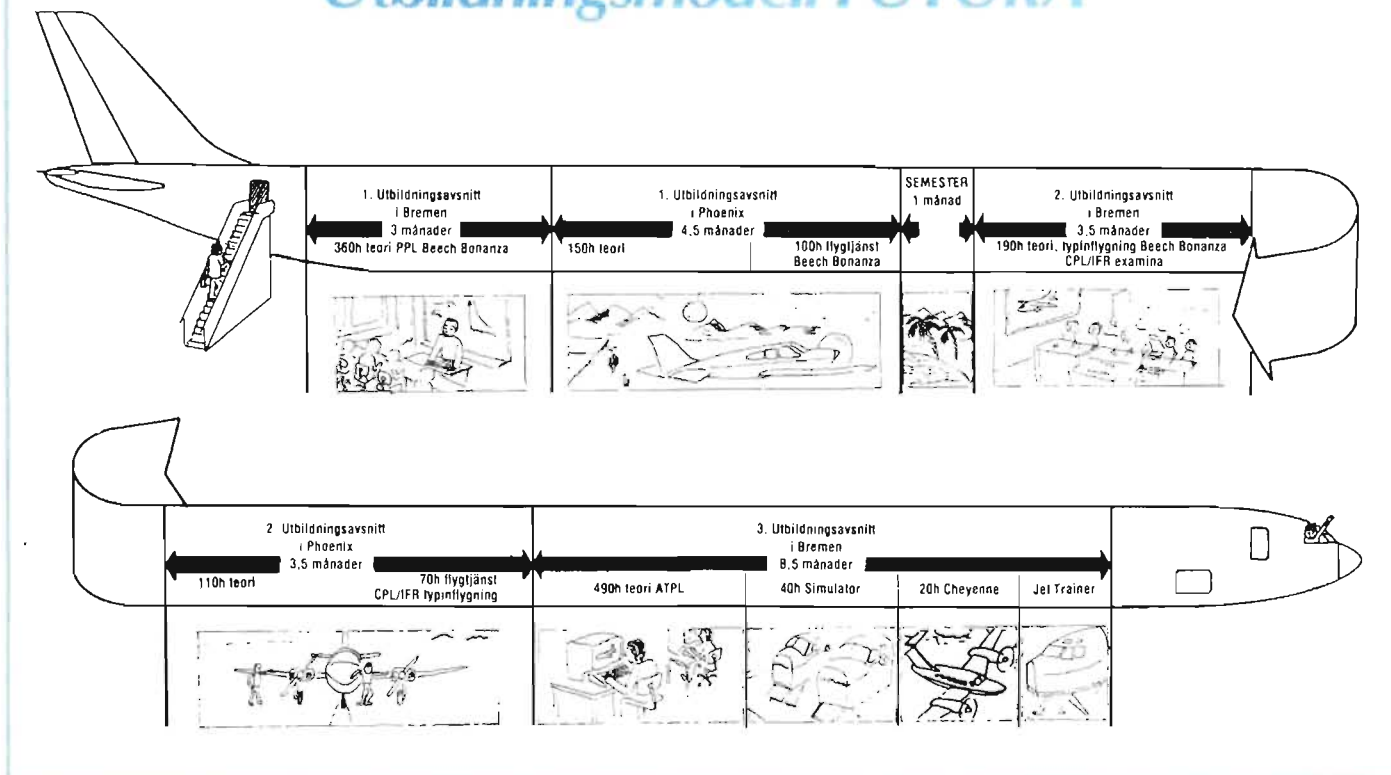
Vi blir tvungna att använda t ex mobila klassrum. I det nya konceptet – med våra nya byggnader, simulatorer och flygplan – räknar vi också med 160 elever per år. Observera att detta är Lufthansas del av utbildningen. Skolan i stort får större kapacitet. Vi har ett tak på 280 elever och då utnyttjas skolan fullt ut av Lufthansa, Swissair och Luftwaffe. Att vi kan komma upp i ett sådant högt tak beror på att Luftwaffe och Swissair har en annan fördelning mellan verklig flygtid och simulatortid än vad vi i Lufthansa har. Vid en sådan hög beläggning får vi dessutom köra simulatorerna på icke bekväm arbetstid.

L C: Vill ni berätta om vilka flygplan ni flyger och var ni flyger dem? Blir det några förändringar härvidlag, vad beträffar Futura?

D H: I Futura-konceptet i den tredje fasen av grundutbildningen (den som äger rum i Bremen) byter vi flygplan från Beechcraft King Air till Piper Cheyenne. Vi har använt King Air i arton år nu. Men en

Föräldrade King Air ersätts av Cheyenne

Utbildningsmodell FUTURA



mycket genomgående analys av prestanda, teknik, flygegenskaper och annat hos de här två flygplanen visar att Piper Cheyenne, om man ser det hela sammantaget, är ett mycket modernare flygplan som passar bättre. Beech King Air är ett mycket stabilt och bra flygplan, men det är gammalt. Det har inte ändrats mycket på trettio år. Detsamma gäller också för Beech Bonanza som är vårt förstaflygplan i grundutbildningen. Och för Beech Baron, som är vårt andraflygplan. Bonanza och Baron flyger vi på flygskolan i Phoenix/Arizona, USA.

serna av en flygutbildning. Luftwaffe-utbildningen är av militära skäl enbart förlagd till Västtyskland.

Swissair har den enmotoriga delen av sin grundutbildning förlagd till Hausen, i närheten av Zürich. Man flyger ca 80 h i en gammal Piaggio-maskin. Sedan genomgår man tvåmotorutbildning i Piper Aztec hos Flight Safety i Verobeech, USA. Först härefter vidtar Bremen-utbildningen. Det är alltså den mest avancerade och komplexa delen av utbildningen som schweizerna genomför hos oss i Bremen. Här flyger man tvåmotoriga turboproflygplan. I dag med King Air och i morgondagens Futura-koncept med Cheyenne.

L.C: Om nu några andra flygbolag vill gå in i ett samarbete med Lufthansa i grundflygutbildning, innebär det att man då också kommer att flyga i Phoenix/Arizona?

D.H: Den första delen klarar man med fördel av på hemmaplan. Det är den komplexa, avancerade utbildningen i Bremen som vi bedömer som den intressantaste för andra bolag. Det är också den som är den kostnadsintensivaste och som ställer störst krav på materielen. Det är ju i Bremen vi gör de stora investeringarna för framtiden – nya byggnader, nya flygplan, simulatorer, datorstödd utbildning, ny pedagogik och mycket annat.

L.C: Nya system ställer nya krav. Kanske behövs en an-

norlunda profil hos föraren. Men hur är det, påverkas inte också själva flygutbildningen? Hur ser nästa generation pilotutbildning ut?

G.L: Den nya flygutbildningen i Lufthansa (=Futura) kännetecknas bl a av utnyttjandet av mycket sofistikerad teknik. Våra simulatorer i Futura-konceptet är mycket avancerade. Vi blir förmodligen de enda som har full simulering av ett så litet flygplan som Piper Cheyenne. Inte något bolag i världen har det i dag. Visuellt presentation ges i fyra fönster och vi har samma rörelsesimulering som i en simulator för stora trafikflygplan. Det är mycket ovanligt att man i ett så tidigt skede av en utbildning går in med full simulering. Detta är något nytt!

Vi köper två simulatorer och tre flygplan av typ Piper Cheyenne. Vi gör två tredjedelar av Cheyenne-utbildningen i simulator och endast en tredjedel i det riktiga flygplanet. Detta gäller alltså den avancerade delen av grundutbildningen. Vi börjar med ett enmotorigt kolvmotorflygplan och flyger ca 150 h i detta och går sedan över till tvåmotorutbildningen. Eleverna flyger till en början 70 h tvåmotoriga kolvmotorflygplan för att sedan gå över till turboprop, 40 h i simulator och 20 h i flygplan. Den avancerade tvåmotorutbildningen sker i Piper Cheyenne. All kolvmotorutbildning äger rum i Phoenix. De tvåmotoriga Piper Cheyenne-planen har vi stationerade på vår flygskola i Bremen. Detsamma gäller för simulatorerna.

Den tvåmotoriga avancerade utbildningen blir alltså i Piper Cheyenne och vi utrustar dem med samma instrumentering som i Airbus A310 med bildskärmar och annat. Eleven får samma information som om han skulle ha flugit i ett stort trafikflygplan. Med simulatorerna tränar vi eleverna att välja den rätta informationen. Flygningen i simulatorn gör vi inte enbart för att spara pengar. Man kan i den senare generationens simulatorer träna saker effektivare än i det riktiga flygplanet och vi kan utföra moment som inte är

Bremen-utbildningen intressantast för tänkbara nya partners

Vi har ännu inte tagit ställning till vilka flygplan vi ska använda i Futura i Arizona. Men en arbetsgrupp har i år börjat studera vilket flygplan som om två år ska ersätta vårt enmotorflygplan.

Transportförarna i Luftwaffe får hela sin grundutbildning hos oss i Bremen – till skillnad från Lufthansa-piloterna, som ju också flyger i Arizona. I Phoenix har vi ca 340 VFR-dagar per år. Detta är förstås en fördel i de grundläggande fa-

Full simulering av Cheyenne – unikt i världen

lämpliga att göra i luften. Simulatorn är alldeles utmärkt att använda för att träna cockpit-management.

Simulatorerna är emellertid mycket dyrbara – utvecklingsarbetet kostar. Ingen har hittills byggt liknande simulatorer. De är lika dyra som simulatorer för Airbus A310. Man måste ha en mängd data om det riktiga flygplanet. Ingen har tidigare samlat ihop

ett så stort datapaket om ett flygplan av den här storleksordningen. Piper har levererat datapaketet och de utförde tillsammans med ett amerikanskt provflygningsföretag en mängd speciella flygningar. Det är samma företag som utför provflygningar för Boeing för att ta fram underlag till Boeing-simulatorer. Vårt datapaket blev dyrare än för en Boeing-maskin, om man slår ut kostnaden per simulator. Vi behöver ju bara två simulatorer. Medan Boeing kan använda sitt underlag för tjugo, ja kanske ända upp till ett hundra simulatorer i utvecklingsarbetet.

L.C: Vilka fördelar anser ni att det finns i att ha en egen flygskola för ett trafikflygföretag?

G.L: Det är mycket dyrt att driva en flygskola. Vi har hela tiden stått på egna ben och betalat kostnaderna själva. Men det ger en mängd fördelar. Vi ger ju inte bara utbildning fram till certifikat av olika slag. Under de två åren eleven



det han lämnar den. Med en egen skola kan vi påverka pilotutbildningen. Detta anser vi vara mycket värdefullt.

L.C: Hur kan pedagogiken och filosofin beskrivas i er flygskola?

G.L: Med de nya kraven, som vi gett vår uttagningskommitté, följer också en bestämd utbildningsfilosofi. Vi lägger stor vikt vid besluts träning och management. Att koordinera arbetet med en annan pilot och att planera flygningen är också utomordentligt betydelsefullt.

Även sådant som att kommunicera och att ge information till passagerarna kommer här in. Ett stort område är också förmågan att kunna samarbeta med den övriga besättningen. Kaptenen ska kunna inspirera och leda sin besättning så att resultatet blir bra. Här har vi höga krav. I det nya konceptet, Futura, kommer de här delarna in på ett än mer uttalat sätt. Vi försöker alltså med utbildningen att göra eleven till mer än bara pilot.

Vi börjar också något nytt från och med i år. Innan eleven börjar på flygskolan i Bremen för sin flygutbildning får han en till tre månaders praktikkurs i bolagsfilosofi. Eleven placeras in på olika ställen i företaget för skiftande praktikuppgifter. Eleverna träffas under denna tid regelbundet och måste avge rapport om sina erfarenhe-

ter. Vi får på så sätt ett begrepp om hur eleven har förstått bolagspolitiken, hur man arbetar på olika ställen inom företaget osv. En bra pilot skall ha kunskap också om företaget i stort. Många av eleverna har tidigare kommit från flygskolan ut i produktionen utan arbetslivserfarenhet. Dessa hade ingen aning om de problem och uppgifter ett företag måste ta itu med. Hittills har alltså våra elever främst inriktat sig på sina specifika problem – att lära sig flyga och att avlägga certifikatprov. Vad som sker utanför flygärvärdet har kanske varit en främmande värld för dem – hur företag löser sina problem, osv.

L.C: Berätta något om era kalkyler?

D.H: En timmes flygning i en turboprop-maskin av Cheyenne-klass kostar minst 2000 DM. Motsvarande tid i en simulator kostar omkring hälften. Men det är inte enbart kostnaden som gör att vi går in för simulatorer i Futura. Det finns också pedagogiska skäl.

Vi räknar med att en grundutbildad pilot kostar ca 300 000 DM. I förhandlingarna med våra partners hamnade vi någonstans där. Beloppet är förstås beroende på skolans utnyttjandegrad. I Futura-utbildningen börjar vi i Bremen i den tredje utbildningsfasen med nya flygplan (Piper Cheyenne) och två nya simulatorer (Rediffusion). Våra kalkyler bygger totalt

på 192 piloter – 108 från Lufthansa, 60 från Swissair och 24 från Luftwaffe. Detta är exakt vad skolan i Bremen kan svälja med tillgänglig maskinpark, om varje elev flyger 20 h i flygplanet och 40 h i simulatoren. En annan fördelning ger förstås ett annat tak. Med 192 elever får vi den optimalt effektivaste nyttjandegraden. Med den beläggningen blir utbildningskostnaden 250 000 – 300 000 DM. Observera att den här summan täcker både utbildningen i Phoenix och i Bremen. Med färre elever ökar kostnaden per elev. Efter utbildningen har eleven fått alla nödvändiga certifikat och är färdig att gå in i bolaget.

Kostnaden för mat, husrum och liknande får eleven själv stå för, men han behöver inte betala något under studietiden. Alltsammans kan regleras i lån till Lufthansa.

L.C: Vad händer med elevernas lån till Lufthansa om eleverna avskiljs under utbildningen?

Eleven måste läras till mer än pilot ... från början

finns i vår skola kan vi också ge utbildning i Lufthansas sätt att tänka, våra regler och handböcker. Detta är nyttigt med tanke på den fortsatta karriären och vi kan föra in moment som liknar de på linjen. Skulle vi behöva färdigutbilda en pilot utifrån, saknas de här aspekterna. Som det nu är ingår denna del av utbildningen från första dagen eleven kommer till skolan till

Reglerade studielån återbetalas via löneavdrag

D.H: Om någon avskiljs från utbildningen avskrivs lånet! Avgår någon efter eget beslut, uppstår dock ett läge där vi teoretiskt skulle kunna kräva tillbaka pengar.

Om någon bedöms ha uppnått goda resultat och är allmänt flygskicklig men ändå vill sluta, hamnar vi i en besvärlig situation. Vi hade för inte så länge sedan ett sådant fall. En av våra elever, en



Datorstödd utbildning.



Undervisning i radiokommunikation.

duktig kille, berättade på mitt kontor att han tyckte att han fick för litet utlopp för sin kreativitet. Han ville egentligen bli arkitekt. Han hade inga pengar och han hade en lång studietid framför sig. Vi krävde därför ingen återbetalning av honom. Officiellt höll vi dock den linjen, att om han som etablerad arkitekt i framtiden fick råd med återbetalning så skulle han underrätta oss. Eller vi honom.

L.C: Finns det något avtal mellan flygeleven under grundutbildningen på flygskolan och Lufthansa?

G.L: Piloten får efter anställning i Lufthansa betala 30 000 – 40 000 DM för tiden på skolan. Den summan dras från hans lön. Det här är avtalsbundet. Som elev behöver han inte betala något under de två åren på skolan – varken mat, husrum eller undervisning. Jämför vi med en universitetsstuderande, har vår elev det klart bättre. Det är därför rimligt att våra elever betalar tillbaka en del av vad utbildningen kostar. Fördelaktigt för piloten är att göra upp en återbetalningsplan, som är så kort som möjligt med tanke på räntorna. Vanligt är mellan fem och tio år.

Om eleven av någon anledning inte anställs av Lufthansa behöver han inte betala tillbaks något alls. Men det är en mycket liten del av våra elever som kuggas ut, ca 8 proc av de som antogs till vår grundutbildning. Vi vet att andra flygskolor i Europa med motsvarande utbildning har en utkuggningsprocent av ca 25. Vi anser 8 proc vara mycket lågt. Det som ligger bakom detta är säkert våra uttagningsmetoder.

