

## F17-specialitet:

# Även "restaurangmän" utbildas för fälttjänst

★ ★ "Flygvapnets kock- och kommissarieskola" är visserligen ännu en inofficiell beteckning, men den utbildning som ges dessa yrkeskategorier på F17 gör väl skäl för namnet. Förhistorien är denna. Åren 1955–57 genomfördes vid F17 två gånger årligen utbildning av kockar och kommissarier. Utbildningen flyttades därefter till bl a Ljungbyhed och Luleå. I slutet på 50-talet och början på 60-talet anordnades kurserna eskadervis. ★ Men år 1961 blev utbildningen åter förlagd till F17. Den har därefter, med vissa undantag, genomförts vid eller administrerats av F17. ★ ★ ★

**E**n särskiljning av kock- och kommissarieutbildningen genomfördes 1965. Tidigare hade utbildningen varit i stort likartad och genomförts under samma tider. Nu fick kommissarien en utbildning mer anpassad till krigsbefattningen. Kommissarien skall inneha chefsbefattning eller vara ställföreträdare inom en rad olika enheter. En mera betonad befälsutbildning för denna verksamhet kom nu till stånd.

En anpassning av utbildningen i kocktjänst till mer fältmässiga förhållanden kom 1966. Tidigare hade inriktningen varit ganska fredsmässigt komponerade maträtter, något som inte är möjligt att tillämpa vid tillagning, distribution och utspisning av mer än 1 000 portioner vid varje måltid.

Ännu en händelse gjorde 1966 till ett intressant år. Förläggningsproblemen var då större än tidigare och utbildningen måste flyttas till annan plats.



● Ovanstående vapen "Styrka genom tjänande", en förpliktande devls, har i olika sammanhang använts vid F17:s kock- och kommissarieskolor. Innesluter som synes "intendenturkärven". — Nedan: Korv på längden och korv på tvären... Men minns att "en armé marscherar på magen...".

Men inte så långt. Karlskrona Örlogsskolor kunde erbjuda både förläggnings- och utbildningslokaler. Lärarpersonal kom emellertid från flygvapnet liksom utbildningsmaterielen. Således ingen integrering av utbildningen mellan marinen och flygvapnet.

Även 1967–69 var problemår för F17 vad gällde lokaler. Robotdivisionen hade stora vpl-omgångar som behövde kasernutrymmen, tidigare disponerade av kock- och kommissarieskolor.



**P**lats för skolan fanns emellertid i det gamla Rinkaby-lägret. Här upplevde nu skolan en storhetstid. Under dessa år var utbildningskontingenterna stora, vilket i sin tur medförde ett ökat behov av befäl och lärarpersonal. Samtidigt krävde avståndet till F17 en särskild administrations- och servicefunktion. Arméförbanden i Kristianstad använde samtidigt Rinkaby för sina övningar.

Detta liksom att hemvärn och televerkets driftvärn m fl med jämna mellanrum utbildades vid lägret var till stor nytta för kokkar och kommissarier från utbildningssynpunkt. Skolan svarade ofta för all förplägnad för den personal som övade vid lägret. Man fick en fältmässig utbildning med stora dagliga portionsstyrkor om ca 300–500.

Efter Rinkabysejournen flyttades skolan tillbaka till flotttiljen och har sedan dess förblivit där. Hur länge dessa kurser, som under ett gemensamt namn kallats för "Flygvapnets Kock- och kommissarieskola", kommer att bedrivas vid F17 är en ännu obesvarad fråga.

Det har emellertid under de senaste 10 åren talats om en förflyttning och en permanent skola. Som lämplig plats har i dessa sammanhang bl a Halmstad nämnts. Då kanske beteckningen "FV Kock- och kommissarieskola" till slut blir en officiell beteckning inom vapnet.

**E**n förflyttning och lokalisering till Flygvapnets Halmstadsskolor skulle alltså vara ett länge efterlängtat mål. Det skulle utveckla utbildningen ytterligare genom ändamålsenliga lokaler, speciellt tilldelad materiel, tjänster för lärarpersonal m m.

