



Med Oviksfjällen som effektiv och diffus bakgrund presenterar sig F4:s kanslibus i belyst majestät i mörka vinterkvällen.

29 står på
pedestal

32 snart på
museisal

35 flygplan för
sjuttioal

men det goda kamratskapet består på Frösön

Östersund. TIFF:s utsände. Att man inte kan tänka på Frösön utan att associera till Peterson-Berger är alldeles klart. Om hans minne lever starkt för svenska folket, så finns det emellertid en del andra på Frösö verksamma som gärna hugfäster även andra skapelser, av helt annan karaktär. Det är närmast då flygvapnets folk på F4 som kommer i blickpunkten. De har nämligen rest sitt alldeles egna äreminne: en J29:a. Den utgör nu ett monumentalt blickfång, ärad som en pålitlig trotjänare av svensk kvalitet. Allt medan denna sektion av vår neutralitetsvakt på på väg in i system 35.

Vår store tonkonstnär och den lilla trinda "Tunnan" är relikter från tider som varit. Frösö kommun skär förstås lagrar på den förstnämnde men en aktiv flygflottilj kan inte ägna sig åt sådant. Här måste man "hänga med" i den stegrade utvecklingstakten, vilket betyder att både gamla och unga måste sätta sej på skolbänken för att lära känna ett avancerat flygsystem, så komplicerat att J29 trots allt nu bara tillhör flyghistorien praktiskt taget. Att man däremot monumentalt velat upphöja ett exemplar av Tunnan är förståeligt. Även en flottilj kan vilja hedra sina trotjänare.

Nu är det emellertid flygplan 35 D som fordrar all uppmärksamhet. Tredje divisionen flyger den redan, vilket alltså innebär att tredje kompaniets mark-

personal redan suttit färdigt på skolbänken. Andra kompaniet är i full färd med utbildningen under verkställare Rune Kadins ledning. Bara 1 komp flyger ännu med sina 32:or men kommer snart också att omskolas.

Omskolning på hemmaplan

Till skillnad från kollegerna vid F12 får jämtlänningarna sin 35-utbildning på hemmaförbandet. Och det är det väl ingen som klagar över. Man slipper på så sätt vistas borta från familjen en längre tid. I stället är det lärarna som får ta den stöten, vilket ju är rationellare och betydligt billigare.

Resultatet av utbildningen är heller inget att skäm-

Sid 28 ▶

► F4 ... forts

mas för. Medelbetyget för 3:e komp ligger på 9,1 och detta vittnar ju om att man gått in för sin omskolning både med intresse och energi.

Det finns emellertid några påpekanden som man gör i det här sammanhanget. Ingen vill väl tro, att omskolningsresultatet kunnat åstadkommas helt utan att man fått sätta till åtskilligt av sin fritid också. Det omvittnas att det lästes flitigt även i hemmen. Nu undrar man varför det inte kan ges någon uppmuntran för denna uppoffring.

Avd 6 på efterkälken

Verktygstillgången är kanske ännu inte fullgod. Men detta har sina orsaker i det faktum att flottiljen måste ta emot 35:an mycket tidigare än vad som från början planerats.

Kompaniernas tekniker tycker också att avd 6 kommer in i 35-bilden väl sent. Sexans personal borde vara med från början, anser man, inte minst för att utgöra ett stöd för teknikerna på linjen och för att kunna hjälpa dem med råd och dåd när så behövs.

Kontrollsektionen bör förstärkas

En annan åtgärd som man anser nödvändig är att förstärka kontrollsektionen. Ki är en viktig kugge vid flottiljen. Men han har mycket att bestyra och behöver därför hjälp. En biträdande Ki med flottiljerfarenhet och en kontrollgrupp på allt som allt ca fem personer anses inte vara i överkant.

En annan fråga som också aktualiseras i och med system 35 är miljökraven. Systemens känslighet ställer höga krav på renligheten och detta försöker man på bästa sätt tillgodose. Man har t ex målat golven i hangaren och man har konstruerat en speciell anordning för att kunna förse serviceplatserna med hydraultryck på bästa sätt utan att ge avkall på kravet att hålla bullernivån nere.