Egen utbildning, egna kvalitetskrav = god image

L.C: Hur kommer det sig att ni i Lufthansa inte anställer redan färdigutbildade piloter?

D.H: Det första skälet är helt enkelt att det inte finns tillräckligt många tillgängliga piloter. Vi är ett för litet folk. I Amerika är det något helt annat. De har en stor mängd färdigutbildade piloter att välja bland. Vid ett behov av 160 piloter per år måste vi före år 2000 få fram över 2000 färdigutbildade

piloter. Och det kan vi inte få fram ur den tyska reservoiren. Det råder emellertid inget totalstopp för antällning av färdigutbildade piloter, men vi försöker medvetet att undvika att gå över gränsen.

Det andra skälet är, att med en egen utbildning är det vi som sätter kvalitetskraven. Om vi skulle vara beroende av en statlig flygskola skulle vi knappast ha möjlighet till sådan påverkan. Dessutom

Får inte anställa utländska piloter

ger det Lufthansa en god image. Att vi tar fram våra egna piloter skapar ett gott anseende, som jag tror våra kunder uppskattar. – Enligt min mening så är vår metod, med en egen flygskola, i långa loppet också den mest ekonomiska.

Att vi inte anställer utländska, färdigutbildade piloter beror på en västtyskt myndighetsbestämmelse. Vi får helt enkelt inte. Samma gäller för övrigt i Schweiz. Vi har dock några få utländska piloter, som började hos oss före lagens ikraftträdande. Den Gemensamma Marknaden (EG) kan dock ändra på det här. Vi måste ta emot ansökningar. Men vi kommer då bara att anställa tyskalande individer och jag tror att vi kan låta de västtyska medborgarna gå före.

För tillfället har vi emellertid en stor brist på piloter. Vår skola kan inte försörja linjen med tillräckligt många piloter, särskilt under 1986 och 1987. Vi har sedan fyra månader en verksamhet igång för att försöka lösa det här. Vi letar faktiskt nu efter färdigutbildade piloter



med sk ATPL (= Airline Transport Pilot License) i Västtyskland och sedan inom EG. Kravet är dock att de ska vara tyskalande. Vi har testat 100 sökande i Hamburg och antagit 21. De genomgår ett kort program, får en uppträsningskurs och går sedan ut på linjen. Vi testar nu ytterligare 40 och räknar med att kunna anställa 30 av dem. De piloter vi anställer på det här sättet får börja sin senioritet från början. Detta är klart utsagt före anställningen. Det här är dock en tillfällig lösning. Det normala ska vara att skolan ska utbilda piloten från början och på så sätt försörja bolaget med flygörare.

L.C: Får utlänningar söka till er flygskola för att sedan anställas av Lufthansa?

D.H: Vad beträffar ansökningarna till vår flygskola finns det en möjlighet för även svenskar att söka och bli antagna. De måste dock kunna tala och skriva tyska flytande. Men över 6000 tyska sökanden står före i kön, så chanserna är rätt små; mer eller mindre teoretiska.

Att jag betonar tyska språket så kraftigt beror på följande. Att driva ett flygbolag är inte bara att ha goda piloter, duktiga flygvärdinnor och effektiva tekniker. Det hand-

Perfekt tyska

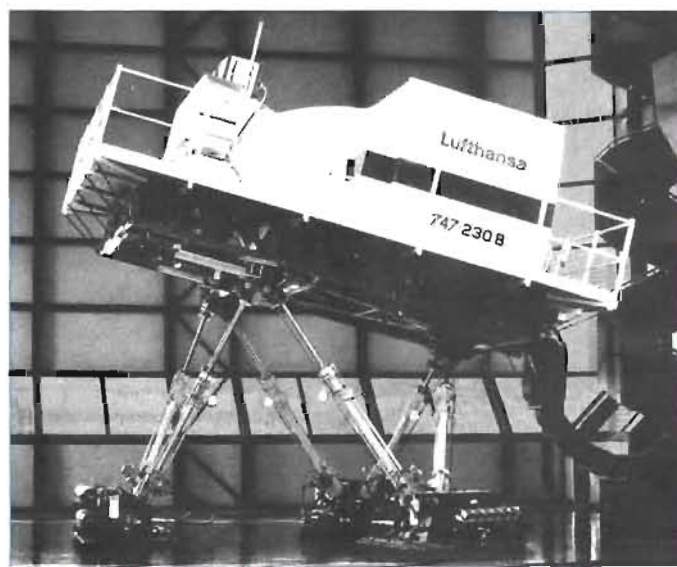
lar mycket om att känna sig som en familj – att kunna kommunicera med varandra. Att ge och ta del av information innebär att man måste kunna tala med varandra och att man förstår skriven text. Språket blir ett band mellan medlemmarna.

Någon kanske säger, att en pilot behöver bara kunna engelska. Men så är det inte! Det behövs en sammanhängande länk och vårt språk är en sådan. I utbildningen i Bremen använder vi till stor del tyska. Vi tycker det är nödvändigt.

L.C: Hur kommer det sig att unga människor väljer Lufthansa före Luftwaffe eller tvärtom?

D.H: Att många väljer att bli piloter i Lufthansa beror säkert till en del på de höga lönerna hos oss. I ett civil flygbolag är lönerna ofta bättre än vad militären kan erbjuda. Men det är förmodligen också en läggfråga. I mitt fall, när jag sökte till Lufthansa, hade jag ingen tanke på en militär karriär. Nu efteråt, när jag har sett spets-teknologin inom försvaret och vad man kan uträtta, är jag mera tveksam. Jag skulle kunna tänka mig att flyga tio år i ett stridsflygplan för att sedan gå över till ett trafikflygbolag. Då jag sökte till Lufthansa föll emellertid inte mina tankar så. Jag känner flera tyska flygvapenofficerare, som för allt i världen inte skulle vilja lämna sin tjänst för att gå över till oss. Själva sättet att flyga är så olika. De vill inte byta sin egen lilla cockpit i en Tornado mot ett stort flightdeck i en DC-10.

De militära och civila flygupp-gifterna är också så olika. Kanske har vi egentligen inte en konkurrenssituation. Jag har sett och flugit en Tornado-simulator och jag är helt fascinerad över den militära tekniken. Vi ska nog inte överbe-



Flygande klassrum för såväl elever som retrainingskursungarna flygkaptenerna



– ett måste

tona eventuella meningsskiljaktigheter mellan flygbolag och flygväpen. Detta gäller åtminstone här i Västtyskland. Jag har förstått att det kan råda ett annat synsätt i ex i Skandinavien.

L.C: Hur är er utbildning organiserad? Ni har utbildning i både Bremen och Phoenix. Hur kommer det sig?

G.L: Frankfurt-verksamheten ligger utanför vår flygskola. I Frankfurt har Lufthansa sitt utbildningscentrum för den rena företagsutbildningen, för linjen. Denna skola kommer in efter grundutbildningen. Här omskolas piloter från en flygplantyp till en annan, osv.

Grundutbildningen har vi förlagd till Bremen och Phoenix. Den tar två år och eleven tillbringar i två perioder sammanlagt nio till elva månader i Phoenix.

Som det nu är, börjar vi med teoriutbildningen i Bremen. Det handlar mest om teorin för privatflygcertifikat och övningar i radiotelefon, som leder till radiocertifikat. Därefter vidtar praktisk flygning i Phoenix med det enmotoriga Beechcraft Bonanza. Så återvänder eleven till Bremen efter några veckors semester och påbörjar sina teoretiska studier för kommersiell behörighet. Tvåmotorutbildningen följer därpå i Phoenix i Beechcraft Baron. Efter den här sejouren börjar eleven flyga simulator i Bremen och startar sedan för första gången över tysk mark i en Beechcraft King Air. Den tvååriga utbildningen leder till kommersiellt certifikat.

Varför vi har valt att lägga så stor del av de praktiska flygningarna i Phoenix beror bl a på de goda väderförhållandena där. Vi räknar med att kunna utnyttja ett flygplan 1 500 h/år i Phoenix mot endast 500 h i Bremen.

L.C: Använder ni datorstöd i er utbildning?

G.L: Förutom simulatorerna har vi vad beträffar högteknologi fram till idag faktisk varit en smula utvecklade. Men med Futura kommer vi att ha ett elektroniskt klassrum med datorassisterad utbildning. Vi håller nu på att utveckla teoriutbildningen för Piper Cheyenne och i den ska detta medium ingå.

Cockpitmiljön är i moderna flygplan i mycket stor utsträckning datoriserad. Vi ser på våra elektroniska klassrum inte bara som inlärningshjälpmedel. De ger ju också den datorvana, som är nödvändig för att kunna fungera bra i cockpit. Den datorassisterade utbildningen främjar alltså vårt managementtänkande.

L.C: Ingår avancerad flygning i er utbildning?

G.L: Vi hade tidigare ett antal olyckor under de tjugofem år vi drevit vår flygskola. Dessa har berott på att eleverna ilugit på ett sätt som de inte hade tillstånd till att göra. Vi beslöt därför att köpa två öppna dubbelvingade flygplan för avancerad flygning, två stycken Great Lakes. Varje elev får fem timmars dubbelkommando i dessa flygplan. Efter de här fem timmarna får eleven själv avgöra om han vill flyga vidare avancerat för den speciella licensen. Om

han gör så förlorar han ett antal timmar i det normala skolflygplanet. Han måste byta ut några långflygningar mot avancerad flygning. Av de yngre flygarna tar ungefär 80 proc den här möjligheten. Vi håller nu på att omskola ett antal flygingenjörer (färdmekaniker) ca 35 år gamla till piloter. Det är väldigt få av dessa som väljer att flyga avancerat. Vi tror att den avancerade flygningen är bra för

rare. De flyger nu i Lufthansa och det går alldeles utmärkt. Vi ser en stor skillnad i deras allmänna uppträdande. De har skaffat sig en större mognad och de har fått arbetslivserfarenhet genom att arbeta i eller utanför företaget.

I allmänhet har de unga människorna som kommer till oss enbart erfarenhet från skolan. Vuxenkontaktarna är inte så många – det handlar mest om lärare och föräldrar. Kanske har man inte heller haft möjlighet att utveckla sådant som ansvar i någon större skala. För att råda bot på detta har vi börjat ett experiment. Vi ger pilotkandidaten en introduktionskurs under två till tre månader om företaget. Jag har tidigare berört den här introduktionskursen. Det är förstås också så, att om man är medveten om att unga människor just är unga och därigenom oerfarna, kan man ju göra något åt det genom att utforma utbildningen m h t detta. Man kan utbildningsvägen åstadkomma mycket, även åstadkomma mognad.

Jag kanske också skall säga att tiden till kapten ligger mellan tolv och sexton år. För närvarande är det femton år. Under tiden som andrepilot får förarna enligt ett fastlagt schema genomgå ett antal kurser i Lufthansa-orientering, policy, cockpit-management och annat. Detta sammantaget gör piloten väl informerad om företaget och övrig verksamhet i företaget. Han blir kort sagt delaktig i företagskulturen.

Avancerad flygning utmärkt för de yngre

eleven. Den ger honom ett ökat självförtroende och han lär sig känna hur det är att flyga i onormala flyglägen. Och kanske bidrar detta också till ökad säkerhet – på lång sikt. De yngre får sin ungdomliga lusta tillfredsställd – de får så s leka rommen av sig.

L.C: Er flygskola bör ju vara en god investering i det avseendet att ni kan behålla piloten i produktionen under en lång tid. Finns det då inga nackdelar? Till en början är ju piloterna unga och har inte heller skaffat sig någon större livserfarenhet.

G.L: Det är riktigt att unga människor är omogna och oerfarna och att detta kan skapa problem. Vi har därför i några fall vägrat att anställa elever, vilka genomgått grundutbildningen med i övrigt godkända betyg, som flygförare. De här unga människorna har under ett par år därefter skaffat sig större livserfarenhet genom att flyga propellerflygplan i andra mindre bolag eller de har arbetat hos oss med någon annan syssla, för att sedan återkomma som fö-

Lufthansa välkomnar svenska studiebesök

L.C: När drar ni igång Futura-utbildningen?

D.H: Jag hoppas att Futura-utbildningen ska vara klar om ett år – till den 1 juli 1987. Så snart byggnaderna är färdiga, simulatorerna på plats, flygplanen klara, lärarna utbildade, teknikerna inskolade så kör vi igång tillsammans med Swissair och Lufwaffe.

Jag vill avslutningsvis säga att jag gärna ser representanter för SAS, svenska FV och TFHS komma hit och studera vårt utvecklingsarbete. Vi kanske också kan leta oss fram till någon form av samarbete, utbyte av tankar osv. Forskarna på universitetet i Bremen, som hjälper oss att ta fram den datorstödda utbildningen, har säkert också intressanta saker att berätta för eventuella gäster från Sverige. ■



Flygskolan i Bremen. Navigeringsträning för Boeing 737



Omvärldens aktiviteter runt Sveriges långa kustgräns är mycket livliga. Hur känna igen alla gamla och nya flygplantyper? En ny ID-bok utges under året av flygstaben; avsedd för militär personal. – Ovan ett västtyskt signalspaningsflygplan typ Atlantic, identifierat över Östersjön av J 35 Draken.



TVå sovjetiska medeltunga bombflygplan (attack-robotbärare) av typ Tu-16 Badger G Mod identifierade över Östersjön av J 35 Draken.



-bilagan

En stämman i stor enighet, men med många frågetecken kring styrelsens planer på att bilda elva flygvapenförbund i landet. Så kan man sammanfatta FVRF:s årsstämma, som denna gång hölls i Södertälje.

ÅRSSTÄMMAN

Enligt förslagsskissen skall de 27 flygvapenförningarna leva kvar, men deras betydelse minskar. I stället blir det de nya förbunden, som i nära samarbete med flottljuderna skall svara för regional utbildning m.m. Nuvarande frivilligavdelningar skall bibehållas.

En del föreningsgränser justeras. Två, tre eller fyra föreningar skall samarbeta inom ett förbund. Skaraborgs FVf är den enda föreningen som ensam kommer att utgöra ett förbund.

Som väntat väckte förslaget debatt under utskottsarbetet. Stämman tillstyrkte principerna i förslaget, men frågetecknen är så många att den krävde fortsatt utredning och remissomgång för att det skall kunna finlås. Ett par talare oroade sig t.ex. för att mindre föreningar kommer att missgynnas eller helt försvinna i skuggan av förbunden.

● ● Förbundsordföranden Olle Karleby framhöll att frågan måste förankras i föreningarna. Därför kan det bli svårt för styrelsen att hinna fram med ett slutligt förslag till 1987 års stämman.

– Det är angeläget att ingen känner sig överkörd. Hellre ett "steg-på-vägen-förslag" 1987 och ett färdigt, detaljutformat förslag 1988, än att vi forcerar fram något alla inte är nöjda med, sade han.

Stämmotalare var flygstabschefen generalmajor Bengt Lönnbom, som ansåg att vi i den allmänna säkerhetspolitiska debatten varit en aning blinda för hur utsatt Sveriges läge är i händelse av konflikt i Europa, där halva gränslinjen mellan blocken i nord-sydlig riktning utgörs av svensk mark.

Och medan länderna på ömse sidor gränslinjen höjer sin strids-

kapacitet, så sänks den fortlöpande i Sverige. Lönnbom tyckte att talet om "vårt dyra försvar" är betydligt överdrivet:

– Av skatten för en 100 000-kronorsinkomsttagare går endast 1 550 kr (3,2 proc) till försvaret. Och vi kommer fram till sekelskiftet att äta glass för ungefär lika mycket som vad JAS-systemet kostar!

● ● Lönnbom påpekade att FV har stort behov av vpl befäl och reservbefäl, men att det är svårt att i en intensiv utbildningsperiod inom FV öka det ekonomiska stödet till frivilligorganisationerna.

Olle Karleby spann på samma tema som Lönnbom i sitt tal vid stämmomiddagen. Han hoppades att den 20-åriga trenden av ständigt sänkta resurser till försvaret skulle brytas i och med nästa års försvarsbeslut.

– Fortsätter den nuvarande tendensen blir läget utomordentligt allvarligt för Sveriges

försvar. I öst och väst är man väl medvetna om vad som händer. Låt oss därför, för Sveriges skull, hoppas på ett positivt försvarsbeslut 1987, sade Karleby.

● ● Fyra motioner behandlades och tillstyrktes. – ● *Hälsinge-Dala FVf* krävde översyn av bestämmelserna i befodringsssystemet för att få en rättvis, likartad behandling av medlemmarna. Åsikterna om motionen var delade, men majoriteten tillstyrkte.

