



Blekinge flygflottilj/F 17 i Kallinge nära Ronneby är en vital 50-åring. Flottiljen har till uppgift att producera krigsförband åt cheferna i Södra och Mellersta Flygkommandot samt att upprätthålla beordrad beredskap. Med två divisioner Jaktviggen, basförband samt stridsledningsenhet är vi en betydelsefull och modern komponent i luftförsvaret av södra Sverige. På grund av F 17:s strategiska läge i sydöstra Sverige är F 17 även den flottilj som svarar för merparten av Sveriges jaktflygberedskap.

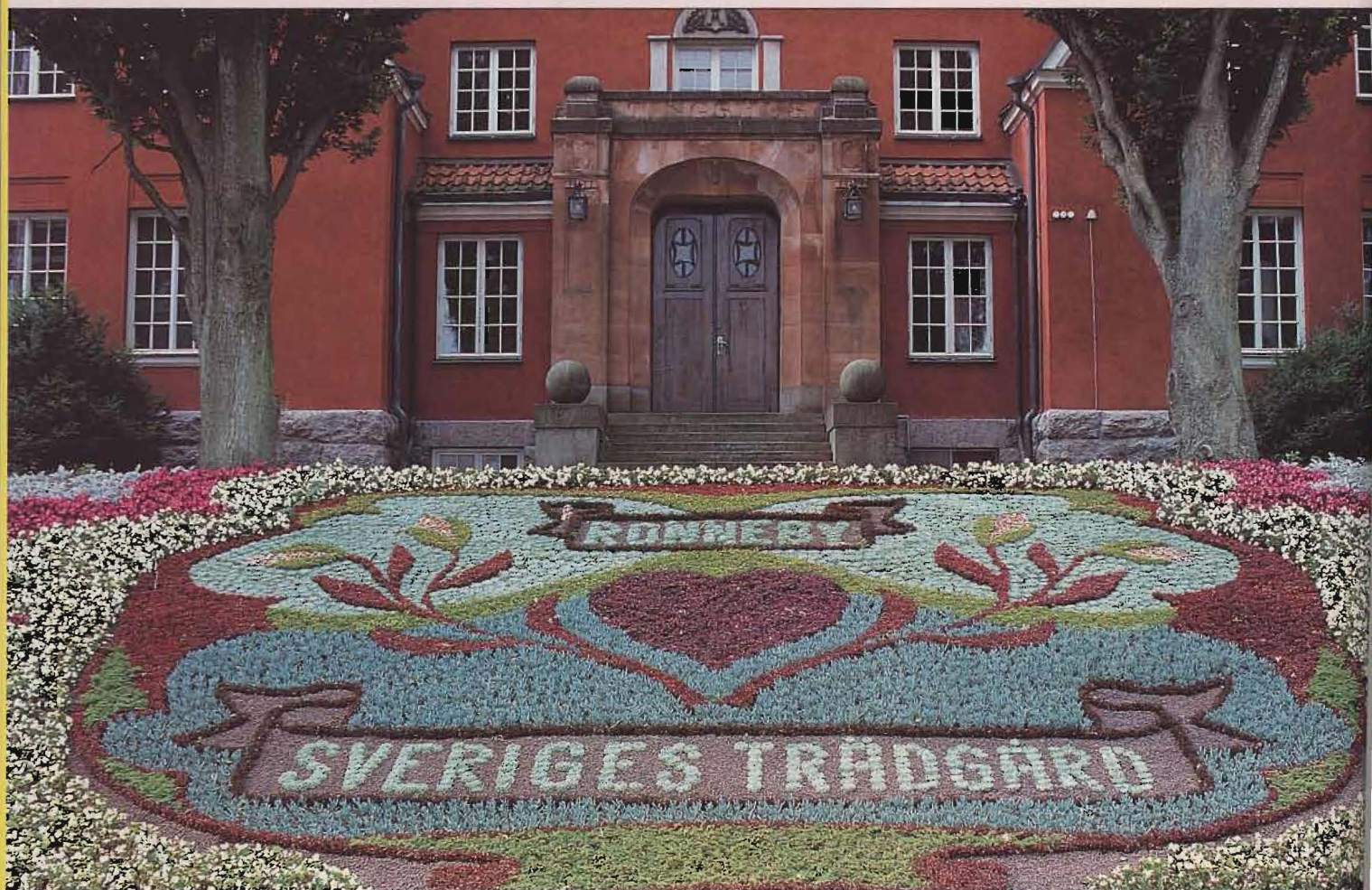
EN MODERN FLYGFLOT T

Av överste Boo-Walter Eriksson

F 17 producerar förutom jaktflygdivisioner (JA 37 Viggen) även flygräddningsgrupper med Super Puma-helikoptrar (HKP 10), transportflygförband, basbataljoner, strilbataljon, verkstadsbataljon och sambandsförband. Grundutbildning av radarförband PS-870 och närskyddsplu-

toner sker även för andra mobiliseringsmyndigheter. Vissa av förbanden produceras åt Mellersta Flygkommandot (FK M). Detta medför att F 17 har två "hussar" som ställer krav på flottiljen. En stimulerande uppgift som vi anser oss kunna lösa effektivt.

F 17 har goda förutsättningar för att producera





FLYGT I SVERIGES TRÄDGÅRD

Foto: Gösta Bolander

bra krigsförband. Närheten till övningsområden över hav eller över glesbefolkade områden av Småland medför att piloterna kan börja öva nästan i samma stund som de fällt in landningsstället. Den civila flygtrafiken är av ringa omfattning i denna del av luftrummet. Detta medger möjligheter att till fullo öva svensk taktik.

F 17 har bra byggnadsbestånd. Med tillförseln av Viggan-systemet i början av 80-talet byggdes ny flottiljverkstad och två nya hangarer. Även övriga byggnader och övningsinstallationer är av hög standard. Senaste tillskottet är en nybyggd kasern med plats för 120 värnpliktiga.

F 17 har stor betydelse för länet genom att luftfartsverket och den civila flygtrafiken erbjuds plats på flottiljområdet. Ronneby flygplats är hjärtat i länet och svarar för att bra kommunikationer luftledes finns med Stockholm och Köpenhamn. I framtiden är flygplatsen även viktig för flygförbindelserna söder och sydost ut mot Polen och Baltikum. Med det militära och civila samutnyttjandet av flygplatsen och övriga resurser erhålls stora samhällsvinster.

För det privata flygintresset är det väl sörjt, med en flygklubb som byggt en ny hangar på flottiljområdet.

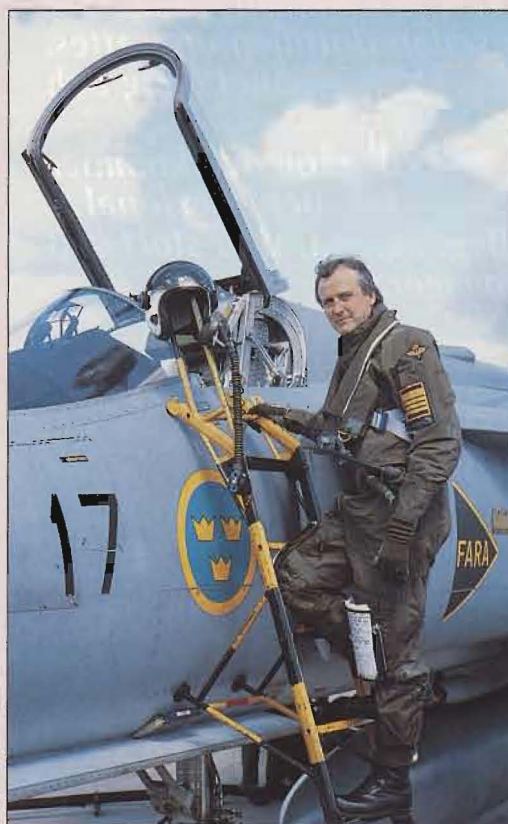
Samutnyttjande är ledord även för Marinen. Dess 13:e

helikopterdivision – med ubåtsjakt som huvuduppgift – är sedan 1987 baserad vid F 17. Den av ÖB beordrade sjöräddningsberedskapen i södra Sverige löses av F 17:s flygräddningsdivision och Marinens ubåtsjaktdivision i bästa gransämja.