Instruktörs- och lärarfrågan har nämligen tillsammans med lokalsvårigheter varit de genomgående problemen under i stort sett alla år. Eftersom skolan, som tidigare sagts, ännu inte är en fastställd institution finns det ej heller någon uppjord organisation med lärartjänster m m, ej heller några fasta lokaliteter för verksamheten.

Inte heller finns speciell materiel för denna utbildning. Materiel av olika slag får nu lånas från flotttiljens förråd, från kringliggande arméförråd m m.

Det måste i detta sammanhang också nämnas att "FV Kock- och kommissarieskola" under tider då ingen utbildning pågår, ligger "nedpackad" i ett antal lådor, materielen är återlämnad till respektive förråd osv...

◆ ◆ Hur har då denna utbildning kunnat genomföras år efter år med de erkänt goda resultat som nåtts? Svaret



● Allt vara kock under fältförhållanden betyder även samarbete med lottorna... Som här, t ex. 'Håll grytan kokande', en slogan lagom till juletid.

är att till stor del har lärarpersonalen bestått av reservintendenter som under sommarmånaderna tjänstgjort vid F17, för att under övriga året ha ägnat sig åt civil utbildning eller annat arbete.

Denna sammansättning av befälspersonal, med kunskap, intresse och ambitioner, har i mycket bidragit. En lärare som i detta sammanhang starkt hör samman med kock- och kommissarieutbildning är nuvarande kaptenen och reservintendenten Magnus Söderström. Denne var under åren 1964–72 kurschef för flertalet av kurserna. Han är numera verksam vid Gällöfsta kurscentrum.

För närvarande handhas verksamheten av reservintendenter, vilka genomgick utbildning åren 1970–71. De har sedan dess fullgjort frivillig tjänstgöring vid flygvapnet.

**D**agens utbildning vid "Kock- och kommissarieskolan" har gestaltat sig så här. Utbildningen har årligen omfattat ca 50–100 kokkar, 20–40 kommissarier samt med olika mellanrum blivande stat- och reservintendenter. Totalt har under skolans verksamhetstid i stort utbildats närmare 2 500 elever. Enligt nu gällande utbildningsdirektiv skall årligen utbildas ca 120 kokkar, 20 förste kokkar och 20 kommissarier.

En kurs för kokkar omfattar fyra veckor, för förste kokkar fem veckor

och för kommissarier 10 veckor. Tre kokkurser genomförs årligen, vinter, sommar resp höst. Kommissariekurs och förste kokkurs genomförs under sommarmånaderna.

En kurs för kokkar omfattar till stor del praktisk kocktjänst, varvid krigsförplägnadsmateriel används samtidigt som utbildningen sker under fältmässiga och primitiva förhållanden. I kursen ingår även födoämneslära med livsmedelskunskap, bastjänst (med tyngdpunkt på intendenturtjänst) samt markstridstjänst.

◆ ◆ Förste kokkar och kommissarier får i stort en reducerad kokkurs med den praktiska kocktjänsten något nedbantad i stället ersatt med mer teoretisk utbildning. Varje kurs avslutas med en tillämpad övning.

Förutom kocktjänst ingår även bevakning och skydd av arbetsplatsen, maskering, minering m m. Dessa övningar omfattar i regel 2–4 dygn.

Kommissarien får under senare delen av utbildningen tillämpning i bl a bastjänst med uppgifter i samband med mob- och krigsplanläggning. Även övningar i motortjänst ingår.

Eleverna vid samtliga kurser ges en utbildning som kan vara meriterande för framtida civila arbeten. Det händer alltså oftast att arbetsgivare kontakta F17 för information och omdömen om någon som varit elev vid någon av kurserna.

