

## ORIENTERING I TELETJÄNSTEN

17/4 1957

Delgivning: enl fljch best.

### "ELEKTROOFFICER" - nutida färdmekaniker.

I en facktidsskrift<sup>1)</sup> har i två artiklar presenterats en ny kategori flygande personal. De kallas "elektroofficerare" (Air Electronics Officers) och avses ingå i besättningar vid vätebomb- och marinflyget. Även om sekretesskäl har begränsat författarnas framställning ges läsaren en bild av teleteknikens alltmera påtagliga inbrott i och inverkan på luftkrigsföringen.

Här nedan följer ett sammandrag av de båda artiklarna.

#### Elektroofficer vid vätebombflyget.

Atomvapnens stora förstörelseverkan antas medföra att (i ett kommande krig) antalet flygplan i varje företag blir litet. Betydelsen av varje flygplans förmåga att framgångsrikt lösa sin del av ett uppdrag blir allt större. För att maximalt utnyttja vätebombplanen måste de kunna operera ensamma. De måste sändas längre från sin baser än vad som hittills ansetts möjligt, och de skall kunna betjänas och överses av besättningen i de fall utbildad markpersonal ej finns tillgänglig.

Dessa förhållanden samt det faktum, att modern flygmateriel i ständigt stegrad omfattning blir beroende av elektronisk utrustning, har motiverat tillkomsten av flygande elektroofficerare.

I stort kan elektroofficerens uppgifter indelas i 3 olika verksamhetsområden, nämligen

tillsyn och skötsel av flygplanets elsystem,  
betjäning av flygplanets radioanläggning (telegrafi o telefoni),  
handhavande av "annan" elektronisk utrustning.

#### 1. Tillsyn och skötsel av flygplanets elsystem.

Elektroofficer skall ha god kännedom om reabombarens olika elsystem, även de av komplicerad art. Han skall ha förmåga att

1) Klassificerad såsom RESTRICTED (Endast för tjänstebruk).

snabbt finna och avhjälpa eventuella fel. Han tjänstgör som rådgivare åt flygföraren i de frågor, som berör elanläggningen ombord. Vid bortfall av t ex en generator skall eketroofficeren med kändedom om de olika systemens kraftförbrukning förstå att vidtaga sådana åtgärder, att ett uppdrag av denna orsak icke omöjliggöres. Elektroofficeren har en särskild betjäningsplats i flygplanet med möjligheter till övervakning och omkoppling av den elektroniska utrustningen.

Till hans uppgifter hör också att till basförbandet (motsv) meddela sådana fel på elanläggningen som kräver speciell personal för tillsyn och reparation och/eller fordrar ersättning med reservdelar. Detta bidrar i hög grad till att på marken minska tiden för att avhjälpa allvarligare fel.

Elektroofficeren skall - särskilt på baser som helt eller delvis sakna tillsynsmöjligheter - kunna utföra enklare (first-line) och om möjligt även mera ingående (second-line) tillsyn av den elektronik, som han i luften ansvarar för. Elektroofficeren utbildas därför även i detta avseende och erhåller certifikat när erforderlig kompetens uppnåtts.

## 2) Betjäning av flygplanets radioanläggning.

Som flygsignalist skall elektroofficeren kunna upprätta förbindelser över stora avstånd, sända lägesuppgifter och väderrapporter samt sköta trafiken med olika flygsäkerhetsorgan. Dessa uppgifter kräver en fullständig flygsignalistutbildning, inkl utbildning i radiotelegrafering.

Elektroofficeren skall i samarbete med navigatören ombord medverka till att tillvarata radioutrustningens navigeringsfunktioner. Utbildning i navigation är därför nödvändig för elektroofficeren.

3) Beträffande "andra elektroniska anordningar" konstateras endast förekomsten av ett otal "burkar" innehållande elektriska hjärnor, vilka elektroofficeren handhar personligen eller tillsammans med navigatör och spanare. Dessa "burkar" kräver inte bara teknisk kunskap utan även intelligens och skicklighet för att kunna rätt manövreras och tolkas.

## Elektroofficer vid marinflyget.

Förbättrad konstruktion av ubåtar och modern elektronisk utrustning ombord m m har medfört att marinspaningens uppgift att lokalisera och bekämpa ubåtar blivit allt svårare. För att kunna avslå det hot mot sjöfarten, som ubåtsfaran innebär, måste därför marinspaningens flygplan utrustas med elektronik av olika slag och i ständigt ökad omfattning. Behovet av en specialist, som kan garantera utrustningens funktion och rätta taktiska handhavande, har därför blivit allt mera påtagligt.

För en effektiv ubåtsbekämpning måste följande villkor uppfyllas

1) Snabb och säker anflygning till spaningsområdet. Ansvaret här för åvilar förare och navigatör. Flygsignalist (motsv) skall härvid lämna erforderligt bistånd.

2) Snabb lokalisering av ubåten (optiskt eller med radar), samt rapportering. Detta är i regel en signalistuppgift.

Det är framförallt signalistens skicklighet som avgör om dessa villkor uppfylles, eftersom han har ansvaret för den teletekniska utrustningen. Tillkomsten av radar och annan elektronisk utrustning ombord har ökat signalistens ansvar och uppgifter i så hög grad att den "vanliga" flygsignalistutbildningen visat sig mycket

otillräcklig. Det har bl a konstaterats att den nyinförda utrustningen blivit mindre väl utnyttjad och underhållen.

Detta har resulterat i att elektroofficerare införes även vid marinflyget. Likaväl som vid vätebombflyget gäller här att föraren inte kan förväntas behärska annat än utrustningens taktiska användning. Han måste därför beträffande detaljerna kunna förlita sig på en specialist. Uppgifterna för elektroofficer i marinflyget är i huvudsak desamma som för hans motsvarighet i vätebombplanen.

Bl a följande kvalifikationer uppställs för elektroofficern.

Kunskap - god teoretisk och praktisk kunskap om flygplanens elektroniska utrustning, dess möjligheter och begränsning, samt mesta möjliga kännedom om fiendens utrustning i den mån denna kan påverka hans egen utrustnings funktion.

Erfarenhet - så att han maximalt kan utnyttja sin utrustning.

Intelligens - förmåga att dels avgöra när och i vilken omfattning utrustningen skall användas antingen för egen eller för att minska fiendens information, dels ge föraren anvisningar och råd i fråga om allt som berör utrustningens taktiska användning.

---