Kamratskap signum för F4

— Jag har aldrig upplevt en flottilj med sådant genomgående kamratskap som här med en anda av sammanhållning som är både välgörande och roligt att konstatera.

Så säger både Ki Thord "Totte" Jonsson och flera av hans kamrater vid flottiljen. Det tycks alltså vara väl bäddat för ett gott lagsamarbete även kring det nya flygsystemet och sådant kan som bekant många gånger uppväga många förtretligheter. Att här dessutom finns både kunnande och vilja finns goda vittnesbörd om.

Kanske har den natursköna omgivningen, den rena luften och sommarens dofter av Frösöblomster sin inverkan även på människopsyket häruppe i Sveriges allra mittersta mitt. Det kan vara bistert när man tittar på termometerskalan vintertid men huvudsaken är ju att det är varmare inombords. Åreskutans kontur bakom Storsjöns isvidder är imponerande också som kuliss till Sveriges enda flygflottilj med allmän landsväg genom militärt område.

Kåwe

Tekniska chefen, F4:

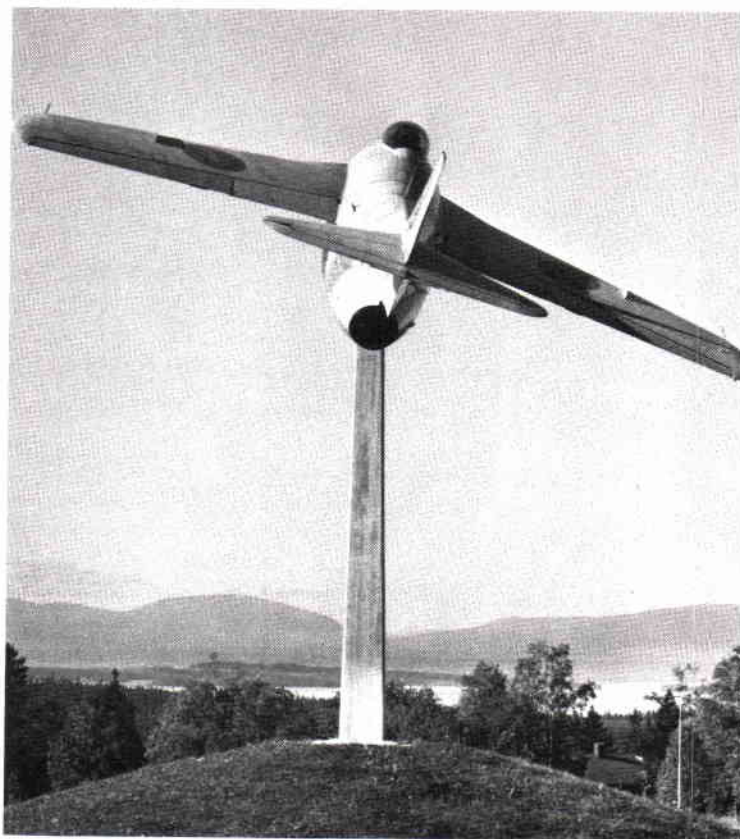
Normera fordon och byggnader



Tekniska chefen vid F4 flygdirektör Hans Enderlein har några ord att säga om fordon och verkstadsutrymmen.

— Den nya materiel vi nu får kräver naturligtvis sin service för att den skall fungera tillfredsställande. Avsaknaden av normer för fordonsmåttan respektive måttan på serviceutrymmena ställer emellertid till besvärligheter. I vårt klimat måste man kräva att fordonen skall kunna tas in i servicelokalerna när så behövs. Det måste vara en angelägenhet både ur arbetsvårdande och ekonomisk synvinkel. Det är inte så lätt att sköta smörjningen av en maskin utomhus i stark kyla, ja det går helt enkelt inte att utföra det.

— Det kan ju heller inte vara rationellt att få dra ut flygplan ur sina hangarer för att över huvud taget kunna sköta fordons servicen. Jag aner det därför som en mycket viktig fråga att få en normering av lokaler och fordon, så att man kan få in specialmaskinerna när så behövs.



F4:s trotjänare J29 har fått äran stå som monument vid flottiljen.