● ● Jag anser att det vore en för alla parter fruktbar idé att söka kontakter med Finland, de baltiska staterna, Polen och Tyskland för att förbättra möjligheterna att samordna räddningsinsatser i Östersjön samt erbjuda Estland, Lettland och Litauen vår hjälp med flyg- och sjöräddning. Organiserade samövningar och erfarenhetsutbyte är bästa garantin för lyckade räddningsinsatser, om katastrofer inträffar.

F 17 har för 93/94 en budget på nära 500 miljoner kronor. Vi är cirka 350 yrkesofficerare, 150 reservofficerare och 300 civila. Utbildning sker av 500-550 värnpliktiga/år samt en omfattande frivilligverksamhet. Efter Ronneby kommun är flottiljen den största arbetsgivaren i kommunen.

Vi vid F 17 har framtidstro och framtidshopp och anser att flottiljen har en given plats i Flygvapnet/Försvarsmakten och har stora uppgifter på 2000-talet med två eller tre divisioner JAS 39 Gripen. Vi är redo att anta nya utmaningar. ■



Flottiljchefen, överste Boo-Walter Eriksson, hälsar läsekretsen välkommen till flygdagen den 12 juni – F 17 50 år!

Välkomna

den 12 juni:

F 17 firar 50

Av överstelöjtnant Lars Lundell

Foto: Gösta Bolander



I juni 1994 genomförs Flygvapnets huvudflygdag – tillika F 17:s jubileumsflygdag. Det är nämligen 50 år sedan flottiljen uppsattes. Flygdagstemat är dock: Flygvapnet i dag och i framtiden.

Förberedelserna är i full gång och kommer att ta mer och mer tid och personal i anspråk fram till flygdagarna, då i stort sett hela flottiljen är engagerad.

Flygdagen genomförs söndagen den 12 juni med närvaro av HM Konungen. Under lördagen genomförs generalrepetition, då alla F 17-anställda och frivilligpersonal inbjuds.

Programmet blir identiskt bägge dagarna och pågår mellan kl 09.00 – 17.00. Under förmiddagen blir det modellflyg- och veteranflyguppvisning. Kl 13.00 håller flottiljchefen öppningsanförande och därefter genomförs

flyguppvisningen med våra moderna flygplan och helikoptrar. Vi hoppas även få en försmak av framtiden genom medverkan av JAS 39 Gripen.

En omfattande markutställning skall belysa en stor del av funktionerna och materielen ingående i våra flygdivisioner samt bas- och strilbataljoner.

Boka redan nu in den 12 juni och mycket välkomna till Blekinge flygflottilj!

år



Från B 3

till Jaktviggen

Av överstelöjtnant Sigvard Forsberg

Vårt militära försvar lämnade under andra världskriget mycket övrigt att önska. Det krävdes – trots lugnande besked till allmänheten från regeringshåll – en kraftig upprustning av främst Flygvapnet, för att landets oberoende skulle kunna hävdas.

Under dessa premisser arbetade 1941 års försvarsutredning. Resultatet, 1942 års försvarsbeslut, medförde för Flygvapnets del bl a en förstärkning av jaktförsvaret med tre flygflottiljer. Den fjärde flygflottiljen blev F 17, som närmast skulle utgöra en marin resurs. Flottiljen skulle ubåtsspana, fälla minor och torpeder samt även i övrigt biträda de marina stridskrafterna. Flottiljen förlades i relativ närhet till örlogsstaden Karlskrona – på Bredåkra hed utanför Ronneby.

F 17, Kunglig Blekinge flygflottilj, sattes upp i juli 1944 med överstelöjtnanten **Torsten Rapp** som chef. Arbetet var färdigt i juli. Rapp och hans lilla stab inrättade sig provisoriskt i Badhus nr 1 i Brunnsparken i Ronneby. – (Torsten Rapp blev sedermera general ... i egenskap av ÖB.)

De flygplan som under hösten 1944 tillfördes F 17 var inte av modernaste snitt. Det var flygplan B 3 (tyska Junkers Ju86) som i brist på modernare flygplan överfördes från F 1 i Västerås. I gengäld fick F 1 nya, fräscha, SAAB-tillverkade B 18 A. På B 3 vidtogs modifieringsåtgärder, så att dessa kunde bära minor och torpeder.

Det brast även beträffande annat än flygmaterielen 1944. Det tog sin tid innan F 17 hade personal på alla poster och innan flottiljen uppnådde full stridseffekt.

F 17 blev så småningom ett effektivt flygförband. Flottiljen har under de gångna 50 åren haft alla uppgifter en flygflottilj kan få. F 17 har efter B 3-epoken varit attackflottilj med T 18B och A 32 Lansen, jaktflottilj med J 35 Draken samt spaningsflottilj med S 37 Viggen. F 17 har t o m, om än en kort tid, varit sektorflottilj.

F 17 är i dag en jaktflottilj med två divisioner JA 37 Viggen, en strilenhet och en helikopterdivision (HKP 10 Super Puma).

Samverkan med Marinen har återupptagits men på annat sätt än 1944. 13. helikopterdivisionen ur Marinen är sedan 1987 baserad på ronneybasen.

● Om allt detta och om F 17 av i dag står att läsa i en rikt illustrerad jubileumsbok, "**Från B 3 till Jaktviggen**". Den ges ut i

samband med F 17:s flygdag 12 juni 1994. Priset har satts lågt: 200 kr (400 kr för bibliofil exemplar). Förbeställning kan göras redan nu, genom insättning av 225 respektive 425 (porto inräknat) på postgiro 31 39 17-7. Märk talongen "F 17:s jubileumsbok".

Historiska hållpunkter

- 1942 Riksdagsbeslut om F 17.
- 1944 Flottiljen organiseras 1 juli. Flygplan B 3 tillförs från F 1.
- 1947 Ombeväpning till T 18.
- 1952 Permanent bana klar.
- 1954 Jetåldern börjar med A 21R.
- 1956 Ombeväpning till A 32 Lansen.
- 1958 Civilflyget till Kallinge.
- 1964 HKP 3 (Agusta Bell) tillförs.
- 1965 Rb 68 Bloodhound till F 17.
- 1966 HKP 4 (Vertol 107) kommer. Flygräddningar startar.
- 1973 Ombeväpning till J 35F Draken (blandflottilj).
- 1975 Lansenepoken slut efter 19 år.
- 1978 Sektoransvar (under tre år). Strilenhet till F 17. Beväpning med S 37 Viggen. Luftvärnsrobotsystemet Rb 68 läggs ner.
- 1979 Produktion av PS-860-kompanier påbörjas.
- 1981 Ombeväpning till Jaktviggen/JA 37.
- 1983 F 17:s helikopterdivision organiseras.
- 1987 13. helikopterdivision ur Marinen baseras vid F 17.
- 1990 HKP 10 Super Puma ersätter HKP 4.
- 1993 S 37 överförs till F 10. En division Jaktviggen tillkommer; från F 13.

PS

1984 firade F 17 sina 40 år. Även till det jubileet utgavs en minnesbok om Blekinge flygflottilj. Utgivare var då F 17 i allians med Svensk Flyghistorisk Förenings blekingesektion, även om detta inte framgick med all önskvärd tydlighet. 125 sidor i svart/vitt men med många bra bilder. Titeln är "Blekinge flygflottilj 40 år".