Kullving

# Helikoptrarna blev räddningen i drama till sjöss

☆ ☆ Det kom ett brev till Chefen för flygvapnet. Ett tackbrev, som löd så här:

**BETR. HKP-GRUPPEN F17**

*Oljeprospektering AB ber att få framföra sitt uppriktiga tack för de tjänster Räddningstjänsten tillhandahöll den 25 september.*

*Den av Osterman Aero ägda helikoptern landade i Östersjön på grund av motorfel kl 11.25. En räddningshelikopter från Ronneby var på platsen kl 12.40 och hela räddningsarbetet var avslutat kl 13.00. Räddningen utfördes på ett föredömligt sätt, och vi vill gärna uttrycka vår tacksamhet för och uppskattning över den tjänstgörande besättningens handlande.*

*Besättningen bestod av:*

- Helikoptertörare Åke Spångberg
- Kapten Leif Claeson
- Färdmekaniker Ove Haglund
- Ytbärgningsman Börje Holst

*Den väl rustade besättningens skicklighet gjorde att den farliga operationen verkade vara ren rutin.*

*Samtliga i företaget verksamma med havsborrningar känner sig lugna och mycket tacksamma att räddningstjänstens organisation ständigt står till tjänst och fungerar så väl.*

*Högaktningsfullt*

**OLJEPROSPEKTERING AB**

*Arne Carlsson  
Verkst. direktör*

**D**ramatiken satt alltså i högsätet onsdagen den 25 september, och utgången blev lycklig främst tack vare flygvapnets helikopterinsats. Förspelet till helikopterhaveriet var som vanligt dramatiskt, och händelserna avlöste varandra i snabb takt. Förspelet var detta:

En helikopter, typ Bell 206 Jet Ranger tillhörande Ostermans Aero, var på väg från Hoburgen på Gotlands sydspets till oljeplattformen Zapata Explo-

rer ca 80 km söder om Hoburgen när den drabbades av motorhaveri.

Den civile helikoptertöraren, **Torsten Frick**, berättar:

— Jag startade från Kalmar kl 10.15 för att hämta två passagerare i Hoburgen. Det var två amerikaner, specialister anställda vid Oljeprospektering, som skulle flygas till oljeborrplattformen. Vi flög på 150 m höjd, och vädret var "sisådär", med 10–12 m/sek vindstyrka och krabb och gropig sjö. Vågorna gick ca två meter höga.

Plötsligt fick jag ett markant varvtalsfall, och beslöt förbereda nödlandning. Jag osäkrade flottörerna — de är av uppblåsbart gummi och fästade vid skids — och drog ner farten framåt. Varvtalsfallet fortsatte, så jag utlöste flottörerna; de fylls via syrgaspatroner.

Nödlandningen på vattnet gick fint trots den svåra sjöhävningen. Risken för att helikoptern skulle välta var emellertid stor, och vi förberedde oss genast för livräddning.

— Omedelbart efter nödlandningen började jag sända på nödradion, dvs gängse frekvens 121,5 MHz. Hela tiden höll jag antennen utanför helikoptern, för att få bästa räckvidd. Mycket snart hörde jag i radion att spaningar satts in. Det var skönt att höra! Situationen började bli alltmer obehaglig i den svåra och gropiga sjön, som bl a sköljde helt över stjärtrotorn.

Det var nu flygvapnets insats började, och ullöste blixtnabb aktivitet.

**D**e första som snabbade upp nödsignalerna var förarna i en rote AJ 37 över Småland. En av finesserna med radioutrustningen i Viggen är nämligen, att man alltid larmas av nödsignaler jämsides med den ordinarie trafiken. Några tryck på den sinnrika 37-kalkylatorn övertygade dess värre förarna om att bränslet inte skulle räcka till den uppgivna nödpositionen, och åter.

Så larmet fick gå vidare till en rote J 35 från F12 i Kalmar. På några minuter befann sig Drakarna över haveriplatsen och kunde vägleda den räddningshelikopter som sänts från F17, efter larm vid 12-tiden från Cefyl.

▼ Den havererade civila helikoptern kapselsade under natten, men flöt som synes på flottörerna. Lagg märke till hur de luftfyllda flottörerna, som normalt inte används, är fästade vid skidliknande "skids", vilket möjliggör snabbutlösning. Bilden tagen från Tullverkets TV 101.