CF4 överste Evert Båge

— F4 är en av våra äldsta flottiljer, uppsatt redan 1926 som 4. flygkåren, berättar flottiljchefen överste Evert Båge. Vid den tiden kan man väl säga att det egentliga flygvapnet föddes. Gösta von Porat kom då hit med sju spaningsplan, bestående av Dronten och S21. Sedan dess har många vindar blåst och många flygplantyper funnits vid flottiljen. Vi har blivit vana vid ombeväpning ungefär vart fjärde år och detta har givit oss en viss rutin.

— Personalutvecklingen har också gått framåt. År 1926 fanns här endast 8 officerare, 8 uoff, 16 underbefäl och ett 60-tal värnpliktiga. I dag omfattar flottiljen cirka 1000 man, varav ett par hundra civilanställda. Vi är ett av de största "företagen" i Jämtland och har alltså en stor betydelse både för närbygden och för regionen.

— Vi verkar också på historisk mark. Flyget övertog gamla Frösö läger när regementet flyttade. De militära anorna sträcker sig därför tillbaka ända från mitten av 1600-talet. Kungsgården t ex har hela tiden varit chefsbostad och är så än i dag.

Kamratskap

— De gamla traditionerna här och fördelen av att inte behöva angripas av den sk "storstadsatmosfären" har kanske gjort att sammanhållning och kamratskap är så utpräglade vid F4. Vi har ju även förmånen att få verka i en vacker omgivning och att få andas ren och frisk luft.

— En ombeväpning i nutiden ställer emellertid helt nya krav, både på de personella och materiella resur-

serna. Fpl 35 är ett helt nytt system, som också påverkar hela luftförsvarssektorn. Detta kräver en förutseende och en i god tid genomförd planläggning.

Snabbt beslut

— Nu kom beslutet om F 4 som 35-flottilj ganska snabbt, beroende på de fredsorganisatoriska förändringarna och de minskade försvarsanslagen. Av den anledningen var inte våra förutsättningar så goda, speciellt vad gäller lokaler, för att ta emot den nya materielen.

— De flesta av våra produktionsbyggnader kom till redan på 30-talet och därtill kommer otillräckliga hangarutrymmen. Vi har emellertid hittills kunnat bemästra problemen, tack vare kunnig personal och

CF4 överste Evert Båge:

Täta ombeväpningar på historisk mark

den goda andan som råder. Vi ligger exakt på den planerade utbildningskurvan.

Nybyggen kommer

— Läget på nybyggnadssidan är emellertid inte hoppöst. Vi har mött förståelse både från fortifikationsförvaltningen och andra myndigheter. Vi har beslutat om en ny hangarbyggnad för ett kompani och en värmecentral som även kan försörja en ny flottiljverkstad, som vi också är i starkt behov av. F n måste vi sprida våra verkstadsenheter och söka provisorier för att klara den nya materielen. Även förrådslokalerna ligger utspridda. Däremot får vi nu en moderniserad säkmatverkstad. En simulator är också i vardande — som vi hoppas — under året.

Bättre arbetslokaler viktigt

— Våra lokalmässiga svårigheter måste rimligtvis också påverka flygtidsproduktionen. Inte minst för att vi har en otillräcklig elkraftsförsörjning. En förbättring av hela elnätet med bl a nytt ställverk kommer att ske i sommar.

— En ökad fordonspark framtvingar nya garagerings- och servicemöjligheter. Vi behöver t ex få in våra sopblåsningmaskiner, vilka tillsammans med urea-spridning ger oss praktiskt taget "sommarbana" året runt. Även trafikledartornet måste byggas om och

Sid 30 ♦



Förvaltare John Ristner.

Samordningen brister

Förvaltare John Ristner, 3. komp F4 är en spänstig 58-åring, som nyss lämnat "skolbänken" där han lär sig en del om system 35.

Han har många synpunkter på problemen, både radikala och mindre radikala.

— Naturligtvis kan man inte ställa kraven så högt ännu, när vi är inne i ett inkörningsskede, säger han. Men nog tycker man, att det brister i samordningen vid övergången till en ny flygplantyp. Efter en perfekt upplagd och genomförd typomskolning återgår personalen till sitt kompani. Där väntar redan divisionschefen på klara flygplan, för att få sätta igång omskolningen av sin division. För att denna övergång skall kunna ske snabbt och säkert krävs att ledningen, centralt och vid flottilj, ges möjligheter att i ett tidigt skede planera, projektera och utföra erforderliga om- och tillbyggnader vid kompanier och flottiljverkstad — funktionellt rätt utbyggda tillsyns- och serviceplatser — så var ej fallet då vi startade vår verksamhet den 1 november.

