

F7

RUSTAR FÖR DATAÅLDERNS

AJ37

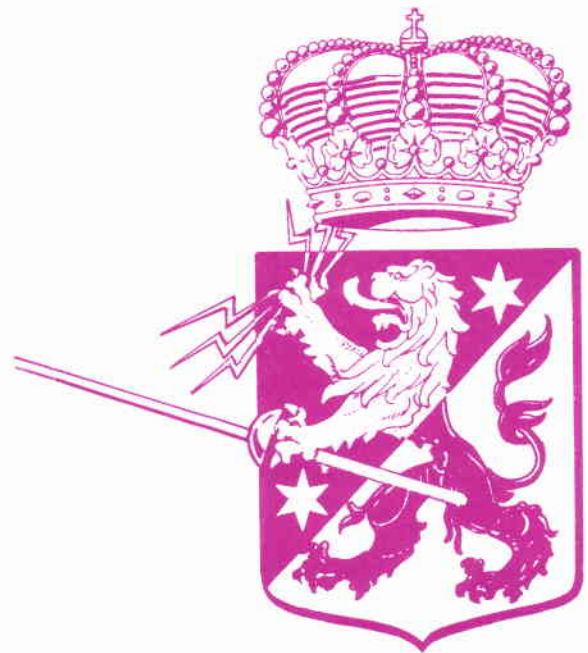
Såtenäs i november (TIFF). Det lär vara mycket vackert väder för det mesta över Såtenäs. Att det inte besannades när TIFF hälsade på är väl undantaget som bekräftar regeln. Men regnar det ute, så kan det ju vara solsken inne och det är det vid F7. Mänskligt att döma undgår denna flottilj att drabbas av "stryparsjukan" inom vårt försvar och därför lyser solen även om det är mörkt på himlen. F7, på väg att bli vår modernast beväpnade flottilj, börjar få grepp om sitt senaste tillskott — AJ37 — som väl också betyder framtiden för flottiljen.

Ingen ska dock tro att man vid F7 ropar hej på beaktning av dem som drabbas av indragningsspöket. Lägets allvar präglar även denna bas och dess befattningshavare, som ingalunda blundar för realiteterna. Men den intensitet som präglar en flottilj i omdaning tar tankarna i anspråk för att på ett effektivt och realistiskt sätt fullfölja den utveckling som CVF anbefallt och att leva upp till rollen som pionjär för dataålderns flygsystem.

Det är i detta sammanhang inget att undra över om bevakningen är extra skärpt mot främmande individer. En sak som TIFF-teamet nogsnamt fick erfaras. Vi haffades prompt men släpptes efter sedvanlig kontroll. Att några bilder i vår kamera förstördes på kuppen ursäktar vi gärna. Vi fick en lektion i



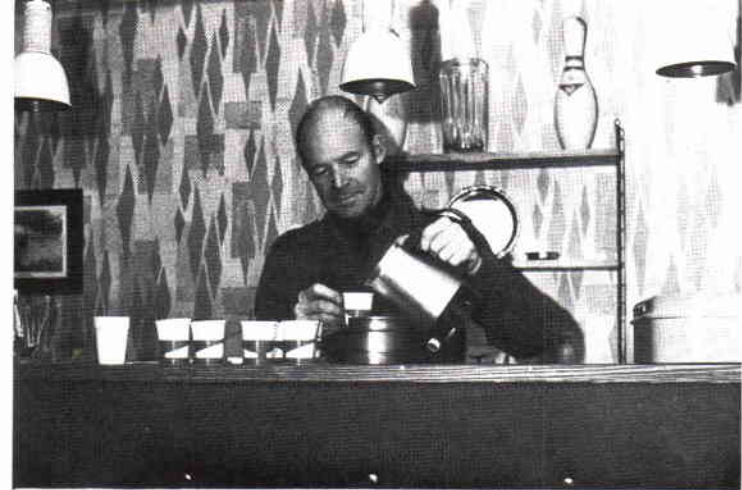
Montör Karl-Johan Magnusson i kalibreringstagen.



säkerhetstjänsten och kan därför intyga att den fungerar.