FOTO: HANS LUNDBLAD



FOTO: RUNE HEDGREN



● Besättningen på F17:s räddande HKP 3. Fr h föraren kapten Åke Spångberg, färdmekaniker Ove Haglund, ylbärgningsman Börje Holst och kapten Leif Claeson.

– Det tog ca tre kvart för oss att med vår HKP 3, Agusta-Bell 204B, nå haveriplatsen, berättar befälhavaren kapten Åke Spångberg. När vi kom fram släppte vi först ned en räddningslina, enligt gängse rutin, men på grund av den hårda vinden och den nödställda helikopterns rörelser i den gropiga sjön var det omöjligt att få linan exakt på plats. Räddningsselen skall ju fästas på ett särskilt sätt, och vår ytbärgare vpl Börje Holst vinschades då ned i vattnet. Han simmade fram med linan till den havererade helikoptern. Därefter kunde han fästa selen på de nödställda, som en efter en vinschades upp i räddningshelikoptern.

Hela räddningsaktionen tog ca 20 min, och gick mycket lugnt utan dramatiska inslag, berättar Åke Spångberg. Sedan vi väl var klara flög vi direkt till F12 för att den nödställda trion – som fö blivit ganska blöt av överstående sjö – skulle kunna fortsätta med Linjeflyg till Stockholm.

Därmed var den första fasen i räddningsaktionen avslutad.

**M**en en andra skulle även den anförtras åt flygvapnet, främst dess räddningshelikoptrar. Efter hemställan från Ostermans Aero beslöt nämligen chefen för flygvapnet att låta bärga den havererade helikoptern – givetvis luftledes med hjälp av en HKP 4. Den räddningshelikopter som anförtröddes uppdraget var H 96 i Visby, och vi låter befälhavaren, kapten **Sven-Erik Eriksson**, berätta.

– Bärgningen måste anstå till torsdagen den 26 september, främst av det skälet att en speciell sk lekande måste anskaffas av Ostermans. Utan en sådan anordning – i princip samma som vid fiske med drag – skulle winschviren ha tvinnats av den bärgade helikoptern, som givetvis skulle komma att ro-

tera i luften. Detta visade sig också vara fallet, och utan lekande på wiren skulle det inte ha gått.

– När vi kom fram till haveriplatsen vid halv nio-tiden på morgonen hade helikoptern kapsejsat i den grova sjön och låg helt upp och ned. Vi hade nu med oss två civila dykare från brandkåren i Visby. Dessa firades ned och fäste krokar i rotorn, varpå lyftet kunde ske utan större svårighet. Vi förde den bärgade helikoptern till Hoburgen, där lastbil tog vid.

**D**ärmed var flygvapnets insats slut, för denna gången. På ett ytterst förtjänstfullt sätt hade främst räddningshelikoptrarna ingripit för att bärga liv och egendom, en samhällsinsats som är värd en eloge.

Ett erkännande man sätter särskilt stort värde på, är det som kom redan dagen efter bärgningen, nämligen från Ostermans Aero.

Tackbrevet löd:

*Ostermans Aero AB ber att till Chefen för flygvapnet få framföra sin stora tacksamhet dels för räddningen av passagerare och besättning från vår helikopter SE-HER den 25 september, dels för välvilligt bistånd med att bärga helikoptern ur havet utanför Hoburgen dagen därpå.*

*Vi hemställer att ett särskilt tack framförs till besättningarna på räddningshelikoptrarna för deras skickliga insatser.*