Vidare måste planering och tillförsel av stationsutrustning och reservdelar planeras i god tid.

Beträffande utbildningen vore det önskvärt, att redan i detta skede ha tillgång till en funktionellt rätt

Sid 31

◆ CF4 . . . forts

vår hundgård (hundar för vakthållningen) är utdömd. Slutligen måste vi fortsätta att renovera kasernlokalerna.

— Att upprustningen och moderniseringen av arbets- och förlägningslokaler är trivselbefrämjande faktorer säger sig självt. Även från arbetsskyddssynpunkt är det en nödvändighet och det är klart att personalens krav i största möjliga mån skall tillgodoses.

Människan och MTM

— Nu kommer ju MTM-systemet närmare in på oss, och visst är vi intresserade. Det tvingar fram en genomtänkt arbetsordning, man får en rationell reservdels- och ue-anskaffning. Vad ackordssystemet beträffar är det väl däremot mera oklart med dess fördelar. Jag menar att man säkert måste föra fram människan mera markant och inte bara se till effektivitet och teknik.

— Besvärligt är också att få en god samordning mellan våra högsta beslutande instanser. Inom nuvarande FV-organisationen är faktiskt sektorflottiljen den enda instans, där man har säkerställt att alla aspekter på ett ärende beaktas. Chefen här är operativ, taktisk chef och samtidigt ansvarig för fredsutbildningsförbanden och fredsförvaltningen. Det är enligt min uppfattning nödvändigt att ge flottiljchefen/ sektorchefen större stabsresurser för att åstadkomma bättre uppföljning och samordning på det lokala planet.

Vapenteknikern bortglömd

— Vad beträffar samordningen av flygplan- och vapentjänsterna tror jag man är inne på fel vägar. Trots att vapentekniken blir mer och mer avancerad verkar vapenteknikerna på något sätt bortglömda. Det finns ju klara delar av vapentjänsten som man absolut inte kan sätta en "icke specialist" på. Speciellt som elektroniken mer och mer tas i anspråk. Jag tror därför man måste tänka om en smula och vi har faktiskt därför tillskrivet CFV och bett om en utredning.

— Jag är också angelägen att framföra ett tack till

F10, som levererat våra flygplan, för den goda service de lämnar oss. Vi har fått bra flygplan och 35:an tycks också vara bra ur underhållssynpunkt, slutar CF4.

Om man till detta fogar den förmodan, att överste Båge och hans goda jämtar har en intensiv utvecklingstid framför sig, så tar man nog inte fel.

En påminnelse om "den gamla goda tiden". Ett par B17 på flykt över fjällmassivet.



Vi äldre tekniker frapperas av de yngres goda kunskande när de återvänder till förbandet efter avslutad utbildning vid FTS. Oftast har de endast grundskola som bakgrund men besitter ändå en mycket god standard för sin vidareutbildning vid förbandet. Så säger

bl a 1 flygtekniker Sven Gunnar Lemon och fortsätter?

— Det förefaller emellertid inte alltid som man insåg detta på centralt håll, åtminstone har vi fått den uppfattningen. Varför har man t ex inte försökt bestämma på vilken nivå dessa tekniker står kunskaps-

F4-tekniker vill ha en arbetsvärdering



1 lte S G Lemon, F4.

◆ Samordningen . . . forts

utbyggd serviceplats och härigenom underlätta för i första hand telesidans elever att rätt handha den mycket komplicerade materielen.

För varje nytt vapensystem ökar kompliciteten och miljökraven. På utbildningsschemat bör finnas tid till diskussioner i dessa frågor med inriktning på såväl freds- som krigsfunktionen.

Den nu pågående hörselkontrollen ger belägg för, att arbetsmiljön inte är den bästa vid vår flottilj. Detta visar det stora antalet hörselskadade. Vid tillkomst av nya arbetsplatser — hangarer och verkstäder — måste miljön komma mer i förgrunden. Då våra hangarer byggdes under 40-talet var man hänvisad till närheten av fältet, då flygplanens styrförmåga på marken var dålig och då de vintertid var utrustade med skidor.