Att verksamheten vid Såtenäs just nu är livlig hör naturligtvis samman med den pågående ombeväpningen. Steget från flygplan 32 till system 37 fordrar mycket av alla befattningshavare, från den högste till den lägste. Viljan att lära sig det nya tycks emellertid inte fattas, vilket också intygas av den nytillsatte flottiljchefen överste Fernander. Med hjälp av F14 huvudinstruktörer och F7 egna instruktörer har redan den första markomskolningskursen slutförts vid 2:a kompaniet. Under tiden måste förstås de andra kompanierna belastas ytterligare för att man ska kunna upprätthålla ordinarie flygtjänst. Det är en personalekvation som är mycket svår att få ihop, eftersom man som i vanliga räkneexempel inte kan

Forts sid 4 ♦



Tekniker Arne Johansson ser ut att trivas i mekrummets kaffebar.

♦ F7... forts

"låna". Alla vet emellertid att det här är ett övergångsskede och därför gör var och en vad som fordras — och mera till — för att klara operationen.

Trivseln framför allt

En bra arbetsmiljö är ju opportun i vilken bransch man än arbetar. Så resonerar bl a teknikerna vid 3 kompaniet, som i avsaknad av medel för sådana ändamål själva sett till att trivsselfaktorn fått sitt. Med egna händer och hoptigt material har man snyggt upp mekrummet, målat, snickrat och låtit fantasin spela för att få en trivsam miljö. Resultatet är förbluffande bra och skapar säkert också känsla av tillfredsställelse.

Stf kompanichefen, verkställare Sten Eliasson på 3:e har naturligtvis också mycket att bestyra. Han hade vid vårt besök en tredjedel av personalen på utbildning och med återstående personal — 7 man — har man producerat 800 flygtimmar. Detta är möjligt på grund av att fpl 32 är väl inkört och inte krånglar så mycket.



Montör Sven Johansson vid anordningen för påfyllning av kolsyresläckare.

Gammal i gården är också fplm Löfberg, som gärna ger ett erkännamt ord till sin personal för gott arbete. Visserligen, menar han, är fpl 32 slitet men man behärskar felen och vet vilka "äldringsskräpor" som flygplanet har. Svårare är då fågelkollisionerna, som kan ge rätt svåra skador om det vill sig illa.

Nu försöker man emellertid klara av det här problemet på så sätt att ett par förare håller s k fågeljour.



Förrådsförman Bengt Appelgren i det nya AJ37-förrådet

Merarbete

Gångtidsförlängningen har betytt merarbete för markpersonalen och inte givit den rationalisering som man förväntat. Bl a kontrollerade man förut kylkompressorn och ejektorn var 25:e gångtimme, nu ligger denna kontroll vid B-service. Förr hade man alla åtgärder i en följd i instruktionerna. Efter omläggningen måste man bläddra fram och tillbaka i föreskrifterna, vilket innebär en försämring.

Verkställare Erik Estulf hör till flygvapnets veteraner. Redan 1930 började han tjäna försvaret och merparten av sin tjänstetid har han arbetat vid F9. Nu närmar han sig slutpunkten för sin aktiva tid och "hotar" bl a med att skriva memoarer så småningom. Men innan dess blir det väl lite mera arbete med fpl 32 vid avd 6 i Sätenäs. Vm Estulf ställer sig bl a frågande till de besvärliga linbytena, som visserligen görs i samband med andra underhållsarbeten men vid F7 har ingen uppdragat någon försvagad lina ännu. Säkerheten främst är emellertid ett bra mått.

Verkmästare Estulf är också flitig förslagsställare. Bl a kan han demonstrera den tidigare i TIFFF presenterade anordningen för fyllning av kolsyresläckare, vilken F13 jobbade fram. En av Estulfs idéer är en anordning för tvättning av ansiktsmask. Med den kan man tvätta 125—150 masker per timme.

