

Blekinge Flygflottilj

*Chefen för F 17
överste Rolf Clementson*



*Chefen för Tekniska Enheten
överstelöjtnant Thomas Krave*



Kapten Sten Petersson visar TIFF redaktör hur det utfällbara nödeffektaggregatet fungerar på Viggen



*Första Kompaniets chef
kapten Sten Petersson*

Enligt 1942 års försvarsbeslut startade dåvarande Kungl Blekinge Flygflottilj sin verksamhet den 1 juli 1944 som nyuppsatt torpedflygflottilj. År 1945 utökades verksamheten att omfatta såväl torped- som minfällning från flygplan.

Den 25 juni 1947 anlände det första exemplaret av T18B till F 17. Tidigare hade man varit utrustade med B3. Samtliga 62 tillverkade T18B tillfördes flottiljen och typen fanns i aktiv tjänst fram till 1958 då de ersattes av A32A Lansen som börjat anlända två år tidigare (1956).

Under tiden 1952–57 hade F 17 även ett antal B18B. Fpl 35 Draken förekom i jaktversion fram till 1982.

År 1978 utrustades 2a Kompaniet med S37 och 1982 1a kompaniet med JA37. 3e Kompaniet ansvarar för HKP4 som används i flygräddningstjänst och har därutöver ett antal Sk50 och Sk60.

Chefen för F 17

TIFF medarbetare besökte chefen för

flygflottiljen överste *Rolf Clementson* en energisk personlighet med såväl förbands- som stabserfarenhet. Han hade "bara" 11 månaders tjänst som chef för F 17 bakom sig och såg därför fram mot många intressanta arbetsuppgifter.

Personalen vid F 17 uppfyller högt ställda krav på behovet av ett väl fungerande underhåll som ett villkor för god tillgänglighet på flygplan, helikoptrar och övrig flygmateriel, understycker flottiljchefen.

I likhet med andra flygflottiljer har F 17 brist på kvalificerad teknisk personal med rutin och lång arbetslivserfarenhet. Rådande pensionsavgångar och den civila sektorns "sug" efter flygvapnets välutbildade tekniker bedömer jag som ett mycket allvarligt problem. Lön-situationen samt arbetsmiljö och trivsel är andra faktorer som måste beaktas.

Ett effektivt flygvapen kräver bra personal!

Tankarna bakom inriktandet av *versionskontor* är goda men man ställer sig frågan hur organisationen kommer att

fungera? Kuggarna i ett sådant maskineri måste finslipas för att de ska passa ihop.

Viss risk för att det ska uppstå stressproblem – kanske måste man "fläka" sig för att kunna genomföra de goda intentionerna.

Jag anser att det är viktigt att redan på ett tidigt stadium möta förändringar genom att ställa om sig, vara på alerten för att kunna bemöta såväl sociala som tekniska motiv. Det gäller dock att alltid se positivt på utvecklingen.

Mina erfarenheter av Försvarets Materielverk är synnerligen positiva. Man backar upp flygvapnet och trots åderlåtning av just den yngre kompetenta personalen så lever FMV väl upp till de krav som ställs på det. För mig är det främmande att tänka sig att industrin helt skulle kunna sköta förvarets anskaffning av materiel och dess underhåll.

Så något om de olika avdelningarna med bäring på underhållet.

Underhållet av materielen flyter i stort sett bra. F 17 personal stöder hel-

I slutet av september 1985 besökte TIFFF medarbetare F 17. Intryck av förbandets verksamhet återspeglas i artikeln.



Andra Kompaniets chef kapten
Conny Levin

Förste verkmästaren Percy Stivnert chef för säkerhetsmaterialverkstaden gav en mycket intressant genomgång av den noggranna kontroll och tillsyn som säkerhetsmaterielen får genomgå på F 17. Till vänster om honom ser vi en av författarna Gunnar Saveborn och på andra sidan Alf Gullberg och Gösta Egelhoff.



hjärtat kravet på hög tillgänglighet på våra flygplan och helikoptrar. Några problem med övertid inom och utom F 17 finns inte.

Simulatoravdelningen är på väg bort från F 17. Härvidlag får man inte resonera lokalpatriotiskt utan se det hela i stort. Om chefen för flygvapnet anser att det gagnar F 16 bättre än F 17 att ha en simulator måste vi följa ett sådant beslut lojalt. Man får komma ihåg att argumenten för och emot har diskuterats mycket ingående av ansvariga före och i samband med beslutet.