Red.



Någon gång under mitten av 1970-talet myntades för första divisionen/Qvintus Röd devisen "Lyckliga de för vilken arbetet är som en lek". Riktigt hur den kom till kan nog ingen svara på. Den har dock alltid varit lite av en ledstjärna i vårt arbete som

Qvintus Röd

"Generalernas

Givetvis skall den inte tolkas ordagrant. Men att arbeta som jaktpilot kan faktiskt vara så inspirerande, att man gott kan påstå att den glädje som flygningen innebär, gör att det känns som en del av en själv. Med rätt grundidé skapas förutsättningarna för att utvecklas till proffs i luften. Och det är vårt mål.

Under 80-talet har många nya piloter utbildats vid första divisionen/Qvintus Röd och utbildningen har bedrivits i den här andan. Det är viktigt för ett lyckat resultat att skapa rätt förutsättningar för våra elever. Men det är inte bara piloter till krigsdivisionen som vi utbildat. En hel del andra flygförare har omskolats till Jaktviggen-piloter i vår anda. Detta har i kombination med att utbilda egna piloter gett oss många bra erfarenheter. Såväl piloter från Högkvarteret som milostaben, flygkommandon och FMV har utbildats här och bedriver flygtjänst hos oss. Att nämna speciellt är att vi för tillfället har två generaler (varav en nyutnämnd ÖB) flygande vid divisionen.

Det är roligt att se att samma entusiasm för flygning finns hos dessa herar som hos våra unga fänrikar. Framförallt att se den ödmjukhet som finns under alla dessa olika typer av gradbeteckningar. Det stärker verkligen tron på att flyga är något som förenar piloter.

Flygandets hemlighet

Ibland funderar man över vad det är som gör det så inspirerande med att vara jaktpilot. Frågan är inte helt lätt att besvara. Mycket ligger i de utmaningar som man stöter på i luften. Flygningen har så stor dynamik att nya situationer uppstår nästan varje flyppass.

Nya tolkningar och beslut skall snabbt tas. Oftast sker det med lyckat resultat. Ibland händer det emellertid att man misslyckas. I arbetet ingår då



I luften är alla "vita"/medlemmar i samma kampvilliga lag. Med Jaktviggen upprätthålls den viktiga incidentberedskapen.

*Av kaptent Kurt Johansson &
förste driftsingenjör Urban Blomquist*

Nu åter på F 17:

Flygsimulator för JA 37

1986 flyttades F 17:s dåvarande JA 37-simulator till F 16. 1993 sattes den gamla fina simulatorbyggnaden vid F 17 åter i

stånd. Från F 13/Norrköping har flottiljen fått en annan JA 37-simulator. Den blev snabbt installerad och driftsatt.

seriösa jaktpiloter. Kanske kommer devisen från Quintus Röds födelse i mitten på 1940-talet, vem vet? För på något sätt är det som om devisen bara fanns där. Kanske är den ett arv från tidigare pilot-generationer vid divisionen?

Av kapten Anders Bongvall

Foto: Gösta Bolander



jaktdivisionen"



Fikadags på divisionen. I dag är det som omväxling tårta som energitillskott. Vem ser att det är vår blivande ÖB, generallöjtnant Owe Wiktorin, som sitter där borta ... Vid väggen.

att överföra erfarenheter, både bra och dåliga, till andra piloter så att allas kunskaper ökas. Ett område som vi arbetar speciellt med är flygsäkerhet. Vi diskuterar ofta runt ämnet för att hålla säkerheten på så hög nivå som möjligt. Men hela tiden måste det vägas mot de taktiska krav som ställs på jaktflyget. Det finns ett gammalt klassiskt ordspråk som säger: "No guts No glory." Det gäller att hitta en bra balans mellan dessa konkurrerande krav.

Bättre utbildningsresultat

Utbildningen av piloter har under de senaste åren utvecklats med moderna hjälpmedel. Datorer som spelar upp vad som gjorts under passet har gett utbildningen en kick framåt. Nu kan vi genom våra datorer se tredimensionellt hur våra luftstrids-scenarier utspelar sig. Analyser och utvärdering av vad som hände under passet görs nu ur många olika synvinklar. Framförallt kan kunskap överföras på ett betydligt bättre och effektivare sätt än tidigare. Så dagens utbildning med nya hjälpmedel ger oss ett bättre utbildningsresultat än tidigare.

Men att flyga utan en bra omgivning är ju inte helt lätt. Som jaktpiloter ingår vi ju i ett stort lag. Utan ett bra kompani som lagar och håller igång våra Jaktviggas är vi ju inte så mycket värda. Väl upp i luften har vi våra "Myror" och "Cobrör". Det är anropssignalen på våra jaktstridsledare, som genom sina ledningsanvisningar hjälper oss att lyckas med våra flygpass. Och någonstans i bakgrunden finns alla de som arbetar för att vår organisation skall fungera, såväl inom flottillen som i Högkvarteret och vid FMV.

Det är kanske med alla dessa människor som devisen "Lyckliga de för vilken arbetet är som en lek" verkligen kommer till sin rätt. ■

Piloterna vid F 17:s två Jaktvigen-divisioner har nu möjlighet att träna på "hemmaplan" till en tiondel av kostnaden i luften.

Simulatorn är också ett värdefullt hjälpmedel för den taktiska utbildningen (TU JA 37) i det utvecklingsarbete som sker för Jaktvigen vid F 17.

Flygvapnets JA 37-simulatorer har under senare år modifierats för att kunna motsvara de uppgraderingar (editioner) som gjorts på Jaktvigen. Nu finns bl a flygplanslik centraldator och radar samt ett radarmålsimuleringsystem.

Flygträningsmöjligheterna har i och

med detta utökats och spänner över ett stort register som bl a omfattar:

- ▶ Nödträning
- ▶ Allmän flygträning
- ▶ Handhavande av målinmätningssystem
- ▶ Handhavande av beväpningssystem
- ▶ Träning mot störningsalstrande flygplan
- ▶ Taktiskt uppträdande
- ▶ Bekämpande av mål med träffutvärdering.

Förbättrat instruktörssystem med nya färgbildskärmar och större antal flygande mål är under utveckling. ■

En ny jaktdivision föds



Sedan beslutet att lägga ned F 6 och F 13 har en stor omstrukturering genomfört verksamheten vid Flygvapnets olika förband. Om några erfarenheter samt hur vi gått tillväga under omskolning/utbildning till Jaktviggen-förare berättas här.

*Av major Roger Möller
Foto: Gösta Bolander*

Under januari 1993 startade den första omgången av F 17:s spaningsförare ur 2. divisionen "Qvintus Blå" samt F 13:s spaningspiloter ur 1. divisionen "Martin Röd" sin omskolning till Jaktviggen vid F 13. En GFSU:Ä finns numera inte beskriven i våra "Anvisningar för jaktutbildning, JA 37" (AJU JA 37). En utbildningsplan konstruerades av F 13-divisionen "Martin Blå", där så mycket som möjligt av en GFSU (grundläggande flygslagsutbildning) skulle inrymmas under en tidsperiod om cirka nio månader. Grundsynen i utbildningen är, att piloten efter genomgången GFSU skall ha goda kunskaper om det egna vapensystemets alla möjligheter och begränsningar, så att han efter krigsplacering skall kunna tillämpa ett flexibelt uppträdande även vid förändringar i den förväntade hotbilden.

GFSU JA 37 indelas i tre faser och ett antal sk paket.

- 1) En vapensystemfas där det egna beväpningssystemet "gnuggas in".
- 2) En anfallsutbildningsfas där vår egen taktik styr de olika anfallsövningarna.
- 3) En "hotbildsfas" där en så riktig taktisk/teknisk hotbild som möjligt styr vårt agerande.