Ytterligare en veteran: snickare Nils Tholsson med 30 år i FV. Steget från kvalificerat träarbete för Caproni och segelflygplan till de lagerställ för bomber som han nu tillverkar är förstået långt. Men även idag förekommer vissa precisionsarbeten, t ex ett specialverktyg för att spänna linorna till bromsfallskärmar, ett verktyg som tillverkas av komprimerad bok, hårt och tungt som metall.

Svällande förråd

På förrådssidan har man fått extra bekymmer sedan nu materietillförseln för fpl 37 kommit igång. En viss ombyggnad gör man, men förrådsförman Bengt Appelgren är bekymrad för utrymmesfrågan. Man



Verkmästare Angel, utbildningsledare vid F7.

får nämligen inte så mycket ökat utrymme utan endast en omDisposition av vissa utrymmen. Eftersom enheterna till fpl 37 kräver större utrymme än för fpl 32 så gäller det att försöka få in det nya transportabla förrådssystemet i helhetsbilden. Bl a måste man förvara ebk RM5 inomhus. Motorerna däremot kan förvaras i sina transportbehållare. Största svårigheten gäller kraggar, braggar etc som ur beredskaps-synpunkt måste förvaras inomhus.

En annan sak, som under uppbyggnadsskedet ställer till trassel, är att få ordning på sambandet mellan M-nummer och förrådsnummer.

Ny televerkstad

Televerkm Lars Johansson i tele- och instrumentverkstaden har fått rätt anspråkslösa lokaler men i den nya tillsynshallen får han och hans kamrater ett väl

Konjunkturbarometer

Diktverk från 1300-talet fritt översatt av Erik Adell i Expressen:

*När tiden är ond
och de stå oss bi,
Gud och soldaten
bedra vi*

*När faran är över
och fyllda är faten
glömma vi Gud
och bespotta soldaten*

utökad utrymme och nya provriggar för att betjäna fpl 37 så småningom.

En som ävenledes är hårt engagerad är kontrollingenjör Olle Carlsson. Förutom kvalitetsansvaret på flygplanen har han också att fungera som skyddsingenjör, kursledare, fordonschef, som sekreterare i företagsnämnden m m. F7 har ju även en transportdivision med kontrollansvar som åvilar Olle Carlsson. Men han är inte den som beklagar sig, utom vad gäller pappersexcersisen som enligt hans förmenande är en källa till irritation.

Sommaren är slut och hösten har gjort sitt intåg vid vårt besök. Vänerns böljor är inte så glittrande längre och lövträden "strippar" för fullt. Inom flottiljen är alla hårt engagerade. Inte minst presschefen kapten Hallqvist, som sin extrasyssla likmätigt ändå tar väl hand om TIFFF-reportrarna. Snart står nya vetgiriga personer vid hans dörr. Fpl 37 på förband är något som väcker nyfikenhet. Därför är besöken många och tidskrävande. Men ingen avvisas om besöket är legalt. Rollen som PR-flottilj följer med i omdaningsprocessen. Så därför råder vänliga veckan året runt vid F7 — åtminstone så länge vi har fredstid.

R F B



T f kompanichefen vid 3:e kompaniet, F7, Sten Eliasson.



CF7 överste Karl-Erik Fernander.

Överste Karl-Erik Fernander är ett alldeles nytt namn i F7 chefsannaler. Så sent som den 1 oktober i år tillträdde han sin befattning, efter att under några år ha beklätt posten som stabschef vid E1. Överste Fernander arbetar därigenom på för honom välkänd mark. Nytt är väl däremot att vara även fastighetsdirektör för 240 bostäder inom flottiljen, ansvarig för hotellrörelse (Gyllene Vingen) och medansvarig för skogsbruket inom flottiljområdet. Men detta är faktiskt sysslor som förutom ansvaret för F7 flygflottilj åvilar chefen.

