

Veteranflygsverksamheten hålls levande på F 7 i Såtenäs

Vem är inte fascinerad av att se gamla flygplanstyper utföra luftakrobatik? En som definitivt är det är Olle Norén som är teknisk chef, Swedish Air Force Historic Flight (SwAFHF).

Han ser till att veteranflygplanen är luftvärdiga över tid för att bland annat kunna vara med på olika flyguppvisningar.

Text & foto: Martin Neander

Olle Norén är i grunden utbildad flygingenjör i flygtjänst vid Flygvapnet, men har med ålderns rätt gått i pension. Han har dock valt att passionerat fortsätta med att jobba och stötta den tekniska tjänsten, men nu inom veteranflyget. Där han även valt att upprätthålla behörigheten som aktiv pilot för att kunna flyga och visa upp veteranflyget tillsammans med sina flyghistoriskt intresserade kollegor. Han är också verksamhetsansvarig gentemot Transportstyrelsen för den tekniska delen av verksamheten.

SwAFHF är en ideell förening som underhåller och flyger tidi-

gare flygplanstyper som ingick i det svenska flygvapnet. SwAFHF har varit verksam sedan 1997 och håller till på F 7 Såtenäs med jetflygplan och i Trollhättan med ett antal propellerflygplan.

En av de viktigaste uppgifterna för föreningen är att leda och förvalta ett svenskt kulturarv inom militärhistorisk Luftfart.

SwAFHF har gott stöd från Försvarsmakten och F 7 som även har ett verksamhetsuppdrag som innebär stöd till veteranflyget i viss omfattning, men detta stöd får naturligtvis inte påverka förbandsproduktion, beredskap eller den



Olle Norén framför en Saab B 17.



Inne i veteranflygplanshangaren på F 7 Sätenäs finns denna AJS-37 Viggen.



Försvarsmakten anskaffade ett stort antal Hawker Hunter på 1950-talet i väntan på Saab 35 Draken.

nationella försvarsförmågan på något sätt. Till exempel hjälper flottiljen till med räddningssystem som fallskärmar, personlig flygutrustning och bromsskärmar. Dessutom stöder Försvarsmakten med batteriunderhåll och visst administrativt stöd när det gäller luftvärdigheten.

Utbildad på Viggen

När TIFF träffar Olle Norén är det i en flygverkstadshangar mellan en Saab Viggen AJS 37 och en Hawker Hunter Mk.58 (J 34 i svenska flygvapnet). AJS 37-planet är en av två Viggen som fortfarande hålls i flygdugligt skick av SwAFHF – den andra är en SK 37.

Viggen är det flygplan som Olle Norén grundutbildades på i Flygvapnet.

– Jag har lärt mig att flyga till exempel Saab 32 Lansen och Hawker Hunter efter hand, och även Saab 35 Draken som finns i en annan hangar. Det går bra att lära sig att flyga även ensitsiga flygplan om man läser på innan, har någon man kan fråga, och en godkänd utbildningsplan från Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och auktoriserar verksamheten inom SwAFHF. Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA) är inte alls inblandad i den svenska veteranflygsverksamheten utan den övervakas alltså endast på det nationella planet.

– Från Transportstyrelsen har vi drifttillstånd för den flygoperativa verksamheten, det vill säga hur man

utbildar och tränar piloter samt hur man genomför flyguppdrag. Vi har också tillstånd när det gäller den tekniska delen, både när det gäller arbete med fortsatt luftvärdighet och utförande av själva flygunderhållet. För både den nationella luftvärdighetsorganisationen och den nationella flygverkstaden finns fastställda organisations- och kompetenskrav. Detta reglerar Transportstyrelsen med sina författningssamlingar, vilka vi måste ha koll på.

SwAFHF bedriver också flygunderhåll i en hangar på Trollhättans flygplats där vi har våra propellerflygplan berättar Olle.

Transportstyrelsens krav

I Olles arbete som verksamhetsansvarig ingår att upprätta och utveckla verksamhetshandböcker och underhålla ett kvalitetssystem. SwAFHF har en bra relation med Transportstyrelsen, men det gäller att uppfylla kraven på allt från organisation, lokaler och utrustning till krav på procedurer och personalens kompetens i flygunderhållet.

– Man ska komma ihåg att SwAFHF bedriver enbart privat luftfart och kraven är därmed lägre än för den kommersiella luftfarten. Kärnverksamheten är att visa upp de här flygplanen vid flygdagar eller föreläsningar där någon arrangör tycker att det är lämpligt att vi deltar.

Länder där uppvisningar brukar ske är exempelvis Norge, Danmark, Finland, Polen, Tjeckien,

Storbritannien och Nederländerna. Visst erfarenhetsutbyte sker mellan länderna när det gäller övergripande saker men eftersom de svenska planen är av Saab-fabrikat så blir det enligt Olle inget direkt samarbete över landsgränserna när det gäller just SwAFHF:s flygplan.

– Man har dock blivit mer restriktiv i England när det gäller flyguppvisning efter ett haveri vid en uppvisning i Shoreham då 11 personer omkom efter att flygplanet kraschat på en motorväg i närheten, förklarar Olle.