● *Gästrik och Skåne FVf* ville ha fler A-skedeskurser. Sådana kommer vintern -87 i Fliken och påföljande sommar i Köpingsvik, lovade styrelsen.

● *Norbottens och Västerbottens FVf* påpekade att "överåriga" frivilliga kan fylla viktiga uppgifter vid skymningsläge, beredskap och mob. CFV kommer att arbeta i motionens anda.

Ny ledamot i riksförbundsstyrelsen blir Jan Nyström, Sundsbruk, som efterträder Mandor Näslund, Luleå. Personlig sup-

pleant: Ulf Järnstad, Skellefteå. Nytt namn i valberedningen: Leif Lindholm, Linköping. Ny suppleant till ungdomsrepresentanten Jeanette Jildenstål: Anders Möllerström, Blomstermåla.

● ● Årets medaljörer fick i samband med stämman sina utmärkelser av Olle Karleby. Förtjänstmedaljen i guld: Arnold Andersson, Eskilstuna, samt Evert Jönsson, Halmstad (tidigare utdelad). Silver: Gunnar Bergstrand, Huskvarna, Claes Diurhuus-Gundersen, Marieholm, Petri Helmros, Norsborg, Lars-Erik Hogström, Västra Frölunda, Jan-Åke Klahr, Huskvarna, Bengt-Göran Lindström och Curt Olofsson, Ronneby, Lars Pettersson, Klippan och Björn Amelin, Sätenäs (tidigare utdelad).

FVRF:s hederssköld har tidigare utdelats till Inge Norrman, Lidköping, samt till jubilerande Nissans och Västmanlands FVf. ▶ ▶

Torsten Andersson

Medaljgruppen föll över Petri Helmros, Stockholm, Lars-Erik Hogström, Västra Frölunda, Bengt-Göran Lindström, Ronneby, Curt Olofsson, Ronneby, Lars Pettersson, Klippan och Arnold Andersson, Eskilstuna. I mitten medaljöverlämnaren, förbundsordförlle Karleby.



Foto: Kjell Siggelin

Stämmonytt i kort-kort

— En larmsignal, sade förbundsstyrelsens ordf Sven Kamsén om "tappet" av 250 vpl i FVRF:s medlemskår (totalt 10.650). Antalet utbildningstimmar sjönk för fjärde året i följd, med påföljd att FVRF fick drygt 400.000 kr över av årets anslag. I år ökar den centrala utbildning.

★

1987 fyller FVRF 25 år. Jubileumsstämma i Linköping 24-25

januari. Besök på flygmuseet och populärt program för medföljande anhöriga utlovas. Vid stämman kommer FVRF:s nyinstitfide förtjänsttecken att utdelas för första gången.

★

Jubileet kulminerar i september, då FVRF går högvakt ett dygn på Kungl Slottet och Drottningholm; helst med samtliga 27 förgreningar representerade i högvaktsstyrkan. Anmäl Dig i god tid!

★

Sveriges kvot i IACE-utbytet utökas från 26 till 32 medlemmar, som får resa till några av de 19 länder som är inblandade i utbytet och studera resp lands flygvapen. De lyckliga hämtas från FVRF, FV-ungdomarna och lottakårena.

★

Nyhet i årets kursutbud: Flygbasjägarkursen på Källviken vecka 29. Redan har 15-talet anmälningar inströmmat.

★

Ett utbildningspaket med instruktörsunderlag i funktionärsutbildning är på gång. Tore Bertilsson, Söderhamn, och Gusten Rolandsson, Östersund, jobbar med paketet, stöttade av även annan tillgänglig expertis inom FVRF.

★

I juni flyttar FVRF:s kansli från Bastionen till andra lokaler i gamla kanslihuset på närbelägna K1. En ny arbetsuppgift väntar Kjell Helmersson & Co: Att hjälpa flygfältsingenjörerna med deras administration.

★

Vad vet den svenska försvarsmaktens yrkesbefäl om frivillig försvarsverksamhet? Inte tillräckligt, avslöjar en undersökning av 2.000 yrkesofficerars attityder. Den presenterades vid stämman av övlt Curt Israelsson, FS/Friv, och visar bl a att:

● 56 procent har dåliga eller mycket dåliga kunskaper om frivilligverksamheten. Endast 5 proc anser sig ha mycket goda kunskaper.

● 42 proc tillmäter frivilliga försvaret stor betydelse. Bland FV:s yrkesbefäl är dock siffran hela 82 proc – ett tecken på att informationen nått fram?

● 97 proc tyckte resurserna till frivilliga försvaret bör bibehållas eller stärkas. De negativa är kritiska till hur utbildningen planeras och genomförs. Man anser t ex att kvalitet måste gå före kvantitet. ■

T.A.

I höstas gallrade Skånes flygvapenförening bort 109 slarvigt betalade medlemmar, men luckorna är på väg att tätas med handplockat folk från Värnpliktsverkets personallistor och föreningen närmar sig nu med raska steg 1.000 medlemmar. Ett mål, men på samma gång en "övre gräns" för föreningens storlek, säger Bertil Ström, styrelseordförande på fjärde året och medlem sedan 1967.

— På frivillig väg klarar vi inte att administrera en större förening. Det har talats om att dela den på två föreningar, en för Malmöhus och en för Kristianstad län. Vi kunde ha gemensamma kurser och gemensam klubblokal. Administrationen skulle bli hanterbar och rekryteringsarbetet få "en kick", säger han.

Gert Mårtensson är kassaförvaltare och sköter föreningens

medlemsregister. Arbetet kräver sin tid, påpekar han:

— Det finns medlemmar, särskilt damer, som flyttar fyra-fem gånger om året. Då blir det jobbigt att hålla registret i ordning.

Ännu finns inget förslag om delning, men underhandsresonemanget mellan medlemmarna går i positiv riktning. Bertil Ström påpekar att Skåne har ett befolkningsunderlag på över 1 miljon

Skånes FVf först till 1000 – och bildar ny förening?



invånare, vilket räcker för att skapa två starka föreningar. Två flottiljer, F5 i Ljungbyhed och F10 i Ängelholm, har bidragit till skåningarnas traditionellt starka intresse för Flygvapnet.

●● Två flottiljer med varsin frivilligavdelning är dock på gott

Flera än 1000 medlemmar klarar vi inte att administrera på frivillig väg, säger Bertil Ström, ordf i Skånes FVf, här instruktör vid en motorkurs i grande F5-snö.

och ont för föreningen, anser Bertil Ström.

— Det goda är att vi får ett brett kursutbud att välja på. Det onda att utbildningen har splittrats upp i värnpliktiga på F5 och ungdomar på F10. För att få kontroll över verksamheten vill föreningen ha all utbildning förlagd till F5, som har de bästa resurserna i alla avseenden.

— F10 kunde i stället koncentrera sina krafter på att bygga upp Nissans flygvapenförening, säger Ström.

Av flottiljedningarna vid såväl F5 som F10 har föreningen ett utmärkt stöd. De visar stor förståelse för frivilligkåren, betonar han.

Skåne hade en svacka i den lokala utbildningen under förra verksamhetsåret och blev ovanligt nog inte bäst i landet på värnpliktsidan. Nu är det dock ny skjuts på verksamheten. När FVRF-Bilagan besökte F5 i december deltog 40 medlemmar i en veckoslutskurs, som omfattade motortjänst under lördagen,



I dessa tider när vi alla är tvungna att vända på slantarna har det kanske gått alltför lång tid sedan Du fick chansen att göra en kfo, en krigsförbandsövning. En övning då hela Ditt förband var inne för att öva sig i krigsuppgifterna. Det kanske också är så, att Du själv känner att den övning Du fick under den senaste krigsförbandsövningen gav en mersmak – en önskan om att kunna förkovra sig ytterligare? Denna Din önskan finns det nu goda möjligheter att få uppfyllt ... genom en kfk, en krigsförbandskurs.

Kfk, som är en frivilligkurs, genomförs krigsförbandsvis. Befälen i ett krigsförband kommer helt enkelt överens om att samlas, t ex under ett veckoslut, för att bättra på sina personliga färdigheter, för att lära sig ny material, för att friska upp taktikkunskaperna, för att gå igenom krigsplanläggningen osv. Meningen är att man ska hålla till på den plats eller inom det område där krigsförbandet är utgångsgrupperat. Samtidigt bättrar man då också på kunskaperna om den terräng eller den arbetsplats där förbandet ska verka. Man lär också känna övriga befäl i förbandet bättre och bättre för varje kfk – och skapar därigenom en förbandsanda, som blir värdefull om förbandet mobiliseras för sin krigsuppgift. – Kort sagt, en kfk då och då ger myck-

bilorientering på lördagskvällen samt soldatprov över tre mil i snö och kyla på söndagen.

●● Tufft så det förslår, men F5:s frivoff kn Lars Pettersson tycker ändå att uppslutningen kunde varit bättre:

– Ja, ibland undrar jag om inte det breda kursutbudet från F5 och F10 har gjort medlemmarna bortskämda. De gallrar hårt, kommer bara till de mest lockande kurserna. Det finns dock ett "järngång" som ställer upp nästan varje gång, och glädjande nog har flera nya, yngre medlemmar sökt sig hit under hösten.

Lars har god tillgång till föreningsutbildade instruktörer, men han anlitar också många yrkesofficerare från F5. Ett av skälen är att han på så sätt vill stärka

et stort utbyte för Dig personligen och för Ditt förband till en ringa kostnad och en överkomlig personlig insats.

Kostnader för Dig som FVRF-are betalas av de medel som ÖB tilldelat FVRF, medan kostnaderna för yrkesbefäl och reservofficerare betalas av förbandet. En kfk måste alltså planeras och budgeteras på samma sätt som all annan frivilligutbildning.

Om detta och mycket annat kan Du läsa i en publikation, som Du kan få från flottiljens frivilligavdelning. "Anv Kfk, Anvisningar för genomförande av krigsförbandskurs inom Armén" (beställningsnummer M7749-104881). – Armén har med mycket positiva erfarenheter redan genomfört ett antal krigsförbandskurser med hjälp av FBU-förbunden. Nu är det Flygvap-

stambefällets intresse och förståelse för frivilligutbildning.

Lasse anser att vitsordsättande chefer redan under grundutbildningen måste plocka ut ett antal lämpliga värnpliktiga och se till att de får kontakt med flygvapenföreningen för fortsatt utbildning. Det är av intresse för hela krigsorganisationen att så sker, att rätt man kommer på rätt plats och har fått kompetent utbildning, hävdar han.

Lasse har antagligen de bästa resurserna av Sveriges "frivoffar" till sitt förfogande: 14 lektionssalar, två skjutbanor, bra övningsterräng, flera bilar och (genom att F5 är skolförband) moderna studiehjälpmedel.

●● Skåne håller sig med en mycket aktivt arbetande styrel-

KFK – något för Dig?

nets tur att visa att vi också kan!

●● Du FVRF:are, som är befäl (värnpliktig off, reservare eller yrkesoff) i Flygvapnets krigsorganisation och vill prova på denna nya form för frivilligkurser, *tveka inte!* Gör slag i saken NU! Ta kontakt med Din frivilligavdelning och diskutera med dem formerna för att genomföra en kfk med Ditt eget krigsförband. Kom då också ihåg, att kfk är lämplig inte enbart för Dig som befäl i förbandet, utan även för "nyckelpersoner" i förbandet, samband, sjukvård m fl tjänstegrenar, som kan ha viktiga uppgifter i en kfk.

För att lära ut hur man planerar och genomför en kfk anordnas en särskild FVRF-kurs på Köpingsvik sommaren 1986 (20/7-25/7). Den här första kursen, som är en försökskurs, är anpas-

se. Vid vårt besök stod Bertil Ström i snögloppet och instruerade motorkursens elever. Bland dem som körde upp för förarbete fanns sekreteraren Gunilla Jalgard, en av 60-talet damer i föreningen. På söndagen genomförde hon sitt fjärde soldatprov.

– Det är övningar "med go" som arrangeras vid F5. Jag ser dem som en väldigt viktig komplettering till lottornas befattningstjänstgöring. Flyktövningar och tillämpningsövningar med varierande innehåll är ju sådant som även vi har nytta av att kunna, säger Gunilla – själv placerad som biträdande luftbevakningsbefäl efter många år som ls-lotta.

Skånes FvF bildades 1963. De första åren var verksamheten förlagd till F10, men sedan mj Sten-Martin Bäckman blivit frivoff vid F5 började den gradvis föras över dit. Bäckman satsade hårt på ledarskapsutbildning. Lars Pettersson har fortsatt och vidareutvecklat den filosofin i sitt kursutbud.

Det bör nämnas att Skåne vid två tillfällen har gått högvakt: 1981 på Kungl Slottet, två år senare på Slottet och Drottningholm.

– En oförglömlig upplevelse. Jag hoppas att medlemmar från skilda delar av landet tar chansen att vara med när en sammansatt styrka skall bestrida högvakten i samband med FVRF:s 25-årsjubileum 1987, säger Bertil Ström. ■

Torsten Andersson

sad för befäl och övriga personer med "nyckelbefattningar" som är krigsplacerade i ls-plutoner. Om erfarenheterna blir goda kommer ytterligare kurser med samma tema att anordnas, då med inriktning även på andra tjänstegrenar.

Anmälan till sommaren kurs skall vara inne hos "Din" frivoff/flygvapenförening senast 1/4 - 86.

Vilken flygvapenförening blir först med att rapportera en genomförd kfk inom Flygvapnet? ■

Curt Israelsson, CSF/Friv

Ungdomsutb slås ihop

I mer än 15 år har en samordning av Flygvapnets och FVRF:s ungdomsverksamhet diskuterats. Olika utredningar och förslag har presenterats, förkastats eller bordlagts. Men nu är det dags: Från och med nästa verksamhetsår – som börjar 1 juli 1986 – skall "de två bli en" på försök och utbildningen samordnas så långt som möjligt.

Styrelsen för FVRF godkände grunder och principer för en samordning vid sammanträde i november. En av anledningarna till styrelsens klartecken är att den ekonomiska ramen för FVRF:s ungdomsverksamhet har minskat på senare år. Följden har blivit, att förbundets ungdomsutbildning skurits ner.

Enligt förslaget kommer lokala grundkurser på ca 100 tim att genomföras. Av dessa utgör 40 tim gemensam utbildning. Även om utbildningen är lokal är den inte bunden till flottiljorten utan kan förläggas till platser med tillräckligt relevant.

FV:s centralt anordnade sommarkurs blir gemensam. Därmed utgår FVRF:s flottiljkurs som central kurs. Som påbyggnad arrangeras gemensam instruktörskurs.

En nyhet i kursprogrammet är en gemensam vinterkurs, som arrangeras av KSAK – t ex vid KSAK:s segelflygläger vid Ottsjön. Kursen blir veckolång och genomförs i tre omgångar under sportlovsveckorna. Den kommer att omfatta segelflygning, fjäll- och vinterutbildning samt allmän försvars- och FV-information.

Samordningen tas upp till debatt vid FVRF:s årsstämma i Södertälje i januari. ■

T.A.



Ett "jærngång" ställer upp i alla väder vid veckoslutskurserna vid F5/Ljungbyhed.

Än har kung Bore sitt grepp över landet. Än lockar en gnistrande snöhöljd natur till vintersport. Men snart nog kommer vårso-lens varma strålar. Snart nalkas ljuva sommartid. Då vankas semester, sol, bad och – **sommarkurs!**

Du FVRF-medlem, reservofficer eller flygvapenvärnpliktige, missa inte chansen att få delta i någon av FVRF:s centrala sommarkurser.

FVRF har förmånen att få disponera FBU:s kursgårdar i Köpingsvik på Öland och i Källviken

Dags för sommarkurs

strax utanför Strömstad. Båda kursgårdarna är trivsamma och välordnade. Du kan ta familjen med Dig till kursgården till en rimlig kostnad. Själv bor Du gratis. Du har som elev fri kost och logi, fri resa till och från kursplatsen, 20 kronor per dag skattefritt (kan komma att höjas från 1 juli 1986) och rätt till familjebidrag ...

förutom förmånen att få bli med i den stora trivsamma flygvapengemenskapen och göra en insats för Sveriges försvar.