— F7 har en stor personalstyrka, säger överste Fernander. Den omfattar 650 fast anställda, varav 550 i Såtenäs och övriga i Göteborgsregionen. Årligen utbildas 400—450 värnpliktiga och årsbudgeten uppgår till 60 miljoner kronor. Så visst är det hela en stor "affärsrörelse".

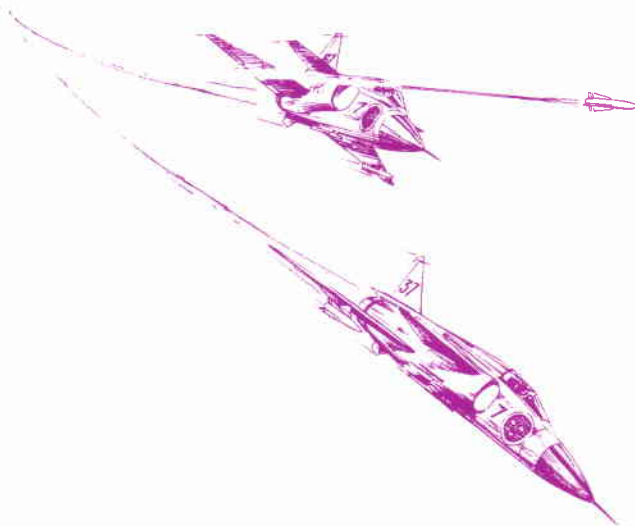
— Förstahandsintrycket av fpl 37 är för min del mycket gott, flygplanet är förarvänligt och lättmanövrerat. Man har dessutom många förnämliga hjälpmedel, inte minst när det gäller start och landning. Flygplanet har dessutom bättre egenskaper vid lågfart än fpl 35. Simulatorn, just nu under inmon-

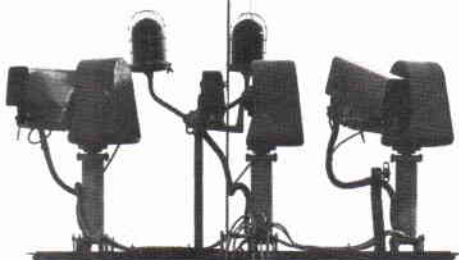
Flottiljchef Fastighetsdirektör Hotellvärd Skogsvårdare

tering, bidrar naturligtvis till en effektivare flygutbildning.

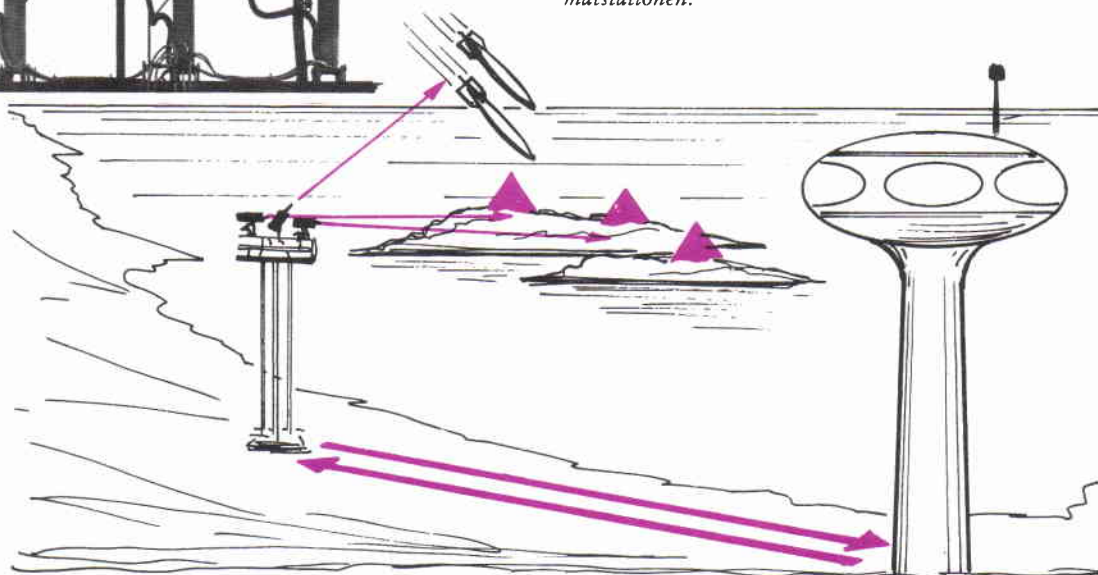
— Taktiken har naturligtvis ännu inte kunnat prövas. Flygplanen skall ju — precis som gällt för A32 — nå målet utan STRIL och under radiotystnad samt under den fiendliga radarns område. Stora krav ställs alltså på navigeringssystemet och på flygföraren.