Härutöver tillkommer "paket" innehållande t ex luftmålsskjutning, attackföretag, jaktskydd, IMC/mörkeranfall m m. Denna utbildning tar normalt ca 20 månader och gäller de piloter som gått den normala utbildningsgången inom Flygvapnet.

Annorlunda förhållanden

Den första omgången spaningspiloter bestod av fem erfarna, välutbildade piloter på Spaningsviggen. Det underlättar naturligtvis utbildningen, när inte lika mycket tid behöver läggas på att nöta in flygsäkerhetsregler/risker m m. Trots allt hade dessa fem flugit själva viggenplattformen i ett antal år. Utbildningen fortskred under fjolårsvarren med inriktning att efter ombase-



Ovan: S 37:a med gamla Qvintus Blå-emblemet.



Numera regerar gråa Jaktviggen Qvintus Blå. För cirka ett år sedan var det kamouflagemålade Spaningsviggen.



ring före juli kunna återuppta utbildningen, då i "nya" lokaler på F 17 i Ronneby/Kallinge. Dessutom skulle ytterligare fyra spaningspiloter ur F 17 samt en attackförelse ur F 6 ansluta och påbörja en GFSU:Ä JA 37.

Ny era inleds

En 50-årig epok tog slut på Bråvalla och en ny era påbörjades vid F 17/Ronneby. Återigen var F 17 hemmahamn för två jaktdivisioner. Omgång 1 påbörjade sin luftmålsskjutning efter semesteruppehållet. Den nya 2. divisionen "Qvintus Blå" består av förare från fem olika divisioner med erfarenhet från Drakens jaktssystem samt Jakt, Spanings- och Attackviggen. En tung faktor att räkna med i framtiden. Samtidigt emellertid tung att "dra" just nu med två olika GFSU:Ä-omgångar, allt från en nybliven FFSU AJ 37 till erfaren uvar ur spaningssystemet.

Fram till juluppehållet hade utbildningen av såväl tekniker ur F 17:s 2. kompani samt nya piloter gått helt enligt plan. Omgång 1 avses bli krigsplacerad nu under första hälften av 1994. Omgång 2 torde komma ifråga redan under 94/95.

En omstrukturering/omplacering av piloter mellan divisionerna kan komma att bli aktuell, men det får framtiden utvisa. En framtid som just nu ter sig ljus vad gäller vår verksamhet vid 2. divisionen "Qvintus Blå". Vi är beredda att möta framtiden ... på alla sätt.

● Avslutningsvis vill jag såsom den siste divisionschefen vid F 13/Bråvalla och den förste jaktviggendivisionschefen vid nya 2. division "Qvintus Blå" tacka samtlig inblandad personal, som på ett professionellt och förtjänstfullt sätt lyckats genomföra denna förändring så smärtfritt. ■

TU JA 37:

Taktisk utprovning

Av major Kristen Sjöberg

Med en rörelse som är mjuk men ändå bestämd tar Fokkern mark på Ronneby flygplats. När vi ilar över flygplansplattan in till flygstationen kommer det kalla regnet mer från sidan än uppifrån. Det råder ingen tvekan om vilka som är våra besöksmottagare. Jerry Pousette och Magnus Olsson tar emot flygklädda. Vi skyndar in i bilen för att åka runt flygfältet till flygflottiljen F 17. Vi skall besöka den taktiska utbildningen på Jaktviggen, TU JA 37.

Jerry klarar ut de nödvändiga tillstånden för att passera flottiljvakten. Men TU JA 37 skyddas av ytterligare höga stängsel och grindar. Chefen för TU JA 37, Bengt Larson, ursäktar vädret, beordrar fram kaffe med wienerbröd och förklarar att fotoförbud råder. Allt i en mening. Över kaffekoppen lutar han sig fram och med ett avväpnande leende säger han: Jag vet din första fråga. Vad sysslar TU JA 37 med?

TU JA 37 har till uppgift att taktikutveckla och taktikutprova funktioner som finns i eller berör Jaktviggens flygsystem. Jaktviggen, eller JA 37 som flygets folk oftast säger, kommer att vara ryggraden i vårt luftförsvar under många år framöver. Målet för vårt arbete är att JA 37 skall kunna verka effektivt även när hotbilden förändras.

Mångårig erfarenhetsbas

TU JA 37 började sin verksamhet under 70-talet, då Jaktviggen provflögs vid FMV:PROV på Malmen (invid F 13 M). En första instruktörsgrupp lade grunden till JA 37:s taktik. Samtidigt förberedde man den första omskolningen av jaktpiloter från Draken-systemet. TU-enheten leddes då av Åke Lindqvist. Den första jaktdivisionen omskolades till JA 37 vid F 13/Norrköping. Divisionen "Martin Blå" och TU JA 37 arbetade under många år tillsammans.

Flygtaktiken utvecklades och provades under många flygpass. Slutsatserna kom på pränt i dokumentet Taktikansats JA 37. I anvisningar för jaktutbildning (AJU) förbereddes den första grundläggande flygslagsutbildningen

(GFSU). Varje utbildningssteg och varje flygövning är detaljerat beskriven.

Under åren som gick förändrades omvärlden och Jaktviggens piloter hade att möta nya luftangreppshot. Samtidigt gav den tekniska utvecklingen möjligheter som tidigare varit okända. TU JA 37 utvecklade och levererade tillsammans med FMV (Försvarets materielverk) och svensk industri ett antal förbättringar och nya funktioner. Många av dem samlade i programpaket, de så kallade editionerna. (Se bl a FlygvapenNytt nr 3/90 och 2/93.)

● Nya vapen tillfördes. Jaktrobot 74 är i dag en viktig del av Jaktviggens vapenarsenal. Vid skjutning med automatkanonen siktar flygplanet själv mot målet. Piloten behöver bara övervaka. Jaktviggen är det enda (kända) operativa flygplanet som har den möjligheten.

Hur blir framtiden?

Just nu försöker vi finna de erfarenheter från höstens stora försvarsmaksövning "Orkan" som kan ligga till grund för taktikutveckling. Vi arbetar på en ny systemutvecklingsplan för Jaktviggen. Tillsammans med FMV och industrin tar vi fram programpaket edition 33 (klart 1995) samtidigt som vi förbereder en större modifiering. En modifiering som är den största enskilda förändring av Jaktviggen som görs under hela flygplanets livscykel. Ett projekt med planeringsdator i Jaktviggen (PLA/JA 37) har just startat. En funktion som vi tror mycket på. ■

Piloten och hans operatör lämnade det brinnande planet med bara några få sekunders mellanrum. Två rödgula flammor mot en blek vinterhimmel och en kaskad av skum och eld när flygplanet slog ner i havet framför dem. De överlevde båda själva uthoppet och låg snart och kämpade för sina liv i nollgradigt vatten. Deras position, 57 grader nord och 20 grader ost, gav en punkt långt ute över Östersjön – långt öster om Gotland. Ingen av dem visste i det här läget om den andre levde eller var död. Vad de däremot båda visste, var att för att inte frysa ihjäl måste man snabbt komma upp i livbåten och starta nödsändaren.



Av kapten Leif Möller

Foto: Gösta Bolander

Den viktiga flygräddningen



En värnpliktig ytbärningsman hjälper den ...



... nödställde upp och in i räddningshelikoptern.



Efter knappt 30 minuter dök räddningen upp i form av en liten prick vid horisonten. En liten stund senare satt den första av flygarna leende och såg på medan hans unga kollega halades ombord på räddningshelikoptern "Qvintus 97" från F 17.

– Spassiba tavaritj! utbrast han och kysste den svenske navigatören på båda kinderna. Spassiba tavaritj...!