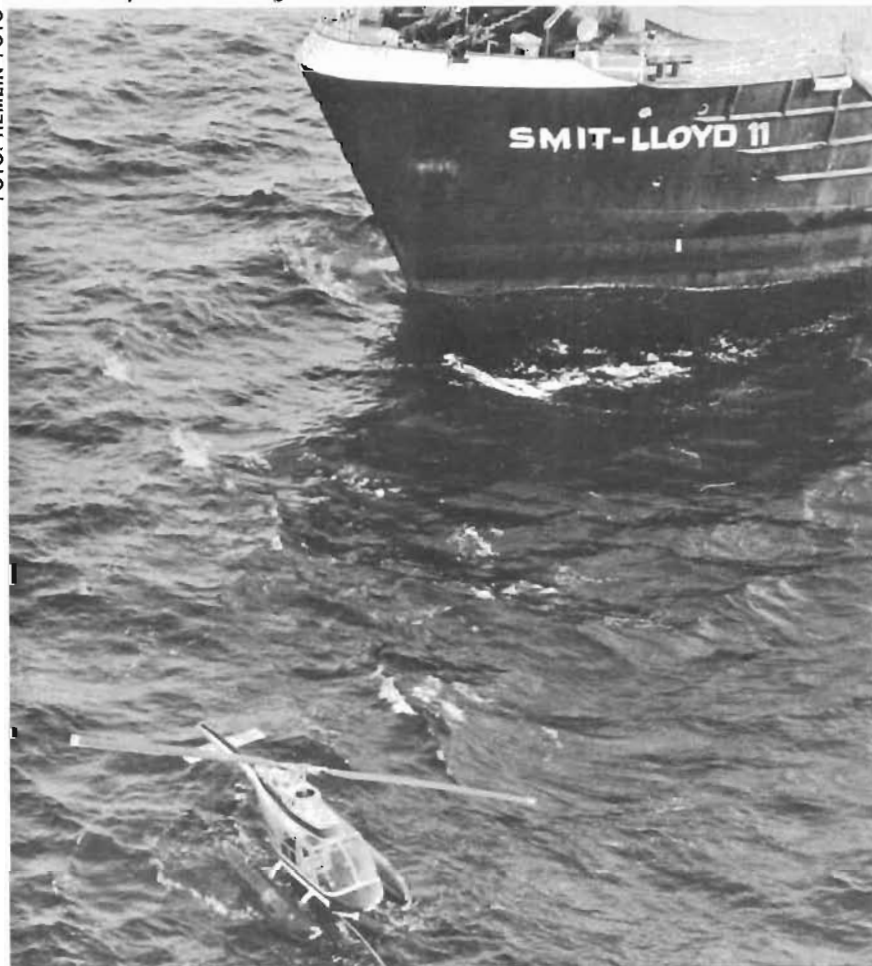
*Med utmärkt högaktning  
OSTERMANS AERO AB  
Göran Wallert*

Det är med glädje FLYGVAPENNYTT instämmer i elogen för samhällsgagnelig insats.

Ola

● Under bevakning av "Smit-Lloyd" från oljeborrtornet "Zapata Explorer" ser vi här den havererade helikoptern. Sjön är mycket gropigare än som framgår av bilden, och stjärtrotorn har slagits av.

FOTO: HEMLIN FOTO



# Elden är lös!

☆☆ Fältmässiga utprovningar med oljebrandsläckningsmedel har sedan några år förlagts till F17. Såväl våta som torra släckmedel, utländska och inhemska, har efter hand utprovats. ☆ Den för brand- och räddningstjänsten ytterst ansvarige, förste byråingenjör RAMON SKARP vid brand- och räddningsdetaljen, har utarbetat ett särskilt provprogram. Syftet är att undersöka om de nya släckmedlen kan anpassas till flygvapnets nuvarande och framtida utrustningar samt krav i övrigt. ☆☆☆



De fältmässiga proven utförs på F17:s brandövningsplats där förste flottiljpolis Bertil Bruno och brandmästare Roy Svensson håller i tömmarna.

Proven har tv dominerats av våta släckmedel, dvs syntetiska skumvätskor. Under vårens lopp anlände till F17

två sk kombinationsaggregat (pulver/lättvatten) vilket är nyhet för flygvapnet. Aggregaten provas fältmässigt vid flottiljen under medverkan av bl a Forsvarets Materielverk.