Du har ett flertal kurser att välja bland. Det finns enveckaskurser för kompletterande utbildning inom olika ämnesområden – t ex ABC-skydd, allmänmilitär befälsutbildning, friskvård, sjukvårds-

tjänst, ledarskap m m. För den som är intresserad av att vidareutbilda sig i sin krigsbefattning inom Flygvapnet finns det också ett stort antal tvåveckors beföringskurser att välja bland. Beföringsutbildningen ger rätt till skattefria utbildningspremier.

För närmare uppgifter om kurserna, anmälningsförfarande m m tag kontakt med Din flygvapenförening, frivilligofficeren vid Din flottilj eller ring **FVRF:s kansli**; telefon **08-788 7527** eller **-7528**. ■

Riksförbundssekreteraren

FVRF:s centrala sommarkurser 1986

Anmälan till egen FV-förening

Beföringsutbildning:

A-SKEDEN					
	Samtliga tjänstegrener		Utb omfattar främst		
FV 8501 FV 8502 FV 8504 FV 8505 FV 8507 FV 8506	Bk Fu-A Bk Öfu-A Bk Sg-A Bk Fj-A Bk Lt-A Bk Fk-A	Gruppbefälsutb " " Plutonsbefälsutb " " Kompanibefälsutb " "	<ul style="list-style-type: none"> • ledarskap • allm militär ämnen • försvarsstrid • tillämpningsöv 	Källviken FOHS/F 14 Halmstad	v 31-32 7 v eso
B-SKEDEN					
	Tjgren Exptjänst	Befattning	Utb omfattar främst		
FV 8551 FV 8552 FV 8554 FV 8555 FV 8557 FV 8553	Bk Fu-B Bk Öfu-B Bk Sg-B2 Bk Fj-B Bk Lt-B Bk Sg-B1	Expbiträde " " Stabstroppch " " Stabsplutonch Ledarskapsutb	<ul style="list-style-type: none"> • ledarskap • reglements-kännedom • underhållstjänst • förvaltningstjänst • personaltjänst • tillämpad utb 	Köpingsvik Köpingsvik	v 30-31 v 28-29
FV 8561 FV 8562 FV 8564 FV 8565 FV 8567 FV 8563	Luftbevakningstjänst		<ul style="list-style-type: none"> • ledarskap • taktik • Igctjänst • Istjänst • underhållstjänst • tillämpad utb 	Köpingsvik	v 30-31
	Bk Fu-B Bk Öfu-B Bk Sg-B2 Bk Fj-B Bk Lt-B Bk Sg-B1	Lbevslnch " " Bl lbevbefäl " " Lbevbefäl Ledarskapsutb			
FV 8511 FV 8512 FV 8513 FV 8514 FV 8515 FV 8517	Markförsvartjänst		<ul style="list-style-type: none"> • ledarskap • taktik • fältarbeten • vapentjänst • hundtjänst • skyddsstrid 	Köpingsvik	v 28-29
	Bk Fu-B Bk Öfu-B Bk Sg-B1 Bk Sg-B2 Bk Fj-B Bk Lt-B	Vakgruppch " " Ledarskapsutb Vakttruppch " " Vaktplutonch			
I-SKEDEN					
	Samtliga tjänstegrener		Utb omfattar främst		
FV 8592 FV 8595 FV 8597	Bk Öfu-1 Bk Fj-1 Bk Lt-1		<ul style="list-style-type: none"> • ledarskap • övningar 	Köpingsvik	v 28-29

Central samverkanskurs för ungdomsledare

I juni 1985 träffades 16 ungdomsledare och tre instruktörer på Gottskärs kursgård. De 16 ungdomsledarna representerade FVRF, SLK, SKBR, Skytte-ÖS, FRO, FBU och FMCK. Kurschefen Birgitta Söderberg (SKBR) hade till sin hjälp instruktörerna Gusten Rolandsson och Göran Friedner.

Kursen behandlade följande punkter:

- Vad finns det för bidrag att få, lokalt och regionalt.
- Gusten undervisade i ledarskap ett par timmar per dag.
- Göran gick igenom vad som gäller vid budgetering av utbildning.
- En rätt stor del gick åt till att presentera de olika organisationernas verksamheter med inriktning på ungdomsverksamhet, samt inom vilka områden vi skulle kunna samverka.
- Avslutningsvis fick samtliga redovisa en planering som innehöll idéer om hur vi skall kunna få igång en bättre samverkan mellan organisationerna.

Jag har personligen inte varit på någon kurs där alla deltagarna har visat en sådan entusiasm och diskussionsglädje som denna. Jag tror att en av anledningarna till att denna kurs blev som en vitaminspruta var att samtalen och diskussionerna fortsatte varje kväll långt efter det att kursdagen var officiellt slut.

Detta är en kurs jag varmt vill rekommendera alla ungdomsledare. ■

Vpl Jk Lennart Nore,
Stockholms FVf

**Första
JA 37
till
F16**



Foto: Peter Liander

I ämnet "försvarsinformation – ekonomi" tar här försvarsdebattören m m GÖRAN TODE till orda. Han konstaterar bl a, att det egentligen är orättvist att försvarets kostnader redovisas i femårsperioder. Allmänheten får därigenom en skev bild av vad egentligen försvaret kostar den enskilde. All annan offentlig verksamhet redovisas ju årsvis. Med en arlig kostnadsredovisning för försvaret blir den enskildes bidrag av en helt annan dimension. Det visar sig då att försvaret drar en mycket låg kostnad för skattebetalaren, satt i relation till vad övrig offentlig verksamhet avkräver den enskilde. En ökning till ÖB-nivan skulle bara betyda ca 150 kr mer per år för Oskarsson, vilket omräknat per dag bli något drygt 40 ore! – Myten om vårt dyra försvar har här fått en allvarlig knack!

Hur mycket betalar Du för försvaret, Oskarsson ?

Under en följd av år har försvarets kostnader pressats ner på ett sätt som saknar motstycke i all annan offentlig förvaltning. Medan statsbudgeten under perioden 1973-84 i genomsnitt har ökat med 65 proc (räknat efter justering för inflation), har försvaret under denna 10-årsperiod bara fått en procentuell ökning med 4,2. (Källa: Riksrevisionsverkets statistik.)

Resultatet av kostnadspressen på försvaret har givit allvarliga konsekvenser för såväl Armén, Marinen som för Flygvapnet. Flygvapnet t ex har på en 20-årsperiod minskats med 11 jaktdivisioner, 6,5 medeltunga attackdivisioner och 4 spaningsdivisioner. Antalet flottiljer har halverats. Inom Armén har bara hälften av brigaderna kunnat ges en rimlig modernisering. Inom Marinen har antalet enheter kraftigt minskats – bl a har ubåtsjaktfunktionen allvarligt eftersatts.

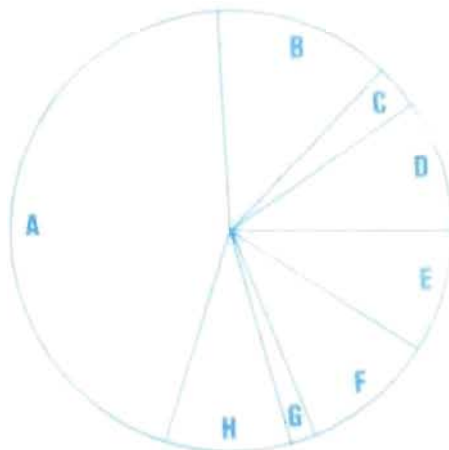
Samtidigt fortsätter kapprustningen mellan stormakterna. Våra grannländer i öst och väst har ökat sina årliga försvarskostnader med över 3 proc. Man tycks inte ha tagit exempel av det svenska försvarets minskning, vilket då och då framförs som en from förhoppning. Finns det någon koppling, verkar det snarare vara tvärtom – ju mindre styrkor vi har desto intressantare har vårt område blivit, vilket bl a upprepade rubriker i våra massmedier vittnar om.

Det är därför hög tid att bryta den nedåtgående trenden för försvaret. Men har vi råd med det? **Ja**, jag tycker det! Jag ska försöka visa det på ett annorlunda sätt än vad som gjorts hittills i massmediadebatten.

● ● När man talar om försvarets kostnader redovisas dessa oftast i femårsperioder, vilket ger belopp på hundratals miljarder kronor. Den normale skattebetalaren baxnar när han ser sådana siffror. Eftersom motsvarande redovisning i femårsperioder inte finns för andra delar av den offentliga sektorn, saknar lekmannen

BAKGRUND:	5-årsperioden 1987-92		per år
Totalt antal miljoner kronor enligt "ÖB 85"	ÖB-nivån:	124.830	24.966
	Plus-nivån:	116.750	23.350
	PP-nivån (= nuv):	114.000	22.800
	Lägsta nivån:	111.250	22.250

Oskarssons skatt i procent per år



A)	Familje-, hälso-, sjukvård, social, AMS	44,3
B)	Utbildn, forskn	13,1
C)	Försvar	3,2
D)	Förvaltning	10,0
E)	Ränta på statsskuld	8,6
F)	Kommunikationer	9,9
G)	Näringsliv	1,9
H)	Bostad, samhälle, energi, vatten, avl	8,9

underlag för att bedöma hur försvarets kostnader förhåller sig till det totala skatetrycket. Vad kostar landstingen under en femårsperiod? Vad kostar kommunerna? Etc, etc.

Oskarssons skatt i kronor fördelad på anslag per år

Uppgift	Stat	Kommun o landsting	Kyrka	Tot
Förvaltning	2893	1247	694	4834
Försvar	1550			1550
Utbildning, forskning, kultur, fritid	2460	3856		6316
Hälso-, sjukvård, familje-, social, AMS	6180	15257		21437
Bostad, samhälle, energi, vatten + AVL	1488	2839		4327
Näringsliv	827	95		922
Kommunikationer	1095	3715		4810
Ränta på statsskuld	4175			4175
Summa:	20668	27009	694	48371

Tabell 1

Visst har du råd, Oskarsson?

Men den typen av redovisning blir ändå ett bollande med astronomiska siffror och bortom begriplighet för den enskilde. För Dig handlar det i stället säkert om hur mycket Du tjänar under ett år och vilka utgifter Du kan kosta på Dig. Så låt mig därför i stället göra ett försök att redovisa vart en enda persons skatt under ett år tar vägen. Ett slags inverterad självdeklaration.

Liksom i deklarationsbroschyren "Dags att deklarerar" har jag givit vår person ett namn. Jag har döpt min "försökskanin" till Oskar Oskarsson.

Oskarsson är ensamstående och bor i Stockholm. Han hade 1984 en beskattningsbar inkomst på 100.000 kr. För enkelhetens skull hade han inga avdrag (förutom resor), inga extrainkomster och ingen förmögenhetsskatt. 100.000 är kanske lite högt jämfört med normalinkomsten, men gör det lättare att räkna på och presentera procenttal.

Oskarsson betalade på skattsedeln kommunalt (inkl kyrkoskatt) 27.703 och statligt 9.268. Kvar att leva av = 63.000 kr. Resten konsumerade han ... och betalade därmed indirekt skatt. Jag har bedömt den indirekta skatten på de varor och tjänster han köpte till 11.400 kr. Detta kan självfallet diskuteras. Totalt betalade han i mitt exempel 48.371 kr i skatt 1984.

Jag har sedan gått in i utfallet av stats-

Kyrkoskatten nästan hälften av Oskarssons försvarsutgifter ...

budgeten för 83/84, planerad landstingsbudget 1984 och det redovisade utfallet av kommunalbudgeten i Stockholm för 1984, kyrkoskatt medräknad (genomsnittlig för länet). Jag har fördelat Oskarssons skatter procentuellt efter hur de olika budgeterna förhåller sig och dessutom fördelat på olika verksamhetsområden.

Resultatet framgår av **tabell 1**. Den kan naturligtvis skäras på en mängd andra sätt, men det är en redigeringsfråga.

● Av Oskarssons inkomst på 100.000 kr går således **1.550 kr** till det militära försvaret och ca 46.800 till övrig offentlig verksamhet. Av dessa går t ex ca 4.800 till kommunikationer och ca 21.000 till hälso- och sjukvård, familje- samt social verksamhet och AMS. Svenska kyrkan kostar honom nära hälften av vad han ger för försvaret!

Jag ifrågasätter inte det berättigade i oli-

Vad betalar Oskarsson för det framtida försvaret?

Nivå	Totalt mrd kr 87-92	Oskarsson betalar i kr per år	
		Totalt	För FV
ÖB	124,8	1698	599
Plus	116,8	1587	563
Nuv.	114,0	1550	550
Lägsta	111,3	1512	534

Tabell 2

ka satsningar inom den offentliga sektorn. Det får svenska folket och dess valda ombud göra. Men jag kan konstatera, att för-

Bara ca 1,5 % av dina inkomster går till försvaret, Oskarsson!

svaret tar ca 1,5 proc av Oskarssons inkomster medan **46,8 proc** går till annan offentlig verksamhet! – Handen på hjärtat: Trodde Du att det verkligen rörde sig om så lite till försvaret?

● ● För närvarande diskuteras försvarets utformning och kostnader i framtiden inför försvarsbeslutet 1987. Hur mycket får försvaret kosta i framtiden? Låt oss i stället för de stora totalsiffrorna se vad de olika planeringsnivåerna i "ÖB -85" (= försvarets långtidsplanering) innebär för Oskarsson.

I **tabell 2** har jag tagit ÖB:s perspektivplan med de fyra nivåerna (benämnda "programplanenivån" = nuvarande nivå, "plus-nivån", "ÖB-nivån" och "lägsta nivå"). Utgående från nuvarande nivå har jag procentuellt lika ökat eller minskat Oskarssons kostnader under ett år för försvaret. Mellan nuvarande nivå och ÖB-nivån skiljer det + **148 kr** per år för Oskarsson. Mellan nuvarande nivå och den lägsta nivån skiljer det - **38 kr** per år

Jag har också som exempel lagt in Oskarssons delkostnader för Flygvapnet. I dagens läge betalar han således årligen ca 550 kr för Flygvapnet. För Armén är motsvarande värde ca 575 kr och för Marinen ca 245 kr om året. (Det låter i sanning inte mycket, eller hur?)

Men vad får Oskarsson för pengarna?

● ● Eftersom jag arbetar i Flygvapnet och bäst känner till förhållandena där, begränsar jag min framställning till Flygvapnet.

I den **lägsta** nivån blir Oskarsson av

med en fredsflottilj, två kvalificerade flygdivisioner, sex krigsflygbaser m m. Det planerade flygburna radarsystemet (spanningsradarstationer monterade på transportflygplan för bättre och effektivare förvarning) kan inte anskaffas. Det innebär i runda tal en *tioprocentig minskning* av Flygvapnet! Att effekten blir så stor beror på att det inte går att göra stora avkall på kvalitet när det gäller flygstridskrafter. Rejala byggklotisar måste därför kastas ut. Detta är också orsaken till tidigare förbandsindragningar i Flygvapnet.

Den här mycket allvarliga effektninggången för Flygvapnet (och försvaret i sin helhet) gör att Oskarsson kan **spara 16 kr** per år! – Sådan är verkligheten!

● I den **högsta** nivån betalar Oskarsson för Flygvapnet **49 kr mer** per år jämfört med i dag. Då kan Flygvapnet behålla antalet flottiljet och krigsflygbaser, få en mycket angelägen jaktdivision till, bibehålla lätta attackflyget samt få fler och bättre vapen och motmedel. Denna förstärkning är (m h t omvärldens kraftiga förstärkningar) operativt mycket angelägen! Dessutom kan den ses som en *tydlig markering* för omvärlden av Sveriges vilja att hävda sitt territorium såväl i fred, kris, neutralitet som i krig.

På samma sätt skulle kostnads- och effektförändringarna kunna redovisas för Armén och Marinen. – Liten merinsats ger stor utdelning!

Ett bättre försvar kostar bara ca 150 kr mer än i dag per år, Oskarsson!

● ● De här redovisade kostnaderna för Oskarsson är visserligen bara räkneexempel och summorna kan variera något beroende på hur mycket indirekt skatt han betalar. Men storleksordningarna ger ändå en tydlig uppfattning om vad det handlar om för den enskilde skattebetalaren. **Försvaret drar en mycket låg kostnad för skattebetalaren** i förhållande till vad han lägger ut på annan offentlig verksamhet!

Skillnaden mellan den lägsta och högsta nivån för försvaret handlar om **ett par hundra kronor** om året i kostnad för den enskilde. Men den ger en avsevärd skillnad i effekt, som framgått av exemplet ovan. En effekt som kan bli vår livförsäkring. Något att allvarligt tänka över! Eller hur?

