

Vad gör en krigsreparatör

Den 1 december i fjol utexaminerades försvarets 500:de "auktoriserade" krigsreparatör vid FTS /F 14. Fänriken, nuvarande teknikern Micael Grip (F 17) ingick i AK/SK kursen 1575:1. I juni utnämndes han till löjtnant.

Text & foto: Flygverkmästare Lars Ohlsson, F 14

AK/SK-utbildningens tekniska skede är under sju veckor förlagd till FTS i Halmstad. Sedan flera år upptar ämnet "krigsreparationsteknik flygplan" nästan halva kurstiden, medan andra halvan ägnas åt taktik och administrativa ämnen.

Krigsreparationstjänst är i och för sig ingen nyhet. Våra marina företrädare tillverkade under 20-talet en sorts paraply för att täta en skottskada under vattenlinjen. Enligt fartygschefen på jagaren Wachtmeister, kapten Jan Neumüller, skulle paraplyt föras in genom skothålet från trossbotten, fällas ut och täta mot bordläggningen av vattentrycket.

För flygvapnets del påmindes man av vikten av god krigsreparationstjänst efter erfarenheterna av Falklandskriget mellan Storbritannien och Argentina och dito från Sinai- och ökenkriget.

● ● FMV bildade en arbetsgrupp med bl a SAAB, Volvo Flygmotor, FFV, Applied Composit och FTS/F 14 för att utarbeta reparationsmetoder för att ta fram material och utbildningsunderlag för flygplansreparationer under krigstid. Konceptet var att flygplanen efter max 48 timmars reparationsstid skulle prestera ytterligare 10-20 timmars flygtid. Tidigare krig har visat, att för varje nerskjutet flygplan återvänder två med skador. Vid ett scenario om 20 flygplan och 40 insatser per dygn skulle en division vara tillintetgjord efter 9-10 dagar. Med en fullt utvecklad krigsreparationstjänst har divisionen uthållighet i tre veckor. Med ett krympande flygvapen är krigsreparationstjänst vårt mest effektiva "fattigmansvapen" för att



Fänrik Micael Grip medaljeras av flygverkmästare Lars Ohlsson. Grip blev den 500 krigsreparatören examinerad vid F 14.

kunna fortsätta värna om vårt luftrum och territorium.

FTS/F 14 är krigsreparationscentrum för allt flyg. Arméns, marinens och FC:s personal praktiserar helikopterreparationer, medan flygteknikerna riktar in sig på Viggensfamiljen, Draken och SK 60. På "önskelistan" står även TP 84 Hercules. En sexmannagrupp vid FTS flygverkstadsavdelning svarar för utbildningen. Flertalet är utbildade i Abingdon i England. Där ges grunden och filosofin för vårt vidareutvecklade krigsreparationsarbete. Varje lärare svarar för sin gren som specialist på skrov, komposit, inre struktur, el osv. Vi ingår i allra högsta grad i JAS 39:s krigsreparationsprogram med datastödet Carat. All utprovning av reparationsmetoder och materiel sker i Halmstad och dessutom under realistiska former. Vi spränger med 20 mm granater och sprängform 11, RSV-laddning, skador i

Draken och Vigen. Eleverna, de som i ett verkligt läge skall få våra flygplan i luften, provar metoderna och eventuellt även förändrar och videodokumenterar.

● ● Den konventionella krigsreparationskursen sträcker sig över tolv dagar och är numera HBI-inspirerad och utökad med mer skadebedömning är tidigare. All krigsreparationsutbild-

Kursutvärderingarna är överlag mycket positiva, förmodligen flygvapnets populäraste kurs.

Att så handgripligt få jobba med flygplan upplevs mycket positivt. Rena fixarkursen under ordnade former. En tendens är att unga tekniker utan mekanikertradition har haft något svårare med motivationen. En mögnadsfråga? Eller ...?

● ● Krigsreparationstjänsten sköts av serviceplutonen på basen. Plutonen har 30-40 man totalt och 6-7 man bör kunna avsättas för krigsreparationstjänst. Utbildningen är allomfattande. Alla tekniker skall kunna reparera såväl el, mek som skrov och kompositskador. Bl a F 7 genomför en 14 dagars slutövning på den bas där innevarande vpl-omgång ska verka. Här ingår ett krigsreparationsmoment, ofta nattetid, där FTS går ut med övningsmateriel, krigsreparationsvagn och instruktörer. Mycket goda resultat uppnås av välinspirerade och duktiga tekniker. Ett bra initiativ och ett verksamt sätt att hålla igång reparationsutbildningen "Krep".