Säkerhetsmaterielunderhållet har efter ingående utredningar bestämts ska ligga kvar på förband.

HKP 4 tillgänglighet skulle kunna vara bättre än den är just nu. Orsaken till läget beror på att redundanserna är för få. Motorerna är tex gamla och måste för närvarande monteras ur och sändas till Arboga för kontroll och eventuella reparationer. Vi måste förstå att dessa helikoptrar är utsatta för stora påfrestningar genom att de går såväl natt som dag.

Samarbetet mellan flygvapnet och marinen har etablerats genom att ma-

rinhelikoptrar med personal kommer att förläggas permanent vid F 17. Jag ser positivt på denna samverkan och önskar marinen välkommen hit!

Avslutningsvis anser jag, sa Rolf Clementson, att de problem som f n finns är inte större än att vi på F 17 gemensamt ska kunna lösa dem inom en inte alltför avlägsen framtid förutsatt att jag får behålla personalen.

Tekniska Enheten

Då chefen för den Tekniska Enheten *Thomas Krave* tyvärr var bortkommerad vid TIFFF besök på F 17 har reportaget om enheten sparats till nästa nummer av TIFFF.

Första Kompaniet

Sten Petersson chef för kompaniet hade vid TIFFF besök endast hälften av den personal som normalt behövs för klargöring och tillsyn. Han ansåg att antalet flygplan på linjen borde vara större. Flygplan, utrustning och lokaler får högsta betyg av kompanichefen. Fpl 37 är betydligt underhållsvänligare än sin företrädare fpl 35.

Utbildning av yrkesofficerare i teknisk tjänst sker vid F 14 under ca 2 år och följs därefter av ytterligare 2 års praktiktjänst på förband. De två åren fördelas så att yrkesofficeren tjänstgör växelvis i tremånadersintervaller i service, reparations- och klargöringstjänst – ett system som visat sig ge mycket gott utbildningsresultat.

De äldre yrkesofficerarna är utbildade på såväl Draken som Viggen. Målet är att även de yngre ska få denna utbildning.

Materiellaget är i stort sett bra och reservdelstillgången betydligt bättre än under Drakentiden. Utbytesenheter saknas mera sällan.

Underhåll av basmaterielen är i stort problemfritt. Systemet med torrluftförvaring av materiel (tex Bragg och Kragg) har medgett ökade förrådstider och därigenom lägre underhållskostnader. Basmaterielen är ännu inte intagen i DIDAS utan bevakas manuellt av den Tekniska Enheten.

För klargöringen ansvarar *Leif Brännström* som inte bara är en duktig fackman utan även god administratör.

Andra Kompaniet (spaning)

Conny Levin chef för andra Kompaniet berättade för TIFFF att han på grund av rådande personalläge och i viss mån även flygplanläget för tillfället inte kunde hålla det antal flygplan på linjen som han önskade.

Flygplan med utrustning och arbetslokaler får högsta betyg av kompanichefen.



Akanbox för Viggen

← **Klargöringstjänsten** på linjen utförs till största delen av den välutbildade värnpliktiga personalen vid kompaniet.

Den "praktiska tekniska" utbildningen av det yngre stambefälet sker, efter grundutbildningen, genom att kompaniet använder sig av ett rotationssystem. Systemet består av tre grupper innehållande personal med olika åldersfördelning och erfarenheter inom varje grupp. Grupperna roterar mellan tjänst på klargörings- och servicepluton enligt uppgjort och fastställt rotationsschema. Systemet tillämpas även på yngre stambefäl för tjänst på kameratropen och vid utbildning av värnpliktiga flygplan/kamera-mekaniker. Den schematiska bilden nedan visar principen för personalens cirkulation mellan klargörings- och servicepluton.

Reservdels- och utbytesenhetsläget är gott och mycket bättre än under 35-perioden. Vid vissa tillfällen måste "kannibalisering" ske på flygplan som står på tillsyn med nackdelen med allt dubbelarbete som måste utföras.

Underhåll av basmateriel är mycket betungande i bas 90-systemet med den ringa personal som enligt organisationen ska finnas på kompaniets materiel-tropp. Stora förhoppningar ställs på torrluftsförvaring av materiel i våra förrådslokaler. Torrluftsförvaringen medför längre underhållsintervaller och därigenom viss reducering av arbetsbelastningen på materiel-tropen.