Nog har Du råd med ett bra och modernt försvar, Oskarsson? ■

Göran Tode

Flygvapnets divisioner omfattar i dag ett stort antal vakanser inom fredsorganisationen. Dessutom överväger många av de återstående piloterna att avsluta sin karriär i Flygvapnet. Vidtas inte åtgärder för att ändra denna utveckling kommer Flygvapnet inom några få år att vara utan stridande enheter i luften!

Varför vill flygförare lämna FV?

Förhandlingarna som inletts med FFU som grund kan utmynna i att en viktig anledning till övergångarna till civila flygbolag avlägsnas. Det måste dock betonas att löner och andra förmåner på intet sätt utgör den viktigaste anledningen till avgångar ur Flygvapnet. Lönen är endast en av flera anledningar. Om inga andra åtgärder vidtas kommer Flygvapnets problem att kvarstå, såvida inte de civila flygbolagens rekryteringsbehov av någon anledning skulle komma att minska. Detta förefaller mindre troligt.

Bland de övriga anledningarna till avgångar som kan definieras är *vantrivseln p g a brist på stimulans* i arbetet. **Flygtidstildelningen** har utvecklats negativt under ett antal år och har i flera avseenden passerat en kritisk omslagspunkt. Då förväntas det inte att förare som valt Flygvapnet bli för att få flyga tappar intresset. Det är för övrigt ett faktum, att ju mer vi får flyga desto mer stimulerande är det. Tyvärr gäller också det omvända, vilket betyder att vid begränsade möjligheter till flygning avtar intresset. Ett skäl till detta är, att föraren själv kan iaktta hur hans skicklighet i olika situationer minskar. Detta är förödande för självförtroendet och förtroendet för systemet! Vi kan inte begära att förare som inte tillåts utveckla sin flygskicklighet skall bibehålla entusiasmen för yrket.

● ● En annan orsak till understimulering av officerarna är den ledningsstruktur och den ledningsmetodik som utvecklats i Flygvapnet.

Vi har i dag en hårt *centraliserad styrning* av verksamheten. Anvisningar, riktlinjer och bestämmelser reglerar i stort sett varje avsnitt av tjänsten. Detta lämnar alltför litet utrymme för att tillvarata kreativiteten hos officerarna och förbanden. Vi kan inte förneka känslan av att Flygstaben och E1:s stab litar så lite på förbandens samlade kunskaper och vilja att ta ansvar, att de genom alla bestämmelser önskar skapa officerare som likt robotar handlar likformigt i givna situationer såväl på marken som i luften.

Men inom all personal på förbandsnivå finns en stor kreativitetspotential. Flygande personal som med minskad flygtid ej kan leva ut sin skaparkraft i luften måste erbjudas andra möjligheter och utmaningar. Detta tycks inte ledningen våga i dag.

Det blir sannolikt svårt att genomföra erforderliga förändringar med vedertagna militära medel. Nu krävs *idérikedom* och *nyttänkande* på alla nivåer. Förändringarna som hittills genomförts inom Flygvapnet kan betraktas som närmast kosmetiska. De har knappast givit underställda någon känsla av *ökat inflytande* på Flygvapnets utveckling.

Utmärkande för Flygstabens ledning är att den varit betydligt mer lyhörd för behov av teknisk utveckling än utveckling av ledningsstruktur och ledningsmetodik. Ändå torde behovet av det senare vara större med anledning av de förändringar i uppgifter och resurser som ständigt genomförs. Det är organisationens struktur som skall anpassas till de uppgifter och problem man ställs inför, inte omvänt.

● ● För att lösa problemen krävs emellertid inga radikala förändringar i ledningsstrukturen på olika nivåer. I varje fall inte omedelbart, även om det kan bli nödvändigt på längre sikt. Nu krävs snarare att förändringar genomförs snabbt.

Flygvapnets *samlade kompetens*, av vilken Flygstabens endast är en liten del, måste tillvaratas bättre. *All personal* måste mer konkret få ta ansvar för Flygvapnets framtid. Paradoxalt är det faktum, att vi i teorin har ett utmärkt system för detta i FPE.* Förändringarna är därför möjligen en fråga om nya attityder på olika nivåer.

Vi måste använda FPE som avsikten var då det skapades. Ställ uppgifter och tilldelade resurser, men *detaljreglera* inte genomförandet. På samtliga nivåer finns erforderlig kompetens för att välja den bästa lösningen av en tilldelad uppgift. Alltför många bestämmelser hämmar initiativkraft och ansvarskänsla.

Om inte Flygstaben inser detta, kommer ökade löner och införande av andra "förmåner" knappast att minska officerarnas önskan att pröva andra yrken. För arbetstillfredsställelsen är det viktigt att vi känner att vår *kompetens utnyttjas* och att vi *behandlas med respekt*. Sannolikt viktigare än att lönen är den högsta möjliga! ■

Tord Karlsson

*FPE = Försvarets Planerings- och Ekonomisystem.

CFS svar:

Konstruktiv kritik utmärkt

Tord Karlssons debattinlägg innehåller flera kritiska synpunkter på Flygvapnets ledningsstruktur och flygstabens ledningsmetodik. Det är utmärkt! Konstruktiv kritik – vilket jag tycker Tords inlägg är ett exempel på – för utvecklingen framåt. Sådan skall uppmuntras!

Tord har rätt i att Flygvapnets verksamhet under senare år varit allt för centralstyrd. Det finns givetvis förklaringar till detta. I nr 4/85 av FLYGvapenNYTT hade jag anledning att något utveckla denna fråga och därvid också anmäla den omorientering mot målstyrning med tillhörande delegering/decentralisering, som inletts.

Ett förändringsarbete i önskvärd riktning har alltså påbörjats. För att resultatet

skall bli bra krävs ett par saker. *Samarbete* och *samverkan* mellan central och lokal nivå är den ena. Förändringsprocessen i sig får och kan *inte centralstyras*. Den andra saken som krävs är, att vi dels ökar våra insikter om vad den moderna krisen/det moderna kriget innebär beträffande krav på vår freds- och krigsorganisation, dels ser till att kunskaperna ifråga snabbt och effektivt blir alla berördas egendom.

Vi Flygvapnets förare (m fl) vill ha högre löner. Kravet är inte nytt och knappast unikt. Olika skäl förs fram för att motivera höjningar. Dock brukar krav på lönehöjningar nästan alltid vara ett symptom på andra och djupare liggande problem. Flera teorier om orsaken till dessa underliggande problem finns. Att skylla på avgångarna inom FV på enbart lönefrågor vore en alltför grov förenkling av problemet.

Olika personalfrämjande åtgärder diskuteras inom FV. De hitintills insatta åtgärderna kan väl i bästa fall tolkas som mer eller mindre lyckade nödgärder, utslängda för att få slut på den allra värsta kritiken.

Flygförare (m fl) säger upp sig i en rasande takt. Det har egentligen inte så värst mycket med rena lönefrågor att göra. Yrkesförbudet (instiftat av regeringen), som syftar till att behålla flygförarna i FV, har fått rakt motsatt effekt. Lagom till jul meddelades det också att detta yrkesförbud mot anställning i svenska flygbolag kommer att förlängas för att även innefatta

Relevanta och täckande kunskaper hos t ex utbildnings- och beredskapsansvariga chefer är nämligen en grundförutsättning för en framgångsrik målstyrning och delegering/decentralisering.

Moderniseringen och utökningen av vår kunskapsbank innebär ett omfattande arbete. I det sammanhanget är det glädjande att notera att Tord bekräftar de signaler, som börjat höras det senaste halvåret, nämligen att man på förband och skolor vill ha en *mer aktiv roll* i utvecklingen än hittills. Till en början tedde sig signalerna nästan paradoxala, eftersom det dominerande officiella budskapet från förbanden under senare år har varit att man dignar under allt man har att göra. Att man i det läget skulle vara beredd att på divisioner, kompanier, plutoner, skolenheter och lokala staber ta på sig ännu mer arbete var överraskande. Men tydligen är det ändå så. Jag kan försäkra att flygstaben inte på något sätt skall lägga hinder i vägen. Tvärtom är vi utomordentligt glada över all hjälp vi kan få. Ju mer kraft vi tillsammans kan båda upp desto bättre flygvapen får vi.

Den franske 1600-talsförfattaren Jean de La Bruyère uttryckte saken på följande sätt: "Det finns bara två sätt att nå ett bra resultat här i världen, genom sin egen duglighet eller genom andras dumhet." Flygvapnet kan knappast förlita sig på omvärldens eventuella dumhet. Vi får i stället satsa på vår egen, samlade duglighet. ■

Bengt Lönnbom

1987, vilket tidigare energiskt förnekats från depatementshåll. Flykten från FV – beroende på att dess flygförare vägrar att behandlas på detta föga demokratiska sätt – fortsätter alltså.

● ● Människan är försvarets främsta resurs. Detta slås fast av bl a ÖB. Frasen citeras gärna och ofta av befattningshavare på olika nivåer. Det är dock tveksamt om så värst många har tänkt igenom vad det egentligen betyder. Den yngre generationen får på våra militära skolor lära sig en modern ledarskapstil. En stil med intellektuell inriktning, där målet är styrande. Den färdige officeren skall med detta mål för ögonen och med endast de nödvändigaste ramarna lösa sina uppgifter. Att utbildas i ledarskap innebär inte bara att så småningom bli en bra chef. Det handlar lika mycket om att lära sig ta emot ledarskap och förvalta det på rätt sätt. Den unge officeren är utbildad på ett pedagogiskt sätt med probleminsikt, helhetsförståelse och initiativ som självklara ingredienser. Strävan att genom den inriktningen av utbildningen även uppnå ett visst självförverkligande hos den unga generationen är också uppenbar.

Det är här som jag tror att **en** av de allvarligaste bristerna står att finna. När våra unga entusiastiska officerare så småningom hamnar på ett förband uppstår i många fall en kollision. Den sker mellan

Det handlar inte bara om lönen!

den moderna ledarskapspedagogiken och den gamla pyramidstyrda ledarmodellen – där hot, kontroll och bestraffning är den självklara medicinen mot det mesta.

Det handlar följaktligen om en eftersläpning på hög förbandsledningsnivå, som i många fall får förödande följder.

Det finns många officerare i nivå 1 som tillämpar modernt ledarskap. Likaså finns det än flera på divisions- och kompaninivå som gör det. Men den sistnämnda gruppen har ofta problem att utöva detta moderna ledarskap. Ett problem som kanske inte de högsta cheferna helt naturligt har och därför inte har förstäelse för.

● ● Jag tror, att vi i FV inte längre har råd att fortsätta blindbockspelet. Med det menar jag, att många förstår problemet men det känns för känsligt att göra något konkret åt det.

Kan vi inte konkurrera med löner och andra förmåner, så borde vi i varje fall kunna göra det på de områden som vi så ofta hävdar att vi är bra på, nämligen att rätt utöva ledarskap. Vill vi få vårt FV att fungera igen, måste vi också våga gå utanför de gängse prövade metoderna. Våga och vilja pröva nya vingar.

Våga och vilja – återigen slagord. Men insatta i verkliga sammanhang och förverkligade leder de oss kanske på rätt väg igen. ■

Alf Ingesson-Thoor

CFS svar:

Andra tolkningssätt finns

Alf Ingesson-Thoor för i sitt inlägg fram en del åsikter, som är ganska typiska för den yngre generationens sätt att resonera och se på olika frågor. Eftersom jag anser, att det finns en del att diskutera i detta, vill jag gärna fånga upp några av hans synpunkter.

Alfs huvudtes är att det finns en eftersläpning på hög förbandsledningsnivå när det gäller ledarskap, jämfört med vad den yngre generationen får lära på våra militära skolor. Så långt går det att hålla med. På våra skolor har vi ambitionen att lära ut det nyaste nya och lyckas i de flesta fall också leva upp till den. På förband har den äldre personalen fullt upp att göra ▶



**Regeringen har utnämnt
OWE WIKTORIN**

till generalmajor samt förordnat honom fr o m 86-04-01 till chef för planeringsledningen hos ÖB. – Wiktorin efterträds på posten som chef för flygstabens sektion 1 av överste **STIG DELLBORG**.



**Regeringen har utnämnt
BENGT SÖDERBERG**

till överste 1 och fr o m 86-04-01 att vara chef för FV:s väder-tjänstledning (CVädL). – Söderberg efterträder öv 1 **Bengt Bengtsson** som avgår med pension.



**Regeringen har utnämnt
LEIF JÖNSSON**

till överste och förordnat honom fr o m 86-04-01 till chef för operationsledningen vid Milostab V. – Jönsson lämnar därmed posten som chef för flygstabens organisationsavdelning.

Därför stannade jag kvar i FV



Gunnar Feltborg

forts: CFS svar

med att få verksamheten att gå runt. Tiden som blir över för vidareutbildning är starkt begränsad. Därför uppstår det då och då en del luckor mellan yngre och äldre personal när det gäller teoretiska kunskaper. I det här fallet är det nog riktigt att yngre personal är mer insatt i moderna ledarskapsteorier än vad en del av den äldre personalen är.

Men därifrån är steget långt till att ställa upp på Alf's slutsats att denna skillnad i många fall får förödande följder. Den innebär nämligen att han gör ett stort problem av något som i grunden är mycket positivt, att FV är en dynamisk organisation som strävar efter att ligga på utvecklingens framkant i alla viktiga avseenden. Om våra ungdomar till att börja med erinrar sig att det är den äldre generationen, som med hårt arbete och knappa resurser åstadkommit dagens högt respekterade flygvapen, och därefter praktiskt tillämpar lite av den vidsynthet och respekt för andra, som är viktiga delar av modernt ledarskap, tror jag läget är under full kontroll. Om ungdomarna däremot intar attityden att gamlingarna är mossiga och ingenting begriper, kan det säkert kärva en del. Men inte ens då tror jag det blir några förödande följder. Både de äldre och de yngre i Flygvapnet är alltför kloka för att

lata det gå dit hän.

● ● Så över till en annan sak. Alf är liksom flertalet av våra förare starkt kritisk till regeringens begränsning av de civila flygföretagens anställning av flygvapenförare. Visst innebär denna åtgärd att inte bara flygbolagens utan också våra förars handlingsfrihet beskärs. Men varför bara se det negativa? Det finns två mycket positiva inslag i bilden. Det ena är att regeringen i samförstånd med riksdagen så klart har prioriterat Flygvapnet och vår verksamhet före de civila flygbolagen och den kommersiella luftfarten. Det andra är att begränsningens nackdelar för Flygvapnets förare torde komma att kompenseras ekonomiskt på ett efter svenska förhållanden frikostigt sätt. Delsteg i den riktningen har som bekant redan tagits.

● ● Slutligen några synpunkter kring ordet *självförverkligande*. Alf använder det i sitt inlägg men mera i förbigående. I andra sammanhang kan man höra våra ungdomar lägga stor vikt vid det. Det är därvid lätt att notera åtminstone två tolkningar av vad ordet innebär. Den ena är att självförverkligande betyder att individen i samspel med organisationen skall få

utlopp för hela sin inneboende kapacitet. Ingen skall gå underutnyttjad genom sitt yrkesliv. Denna tolkning anser jag vara sympatisk och i samklang med ett grundläggande mänskligt behov.

Den andra tolkningen är att ett självförverkligande innebär att organisationen och anställningen skall ge individen utlopp för ett antal personliga preferenser, av vilka alla inte med nödvändighet måste ligga inom ramen för arbetet. Individen skall på olika sätt kunna dra största möjliga nytta av sin anställning. En sådan tolkning med sin bakomliggande värdering tycker jag är ganska svårsmält. Den har så starka inslag av självcentrering och egen nytta, att man kan ifrågasätta om den är hållbar i längden. Organisationer, företag och samhällen med sådana grundläggande värderingar torde i det långa loppet gå mot förfall.

● Jag uppskattar Alf's inlägg, som jag tycker berör väsentliga frågor på ett välar-tikulerat och frejdigt sätt. Det gav mig också ett bra tillfälle att själv ge mig ut på plan och visa var jag står i sammanhanget. Det vore intressant att få höra av fler i dessa och närliggande frågor. ■

Bengi Lönnbom

Aktuellt från läsekreten

För mig blev Flygvapnet tidigt något livsviktigt. Efter realexamen i Älmhult 1944 kom jag som glad 17-åring till nya bombflottiljen F14 i Halmstad som befälselev eller volontär på utbildningslinje signalmekaniker; 3-års-kontraktanställning.