Flygarna, som var från det dåvarande Sovjetunionen, var i säkerhet. Resten var en sak för diplomaterna.



flyga hela den rutt det saknade planet lämnat in, innan det gav sig ut på uppdraget. En nog så osäker och tidsödande uppgift. Hittade man ändå en nödställd ute till havs gick det att landa och hämta upp honom. Förutsatt att inte sjön var för grov. I så fall fick man förlita sig på att det fanns något fartyg i närheten som kunde ta över och rädda den eller de som kämpade i vågorna.

● ● I dag finns inga sådana problem. För närvarande har Flygvapnet tio tunga, fullt utrustade helikoptrar i försvarets och det allmännas tjänst. Nya moderna Super Pumor med kapacitet att rädda liv alla tider på dygnet och i alla väder. Fem av dessa helikoptrar finns i dag vid F 17, Ronneby.

Att dessa arbetshästar kan användas till mycket mera än till sin huvuduppgift – att snabbt hämta upp den pilot som tvingats lämna sitt flygplan med fallskärm – har allt fler fått upp ögonen för. Inte minst inom den civila sjöräddningen. Som ett resultat av detta har Sjöfartsverket och Överbefälhavaren tecknat ett avtal om snabba räddningsinsatser till sjöss. Fyra helikoptrar (Säve, Berga, F 17 och Visby) skall stå i ständig dygnet-runt beredskap för att flyga ut grupper av brand- och rökdykare till fartyg som står i brand.

– Inte en gång till, som en av räddningsledarna sade efter färjebranden ombord på Scandinavian Star. Ett otäckt minne. ■

Upprinnelsen

Hela flygräddningsorganisationen (FRÅD) startade sedan en tysk Dornier Do 24 någon gång under andra världskriget fick problem och nödlandade i Sverige. Planet kvarhölls och Flygvapnet fick därmed sitt första riktiga sjöräddningsplan. En organisation för flygräddning startades några år senare. 1948 närmare bestämt.

TP 24:an, som Do 24:an döptes till, var i tjänst vid F 2 i Hägernäs fram till 1951, men fick redan två år efter krigets slut sällskap av tre TP 47 Catalina. Ett sjöräddningsplan som i början av 50-talet skulle vara på alla svensks läppar, efter det att ett av planen skjutits ned av ett sovjetisk MiG-jaktplan.

Catalinan hade långt ifrån den utrustning som krävdes för att vara säker på att finna en pilot som rapporterats saknad. Besättningen var tvungen att



▲ Foto: Jahn Charleville ▼



PARASAILING



Att spara en halv miljon om året åt försvaret är inte särskilt svårt. Allt man behöver göra är att bygga om en gammal Stril-station, måla den röd, ordna en grillplats med havsutsikt och se till att inget saknas för att gästerna skall trivas. Resten sköter sig själv. Åtminstone nästan.



SÄLJÖ – Hopparnas Hilton

Av kapten Leif Mölten

Foto: Gösta Bolander

Det krävs en duglig organisation också så att det hela inte skall gå omkull. Och det finns det också. **Båttroppen** från F 17 sköter den detaljen med den äran.

Men det är klart – vill man tvunget stå på öronen så finns det både fria windsurfingbrädor och vattenskidor för den som så önskar. Chefen för troppen, kapten **Östen Alriksson**, kan det mesta om framstupa sidolägen och hjärtmassage, så det är bara att prova på.

Men låt oss för en stund lämna de unga "själv-mördspiloterna" åt sitt öde och ta oss inomhus för att se vad som där försiggår.

Helpension = 200 kr

Kapten **Spångberg**, pilot och "människoplägare" från FOA 59 med förflutet från fallskärmsjägarna, instruerar en grupp aspiranter inför den stundande parasailingen. – Vi låter honom hållas med det.

Inifrån köket hörs sång och slammer av grytor. Dagens lunch har anlänt

och en doft av nykokt potatis får en liten grupp av flygsäkerhetsfolk från Stockholm att kasta långa blickar ut mot serveringen, där maten när som helst kan dyka upp.

Tänka sig, en helpension för bara 200 kronor; och så får man guidad tur till Karlskrona på köpet.

Anläggningen på Säljö har fram till i dag sparat in många gånger mer än vad den kostat att renovera. Det finns 32 bäddar, matsal, konferensrum med tillhörande utrustning, dusch, bastu och inte mindre än sex

båtar. Två av dem är gummiflottor och gör säkert mer än 40 knop.

Fallskärmsträning

Vad själva parasailingen beträffar så går den till på så sätt, att den fullt flyg-utrustade föraren står på en specialbyggd flotte ett par meter från vattnet. Bakom honom håller två medhjälpare i en fallskärmskalott medan de väntar på att dragbåten skall nå sina dryga 20 knop och att den ett par hundra meter långa draglinan skall rassla ut från bryggan. Ett minst sagt spännande ögonblick för novisen har det sagts. I samma stund linan sträcks håller de upp kalotten och den övande far iväg som ett jehu mot skyn. Vid rätt fysik och utan "lovehandles" ända upp till en höjd av cirka 100 meter.

Efter någon minut när mannen eller kvinnan där uppe vant sig vid situationen kopplas linan loss. Den "nödställd" faller – på precis samma sätt som om det gällt ett verkligt hopp eller utskjutning – ner mot vågorna.

Från 100 meters höjd tar det cirka 30 sekunder.

När piloten skär igenom ytan är han väl förberedd. Han har övat in de åtgärder varje flygplanstyp föreskriver för att inte trassla in sig i linor eller kalott. Inom några sekunder befinner sig en av tidigare nämnda gummiflottar på plats för att övervaka, så att inget går galet. När träningshoppet är klart och piloten är upplockad, blir det racerlopp in till bryggan för ett nytt hopp. Stråvan är att varje pilot skall hinna utföra åtminstone två hopp per dag.

– Vid det första hoppet brukar de mest titta på utsikten, säger kapten Spångberg på förfrågan om varför.

● Det finns som sagt mycket roligt och nyttigt ute vid Flygvapnets Konferens- och Säkerhetsmaterielcenter. Inte minst finns det frisk luft.

Och inte nog med det heller. Det är nästan gratis också – för försvaret vill säga. För oss andra kostar det faktist ett samtal till bokningen nere på F 17.

Men den smällen får man väl ta. – Väl mött i sommar. Den blir bra. Vi lever på hoppet ... ■



Ovan: Från en brygga på Säljö södra udde startas parasail-träningen.

Nedan: F 17:s säkerhetsarmada i defileringsstegen.



Ny materieförrådsfilosofi för HKP 10

När Flygvapnet stod i begrepp att ersätta sina räddningshelikoptrar av typ HKP 4/Vertol 107 för flygräddningsuppgifter stannade valet för franska Super Puma. I Försvarmakten/Flygvapnet benämnd HKP 10.

Vid anskaffningen av HKP 10 erfordrades även ganska stora underhållsresurser i form av verktygssatser för tillsyn och service samt reservdelar och utbytesenheter.

För att underlätta och snabba upp en omgruppering till krigsbas framkom ganska snart, att detta nya system skulle bygga på containerhantering för underhållsutrustningen.

Tankarna utvecklades och de tre första "containrarna med lösa lastväxlarramar" anskaffades. De levererades

till F 17 i fjol höstas för utprovning. Dessa är nu utrustade med verktyg, reservdelar respektive utbytesenheter.

Containrarna används i fredsproduktionen i stället för konventionella materieförråd.

Vid eventuellt "pådrag" finns underhållsutrustningen i respektive container, varvid mycket små arbetsinsatser erfordras för att omgruppera. En lastbil utrustad för lastväxlarhantering måste tillföras för omgruppering. ■



Våra värnpliktiga

Av kapten Morgan Rennemark

Foto: Gösta Bolander

Vid F 17:s stationskompanier arbetar vi målmedvetet för att utveckla och alltfört förbättra utbildningen av våra värnpliktiga. Målet är att, med de värnpliktiga som stomme, producera bra basförband, som "i alla väder" ser till att våra flygplan kan komma i luften.