Tredje Kompaniet

Chef för tredje Kompaniet är *Egon Persson* och ställföreträdande *Benny*

Karlsson. Vid TIFF besök var *Egon Persson* bortrest varför hans ställföreträdare gav oss svar på frågor om HKP 4, Sk 50, Sk 60 och kompaniets arbete.

Kompaniets verksamhet utgjordes framför allt av räddningstjänst, sjuktransporter och under senare år även brandbekämpning.

I Visby ligger ständigt en HKP 4 i beredskap. Besättningen har 10-15 timmar/vecka i luften och utöver detta beredda på incidentuppdrag dygnet runt. Helikoptertypen HKP 4 är pålitlig även om den börjar bli ålderstigen. Just nu är det största problemet att motorerna måste in till CVA var 100e timme för kontroll och eventuell reparation av sprickor i kompressorskovlarna.

Som bl a räddningshelikopter är 4an mycket bra och trots motorproblemen är tillgängligheten så hög som 70 %.

Verkstadsutrustningen för HKP 4 är begränsad och kan ge problem. Lämpliga lokaler för tillsyn och reparation saknas, varför detta utförs på FFV Underhåll och F21. Båda verkstäderna gör ett mycket bra arbete. I samband med motorproblem kallas en servicegrupp från CVA som är mycket populär genom sina fina och snabba arbeten.

Reservdelar och utbytesenheter finns endast tillgängliga i ett mindre antal men behovet brukar tillgodoses relativt snabbt.

Personal och utbildning. Personal-tillgången var väl avvägd på kompaniet och kamratskapet var gott framhöll *Benny Karlsson*. Anledningen till detta berodde kanske delvis på det genomförda systemet med flygtillägg för de tekniska yrkesofficerarna (utom stationskompanichef och materieltekniker) vilket ger dem mer självkänsla och att deras arbeten uppskattas såväl på marken som i luften. En annan inte oväsentlig anledning kan även vara att förare och färdmekaniker följs åt under flygningarna varigenom skapas en speciell atmosfär av sammanhållning och kamratskap.

Typutbildningen av teknisk personal under de två sista åren har skett vid marinens helikopterdivision på Berga.

För att få information om förarnas utbildning och arbete kontaktades *Leif Claesson*, HKP 4-förare som just då hade "jouren".

Flygförarna som tidigare flugit bl a *Lansen*, *Draken* och *Viggen* övergår vid 35-40 års ålder till speciell flygtjänst och får tillsammans med helikopterförare från marinen sin grundläggande helikopterutbildning på Säve utanför Göteborg. Därefter får de helikopterfarenerhet på lätt och medeltung helikopter genom kommendering till F 4, F 6, F 7 och F 10.

Efter denna tid genomförs TIS på HKP 4 på F 15. Då TIS är avklarad sker GFSU (HKP 4) på respektive hemmaförband och förarna får utbildning i den taktiska delen där bl a instrumentflygning ingår. Det tar ca 2 år innan en förare kan sättas som besättningschef på en HKP 4.

GFSU = grundläggande flygslagsutbildning på HKP 2 och HKP 3

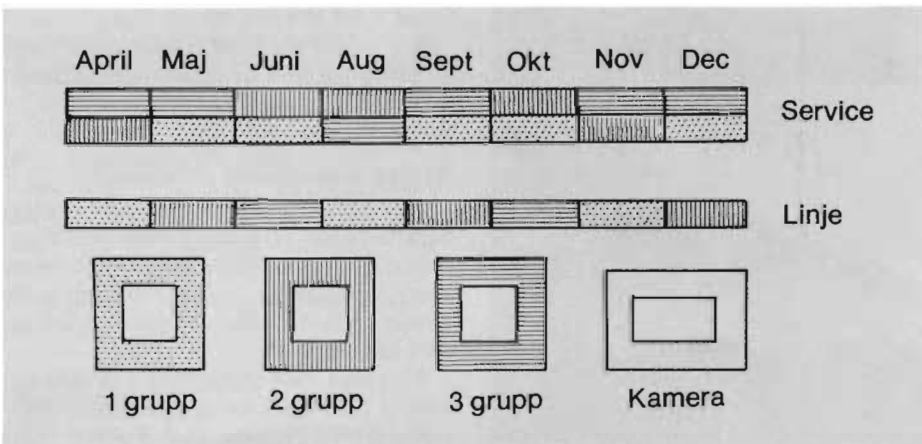
TIS = typinflygningsskola (HKP 4)