Under tredje årets utbildning kom jag i flygtjänst som flygsignalist (fsig) – en eftertraktad utbildning i hård konkurrens.

I skuggan av 2. världskriget befann sig Flygvapnet i snabb dynamisk uppbyggnad under legendariske flygvapenchefen general Bengt Nordenskiölds ledning.

SAAB hade kommit igång med leverans av flygplan på löpande band och tillverkade 250 B18 på kort tid; F14 fick sina första 1945.

Vi fick många flygplan, många flygtimmar men också många haverier med omkomna. Flygsäkerheten var inte då vad den är i dag. Bomplanen hade två mans besättning, förare och signalist och ibland flera. Räddningsutrustningen var primitiv och haveri innebar ofta att besättningen fick sätta livet till.

Redan under andra veckan av min flygutbildning omkom två av mina kurskamrater, en förare och en signalist.

Under första flygåret omkom också min skolkamrat hemifrån, han som börjat vid Flygvapnet ett år före mig. Efter 1 1/2 års flygtjänst hade ytterligare fyra kamrater vid min division omkommit vid kollision mellan två flygplan i samband med bombfällningsövningar vid Tönnersjöområdet strax öster om Halmstad.

Det var en avskräckande hög haverifrekvens. Jag frågade mig ängsligt, om det var någon mening med att riskera livet på detta sätt i så unga år. Skulle man våga gifta sig och bilda egen familj och överhuvudtaget planera för framtiden?

Efter moget övervägande, så moget det nu kunde bli i den åldern, beslutade jag mig, liksom flertalet kamrater, att fortsätta. Det var ju dock ett mycket intressant och spännande jobb med en samhörighetskänsla som var ovanligt inspirerande, dels gentemot Flygvapnet i allmänhet dels gentemot flygkamraterna. General Nordenskiölds entusiasm för allt vad flyg hette var smittande och besjälade oss alla att verka för flygets utveckling. Vi uppfattade väl oss var och en som viktiga länkar i FV:s utvecklingskedja. Utvecklingen har bland mycket annat inneburit att flygsäkerheten högst påtagligt ökat på ett mycket glädjande sätt, samtidigt som Flygvapnets betydelse alltmer ökat.

Vi som var unga på 40-talet under FV:s mest expansiva uppbyggnad och utveckling är nu pensionsmässiga och lämnar efterhand tjänsten – men inte intresset för FV:s fortsatta utveckling, som vi vigt våra liv åt. För mig har vårt flygvapen alltid varit och kommer alltid att förbli livsviktigt, ja heligt.

● Det har förunnats mig, att under mina sista tjänsteår få medverka vid FOHS i utbildningen av våra framtida flygofficerare. Den utbildning de erbjuds är värdefullare än någonsin, även ur civil synpunkt.

Hoppas att Flygvapnet kommer att vara tillräckligt konkurrenskraftigt för att få behålla sin kvalificerade personal i framtiden. För mig har det aldrig varit lockande att lämna FV även om jag tidigt klarade telegrafistcertifikat, som även civilt var meriterande och som fick en och annan kollega att fortsätta vid Handelsflottan, Försvarets Radioanstalt eller annan civil tjänst.

Jag har liksom de flesta andra värdesatt den goda kamratskapen och sammanhållningen i FV. Jag har funnit arbetsglädje i alla slags uppgifter jag fått prova på såväl i luften, under marken (STRIL) som på marken och även "flugit skrivbord", som det så populärt uttrycks.

Detta har väl uppvägt de avigsidor, som jag också upplevt och som ofta anförts av de som "lämnat" och som ännu i dag är negativa sidor, nämligen **personalpolitiken**, som jag upplevt **dålig** under hela min FV-tid och som jag bedömer än mera i dag vara främsta orsaken till missförhållanden. I begreppet personalpolitik innefattar jag i detta sammanhang ett flertal funktioner.

● ● **Rekryteringen**, som i nuvarande befälssystem sämre tar hänsyn till behovet än det gamla, som rekryterade mot behovsnivåerna. Alla flygofficerare behövs inte på högre chefsnivå. De flesta behövs som "arbetsbin" på "hantverksnivå" med nog så intressanta uppgifter men som inte alltid upplevs som tillräckligt motiverande för "karriärer".

● **Förslag:** Anpassa rekryteringskraven till behovsstrukturen. Anpassa även ekonomin under utbildningen till "vettig" nivå.

● ● **Chefsrollen:** Genomgående undermåliga chefer med få undantag. Oftast goda föredömen för felaktigt ledarskap.

● **Förslag:** Delegera mycket mera till våra unga befäl, som tidigt får kvalificerad grundläggande ledarskapsutbildning. Motivera "pensionärsaspiranterna" att dela med sig av det goda i arvet innan generationsväxlingen är förbi.

● ● **Vitsord och tjänstgöringsomdömen:** Erfarenheterna visar på en påtaglig ovarsamhet med nu gällande system.

● **Förslag:** Kräv att ansvariga chefer känner till bestämmelserna och tillämpar dem på ett korrekt och samordnat sätt. Mycket viktigt att uppföljningsamtal sker i förtroligt klimat chef-medarbetare. Utvecklingsamtal då och då stärker motivationen och vi-andan.

● ● **Info:** Gott ledarskap baseras på god information UPPÅT, NEDÅT, ÅT SIDORNA. Vi har blivit sämre och sämre att ge och ta info samtidigt som kravet på info ökat.

● **Förslag:** Chef föregår med gott exempel och ökar benägenheten till ömsesidig info.

● ● **Personalcirkulation:** Varför placera personal på tjänster de minst är intresserade och lämpliga för?

● **Förslag:** Bemanna personaladministrationen med duglig personal, som är lyhörd för "rätt man på rätt plats".

Indragningar av flottiljer och reduceringar av personalstyrka (som skett i stor utsträckning vid FV) är starkt *demoraliserande* för den personal som blir kvar.

Snävare kostnadsramar innebär kärvare tider och ställer ökade krav på arbetsglädje, entusiasm, framåtanda – egenskaper som inte är nya för FV. Vi har många specialiteter vid FV.

Alla måste dra åt samma håll. För detta behövs vidgade vyer, breda kunskaper med helhetssyn. Det förefaller beklämmande, att man skall behöva gå MHS HK för att erfaras, att det finns många intressanta jobb vid FV förutom att "rycka spak".

● Flygvapnet befinner sig i en ny utvecklingsperiod med en vikande generation rekryterad under krigsåren. Generationsavlösningen både personellt och materiellt för säkerligen med sig förnyelseprocess för gynnsam utveckling även om läget för närvarande ter sig dystert. Vi får inte låta oss nedslås av dysterhet. Bättre tider kommer. Så har det alltid varit även om man påstått motsatsen.

General Bengt Nordenskiöld vid FV 25-årsjubileum 1951: "Gemensamt har vi tagit i arv och fullföljt uppbyggandet av ett Flygvapen som vi har rätt att vara stolta över. Det har formats till styrka genom personalens vilja, hängivenhet, ansvarskänsla och laganda. Må vårt vapen alltid präglas av dessa egenskaper." ■

Gunnar Feltborg

CFS svarar:

Gunnar Feltborgs insändare beskriver på ett utmärkt sätt den personella kvaliteten och de personliga värderingar som möjliggjort dagens flygvapen. Gunnars förslag till förbättringar kommer att beaktas i det förändrings- och utvecklingsarbete som sedan en tid inletts inom FV. ■

Bengi Lönnbom

Replik till CFS

(forts från sid 22)

– Åsikterna är typiska för den yngre generationen, säger flygstabschefen. Den yngre generationen, i det här fallet jag, har varit i FV 1/3 av dess livstid. Det är då tacksamt att kallas för "yngre". Det verkar dock så att man alltid är för ung för att begripa, speciellt när man dristar sig till att kritisera, om än i positiv strävan. I andra fall ska man ibland vara "gammal nog att veta bättre". Plats i korgen med andra ord.

– Den äldre personalen har fullt upp med att få det hela att gå ihop fortsätter CFS. Var ligger omslagspunkten – där man plötsligt är gammal nog att få kritisera utan att, om än i vänliga ordalag, bli betraktad som något katten släpat hem? Kan det inte vara så att de många år som man är i zonen mellan ung och gammal både tillhör den hårt arbetande generationen och samtidigt den yngre "revolutionära" dito. Att fälla tårar över de knappa resurser som stod till buds när den i dag "äldre generationen" byggde upp dagens FV, ter sig för mig lite malplacerat.

FV är halverat sedan jag började och de medel som stod till buds för tjugo år sedan tycks nu närmast frikostiga mått med dagens mått. Därmed inget ont sagt om det utomordentlig sätt varpå resurserna i många fall utnyttjades.

● Flygstabschefen är rädd för att ungdomarna intar attityden att de äldre är mosa och inget begriper. Självklart får det uttalandet stå för flygstabschefens åsikt. Kvarstår dock faktum att många klarsynt ungdom då och då använder detta värdiga uttryck med all rätt.

Det positiva i att flygförarna fått ett yrkesförbud på halsen förstår jag inte. För mig verkar det som om departement och regering redan från början förstått att de eventuella ekonomiska kompensati- onerna inte blir tillräckliga. Hitintills har jag inte sett några ekonomiska lösningar... värda namnet. Att kalla den s k krigs- placeringspremie för kompensation tycker jag är ett spel för galleriet. Vem vill ha pengar när man är 60 år? Det är när barnen växer upp som plånboken känns för tunn.

Flygstabschefens tolkning beträffande begreppet självförverkligande andas lite misstroende, tycker jag. Beträffande den

mera negativa tolkningen, vilken han finner svårsmält, inryms enligt min uppfattning inte så lite av det militära systemets grundstenar, tyvärr. Den första definitionen är nog den som mest innefattas i de flestas tolkning.

● Flygstabschefen har, vad jag erfarit, tagit stor personlig del i "profil 90"; dvs arbetet med vårt framtida FV. Jag hoppas innerligen att "profil 90" kommer att mynna ut i positiva och inspirerande resultat. Ideén med seminarium med deltagare från förband och skolor tycker jag är utmärkt. Hoppas bara att alla dess deltagare verkligen yttra sig och komma med konstruktiva förslag och att dessa ideér sedan verkligen tas till vara. Alltför många symposier tycker jag enbart ha utmynnat i en bunt protokoll avsedda främst för arkivet. Ibland grips man faktiskt av miss- tanken att dessa symposier och seminarium (namnen för ett möte är många) enbart är till för att vi "gräsrötter" bara ska få prata av oss, för att ledningarna sedan lugnt ska kunna fortsätta sin egen väg.

Arbetet med att ta upp FV ur dess högfartsdykning mot undergången kommer att lyckas, även om tvivel ibland finns. Men det är nära till marken och ska have- riet undvikas får det inte bli mer trassel. Marginalerna för att nå planflykt utan en rejäl "överbelastning" har vi för länge sedan passerat. Är det manne departement och regering som skall skriva DA???

Alf Ingesson-Thoor

CFS svar (2):

I mitt svar (sid 21-22) på Alfs debattinlägg (sid 21) försökte jag i generella termer diskutera de aspekter på olika företeelser som Alf redovisar. Mina kritiska synpunk-

ter var absolut inte riktade mot Alf personligen.

Jag delar inte uppfattningen att FV är på väg att haverera. Däremot behöver och

kommer vi att ändra en hel del, för att vi skall ha ett bra FV även i framtiden. Profil 90 **skall** lyckas!

Bengt Lönnbom

Studieturné en France

Eleverna vid Högre Kursens Övergångsutbildning (HKÖ) från F20/FKHS gjorde i höstas en avslutningsresa till Frankrike. Transporten t-o-r ombesörjdes av TP 84 Hercules. Start skedde från ett höstruskigt Uppsala. 20 grader senare var det dock högsommar. I Tours.

Första studiebesöket avlades vid en fransk luftförsvarscentral i Mars la Pile – station Raki Radar Cinq – två mil väster om Tours. Därifrån flög man till Rochefort och skolförbandet Bas Aérienne 721. Där utbildas elever i elektronik, telekommunikation och mekanik.

Färden gick så vidare till Bas Aérienne 709 i Cognac. "Basen" representerar motsvarigheten till vårt F5/Ljungbyhed (GFU). Flygskolan utbildar årligen ca 200 flygförare. Två kvinnliga elever var antagna. De avses placeras som transportförare. Skolans flygplantyper är Epsilon (ett nytt



enmotorigt prop-fopl) och Fouga Magister (ett gammalt jetskolfpl utan katapultstolar). – Påpassligt gjordes också besök vid den världsberömda Hennessy-fabriken. Rundvandringen bland 35.000 tunnor finaste cognac

blev en uppiggande upplevelse ... då det ständigt dunstar så aromatiskt från ekfaten.

Nästa anhalt blev flygakademien i Salon de Provence, ca 4 mil från Marseilles. Skolan motsvarar vår krigsflygskola för bli-

vande officerare + krigshögskola & officershögskola. Eleverna utbildas på tre olika linjer – flyg, bas och teknik. – Efter avnjuten lunch möttes de båda ländernas FV-representanter i en ekvilibristisk fotbollsmatch. Det ansågs som hedrande att svensklaget erhöi en fin andraplacing ...

Från södra Frankrike styrdes kosan avslutningsvis till Paris. En militärbyggnad från mellankrigstiden 7 km utanför det centrala Paris blev logireplipunkt. Besök gjordes bl a vid Musée de l'Air på utställningsflygplatsen Le Bourget ... så att även de flyghistoriska kunskaperna skulle bli uppfriskade.

HKÖ:s egen "Tour de France" blev till en mycket stimulerande erfarenhet, där nytta och nöje blev till en fruktbar helhet. En mässa för livet.

Halvardsson, Ingvarsson,
Ljungberg, Lundberg,
Savolainen & Wetterholm

1926 startade nuvarande Krigsflygskolan sin verksamhet vid F5, Ljungbyhed. I år fyller skolan (liksom Flygvapnet) sina aktiva 60 år. Inför jubileumsfirandet den 14-15 juni är det på sin plats att berätta om en liten men intressant flyghistorisk upptäckt. – Freelancejournalisten Lars Christoffersson minns ett möte på F5 med skånekonstnären KARL-ERIK OLSSON.



Foto: Karl Christoffersson - Sjöblom



Historien om jubilerande F5:s flottiljemblem

Karl-Erik Olsson har bl a utsmyckat den nya flygtjänstbyggnaden på Krigsflygskolan. Målningarna är utförda i en gammal skånsk allmogetradition. Olsson berättade, att allmogemålare förr många gånger hade varit "knektar". Självt hade han 1943 börjat på Krigsflygskolan som volontär. Han tyckte därför att han förde anorna vidare.

Målningarna i flygtjänstbyggnaden är finansierade med hjälp från Statens konstråd. Lärarkåren vid F5 har mycket aktivt deltagit i diskussionerna om hur utsmyckningen borde utföras. Karl-Erik Olssons målningar tycker man mycket om.

Motiven från målningarna behandlar krigar- och flygarlivet. Figurerna som förekommer är hundar. Man ser alltså hundar i flygplan, hundar i uniform osv. Olsson säger att det är mycket lättare att få fram mänskliga drag hos hundar än hos människor. Hur som helst är man på Krigsflygskolan förtjust i sina målningar och Olsson har ju från sin egen tid vid F5 en rik erfarenhet att ösa ur.

● ● Han berättade också om ett särskilt minne. Någon gång i slutet av fyrtioalet var en brittisk Spitfire-division från RAF på besök. Britterna var allmänt trevliga och de delade generöst ut vapensköldar med sitt divisionsemblem.

Krigsflygskolan hade vid den tiden inget flottiljemblem. Chefen vid F5 tyckte att detta var något pinsamt. Karl-Erik Olsson, som tidigt hade visat konstnärliga anlag, fick i uppdrag att hitta på ett em-

blem, förse det med en lämplig devis och sedan skära ut det i trä och måla det hela. Långt innan hade han emellertid i stora drag tänkt ut hur han ville ha Krigsflygskolans emblem utformat. Olsson hade blivit något av en expert på latinska citat. Man hade vid ett antal tillfällen låtit honom utföra festutsmyckningar på officersmässen och han hade här och var stoppat in latinska ordspråk.

Natten innan den brittiska divisionen skulle flyga vidare satte han sig med sina verktyg och en träbit från en gammal propeller och började fundera. Han kom snart på ett citat av romaren Seneca. Han

tyckte det verkade bra. Han skar och målade och frampå morgontimmarna var han färdig. Men då var han så trött att han somnade.