Flygvapnet är unikt i sättet att utnyttja värnpliktiga i flygsystemen. De väl utvalda värnpliktiga får efter fem veckors utbildning utföra mottagning, kontroll och avlämning av bl a jaktviggen. Detta betyder ett stort ansvar för de värnpliktiga. Deras färdigheter härför kontrollerar våra tekniska officerare fortlöpande.

Många utländska besökare har med misstroende åsett klagöringstroppens värnpliktiga, då de på ett tillsynes rörligt sätt klagör en jaktviggen på mycket kort tid. De vill liksom inte tillerkänna värnpliktiga möjligheten att fullgöra ett så avgörande arbetsmoment.

Det har vid uppvisningar givits kommentaren att det svenska flygvapnet bara vill imponera genom att klä ut tekniker som värnpliktiga.

Vid ett tillfälle då rörlig klagöring förevisades spände en utländsk general ögonen i en officer och frågade:

Hur mycket fuskar ni?

Vi fuskar inte. Det har vi inte råd med, blev svaret.

Efter ett besök från Singapore önskade besökarna få våra kursplaner för flygplansmekaniker översatta till engelska. De ville se hur en svensk 20-åring med så kort utbildning blir godkänd att ansvara för klagöringstjänst på flygplan.

Hög motivation ett krav

Huvuddelen av våra värnpliktiga mekaniker krigsplaceras i en **klagöringstropp**. Där utgör de stommen. Vårt system med rörlig klagöring innebär att klagöringstroppen är fordonsrörlig och därmed snabbt når till avlägsna klagöringsplatser.

Några mekaniker krigsplaceras i **serviceplutonen** som utför felsökning, reparation och service på flygplan. Även detta utförs med rörlighet och fältmässighet. Hangarer byts mot miljöskydd i form av enkla tält. Här erfordras framförallt duktiga "skruvare".

Materialplutonen som består av

materieltropp och **verkstadstropp** behöver väl utbildade aggregat- och materielmekaniker, som tillser att klagöringsmateriel m m hålls tillgänglig. På rätt plats, i rätt tid och i rätt skick. De skall kunna köra våra specialfordon med olika släp påhängda. Säkerhetsmaterielmekaniker ansvarar för piloternas säkerhetsmateriel – t ex hjälm, flytväst m m. – Vilket ansvar för en värnpliktig!

Bra blir bättre

För att förbättra värnpliktsutbildningen ytterligare, tänker vi/F 17 under två värnpliktsomgångar prova några förändringar.

- ▶ Stationskompaniernas värnpliktiga skall rycka in två gånger per år mot tidigare fyra. En omgång praktiserar och får flygplanen i luften, medan den andra utbildas.
- ▶ All utbildning efter AMU (= Allmän Militär Utbildning) – de första sex veckorna – genomförs i stationskompaniets egen regi, med instruktörer som mellan utbildningarna själva arbetar med flygplanen.
- ▶ Efter ett praktiskt skede avslutas värnpliktstiden med krigsförbandsutbildningen. Denna utbildning syftar till att förbandet skall kunna verka under alla förhållanden.
- ▶ Värnpliktiga grupp- och plutonsbefäl får uppgifter att utbilda och leda delar i krigsförbandsutbildningen och därmed praktisera sin ledarskapsutbildning.

Vår strävan är att utbildningen genomförs praktiskt och i övningsform för att sammanföras till en tillämpad övning på en av F 17:s krigsbaser. Efter denna slutövning skall de värnpliktiga mucka. Det skall ge effekten



Motormontering på krigsbas med "miljöskydd" över flygplanskroppen.

... en svensk profil ... som imponerar!

| Vecka till muck ... | | Utbildning: |
|---------------------|---|---|
| V 10 |  | Bastaktikutbildning Sambandsutbildning |
| V 9 |  | Klargörinsutbildning fpl J 35 och AJ 37 |
| V 8 |  | Allmän militär utbildning repetition och komplettering |
| V 7 |  | Ammunitionsutbildning Flygammunition |
| V 6 |  | Förarbevisutbildning Soldatprov |
| V 5 |  | Klargöringstjänst Yngre värnpliktiga utbildas |
| V 4 |  | Rörlig klargöring Grupperingsövning |
| V 3 |  | Tillämpningsövning fältmässig. Samordnas |
| V 2 |  | Materielvård. Besök egen krigsbas |
| V 1 |  | Fysisk prov. Hörsellkontroll. Persedelvård MUCK |

att minnet av "lumpen" är den intensiva, professionella utbildning och övning de fick i slutklämmen.

Ny arbetsordning

Vi har efter ett förslag av en av våra yngre (modernt utbildad) tekniska officerare arbetat fram en försöksorganisation för stationskompani riktad mot krigsuppgiften. Förändringen skall ge

Värnpliktiga flygplansmekaniker
prövar fältmässig klargöring med
Viggenmotorn igång.



ökat ansvar och delaktighet i personalhantering och utbildning med mera till alla. Kompaniets tekniker bildar klargöringstroppar som fungerar som "arbetslag" med delegerat ansvar.

En av dessa troppar ansvarar för en värnpliktsomgång under *hela* värnpliktstiden. De svarar för utbildning, kompletterande utbildning vid inställd flygtjänst, uppföljning m m. I denna "utbildningstropp" skall den blivande krigsförbandschefen (troppchefen) ingå.

Varför ändrar vi?

Vi tror på *ökad delegering* och att detta skall vara en *nivåhöjning* för teknikern. Det ökar närheten till våra värnpliktiga, genom att rätt befäl lot-sar dem genom hela värnpliktstiden. I rollen som chef, utbildare och fackman har fackmannen dominerat teknikerns vardag. Vårt system ökar chefs- och utbildarrollen och svarar bättre mot krigets krav. Krigsuppgiften för tekniker och värnpliktiga i stationskompaniet ställer stora krav på enskilt agerande och egna beslut. Detta kräver träning som ledare, vilken vi nu ökar i fredsorganisationen.

Vi tror oss ha sammanställt en bra form för att genomföra vårt uppdrag. Det är inte av egen kraft. Vi har på den lates vis kikat på andra förbands försök och stultit ihop det vi ansett bäst.

Vi vid F 17 är helt säkra på att ökad påverkansgrad genom delegerat ansvar och delegerade *medel* är högst väsentligt för arbetstrivseln.

Med ökad trivsel ökar effektiviteten!

Vi/F 17 ser framtiden an. Vi är väl förberedda även för tider med mindre men vassare personalstyrka, såväl värnpliktiga som anställda. ■



När beskeden om nedläggning av F 6 och F 13 kom, beslutade F 17 att organisera en ledningsgrupp, vilken hade att se över behovet av personal på olika enheter och föreslå eventuella utökningar. Tidigt fastställdes att alla som var intresserade av att tjänstgöra vid F 17 skulle ges den möjligheten. Ett beslut som senare skulle visa sig underlätta mycket för personalhandläggarna, eftersom de då lättare kunde placera personalen i enlighet med egna önskemål.

Av major Håkan Lundqvist

Att ta hand om kamraterna från F 6 och F 13

Vid F 17 ordnades inget informationskontor utan allt sköttes inom fastställd organisation. Eftersom det totala antalet hitflyttande inte var så stort, kunde handläggningen skötas smidigt ändå. Men beredskap fanns för att organisera ett informationskontor.

För att underlätta för F 6- och F 13-personalen att söka till F 17 arrangerades besöksresor hit. F 13 valde att flyga hit. F 6 åkte buss.