Under budgetåret 1983/84 genomförde divisionen ett stort antal uppdrag:

- 4 militära och 2 civila flygplansincidenter
- 37 sjöräddningsuppdrag där 26 personer undsattes
- 10 sjuktransporter från fartyg till sjukhus då 9 personer undsattes



Verkstadschefen på första Kompaniet *Leif Brännström* informerar *Sten Petersson*, *Gösta Egelnoff* och *Gunnar Saveborn* om arbetsprinciperna för klargöring av JA37





Chefen för tredje Kompaniet kapten Egon Persson



Ställföreträdande chef för tredje Kompaniet kapten Benny Karlsson som var ciceron och språkrör vid TIFF besök på kompaniet



Kaptenen och helikopterföraren Leif Claesson berättade för TIFF om utbildning och kompaniets verksamhet i luften

- 49 sjuktransporter från sjukhus till sjukhus av totalt 52 personer
- 39 övriga uppdrag (efterspaning, medhjälp vid skogsbrand bl a), där 6 personer undsattes.

I samband med transporter till sjukhus bör nämnas att i de flesta fall brukar läkare och sjuksköterska följa med för att kunna ge den sjuke första hjälpen.

Underrättelseplutonen

Sista dagen på F 17 använde TIFF medarbetare till att besöka underrättelseplutonen vars chef är Lars Peterson.

Spaningsflyg S37 har två huvuduppgifter där

- SH37 svarar för havsövervakning
- SF37 svarar för fotospaning

Spaningsresultaten omhändertas och



Underrättelseplutonens chef kapten Lars Peterson utanför stabsvagnen

hjälp av speglar överför radarbilden till en mattglasskiva.

Datakamerafilmen placeras i en dataprojektor. Radarbordet är försett med manöverdon för styrning av projektorer och kommunikation med datorn.

SF37-fotospaningsvignen har ett flertal kameror och ger en mycket stor informationsmängd. En enda filmruta (228x228 mm) kan innehålla ca 650 miljoner punkter vilket givetvis ställer stora krav på fototolken. För att underlätta hans arbete har man numera övergått från manuell till en helt ny typ av bearbetning som helt grundar sig på optronik (bildbehandling med hjälp av TV-teknik) och användning av datorer för mätning av bilden. Med bildbehandlingsenheten kan filmtolkaren efter önskan manipulera bilden på TV-skärmen. Han kan ändra gråskala, kontrast och bildkontur, ljusstyrka och växla mellan negativ och positiv bild.



HKP 4

bearbetas av underrättelseplutonen/troppen som är rörliga enheter bestående av:

- **Stabsvagn** för divisionsledning, troppchef och underrättelseofficer. Utöver en mindre ordersal finns det utrymme med utrustning för utvärdering.
- **Laboratorievagn** för spaningsfilm med utrustning för framkallning och utvärdering.

Troppen är helt självförsörjande med vatten, elkraft, samband och fordon.

Framkallningen av filmen och tolk-

ningen görs av värnpliktig personal som har genomgått en specialutbildning på ca 1 år.

Fototolkningen sker dels manuellt med stereoskop och lupp och dels med hjälp av bordskalkylator.

Radarspaningen har genom att Sverige omges av hav blivit en av spaningsflygets huvuduppgifter. Så snart ett flyguppdrag avslutats plundras register- och datakameror på sina filmer.

Radartolken lägger registerkamerafilmen i en analysprojektor som med

Det Lars Peterson visade TIFF var imponerande och omfattade de allra senaste hjälpmedlen men påpekade han att utvecklingen inom detta område går ständigt framåt varför morgondagens kanske ännu mer sofistikerade utrustning redan är under utprovning. Systemet är visserligen JAS-anpassat men kraven på och utveckling av hårdvaran blir sannolikt nödvändig varvid även mjukvaran måste anpassas.

TIFF medarbetare tackar chefen för F 17 och hans duktiga och trevliga medarbetare för all hjälp utan vilken den här artikeln aldrig kunnat komma till. ■