Nu är förhållandet ett helt annat, objekten måste dras bort från närheten av start- och taxibanor till skyddade områden i en relativt bullerfri miljö. Därmed är jag inne på tanken om dagens etablering av hangarer och verkstäder vid våra förband har de miljölägen man borde kunna kräva. Kanske man personligen vågar framföra tanken på en nyetablering vid Flygvapnet. Ett fåtal tekniskt välutrustade och miljö-

och arbetsprestationsmässigt, jämfört med den civila sektorn med jämförbar utbildningsstandard och samma ansvarsförhållande?

— Vi anser att teknikernas arbetsuppgifter och deras kunskande kommer för mycket i skymundan i förhållande till den uppmärksamhet som ägnas den flygande personalen. Dagspress och tidskrifter ägnar alltid sin uppmärksamhet åt flygförare och flygning (TIFF dock undantagen). Men markpersonalens jobb och deras problem återspeglas mera sällan. Ändå har vi ett stort ansvar och en mycket god utbildning. Vi har mer och mer tvingats in på all round-tekniken, trots att man i andra sammanhang går expertvägen. Nu ska vi behärska både flygplan-, vapen och eltekniken. Vi tycker nog det är dags att ägna oss en smula uppmärksamhet nu. ■

vänliga storflottiljer och en utökning av resurserna — personellt och materiellt — för ett flertal av våra krigsbaser till B-servicenivå. Detta borde ge ökade utbildningsmöjligheter för så väl bas-, flyg- som strilpersonalen med ökad beredskap som följd.

Skickliga yrkesmän

— Flygvapnet har en verkligt skicklig yrkeskår av mästare och tekniker som säkert är en av de förnämsta jämfört med andra yrkeskårer på den civila marknaden. De har en gedigen utbildning, stort kunskande och besitter en oförvitlig lojalitet. Men jag tycker inte att dessa män röner den uppskattning som de verkligen är värda. De kommer oftast i skymundan för den taktiska sidan.

— Låt mej slutligen ge F 10 en honnör för de flygplan de levererat. Vi har fått prima flygplan och ett plan som dessutom verkar mycket bra underhållsmässigt. Detta sagt med den erfarenhet vi hittills har. ■

En pinne av järn

"En bult är ett slags pinne av järn med en kantig klump i ena änden och en lång repa lindad omkring den andra änden.

En mutter är en likadan som en bult fast tvärtom, för den är ett hål i en kantig klump som är avsågad, så att den blivit kort och har rynkor inne i hålet."

(Läst på ett anslag hos Ki vid F4)

Andra röster från Jämtland

— För vår del har vi inte hunnit komma in i system 35 på riktigt ännu, berättar teleingenjör Ola Karlsson, F4. Vi har bl a ännu ingen acceptabel teleapparatverkstad utan får nöja oss med en mycket trång källarlokal. Vi har dock gjort framställningar om att få bättre lokalutrymmen men frågan tycks avancera mycket långsamt. Kanske har problemet kunnat lösas om något halvår.

— Under tiden får vi nu sända våra apparater till central verkstad och naturligtvis medför detta ökade kostnader. På instrumentsidan saknar vi ännu provbänkar men leveranserna av dem väntar vi ska komma igång inom kort. Då återspeglar sig problemet med lokalutrymmena ännu mera.

— Det har väl också spritt sig en del oro bland personalen med anledning av V66 och man har känt sig osäker om framtiden. Det finns emellertid ingen anledning till oro, F4 kommer att bestå, vad jag kan förstå. Vi har emellertid fått vidkännas en viss avgång. Det är folk som sökt sig till CVAÖ, som nu etableras i Östersund. Detta är ju tråkigt, inte bara genom att vi får vakanser utan även ur ekonomisk synvinkel. Det tar i alla fall ett par år att skola in en ny kraft. Under tiden får man försöka klara sig genom

Teleingenjören:

**F4
kommer
att
bestå**



*Teleingenjör
Ola Karlsson, F4.*

improvisationer. Dessutom gör lönesystemet det svårt att rekrytera unga och dugliga krafter.