● Plötsligt väcktes han ur sin slummer av några dova knallar. Spitfiren drogs ju igång med startmotorer och det var dem han hade hört. Kvickt tog han den nya vapenskölden under armen och cyklade ner till fältet.

RAF-flygarna skulle just ge sig iväg och flottiljchefen, överste Nygren, höll på att ta farväl av dem. Han gestikulerade glatt med armarna som man lätt gör då man

talat ett främmande språk. Karl-Erik Olsson passerar på sin cykel flottiljchefen precis när denne slänger ut ena armen. Till sin stora förvåning ser överste Nygren att han plötsligt står där med F5:s vapensköld i handen.

Någon tid att godkänna vapenskölden eller att fundera över riksheraldikerns synpunkter hade inte Nygren. Det var bara att överlämna flottiljemblemet till RAF-vännerna och önska dem lycklig resa. Så var emblemet ett faktum.

Karl-Erik Olsson skar sedan en exakt kopia av den första skölden. – Krigsflygskolan har alltför samma emblem.

● ● Denna berättelse är så rolig och intressant att någon flyghistoriker borde försöka forska fram vilken brittisk division som hälsat på och sedan undersöka om den fortfarande har F5:s första vapensköld kvar.

Flottiljemblemetets latinska devis – **Docendo discimus** (= genom att undervisa lär vi oss själva) – härstammar från Seneca d y. Innebörden är djupt symbolisk. Den innefattar på ett bra sätt grundfilosofin i Flygvapnets utbildning. Alla goda mänskliga relationer är dubbelriktade. En elev är t ex inte en mekanisk anordning som utsatt för rätt stimuli fås att agera på önskat sätt. Lärare och elever måste arbeta ihop i en ärlig och dubbelriktad kommunikation. Denna kommunikation kräver respekt och förtroende för varandra. Även läraren har något att lära av eleven. ■

Lars Christoffersson

Medio januari uppdrog CFV åt Försvarets Materielverk (FMV) att för Flygvapnets räkning anskaffa cirka tio helikoptrar för regional flygräddning utmed vår östersjökust (inkl Bottenhavet och Bottenviken). Den nya helikoptertypen kommer att ersätta trotjänaren men nu allt äldre och mer slitna HKP 4A (= Boeing Vertol 107).

FLYGRÄDDNINGSFRÅGAN får sin lösning F21 utprovar tänkta HKP 10

Beslutet grundades på ÖB:s positiva ställningstagande till målsättningen för den nya flygräddningshelikoptern samt att försvarsdepartementet måtte frigöra försvaret från övergripande direktiv om samordning av helikopteranskaffning mellan försvarsgrenarna, när detta inte ger påtagliga fördelar.

Beslutet är ett stort steg framåt för FV:s flygräddningsfunktion. För helikoptersystemets FV-personal utgör beslutet ett gigantiskt kliv framåt! – Efter alla turer i helikopterfrågan under mer än ett decennium (som FV-Nytt tidigare i omgångar försökt spegla) kan nu FV:s arbete inriktas på att få denna avgjort viktiga stödfunktion – militär flygräddning – ännu bättre än tidigare. Nu skapas balans med JAS 39- och andra flygsystem så att flygsäkerhetskraven in på 2000-talet kan mötas.

Ur målsättningen för den nya flygräddningshelikoptern framgår följande dimensionerade krav:

- ▶ **Aktionsradie 250 – 300 km.**
- ▶ **Total gångtid 4,5 h.**
- ▶ **Autonomt navigeringssystem, radar och moderna söksensorer.**

- ▶ **Kvalificerad avionik som möjliggör flygning under alla väder- och ljusförhållanden inom och utom kontrollerat luftrum.**
- ▶ **Undsättningsutrustning som möjliggör ombordtagnin och transport av upp till tio nödställda (max sex på bår).**
- ▶ **Styrautomat, nödflottörer, kvalificerad sjukvårdsutrustning, m m.**

Fr o m nu blir året fyllt av arbete för helikopteransvariga inom flygstab och FMV. Översättningen av målsättningen för offertinfordran är redan gjord. Under våren förväntas helikopterleverantörer inkomma med sina offerter. Därefter följer en flygutprovning med aktuella helikoptertyper, varvid främst flygräddningsuppdrag i olika miljöer skall analyseras.

En så tidig anskaffning som möjligt skall ske, skriver ÖB i planeringsinriktningen till CFV. Helt systemklara helikoptrar bör kunna levereras under budgetåret 1989/90.

Dessförinnan måste emellertid två nya helikoptrar av den valda typen tillföras Flygvapnet som en kompensation för de 87-01-01 till Marinen överförda två HKP 4A. Leverans av dessa två ersättningar

skall ske snarast men förväntas till FV tidigast om cirka ett år (mars -87).

Denna lösning har valts för att minska kostnaderna för ett förhyrningsförfarande, som annars hade blivit följden.

●● Inriktningen är att basera de två första helikoptrarna (troligen benämnda HKP 10?) vid F21/Luleå, där ytterligare utvärdering av den nya helikoptertypen kommer att ske, bl a vad avser besättningsammansättning. I övrigt avses nuvarande organisation och basering att behållas – dvs F17 + Visby, F15 och F21.

Det är ännu något för tidigt att uttala sig om vilken typ och/eller version av helikopter som kan komma att bli aktuell. Helikopterprojektet är omgärdat av kommersiell sekretess och m h t upphandlingsregler m m kommer "locket att ligga på" ännu en tid. – Helikoptermarknaden är dock väl definierad och några tekniska genombrott för räddningshelikopter förväntas inte förrän bortom år 2000. M h t de av FV ställda kraven bedöms därför att bl a här invid illustrerade helikoptertyper kommer att analyseras närmare innan urval av ett par typer för flygutprovning sker.

●● I samband med upphandlingen av FV:s flygräddningshelikoptrar skall möjlighet säkerställas att senare anskaffa ett antal transporthelikoptrar till Armén av samma typ som snart väljs för FV:s regionala flygräddning. Flygutprovningen torde därför komma att innehålla även ett par transportprofiler enligt arméflygarnas förslag.

Typvalet i sig bedöms betyda mindre än det faktum att beslutet om en NY helikopter som ersätter HKP 4 äntligen är fattat. Tillsammans med nyförvärvet HKP 9B för lokal flygräddning och som tillförts F6 (och inom kort även F7; totalt antal fyra) och några ålderstigna HKP 3:or som gör tjänst ännu några år bedöms CFV:s plan för flygräddningsfunktionen med en lokal och en regional komponent utgöra en god och trygg grund för verksamheten framöver i såväl fred som krig. ■

PON



Foto: Per Masreliez

PROVLYFT

En av de två nya flygräddningshelikoptrarna (HKP 10?) som kommer att baseras vid F21/Luleå, utvärderas i en flygutprovning. Bilden visar helikoptern som lyfts upp av en kran på en flygfält. En grupp av tekniker och besättningsmän står runt helikoptern och övervakar lyftningen. Helikoptern är en stor, vit, multi-rotors helikopter med en tydlig räddningsfunktion. Bakgrunden visar en del av flygfältet och andra flygplan i avståndet.

Försvaret tillförs nu ytterligare en ny flygplantyp – TP 89 (= CASA 212-300 "Aviocar"). Det är det tredje nya transportflygplanet på bara några år, men det är första gången som ett spanskt flygplan går i svensk militär tjänst. TP 89 kommer att tillhöra Marinen men bli flygas av FV-flygförare. Flygplanet skall tjänstgöra i vår utökade ubåtsjaktverksamhet och levereras till Sverige nu i vår.

Förste spanjoren i försvarets flygtjänst



CASA 212 'Aviocar'

Ubåtsjaktverksamhet med flygplan har av Marinen provats under några år med TP 87 (= Cessna 402 "Titan"). Denna provverksamhet har blivit ett lätt fram till behovet av ett ändamålsenligare flygplan som kan ta en större mängd erforderlig instrumentering och medge längre flygräckvidder.

Därför fick FMV-PROV (fd FC) under hösten -85 uppdraget att för Marinens räkning genomföra utprovning av tänkbara flygplantyper. Valet föll så småningom på det spanska transportflygplanet CASA 212-300 (tillverkad hos Construcciones Aeronauticas, SA i Madrid). FMV har beställt tre sådana flygplan. Ett tillförs således Marinen medan de övriga två går till Kustbevakningen, som därmed – för modernare och rationellare kustbevakningsuppgifter – blir i stånd att ersätta sina två urvuxna Cessna 402.

● ● CASA 212 Aviocar är ett tvåmotorigt turbopropflygplan som börjande serieproduceras för ca 10 år sedan och har sålts i ca 400 ex världen över (varav knappt hälften i militär version). 200-versionen är knappt hälften så gammal och har starkare mo-

torer (Garret TPE331-10 R-511C) med bl a förbättrad startviktskapacitet. Spanska flygplanet opererar med nio sådana i havsövervaknings-/ubåtsjaktversion (+ en division i transportversion). – 300-versionen är yngst i familjen och ytterligare något uppiffad tekniskt sett.

Aviocar är ett allsidigt flygplan som har STOL-egenskaper, dvs kort start- och landningskapacitet (start = 450-600 m, landning = ca 510 m med propellerreverse-ring). Flygplanet kan såväl starta som landa även på grus- och gräsfält. Aktionsradien är maximerad till 1.760 km (fulltank) eller 408 km (max lastad). CASA 212 tar 24 passagerare (el d:o fallskärmsoldater) och kan medföra tolv bärar. Max-last = ca 2,8 ton. – En Viggen-motor kan t ex fraktas från Sthlm-området upp till Luleå utan mellanlandning. Flygplanet är utrustat med en aktrastram på la TP 84 Hercules.

● ● TP 89 Aviocar kommer att flygas av förare ur såväl FV (merparten) som Marinen, medan operatörerna för ubåtsbekämpning enbart utgörs av personal ur Marinen. Två FV-förare har med

lärarbehörighet utbildats i Spanien. Övriga förare började i mars sin utbildning här hemma i Sverige.

TP 89 får sin stationeringsort i Stockholm, på Bromma. Marinen (Örlogsbas Ost, Provturskommandot) och Kursbevakningen samlokaliseras där invid F16/SeM sambandsflygheten lokaler – blir man o granne med FV:s TP 88 (Metro 3).

J.Ch

Ovan: Kartgen som ordern på tre ubåtsjakt-havsövervakningsflygplan vanns av spanska CASA. Pris- och utrymmesskal avgjorde. Atestfästare var västtyska Dornier Do. 228.

Nedan: Representerar av FMV (m fl) vid besöket hos CASA i Madrid.



TP 89 – ny ubåtsjaktinsats



TP 89 förses med en nosradar, som ser i 270°:s sektor. Landställena är fasta = går inte att dra in.

Sedan decennier tillbaka har ärorika, gamla Malmen bara haft flyghistoria i skymundan. Den 8 mars 1984 blev emellertid flygstaden Linköping en verklig attraktion rikare. Då invigde HM Konungen den första etappen av byggnaden kallad FLYGVAPENMUSEUM. Sedan dess har närmare 120.000 människor besökt den nya utställningshallen. Ett bra resetips redan fram på vårkanten är till Linköping för att bese vår erkänt sevärda samling av äldre militärflygplan. Inför kommande turistsäsong – och tillika Flygvapnets 60-årsjubileum – vill vi museiansvariga lämna viss information om öppethållningstider, vägval, organisation osv. – En del har ju hänt sedan FLYGVAPENNYTT senast (= 1/84) skrev om vår flygkulturella existens.



FLYGVAPNET fyller 60 år:

Besök FLYGVAPENMUSEUM

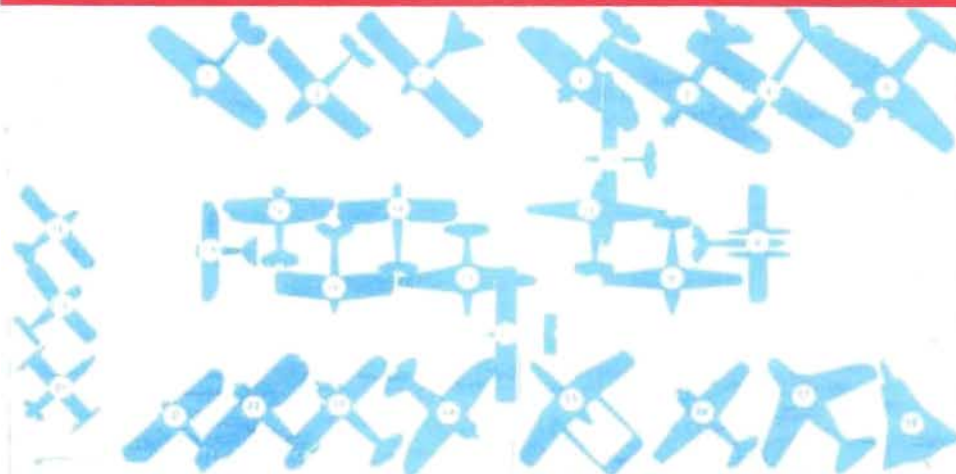
Nuvarande basutställning. – Den flyghistoriska samlingen på Malmen har under årens lopp blivit alltmer omfattande – nu med 80-talet flygplan, varav flera är helt unika. Lägg därtill en myckenhet av olika sorts kringutrustning. Nuvarande byggnad (**Etapp 1**) tillåter dock bara begränsad visning. En avvägning har måst ske, så att

antalet föremål av kringutrustningstyp reducerats till förmån för flera flygplan.

Principen har varit en genomgående strävan att få fram och visa upp de äldsta flygplanen, vilka är representativa för vissa epoker och även fyller sin plats som utställningsföremål inför en ofta initierad och kräsen publik. Successivt har basut-

ställningen kompletterats på olika sätt – bl a med tema-utställningar. En större förändring av basutställningen kommer dock först till stånd om cirka två år, då **Etapp 2** är en realitet – som vi hoppas.

Tillbyggnad. – Etapp 2 av FLYGVAPENMUSEUM, som omfattar en tillbyggnad av samma storlek som nuvarande ut-



- | | | |
|---------------------------------|-------------------------------|--|
| 1. M-1 Mustang IV G | 12. G 101. Sikorski S-61 | 23. J 11. Fiat CR 42 |
| 2. Messerschmitt Bf 109 | 13. SA 132. Kassel K 15 | 24. J 23. Reggane 2000. F4U |
| 3. SA 1. Albatross 120 | 14. SA 12. Heinkel He 111 | 25. SA 21. SAAB 21 A-3 |
| 4. SA 88. Hawker Hurricane | 15. SA 114. DN 40. Tiger Moth | 26. J 228. FFVS 20 |
| 5. SA 68. Fokker C.VII | 16. SA 10. SA 26. Tiger Moth | 27. J 228. SAAB 26. Tornad |
| 6. SA 14. Fokker F.VII. Cirrus | 17. SA 1. Tumbler | 28. SAAB 212. SA 212 |
| 7. SA 128. SAAB 128 | 18. SA 1. Spantax SA 1 | 29. SAAB 212. SA 212 |
| 8. SA 89. SA 89. West Trainer | 19. SA 1. Spantax SA 1 | 30. SA 21. Spantax SA 21 |
| 9. SA 91. SAAB 91. SA 91 | 20. SA 1. Spantax SA 1 | 31. SA 188. SAAB 188. Restaurerad SA 188 |
| 10. SA 25. Duxner SA 25. Duxner | 21. SA 1. Spantax SA 1 | 32. SA 188. SAAB 188. Restaurerad SA 188 |
| 11. SA 107. Granda Sella | 22. SA 1. Spantax SA 1 | |





Foto: Lars Spangens

MALMEN i år!

ställningshall (36 x 72 m), är av ÖB inplanerad (hpg 4) till 1987/88. ÖB har uppdragit åt FortF att projektera denna tillbyggnad inom ramen 6 milj kr (i prisläge februari 1985).

Etapp 2 byggs till på nuvarande byggnads östra gavelsida. Det blir i princip en enda stor utställningshall – alltså utan en-

resolplan och diverse andra utrymmen liknande Etapp 1.