Efter en inledande orientering om F 17 gjordes en rundvandring inom flottiljen. Besökarna gavs också möjlighet att besöka arbetsplatser efter egna önskemål. Under dessa besök gjordes en inledande förfrågan om intresse av att tjänstgöra vid F 17. Vi redovisade våra vakanser. Vi påpeka-

de ännu en gång, att alla som var intresserade skulle beredas möjlighet att komma till F 17.

● ● Andra halvan av besöket genomfördes hos Ronneby kommun. Först gavs information om vilken service och vilka aktiviteter som kommunen kan bidra med. Här fick i stort sett samtliga förvaltningar möjlighet att visa vad de förmår. Här var också representant för det största bostadsföretaget och representant för arbetsförmedlingen i Ronneby.

Därefter vidtog en rundtur i och runt vår kommun. Dessvärre hade besökarna valt fel årstid för besök i denna vackra stad. De flesta var likväl ganska imponerade av Ronneby. F 17 gavs den uppfattningen att samtliga

deltagare var nöjda med såväl den information och det mottagande som F 6- och F 13-kamraterna fick under besöket.

● ● Vid hemkomsten till respektive förband fick den nedläggningsdrabbade personalen ånyo anmäla intresse för vid vilka förband de helst skulle vilja tjänstgöra. Sammanställningar utsändes. Det visade sig, att det antal som angett F 17 som förstahandsalternativ inte var så stort som vi trott eller önskat. Vissa av våra vakanthållna befattningar skulle inte komma att fyllas av de som sökte hit.

Vi anser, att vi haft ett gott samarbete med respektive förbands informationskontor och de enskilda, så att de flesta hamnat på de

befattningar de önskat. Största problemet har varit att ordna arbete åt medflyttande. Detta har vi tyvärr inte ännu nått ända fram med. Även om flottiljen är kommunens näst största arbetsplats, kan vi inte få plats med alla på F 17. Och dessvärre är arbetslösheten än så länge stor i kommunen.

Ett annat stort problem är "förlustförsäljning" av hus/bostäder. Över detta råder enbart "makterna".

● ● F 17 har anställt/kommer att anställa sammanlagt 83 nya medarbetare från nedläggningsförbanden. Här inkluderas personal under grundutbildning vid Flygvapnets skolor och reservofficerare. Omkring 15 kommer att kvarstanna på Bråvalla för fortsatt tjänstgöring. – Totalt sett blev det alltså inte så många som kommer och förstärker F 17 i Ronneby.

Det är vår förhoppning, att samtliga som valt F 17 känner sig välkomna och upplever att vi givit dem det stöd de förväntat sig. Och vi skall fortsätta att stödja kamraterna och deras familjer. Även vi skall förbli ett starkt lag. ■



Flottiljschefen öv Boo-Walter Eriksson välkomnar personal från F 13, Norrköping. Foto: Gösta Bolander

Från ubåts- jakt till trans- port



Närstudie utifrån på F 17:s transportflygplan TP 101 Beech King Air 200. Foto: Gösta Bolander

Av kapten Björn Lundqvist

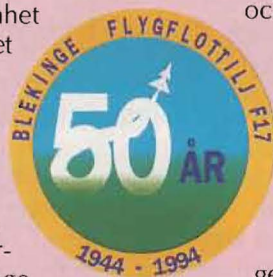
Ett litet tvåmotorigt passagerarflygplan av typ Cessna 404 inhyrdes av försvaret i början på 80-talet. Den specialutrustades med radar, Sonar bojar för undervattenspaning samt FLIR (Forward Looking Infrared Radar). Syftet med flygplanet var havsövervakning för att tidigt kunna upptäcka ubåtar.

Flygplanet (TP 87) flögs av piloter ur Flygvapnet under tiden som Marinen utbildade egna piloter. Vi var några "äldre", rutinerade piloter vid F 17 som fick uppdraget att vid sidan om sedvanlig flygning med Viggen stötta Marinen med detta. Under denna period växte behovet av persontransporter till Norrköping, där F 17:s piloter då bedrev sin simulatorflygning.

Även flygräddningshelikoptergruppen, förlagd till Visby, var i stort behov av flygtransport vid sina besättningsbyten. Detta behov ledde till att en annan Cessna 404 inhyrdes för att lösa dessa transporter samt i övrigt genomföra transportflygningar åt försvaret. I

takt med att vår verksamhet blev känd ökade behovet av våra tjänster. Det var inte så konstigt, vi kunde erbjuda en flygtransport till halva priset direkt till destinationen utan anslutningsflyg och långa marktransporter samt krångliga bagagehanteringar m m. Man sparade både pengar och restid. Dessutom stannade pengarna inom försvaret – utom den del av priset som gick till underhåll och drivmedel.

Den ökade efterfrågan ställde större krav på piloterna. Vi blev tvungna att skaffa oss civil trafikflygarutbildning



för att kunna bedriva passagerartransporter fullt ut inom och utom landet. Cessnan/TP 87:an visade sig dock ha för dålig tillgänglighet i tekniskt avseende med ett så högt flygtidsuttag. Avisningssystemet var dessutom underdimensionerat för vår krävande användning av flygplanet. Vi behövde ett lätt flygplan avsett för linjetrafik och med bra prestanda.

Valet föll på **Beech King Air 200**, ett välrenommerat och beprövat turbopropflygplan. Flygplanstypen går i Flygvapnet under benämningen TP 101.

Transportflygning gick inte längre att kombinera med viggenflygning. Därför bildades en transportflyggrupp med fyra fasta tjänster. Vårt uppdrag i fred är att genomföra transportflygningar åt försvaret, regeringen, kungahuset samt vissa statliga verk. Vår krigsuppgift är att sätta upp en transportflygdivision med inmönstrade civila, lätta flygplan samt dessas piloter.

Vi flyger cirka 900 timmar per år. Under 1993 har vi haft äran att transportera cirka 3200 passagerare. Destinationerna har varit många – från Bardufoss i norr till Skopje i söder, Tartu i öst till Edinburgh i väster. Vår last har varit allt från kungar och granater till vanliga soldater.

Inget är omöjligt för oss. Ring så flyger vi! "Volare necesse est." ■

F 17:s TP 101:a på besök i Zagreb. Man rusar inte gärna iväg över gräsmattorna där. Foto: Per-Åke Nilsson



Vid Tekniska enheten dugga

Av flygdirektör Lars Bengtsson

Foto: Gösta Bolander

Verksamheten vid F 17:s tekniska enhet består i stort av förvaltning, drift och underhåll av flygplan och basmateriel samt anskaffning av teknisk materiel och tjänster.

De senaste åren och framtiden pekar på förändringar i förutsättningar och uppgifter inom enhetens verksamhetsområde. För att anpassa oss till dagens och morgondagens krigs- och fredsuppgifter krävs en kontinuerlig förändringsprocess inom enheten. Detta har hittills bl a resulterat i en omorganisation av kontorsdelen och en pågående verksamhetsanalys inom flottiljverkstaden.



nomfört ett stort antal ommålningar av J 35J Draken.

Tillförseln av ATS-10 bänkar vid vår **televerkstad** innebär att vi blivit regional verkstad. Vi har därmed fått utökade uppgifter med underhållsåtgärder på avionik- och

elektronikenheter för hela flygkommandot.

Flygvapnets största **säkerhetsmaterielverkstad**? – Vi underhåller all flygsäkerhetsutrustning i våra krigsflygplan och helikoptrar samt besättningarnas personliga utrustningar. Här genomförs också motsvarande underhåll av utrustningar för Marinens 13:e helikopterdivision. För kustbevakningens räkning utför vi underhåll på räddningsflottar. För den av chefen för Flygvapnet centraliserade parasailverksamheten vid Säljö (öster Karlskrona) och egna säkerhetsmaterielövningar genomför "säk-mat-verkstaden" service, underhåll och framtagning av övningsmateriel.