— Man kan också peka på ett annat förhållande som inger en viss oro. Nämligen att batteriladdare inte räknas som yrkesfolk. Detta trots att de både har stort ansvar och yrkesskicklighet. Förhållandet måste rättas till.

— Slutligen ser vi gärna att sakbyrå- och UH-representanter hälsar på oss lite oftare. Telefonkontakter är nog bra men att få diskutera sina problem man mot man ger så mycket mera. ■

Förvaltningstjänst bra för flygingenjörer

— Alla flygingenjörer skulle behöva minst ett år i Flygmaterieförvaltningen. Detta skulle inte bara öka deras kunskaper utan även ge dem bättre insikter om planeringsfrågorna och kanske även ge ökade möjligheter att lösa uppkomna problem.

Så säger bl a kontrollingenjören vid F4 Thord "Totte" Jonsson, en erfaren veteran både i förvaltnings- och förbandstjänst.

— Ett förhållande som ofta skapar personalproblem för oss är förenandet av tjänst, som ofta förekommer. På detta sätt får vi vakanser som inte kan återbesättas och det uppstår luckor i kadrerna.

— Genom Försvarets Materielverk har vi också

märkt en ökad tungroddhet i kommunikationerna. Vi har fått flera instanser och flera som skall bestämma. På byggnadsfronten är vi också hämmade av den tungroddhet som präglar vederbörande instanser.

— Kontrollsektionen vid ett 35-förband är också underbemannad f n. Ser vi mot 37-tiden blir frågan om en utökning ännu angelägnare. Här behövs en biträdande Ki och det ska vara en man som känner till förbandet och baserna och han ska helst ha ingenjörsutbildning.

Önskelistan för kontrollsektionen är enligt mitt förmenande:

Ki, bitr Ki, teleingenjör och ett par kontrollanter. Detta skulle vara en sektion som svarade mot alla de uppgifter som åläggs oss. Man måste inse det hos vederbörande myndighet.

— Våra kontakter med UH är det bästa. Man kan alltid ta kontakt med en sakbyrå och få råd i olika angelägenheter. Det gäller ju att anlita den expertis som finns och det är mycket viktigt att upprätthålla den personliga kontakten.

Tillförlitliga plan

— Hittillsvarande erfarenheter säger mej att 35D är ett tillförlitligt flygplan. Dessutom är instruktionerna väl tillrättalagda. Man kan t ex läsa in handgrepp för handgrepp i STI. Hoppas att UFS blir lika bra. För det är ju med hjälp av instruktionerna vi ska eliminera riskerna för fel. ■

Ki diskuterade sin organisation

Årets sammankomst för kontrollingenjörerna hade förlagts till Kursgården i Torshälla den 25—26 februari. Befattningshavarna hade som vanligt slutit upp mangrant för att diskutera sina olika problem. Som gäster såg man bl a CUHD övering R Klitte, avd-dir J Savander, 1 bing John Österberg och bing Rolf Nordin.

Bland det som diskuterades ingående var kontrollinstitutionens organisation vid förbanden. Till detta får TIFF anledning återkomma i sitt nästkommande nummer. ■

Hon har jobbat åt tre UH-chefer



Assistent Astrid Österman.

Assistent Astrid Österman är ett välkänt namn för de flesta flottiljingenjörer m fl befattningshavare. Som sekreterare åt tre UH-chefer sedan 1952 har hon bl a haft goda kontakter med flottiljernas tekniska chefer. Ja, hon var med redan år 1942, då som sekreterare vid det allra första flottiljingenjörsmötet på Ostermans.

Astrid Österman har nu varit tekn dir Per Juranders "högra hand" under hela hans tid som CUHD och CUH. Men hon var i farten inom dåvarande Flygförvaltningen redan på 30-talet. Hon arbetade då inom förvaltningens Industribyrå, upphandlingssektionen. Detta innebar bl a vidsträckta resor. Hon var t ex bosatt i Italien åren 1940—42 och lärde sig under den tiden italienska språket. Hon har dessutom arbetat i England som sekreterare åt FF:s förbindelseingenjör hos De Havilland.