— Flygomskolningen börjar vi strax efter nyår med TIS (typinflygning). Av flottiljens egen personal är f n 6 instruktörer och 2 flygförare utbildade men flera blir det förstås efter hand. Leveranstakten av flygplan har hittills varit låg, mycket på grund av det kärva ekonomiska läget. Vi hoppas förstås att det skall lätta, så att flottiljen kan vara omskolad under 1974.





Nedan skiss av målområdet med torn och station. Däröver: Kamerabatteriet på den 60 m höga masten. Vid sidan: Observationstornet vid mätstationen.



— ETT MÅL I SÄRKLASS

Som första flottilj har F7 anlagt ett unikt bombmål, varvid man tagit den moderna tekniken i anspråk. Därmed är det slut på den subjektiva bedömningen av nedslagen. Nu kan man på metern när bildmässigt presentera var respektive förare fällt sina bomber. Det hela är byggt på ITV, alltså intern television. Ca 400 meter från själva målområdet står en 60 m hög mast, på vilken tre ITV-kameror monterats. Två av kamerorna täcker målområdet, den tredje utgör en höjdmätare, som kontrollerar flygplanets höjdläge.

I en målcentral, en byggnad vid en av de gamla mätstationerna och cirka 1200 meter från TV-masten, projiceras bilden av målen på en eller två skärmar. Samtidigt lägger man på ett rutnät över bilden med rutor motsvarande 20 meter i fyrkant i verkligheten. Rutnätet läggs på målbilden i rätt betraktningvinkel och medan övningen pågår spelar man över bilderna

på videoband. Varefter det aldrig behöver bli några diskussioner om hur och var bomberna fälldes, det är bara att spela upp hela skjutningen på TV-skärmarna och konstatera på metern när hur det hela utfallit. Naturligtvis kan man också betrakta bild för bild om man så vill och man kan även dela bildrutan i två fält och få in två bilder på samma skärm.

På skjutmålet, som ligger vid sidan om bombmålet i en annan vinkel från mätstationen räknas skottverkan (träffarna) automatiskt med SAAB:s träffindikator BT 14. Vid mätstationen finns ett observationstorn, där domare och åskådare kan följa skjutningen.

Idén till denna målanläggning gavs ursprungligen av major Claes Grönberg. Den som stått som ledare av uppbyggnaden är major Hallgren.



Målmarkören bevakar bombfällningen och sköter inspelning på videoband.

Isolerat buller

Ett motorkörningshus med en mycket effektiv ljudisolering har uppförts vid F7. Huset är inte bara avsett för hela flygplan utan även för körning av separata motorer. TIFF fick prova ljudisoleringen som åstadkoms bl a med tvärställda element av specialutförande. Vi kunde konstatera att isoleringen var mycket god, även vid full motorstyrka. Motorkörningshuset har en lättskumsanläggning för eldsläckning av den typ som tidigare beskrivits i TIFF.

Man hade vid vårt besök kört i cirka 5 veckor i huset, under vilken tid man gjort inte mindre än 106 starter. Detta bl a beroende på den utbildning av markpersonal som då pågick. Under den tiden har man kört upp mer än 87 000 liter bränsle och man har kört så mycket som motsvarar 25 flygtimmar, med och utan ebk. Allt har fungerat perfekt.