16 flygplan i flottan

Sexton luftvärdiga flygplan av olika typ ingår i SwAFHF:s flygplansflotta. Dock äger föreningen endast ett fåtal flygplan, bland annat en J 34 Hawker Hunter.

– Vi försöker hålla de flesta gamla Saab-flygplanen i luften. Jag flög Saab 39 Gripen i tio år mellan 1998 och 2008, men JAS 39 är alltför avancerad för att vi ska ha en sådan i vår flotta, säger Olle. Men det är klart att vi saknar är en propellerkärra med en rejäl och spännande kolvmotor som exempelvis jaktplanet Saab 21 med dubbel stjärtbom och skjutande propeller.

I flygverkstaden görs det underhåll som krävs för att flygplanen enligt definition ska vara luftvärdiga. För att som tekniker få sköta flygplanen krävs formellt sett ett EASA-teknikercertifikat, men SwAFHF har dispens från det kravet och Transportstyrelsen accepterar ett »»



Saab B 17



Saab 32 Lansen

militärt teknikercertifikat under förutsättning att aktuell tekniker har jobbat med flygplantypen inom Flygvapnet.

– I princip följer vi det underhållsprogram som gällde i flygvapnet. Dock så har vi acceptans för att inte underhålla taktiska delsystem, till exempel system för målinmätning, beväpningssystem och motmedel. Allt annat ska underhållas, inklusive räddningssystem, och per definition vara luftvärdigt, säger Olle.

– Det är ganska mycket underhåll och de underhållsprogram som Flygvapnet hade tidigare är inte riktigt anpassade för vår verksamhet, fortsätter han. De är framtagna för flygning ett visst antal flygtimmar per år och vi har årligen ett mycket mindre antal flygtimmar. Vi försöker därför också införa förändringar i underhållsprogrammet, vilket kräver acceptans från Transportstyrelsen

Flera utmaningar

Utmaningen, menar Olle, ligger inte bara i att ha rätt kompetens på rätt objekt i verkstadsverksamheten. Det gäller också att säkerställa reservmaterieförsörjningen. När det gäller Lansen, Draken och Viggen är det relativt väl besörjt med reservdelar som finns i förråd inom verkstadsområdet.

– Vi har många gamla apparater som är föremål för någon form av förrådsunderhåll och som med jämna mellanrum ska tas fram och provas eller bara motioneras. I samband med att vi installerar dem

i våra flygplan så gör vi en funktionskontroll och då kan vi ta hjälp av flottiljverkstaden här på F 7. Där kan vi till exempel prova bränsle, hydraul och luftapparater i en speciell provutrustning som även klarar av äldre apparater, berättar Olle.

När det gäller mer kvalificerade arbeten får SwAFHF ibland ta hjälp av Saab. Detta kan ofta handla om modifieringsarbeten och omkvalificering av apparater som ej längre går att underhålla. Saab är ju konstruktionsorganisation för många av SwAFHF flygplan, och därmed ett gott stöd med sina resurser. På motorsidan har GKN (tidigare Volvo Flygmotor) motsvarande kompetens och förmåga att hjälpa till med mer avancerat underhåll.

– När det kommer till ännu äldre flygplan som exempelvis Tunnan finns inte samma mängd reservmateriel och där får man ibland förlita sig på det som Flygvapenmuseet i Linköping kan ha i sina gömmor, menar Olle.

Lån från museer

Man lånar ibland också apparater från andra museer och då gäller det att konstatera att de är funktionsdugliga innan de installeras i flygplanet.

– I fallet med Saab B 17 från 1940-talet får vi till nästan hundra procent förlita oss på ägaren som är Flygvapenmuseet i Linköping, säger Olle. Det är på grund av att det är en unik svensk konstruktion som inte finns kvar i flygande skick någon annanstans runt om i världen.

En annan utmaning är resurserna för att underhålla flygplansflottan då det bara finns tillgång till en handfull tekniker i Såtenäs och i Trollhättan. Att sörja för återväxten är också en framtida utmaning.

– Det är roligt och trevligt att ta in nya objekt och fylla på i flygplansparken men man ska kunna ta hand om grejerna också. Vi får visserligen mycket hjälp från Saab när det gäller apparaturunderhåll, men det är små volymer för dem och det är dessutom ganska kostsamt för oss. Problemet som vi ser framför oss är att underhållsförmågan hos Saab successivt försvinner när det gäller äldre komponenter, säger Olle.

Klassning och flygtimmar

Veteranflygplanen, åtminstone jettflygplanen, klassas som high-performance complex aircraft. Den klassningen görs så fort vikten överstiger 5 700 kg och innebär vissa speciella krav från Transportstyrelsen.

Antalet flygtimmar som föreningens producerar hamnar mellan 200 och 300 timmar per år fördelat på de sexton flygplanen.

Har då Olle något ”drömflygplan” att förvärva till flottan?

– Jag tror att det som vi kanske saknar i den här organisationen är en propellerkärra med tillräckligt stor motor för att man till exempel ska kunna göra en looping från planflyktsprestanda. Det skulle så klart vara roligt med en sådan, avslutar Olle Norén. ■