Första sekreterarjobbet för CUH fick Astrid Österman år 1952 hos Stig Bjarnholt. Hon fortsatte hos hans efterträdare Jarl F:son Holmgren och sedermera Per Jurander. Nu är assistent Österman den samlade kraften för alla förslagsärenden som skall behandlas. Inte minst här kommer hennes kännedom om den speciella nomenklaturen att vara av stort värde. ■

Kurschefen F4: Intresset är på toppen

— Utbildningen vid F4 har löpt mycket bra och intresset för att lära sig det nya flygsystemet är det inget fel på, säger 1 verkmästare Rune Kadin, kurschef för 35-omskolningen. Numera slår man ihop flygplan- och vapenutbildningen. Det betyder att det ingår 50 timmar vapenlära i tremånaderskursen för flygplanmekaniker.

— Naturligtvis är det en fördel att få hit lärarna och hålla kursen vid hemmaförbandet. Kravet är dock att kursdeltagarna friställs från ordinarie tjänsten och detta problem har gått bra att lösa. Det går inte att halvera sig utan man måste koncentrera sig helt på

utbildningen under kurstiden. Naturligtvis är det också ekonomiskt fördelaktigare att förlägga utbildningen till det egna förbandet.

— Redan i vår sätter vi igång med tredje utbildningsomgången och innan året är slut har alltså hela förbandet omskolats för system 35.

— Lärarpersonal till första omskolningen fick vi från olika flottiljer — F1, F2, F10, F11, F14 och F21. Men även våra egna mästare och tekniker medverkade vid den första utbildningen, för att under den pågående andra omgången i huvudsak klara hela läraryksamheten själva. ■

Här är det diskussion om åtgärderna vid fjäll-tankshängning. Det är 1 fte Nilsson och Melander, fte Wolgers och Staaf, förman Strandberg och 1 fte Pettersson lärare) samt 1 fte Magnusson som är engagerade i ämnet.





Fundering

Hela apparater till cv

Utdrag ur en uppföljning av anmärkning på ett flygplan gällande IR.

1. Kylan försvann vid markprov.
Byte av kylmaskin 164 mot 172
2. Kraftigt brum av kylmaskinens fläkt.
Byte av kylmaskin 172 mot 157
3. Kylan försvann under flygning.
Byte av kylmaskin 157 mot 208
4. Kylan försvann under motorkörning.
Byte av kylmaskin 208 mot 126
5. OK under markkörning, men under flygning försvann kylan.
Byte av komplett IR-station därefter u a.

Ovanstående är ett utdrag ur anmärkningsjournal på ett flygplan. Ett känt faktum är att många av de



Intresset för TIFF:s lilla pristävling om "flygplan-bastarden" i nr 2/69 visade sig vara stort. De flesta hade också lyckats lista ut vilka flygplan som representerades på vår bastard. Till dem som lyckats se mera än vad som egentligen fanns på bilden hör sorgligt nog FLLT-2-R Niels Jensen i Fly-Vaerløse, Danmark. Men vi tackar ändå för denna välkomna hälsning från en kollega i det danska flygvapnet och önskar bättre lycka nästa gång.

Vad som fanns i bilden var delar av B17B, B18B och J21. Och detta hade, som sagt flera av våra läsare listat ut. Så även rustm Ernst Wallin F4 som på bilden ovan också velat illustrera sitt svar. Tackar för det. Vi lovar sända dem som svarat rätt var sin liten bokgåva som tack för besväret. Och de som får den är: Kn W Blomquist, Drottningsgatan 11 A, Hässleholm, Kurt Holmstedt, avd 280, Telehallens exp, CVA Arboga, H Hagström, Prästbolsgatan 5C, Linköping, Fj H Nilsson, Simulatoren, F18, Tullinge och rustm Ernst Wallin, F4.

Red

enheter som insänds till cv från flottilj, på grund av misstänkt felfunktion, vid undersökningen har visat sig felfria.

Även om insändefrekvensen minskat något under senare tid, beroende på noggrannare uppföljning och bättre kännedom om utfallet genom DIDAS, är dock siffran för stor och det är önskvärt att komma tillrätta med problemet.

Den siffra som nämnts är ca 20 % och detta bör bli rätt många enheter och stora kostnader.