HUSHÅLLNINGSPROBLEM

TEKNISKE CHEFENS BEKYMMER

— När flottiljen nu ombeväpnas innebär det stora förändringar för oss även rent byggnadstekniskt, säger tekniske chefen vid F7, flygdirektör Lars Olausson. Vi har fått en ny tillsynshall med 4 arbets- och två uppställningsplatser och den beräknar vi kunna ta i bruk i april 1973. Vi har vidare fått ett nytt ljuddämparhus med mycket god ljudisolering, en ny simulatorbyggnad har uppförts och nu väntar vi bara på besked om hur det ska bli med hangarfrågan. Här gäller det ny- eller ombyggnad, som myndigheterna måste ta ställning till.

— I den nya tillsynsverkstaden kommer även att inrymmas tele-, instrument- och motorverkstäderna. Den gamla verkstaden kommer därefter att utnyttjas för modifieringar och reparationer.

— Tekniskt sett är ju steget från fpl 32 till fpl 37 tämligen stort. Det äldre flygplanet har separata system medan AJ37 har integrerade sådana. Det gäller alltså för teknikerna att utöka sina kunskaper, eftersom systemen griper in i varandra. Den första utbildningsperioden för markpersonalen är ju redan avslutad vid 2 kompaniet. När flygningarna nu börjar gäller det sedan att samrådet mellan förmän och tekniker fungerar på bästa sätt. Samtidigt är det förstås ett önskemål att flygförarna rustar sig för att kunna ge informativa beskrivningar av funktionsstörningar under flygning.

— Avvecklingen av flygplan (hittills berörda kompanier) har försvårats på grund av att totalplaneringen flera gånger måste ändras genom nya förutsättningar. Fpl 32 underhållsperiod har ändrats från 150 till 200 timmar, kontrollåtgärderna har omkastats och modifieringar skall införas. Personalen blir därför hårt ansträngd och behovet av utökad styrka kan inte tillgodoses på grund av den ekonomiska åtstramningen. Samtidigt blir det även åderlätning genom pensionsavgångar.

— Markutbildningen är annars mycket välorganiserad, vilket emellertid inte alltid gäller specialkurserna. Den tilldelade basmaterielen är ju mycket



F7

Teknisk chef, flygdirektör Lars Olausson.

speciell — kraggar, braggar och TTB (teletestbil) bl a — och det gäller att lära sej denna nya materiel för att tjänsten skall fungera tillfredsställande.

— Största bekymret för oss i dagens läge är emellertid ekonomin. Justeringar i budgeteringen måste göras, beroende på okända svårigheter som dyker upp, prishöjningar m m. Vi har nu försökt dra åt oss arbete från hela materielområdet — alltså inte bara flygplan — för att utnyttja de egna resurserna till fullo och för att hålla kostnaderna nere. Dessutom håller man beredskapen på en högre nivå genom detta.

— Kontakterna mellan oss och huvudverkstäderna är emellertid goda och de ömsesidiga kontakterna är värdefulla. Leveranserna från hvst går bra — visst förekommer det reklamationer, men sådana spörsmål tas upp för att rättas till genom våra leveranskonferenser.

R F B

Ki — RAPPORTKARL



Kontrollchefen Olle Carlsson

Kontrollingenjör Olle Carlsson och hans närmaste man verkmästare Nils Löf, svarar bl a för uppdateringen av underhållskostnadssystemet. Ett arbete som sannerligen ger hög sysselsättning, ja kanske alltför hög t o m. Kostnaderna skall ju spaltas upp på djupet och detta ökar pappershöjarna i oroande grad. Målet är ju, enligt ing Carlsson att underhållskostnaderna för olika materielenheter skall fastställas. Nu frågar man emellertid om uppfyllandet av detta mål är av sådant värde att all pappersexercisen är berättigad?

DIDAS är mycket tungrott och arbetskrävande på rapporteringsplanet och man menar att för rapportören har ännu inga synbara resultat visats upp.