FMV, med Stig Hjulström i spetsen, driver arbetsgruppen krigsreparation med inriktning mot JAS 39 Gripen. Ett sofistikerat datorprogram ger stöd för alla slags reparationer och underlättar i hög grad skadebedömningen och tidsberäkningen för respektive reparation. Ett mycket intressant objekt, som provkörs och demonstreras på FTS krigsreparationsgrupp.

Även internationellt hyser svensk krigsreparationsteknik gott anseende. Komplexa kolfiberreparationer löses med internationella kontakter och svensk teknologi samt FTS utprovning. Krigsreparationsverkstaden och våra slutövningar är populära studieobjekt.

Krigsreparationstjänsten är och förblir den viktigaste uppgiften för serviceplutonen i krig. Ett billigare "vapen" för att hålla flygplanen i luften finns inte när vi väl blir angripna. Det gäller att hålla uppe kvaliteten på våra tekniker. Och resurser finns. ■

tör?



Tunnplåtsspecialisterna från marinen reparerar ett skadat "skinn" med sprygel.



Radomskador lagas med glasfiber och plast. En värme/vacuum-utrustning ger rätt härdningstemperatur och press på lagningen samt suger ut eventuella luftbläsor.



Här ombaserar krigsreparationsgruppen till Vidsel för vinterutprovning. Rörlighet är styrka. Att finnas till hands när det behövs.



En genomskjuten huv vällar inga problem för Lotta Gandel. Epoxy och glasmikrobalonger fyller skotthålet i Drakens huvglas.



Det gäller att snabbt krigsreparera en skadad bakkropp, den här tillhör Viggen. Flygtekniker Håkans beredd till action.

Hundens bästa vän ...

Vid en övning 1946 besöktes flottiljerna i södra Sverige av två J 22-divisioner ur F 8. På hemväg till Barkarby övernattade vi på F 5/Ljungbyhed. Flygplanen ställdes in i hangar. Daglig tillsyn utfördes. Vid tjänstens slut var det dags för middag i flottiljens matsal. När jag skulle gå för att äta märkte jag att en teknikerkompis satt i ett flygplan. Han hade tydligen arbete kvar att utföra. Han var emellertid just färdig och vi kunde göra sällskap till matsalen. Vi var på väg när han kom ihåg att han kanske glömt stänga av huvudströmbrytaren då han lämnade planet. Det blev till att springa åter till hangaren för kontroll. Jag fortsatte till matsalen. Kompisen skulle komma efter.

När han kommit in i hangaren, hoppat upp på planet och öppnat huven, upptäckte han att en vakthund, som såg "lagom" arg ut, tittade på honom nerifrån hangargolvet. Eugen, som radioteknikern hette, hade aldrig uppskattat människans bästa vän. Vad gjorde han? Han hoppade naturligtvis ner i förarstolen, stängde huven, tittade på sin fyrbente kamrat som nu stod på vingen och visade tänderna vid sidorutan.

Något talgarnityr fanns inte i planet. Men Eugen var radiokunnig och sände iväg SOS-signaler. Dessa uppfattades av F 12:s radio, som frågade F 5 om flottiljen hade något plan uppe. När svaret blev nej, pejlade F 10 och F 12 vidare. Resultatet blev att signalen i alla fall kom från F 5. Nu fick signalofficeren vid F 5 ta ut en TMR. Nödsignalerna lokaliserades till hangaren och 22:an, där Eugen och hunden "umgicks" med varandra.

Vid hemkomsten på F 8/Barkarby hölls sedvanlig genomgång efter övningen. Denna ägde rum på China-teatern (i Stockholm), där dåvarande flygvapenchefen Nordenskiöld framhöll det olämpliga i att missbruka nödsignaler. Att tillbringa en natt i J 22:ans kalla förarsits var inte heller att rekommendera.

Och den nitiska vaktpersonalen hade ju bara gjort sin plikt, följt reglementet. Så även vaktkunden. ■

Ake Åkerfeldt