Vad beror då detta på och hur bemästra problemet

Man kanske först måste se hur det går till vid ett byte av en misstänkt felaktig enhet.

En anmärkning, på ett flygplan eller annan utrustning, föranleder normalt en felsökning, eller om anmärkningen är klart uttalad, direkt byte av enheten.

Många gånger kan det vara svårt att konstatera i vilken enhet felet har uppstått och då byts flera enheter för samma anmärkning. Såvida inte felet ligger i ett skarvdon.

Många gånger fordrar brådskan att få flygplan flygklara så snart som möjligt eller få annan materiel åter i drift, att förskott beställs hos materielavdelningen. I andra fall kan det vara nödvändigt att få en ytbytt enhet innan den felaktiga sänds, för att vissa detaljer skall flyttas över.

Därpå sänds enheten till materielavdelningen. Med ledning av vad som står på beställning och TR görs ett bedömning av vad som skall göras med enheten, reparation eller tillsyn vid materielavdelningen eller sändande till cv. Där kommer den första felkällan, är beställningen rätt skriven är felet noggrant angivet (och där är det fortfarande trots alla påpekanden mycket övrigt att önska). Det råder också oftast brist på utbytesenheter och en strävan är att, om enheten skall sändas, få iväg denna så snart som möjligt. Det är en bedömning som måste göras vid ankomstbesiktningen och som kan vara svår.

Hur löses detta?

Enkelt kan man säga, funktionsprova alla apparater som flottilj har möjlighet att göra, så att felet kan verifieras. Om nu detta görs och enheten är felfri, skall då den enhet som med största sannolikhet redan är monterad åter nedmonteras, detaljer skiftas och den felfria enheten återmonteras, med stillestånd av flygplanet eller utrustning som följd. Om detta byte skett är då den andra enheten felfri, den kanske har suttit i under ett par flygpass, den får kanske transportskador eller renlighetskravet kanske inte helt har kunnat uppfyllas, speciellt under övningar måste vissa avsteg göras. Då måste ytterligare en funktionskontroll göras på denna enhet, innan den inläggs i förråd.

Sådana arbeten måste också i allmänhet inplaneras och detta kanske inte alltid kan utföras så snabbt som är önskvärt.

Ankomstbesiktning bör helst ske innan utbyte läm-

Forts sid 39

Teknisk bokföring bra jobb för kvinna

— Lite reserverade var väl en del män när man började. Men det hela lossnade så småningom och nu — efter 17 år i gamet — hör man inga reservationer. Så säger bl a fru Karin Bindå, F4 vår första kvinnliga tekniska bokförare en gång i tiden. Nu har hon åtminstone tre kolleger på andra förband och det är nog klart att ytterligare kvinnliga TB mycket väl kan komma att utses.

— Jag arbetade vid F1 i hela 19 år innan jag kom till F4 i samband med att min man kommenderades hit, säger fru Bindå. TB-tjänsten har jag nu innehaft i 17 år och jag var med redan då J30 och J33 fanns i flygvapnet. Sedan dess har onekligen arbetet som teknisk bokförare utvecklats väsentligt. Bl a har ju ritningsunderlaget svällt oerhört för de nya flygplantyperna, vi har fordonens handlingar, vi handlägger tekniska rapporter och hela TO-systemet. Därtill kommer nu UFS. Vi följer också upp flygtiden och kollar den en gång i veckan, eftersom datauppgifterna kommer litet för sent.

— Att sätta sig in i terminologin har gått fint. Jag tycker arbetet är roligt och intressant och ändå bättre blir det väl sedan jag fått en hjälpreda här.

— F n har vi 72 pärmar med TO att hålla ordning på, så att pärmarnas innehåll alltid är aktuellt. Naturligtvis får man kanske plocka med mycket onödigt papper för att ha en komplett samling. Kanske borde den endast omfatta den materiel F4 är berörd av.

— Svårast har det väl varit då man tvingats vara



Fru Karin Bindå och frk Eva Frånberg samarbetar bra på tekniska bokföringen, F4.

borta någon längre tid, t ex vid sjukdom. Då har pappershögarna svällt ut över skrivbordskanterna när man kommit tillbaka. Därför är det skönt att få en hjälp, som kan hålla det hela flytande om man skulle tvingas vara borta. ■