Fordonsverkstadens verksamhet har inriktats mot specialfordon och därmed anpassning till krigsuppgiften.

F 17 konkurrerar med Svensk bilprovning?

Detta är redan möjligt!

Den nybyggda kontrollhallen och fordonsverkstaden erhöil ackreditering i februari 1994 av SWEDAC, styrelsen för teknisk ackreditering. Detta är vi ensamma om i försvaret! Ackrediteringen innebär godkännande för provning och kontroll av egna fordonsreparationer, så kallade 2:or.

Ett delmål har därmed uppnåtts genom att personal, utrustningar och rutiner inom verksamheten uppfyller kraven för kvalitet enligt ISO 9000 och AQAP-4.

Nya uppgifter med därtill hörande materiel som sedan i somras har tillförts tekniska enheten är en simulator för Jaktviggen och testbänkar, ATS-10, för avionik- och elektronikenheter. Både simulator och testbänkar är redan i full drift. Dessutom utökade uppgifter med tillsyn av Attack- och Spaningsviggen. Modifiering av AJ-versionen till AJS 37 pågår sedan 1 1/2 år. I flottiljverkstaden pågår igångsättning av ett fjärde tillsynslag för att öka tillsynskapaciteten.

Omorganisationen av **tekniska kon-toret** har bl a inneburit att systemavdelningen Flygs uppgifter har fördelats på ställföreträdande chefen för tekniska enheten, teknikavdelningen och driftavdelningen samt att beslutsprocesser har delegerats.

Teknikavdelningen har förutom den traditionella Ki-funktionen (kontrollingenjör) även hand om uppgifter rörande kvalité och flygsäkeret (FSO-Mark) samt den nyinrättade kontrollhallen för fordon.

Driftavdelningen har förändrats. Nya uppgifter har tillkommit – t ex bildandet av en logistikdetalj, vilket innebär ett samlat grepp om flygmaterielhanteringen. Planeringsdetaljen i den nya organisationen svarar även för HKP 10-frågor.

Inom **flottiljverkstaden** pågår integrering av verkstaden, ekonomiskt och verksamhetsmässigt i F 17:s flottiljor-

ganisation. Verkstadens datastöd är under uppbyggnad och integrering med övriga ADB-system.

Tillsynsproduktionen ökas

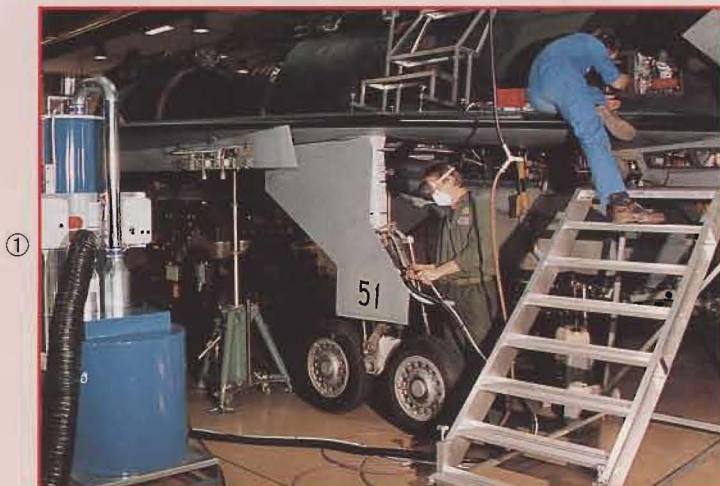
I **flygplanshallen** går tillsynsproduktionen för närvarande på högtryck med tre tillsynslag, förstärkta med personal från F 6 och F 13. Beroende på nedläggningen av dessa två flottiljverkstäder, men med i stort sett behov av bibehållen tillsynskapacitet inom Flygvapnet, ökas tillsynsproduktionen vid flottiljverkstaden med ytterligare ett tillsynslag bestående av flygtekniker. Modifiering av AJ-, SH- och SF-versionerna till AJS 37 genomförs nu (efter ett första introduktionsår) mycket effektivt.

Tillsyn av HKP 10 genomförs regelbundet med en blandning av personal från tekniska enheten och kompani.

Motorverkstaden har utöver ordinarie uppgifter ett resande servicelag som genomför byte av kompressorskivor och inloppsdelar på Viggens motor RM8 A och B inom Flygvapnet. Planering pågår för en ökning av motorunderhållskapaciteten.

Målarverkstaden har utöver ordinarie ommålningar av Jaktviggen ge-

utmaningarna tätt



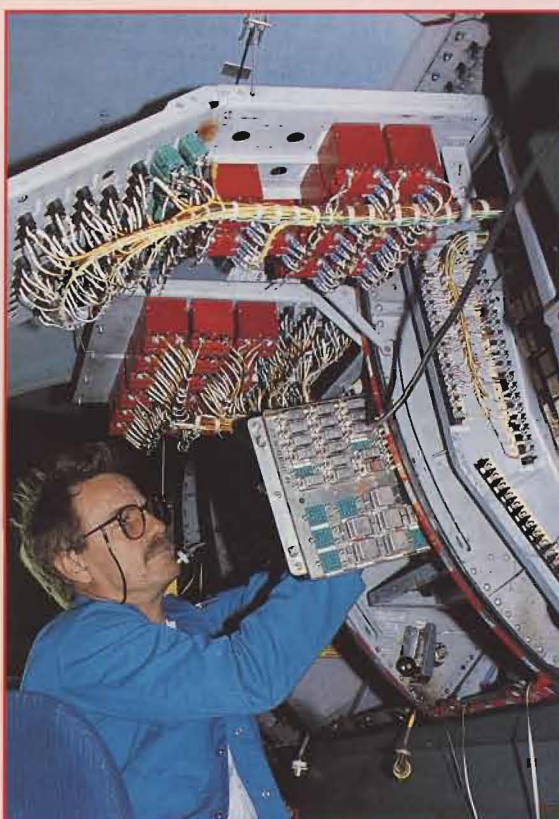
- ① Landställslucka bearbetas.
- ② Simulatorinstruktör.

- ③ Helikopteröversyn.
- ④ Motorverkstaden.

Fordonskontrollhallens primära syfte är dock att ge flottiljens fordonspark en kvalitetshöjning såväl trafiksäkerhetsmässigt som underhållsmässigt.

Basteledetaljen har just flyttat in i nybyggda, ändamålsenliga lokaler. Orsaken härtill är att "bastelefolket" tidigare huserade i den gamla simulatorbyggnaden, som nu behövs igen. Vi har nämligen åter fått en **simulator** till F 17 (se separat artikel).

Satsningar inom yttre och inre **miljö** pågår för fullt. Bland annat kan nämnas att en arbetsgrupp "Ag komposit" har genomfört sitt utredningsuppdrag vid flottiljverkstaden. Detta har gett ökat kunskande och bättre möjligheter för en säker hantering av komposit för vår personal. Arbete pågår också med att studera och utveck-



la arbetsmetoder och utrustningar för vibrerande verktyg.

● ● Tekniska enhetens framtidsstro är ljus. Under den kommande tioårsperioden kan en ökning av uppgifter tillkomma i form av utökat underhållsansvar för bland annat delar av AJS 37-systemet. Detta grundas på att vi nu är unika (söder om Luleå) med kompetens för underhåll av samtliga Viggen-versioner och inom några år ensamma (söder om Mälardalen) om flygverkstadsunderhåll på flygplan 37 Viggen.

Kontinuerlig förbättring eller KAIZEN är numera ledord vid F 17:s tekniska enhet. (kai=ändra, zen=förbättra.) ■

Viggenflygplan modifieras till AJS-version.