F n projekteras i FLYGVAPENMUSEUM den nya basutställningen – vilka flygplan och vilken kringutrustning som däri skall ingå. Materielens rustningsläge är mycket viktigt, då ju uppsnygning av densamma är personal-, utrymmes-, tids- och kost-

nadskrävande. Förändring av den tidigare och uppsättning av den nya basutställningen har även andra följdförändringar. Nya utställningskataloger och ledtexter, fotoförstorningar m m måste tas fram. När Etapp 2 är inflyttningsklar, är förhoppningsvis också restaureringarna av B 18, Spitfire (S 31), SK 14 och B 1 färdiga.

● ● **Organisation.** – Framtidsforskning bygger i hög grad på teknikhistoria. Den har för flygets del hittills varit starkt eftersatt. Det är därför glädjande att möjligheterna för visning av teknik och teknisk utveckling i historiska sammanhang har ökat betydligt genom tillkomsten av ▶

Intervju med museichefen AXEL CARLESON

Av **Lars Christofferson**

L.C: Du har nu en längre tid varit chef för Flygvapenmuseum Malmen och har en lång tjänstgöringstid bakom dig i Flygvapnet. Vill du berätta något om detta?

A.C: Jag började på flygskolan vid F5/Ljungbyhed våren 1944 som officersaspirant. Jag var sedan som flygofficer Flygvapnet trogen i 31 år. Sedan 1973 är jag på heltid museichef på Malmen. Som flygförare ägnade jag mig mest åt spänning och har haft förmånen att få

flyga många olika typer av stridsflygplan – t ex B 3, J 9, S 17, S 18, S 28, J 28, S 31, S 22, J 22, S 32 (A 32) m fl. Därtill förstås ett antal skol- och transportflygplan t ex SK 11, SK 12, SK 14, SK 15, SK 16 osv. Ett skolflygplan jag tyckte mycket om var SK 12 Focke Wulf Stieglitz. Flygplanet var alldeles utmärkt för avancerad flygning. Som du vet har vi de uppräknade flygplanen här i våra samlingar. Och dessutom en rad andra.

Att skapa ett museum av den här storleksordningen måste ha krävt mycket arbete och upptäckningsriktighet?

Många människor har under en följd av år gjort stora insatser för att vi skulle få ett Flygvapenmuseum i vårt land. I detta sammanhang bör en person nämnas, överste Hugo Beckhammar. Det var han som

under sin tid som flottiljchef för F 3 (1941-51) tog initiativet till ett mer organiserat samlande av äldre flygmateriel. Många har lagt ned ett hängivet arbete och vi har förstås också haft stöd från Flygvapnet. Vi befinner oss i ett utvecklingsskede och Flygvapenmuseum byggs i tre etapper. **Etapp 1** som nu stått färdig i ett par år utgör halva blivande utställningshallen. **Etapp 2** kommer att bli en liknande byggnad som nr 1 och ihopbyggd med denna med en mindre mellanbyggnad mellan etapp 1 och 2. På så sätt skapas förutsättningar att på ett överskådligare sätt kunna presentera flygplanen inomhus.

Etapp 3 avses innehålla utställningslokaler för kringutrustningar av skilda slag samt utrymmen för administration. Utomhus, runt de nämnda byggnaderna, visas idag ett tiotal större flygplan och suc-

cessivt kommer vi att på det yttre museiområdet ställa upp robotar, radarstationer, fyrar, fordon osv.

Hur stora är samlingarna och kan ni visa alla flygplanen samtidigt?

I inledningskedet visas så långt utrymmet tillåter en kavalkad av flygplan och kringutrustning från 1912 och fram till nutid. De utställda föremålen kommer efterhand att presenteras. Det måste påpekas att den nu färdigställda byggnaden endast rymmer en liten del av våra samlingar. Av de drygt 80 flygplan som tillhör Flygvapenmuseum kan bara ett 25-tal i dag placeras i byggnaden för visning. De flyghistoriska samlingarna har under årens lopp blivit ganska omfattande och utrymmeskrävande. De större flygplanen har vi i en utomhusutställning. Dessa ▶

FLYGVAPENMUSEUM. Varje försvarsgren har därmed fått ett eget museum och sammanhållande myndighet för dessa är Statens försvarshistoriska museer (SFHM). Dess styrelse och museidirektör utses av regeringen.

FLYGVAPENMUSEUM har tilldelats uppgiften att samla in och bevara föremål, som kan belysa det svenska militärflygets historia samt att bearbeta samlingarna. Muséet skall vidare informera om försvaret och främja studier och forskning inom sitt ämnesområde, tillika lämna stöd åt annan verksamhet inom området.

För att utföra dessa uppgifter har FLYGVAPENMUSEUM tilldelats åtta tjänster med följande organisation (en lönebidragsanställd tillkommer).

Detta är tyvärr en personalstyrka som är helt otillräcklig. Den motsvarar icke tilldelade uppgifter. Bl a medför personalbristen:

► Att frivillig hjälp måste utnyttjas för att i någon mån få utställningsverksamheten att flyta. Stödföreningen FLYGVAPENMUSEI VÄNNER/Östergötlands flyghistoriska sällskap gör då ovärderliga insatser med vaktmästeri, försäljning, trycksaksproduktion, restaurering av flygplan och mycket annat.

► Att alla, som på något sätt önskar få hjälp eller medverkan o dyl av muséets personal, måste ha överseende med att icke kunna få sina önskemål effektuerade omedelbart.

● ● Muséets öppethållning. – Tiderna för FLYGVAPENMUSEUM motsvarar i

dag tyvärr icke vad publiken önskar. Till vidare hålls muséet öppet:

- Söndag–fredag, 12.00–15.00
- Lördagar stängt!
- Andra tider samt gruppbesök efter överenskommelse (telefon 013-283567 alt 013-298678).

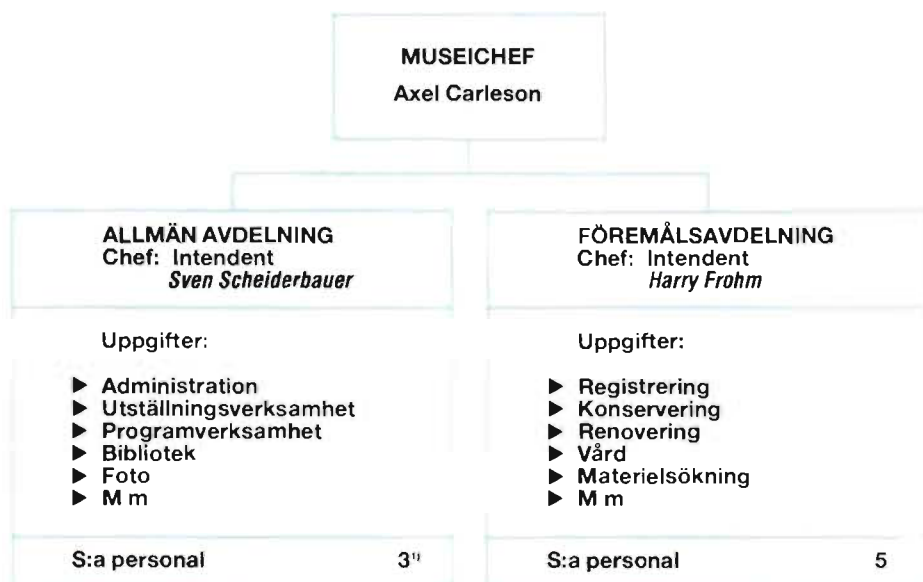
Den disponibla personalen i fastställd organisation skall utöver visning av samlingarna även sköta övriga sysslor – t ex vård, administration, bibliotek, förberedelser för Etapp 2 osv. Vår livliga förhoppning är att personalsituationen i framtiden kan bli så att öppethållningstiderna kan utökas.

● ● Beställning av visning. – FV-NYTT:s läsare uppmanas att vid planering av besök på FLYGVAPENMUSEUM och vad gäller andra förfrågningar i samband med planerade besök – Tag direkt kontakt med FLYGVAPENMUSEUM:s personal och inga andra! Detta underlättar handläggningen av såväl telefon- som skriftliga beställningar av besök. Framförallt kan dubbelbeställningar undvikas. (Som nu ställs förfrågningar till C F13, C F13M, C AF2 och icke minst privatpersoner, som icke har med muséet att göra. Många tror sig kunna gå omvägar för att låna nyckeln och själv gå och se muséet. Utlåning av museilokalens nyckel görs icke!)

Kontakta alltid FLYGVAPENMUSEUM:

► Per telefon = 013-298678
alt 013-283567

► Skriftligen = FLYGVAPENMUSEUM
Box 13300
580 13 LINKÖPING



1) Varav en är lönebidragsanställd

kommer sannolikt att även i framtiden få stå uppställda utomhus. Av kostnadsskäl kan icke större utställningsbyggnader erhållas i Sverige för att rymma dessa – för närvarande i varje fall. Och det är smärtsamt, ty väder, vind och innehållsrik luft skadar flygplanen. De har inget evigt liv i sådan miljö.

Vill du göra en kort programförklaring av vad Flygvapenmuseum sysslar med?

Flygvapenmuseum har tilldelats uppgiften att samla in och bevara föremål som kan belysa det svenska militärflygets historia och utveckling samt att bearbeta samlingarna. Jag kanske ska nämna att vårt Flygvapen nu är 60 år gammalt, men att vi redan 1912 hade en militär flygavdelning i Sverige. Muséet skall vidare informera om försvaret och främja studier och forskning inom sitt ämnesområde. Vi håller nu på med två mycket intressanta restaureringsarbeten.

I samlingarna saknades tidigare SAAB:s medeltunga, tvåmotoriga bomb- och spaningsflygplan B 18. En B 18 hittades och bärgades

efter att ha legat 33 år på sjöbottnen. Den är nu vårt största uppbyggnadsprojekt. Dessutom restaureras en S 31 Spitfire, som genom byte med dublettexemplar av museiflygplan har erhållits från Canada. Tyvärr hade vi ingen av våra egna Spitfire kvar. Bevarandet av uttjänta flygplan och annan FV-materiel fanns inte förr (i motsats till nu) reglerat i order.

Vi har kontakter med flygvapenmuseer världen över. Jag vet t ex att man i Israel nu håller på med att bygga upp ett flygvapenmuseum. Jag vill gärna etablera kontakt med så många museer som tänkas kan för att utbyta tankar och erfarenheter, som kan komma den flygvapenmuseala verksamheten till godo. Samtidigt vill jag då också framhålla att vi i samlingarna har en fin P-51D Mustang. Flygplantypen anskaffades till Svenska Flygvapnet 1944-45 och såldes sedan 1952-53 till utlandet och då bl a till israeliska flygvapnet. Genom vänligt tillmötesgående från israeliska staten återfördes en av dessa Mustangar 1966 till Sverige och ingår därför numera i våra museisamlingar på Malmen. ■

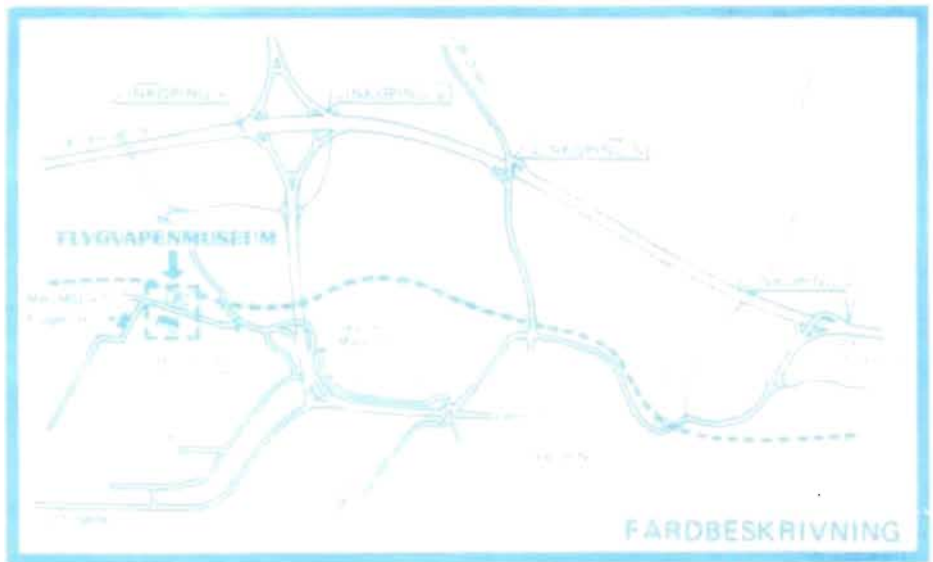
Streguet B 18, det första av staten anskaffade militärflygplanet. 1912 provmonterad utanför en hangar på Barkaby (gamla FK) i augusti 1985. Motor kylare och stjärtarm är originaldelar (svigt nyttillverkat Fiat-tank oljetank och framme sitter armén av monterade). Fullskalemodell byggd av medlemmar i Svenska Flyghistoriska Förening.



väl gammal som ung och kvinna som man. En 70-årskavalkad av militärflygteknisk utveckling vätar Dig på FLYGVAPENMUSEUM på Gamla MALMEN. En unik sevärdhet i Norden!

● ● **Vägbeskrivning.** – Men hur hitta rätt till oss på Malmen? Många utan lokal-kännedom har tyvärr haft svårighet att finna rätt väg. Ett rekommenderat vägval (se kartskissen) för den som kommer via **E 4:an** till Linköping är:

- ▶ Tag av från motorvägen vid Linköping V.
- ▶ Kör förbi avtagsvägen till Malmslätt.
- ▶ Tag av mot Ryd i Rydsrondellen och till vänster under motorvägsinfarten. Kör upp på den igen, men då i motsatt riktning du kom ifrån.
- ▶ Ligg i högerfil och kör mot Malmslätt.



- ▶ Efter ca 1 km ses skyltning: FFV, FMV, F13M och FLYGVAPENMUSEUM.
- ▶ Efter ca 500 m syns museibygnaden.

Det kan förefalla krångligt att hitta fram till FLYGVAPENMUSEUM på Malmen. Men det är värt besväret!

Axel Carlsson



TÄVLING: Tag och skriv!

Det finns ett flertal områden inom vårt flygvapens historia där FLYGVAPENMUSEUM önskar få ämnen belysta mera ingående. Östergötlands Flyghistoriska Stiftelse har därför beslutat att utlysa en TÄVLING för att stimulera intresset att skriva ner erfarenheterna.

Särskilt intresserad är man av att få nedan angivna ämnen behandlade. Efter hemställan till Stiftelsen kan tävlingskriften eventuellt även få avhandla andra ämnen inom Flygvapnets verksamhetsområden.

- 1) FV:s musikkårers historia fram till regionmusiken.
- 2) FMV:PROV:s (FC) utveckling fram till i dag.
- 3) FV:s medicinska historik för flygande personal + övriga.
- 4) Utvecklingen av FV:s flygtransportorganisation.
- 5) Målflygets historik och utveckling inom FV.
- 6) Utvecklingen av FV:s väderlekstjänst.
- 7) Utvecklingen av FV:s trafikledningstjänst.
- 8) Flygbeklädnadens utveckling i FV.
- 9) Uniformens och gradbeteckningens utveckling i FV.
- 10) FV:s bomb- och skjutskola (FBS).

Tävlingskriften får vara utarbetad av en eller flera författare och bör omfatta 20-30 trycksidor i A4-format förutom bildmaterial. Skriften upptages inte till bedömning om författare i densamma röjer sin anonymitet.

Tävlingskriften ska **senast 1 oktober 1986** vara inkommen till:

**Östergötlands Flyghistoriska
Stiftelse**
Box 2058
580 02 LINKÖPING

På tävlingskriftens första sida anges *ett motto*. Skriften ska dessutom åtföljas av *en namnsedel* (med författarens/nas namn och adress) i slutet kuvert, på vilket endast mottot får anges.

Stiftelsens Styrelse (jury) tilldelar författare av tävlingskrift

som man finner därav förtjänt **PRISER:**

- 1) 5 000 kr
- 2) 3 000 kr
- 3) 2 000 kr

Prissumman, som kvarstår när verifierade utlagda kostnader täckts, kan bli skattepliktig.

Tävlingskrift som inte anses vara värd belöning, men som dock anses vara förtjänt av att publiceras, kan antas och införas (eventuellt i sammandragen form) i "ÖFS-meddelande" och ev FV-Nytt med författarhonorar (för att täcka del av utlagda kostnader).

Stiftelsen avser skänka prisbelönade skrifter till FLYGVAPENMUSEUM, som därmed får upphovsrätten till avhandlingen.

Inte belönade eller publicerade skrifter returneras till författarna.

A. C.



SW•ISSN 0015-4792

Nya lokala räddningshelikoptern vid F6 – snart också vid F7