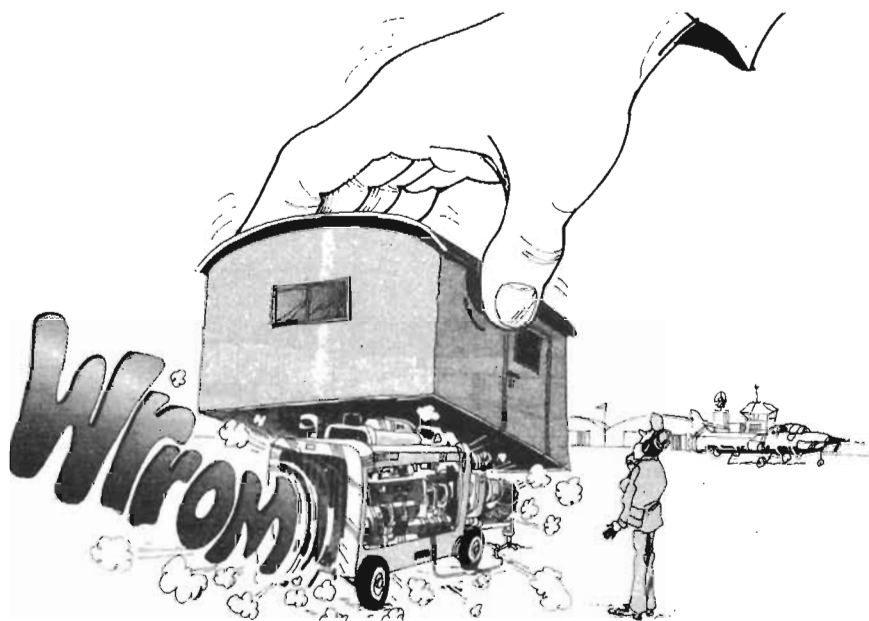
Släckmedelutprovningen ses som ett stimulerande avbrott i rutintjänsten. ■

Bruno

# Bullret bekämpas bäst på F17!

☆☆ Arbetsmiljön för personalen vid flygvapnets verkstäder kommer inom kort att förbättras. Under hösten tog man nämligen i bruk det första i en serie sk antifonhus, vilka skall användas vid provkörning av aggregat med störande ljudnivå. Det blev F17 i Ronneby som först fick glädje av nyheten. ☆☆☆

**P**rovkörning av vissa aggregat är en i många fall störande verksamhet både för personalen som arbetar i verkstäderna och för omgivningen. Genom att köra aggregaten i särskilda byggnader kan man minska bullernivån med 20–25 db (decibel). Härigenom kommer man under det gränsvärde på 85 db, ovanför vilket risk finns för hörselskador. — Främst är det sk beredskapsaggregat till flyg-



planen Draken och Viggen samt kraft- och pumpaggregat som kommer att köras i antifonhus.

Huset består av en aggregathall och ett inspektionsrum. Väggarna är klädda med en ljuddämpande matta och taket utgörs av plåt klädd med absorptionsmaterial. Kraven på ventilation är stora för sådana här anläggningar och luftväxlingen ombesörjs av en propellerfläkt som ger en genomluftning av 20.000 kbm/tim. Byggnaden placeras på en särskild fundamentplatta.

◆ Antifonhuset var ursprungligen framtaget för civila ändamål, men de som nu uppförts har av verkstadsavdelningens anläggnings- och utrustningskontor modifierats och anpassats efter flyg-

verkstädernas behov. De är godkända av sprängämnesinspektionen. Ett provhus har varit i drift under ett år vid F17 och nu kommer i första hand fem anläggningar att anskaffas. Kostnaden för själva huset är ca 80.000 kr.

Som vi tidigare berättat har man när det gäller att komma till rätta med bullerproblemen vid körning av jetmotorer på marken särskilda hus, som dessutom har den fördelen att de utgör en bekväm serviceverkstad för personalen. Med hjälp av dessa kan man minska bullret till i nivå med gatutrafikens. De nya antifonhusen utgör ytterligare ett viktigt bidrag när det gäller att förbättra arbetsmiljön vid förbandsverkstäderna. ■

EMV-Info