

Ljungbyhed lär genom att lära både på marken och i luften

Ljungbyhed (TIFF) En gång lär husarer har ridit på Ljungbyhed. Men sedan knappt 50 år tillbaka har hästkrafterna — Watt enligt SI — gått till väders, bärande mer eller mindre förhoppningsfulla flygarämnena. Där Kungl. Krigsflygskolan nu utbildar nya flygförare år efter år, där finns ännu många minnen från den gamla infanteri- och husartiden kvar, dvs. allt utom knektar och hästar.

Ljungbyhed — namnet torde för de flesta av våra flygförare associera till den tid man fick sina första lärospår i flygkonsten. Flygskolans emblem, med den sköna latinska sentensen "Docendo discimus" — Lär genom att lära — talar ju om att man går in för sin uppgift med en viss ödmjukhet. Det är emellertid inte bara den svåra flygkonsten man lär, den tekniska personalen får ständigt vara beredd att lära för att "hålla flygplanen i luften" till båtad för alla aspiranter på de gyllene vingarna.

Nu har man, som de flesta vet, både jet- och propellerflygplan vid F 5. Detta tycker många tekniker är enbart roligt, alldeles speciellt som åtminstone SK 60 kan betraktas som ett "snällt" flygplan, dvs. underhållsvänligt. Det senaste tillskottet SK 61,

jobb fick man tidigare hålla på med ute vid fältgränsen, till förfång för omkringboende som stördes av oljudet. Nu hörs endast ett stilla sus i själva provningshuset, där man kan köra ett par motorer åt gången men i själva verket har plats för fyra flygplan. Att detta motorprovningshus blivit en stor tillgång för F 5 är ställt utom allt tvivel. Noggrann inreglering av motorerna ger längre gångtid mellan huvudstadsbesök och man kan göra stora besparingar åt flygvapnet.

Ny verkstad

Som tidigare berättats i TIFF har F 5 även fått en ny verkstadslokal, vilken naturligtvis bidrar till ökad trivsel bland personalen, även om huset och därmed verkstaden blev 20 m kortare än beräknat. Glädjen understryks



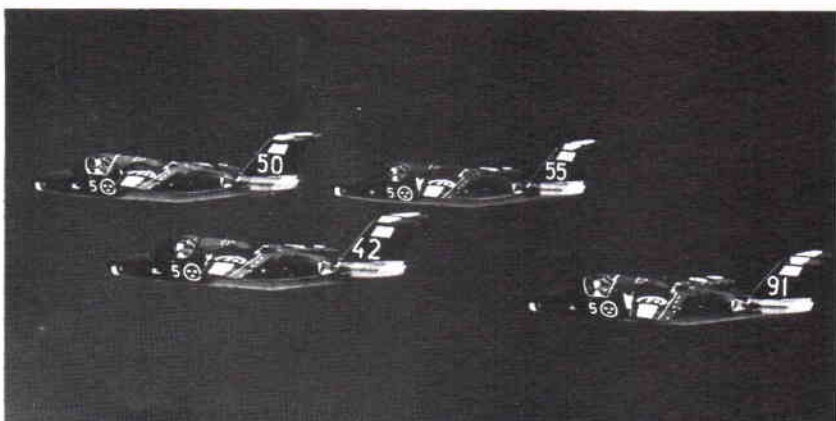
Den latinska sentensen i F 5 emblem kan översättas med "Lär genom att lära", vilket man också gör vid Kungl. Krigsflygskolan.

slagare, nitare m.fl. kan hålla till utan att störa andra. Dämpeffekten har man fått genom att klä väggarna med bullerdämpande plattor. Det råder emellertid delade meningar om ett fönster mot övriga verkstaden! I säkmat-verkstaden, inrymd i en f.d. hangar, hittar vi två kvinnliga montörer, fru Lisbeth Fastberg och Ingrid Olsson, vilka trivs med sitt jobb enligt utsago. De packar fallskärmar med stor rutin och tycks heller inte ha svårigheter med de tyngre arbetsmomenten, enligt vad verkmästare K. E. Sjöholm berättar.

Lars Svensson är telemontör och han försäkrar att verkstaden är utmärkt nu efter utbyggnaden. Man har haft lite värmeproblem från provbänkar men även den frågan är man på väg att lösa. I instrumentverkstaden hittar vi Ingvar Nilsson, som berättar att man f.n. inte har några större bekymmer utan det hela löper som det ska.

Motorverkstaden är inte stor men räcker ändå enligt verkmästare Henning Gabrielsson. Här gör man mindre reparationer medan översynerna

Sid. 12 ♣



F 5-fotografen Börje Bodéns snygga bild av en grupp SK 60 i luften.

har man också fått rutin på. F 5 svarar för underhållet av SK 60 och SK 61 samt SK 50 (åt andra förband). Någon omfattande elektronik rör det sig ju inte om för dessa flygplan, så härvidlag behövs ingen större provutrustning. Avancerade flygplanarbeten gör man emellertid när så behövs och i det relativt nya motorprovningshuset inregleras motorer med hjälp av modernaste utrustning. Detta

också av dem man talar med. Verkstaden, som är uppförd efter modernaste principer, rymmer nu både flygplanverkstad, teleserviceverkstad och elverkstad liksom en mindre motorverkstad och kontorslokaler. Ett problem i stora verkstadshallen har varit fläktsystemet, men det bekymret har man redan löst vid det här laget. På eget initiativ har man också iordningställt ett s.k. bullerrum, där plåt-

◆ LJUNGBYHED LÄR ... forts.

blir ett jobb för FFV-U/CVA. Skador efter fågelkollisioner är däremot ofta ett arbete för F 5-verkstaden.

Förråd - museum

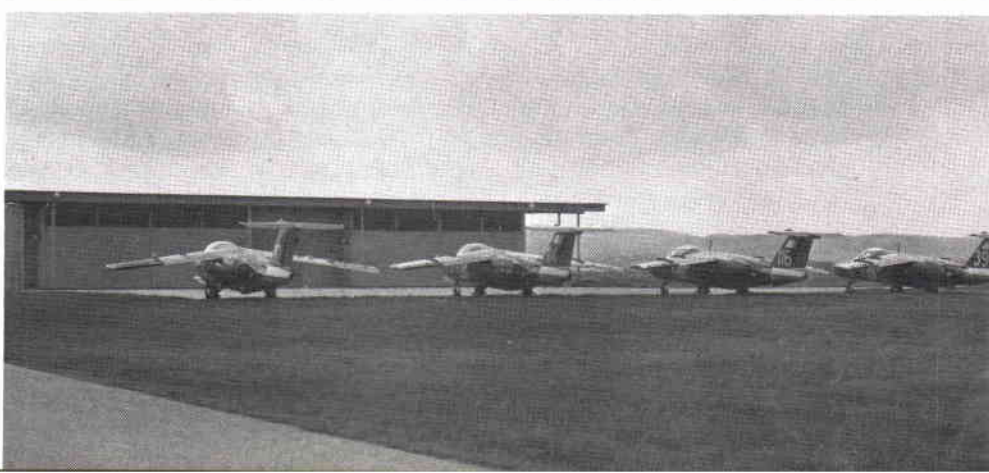
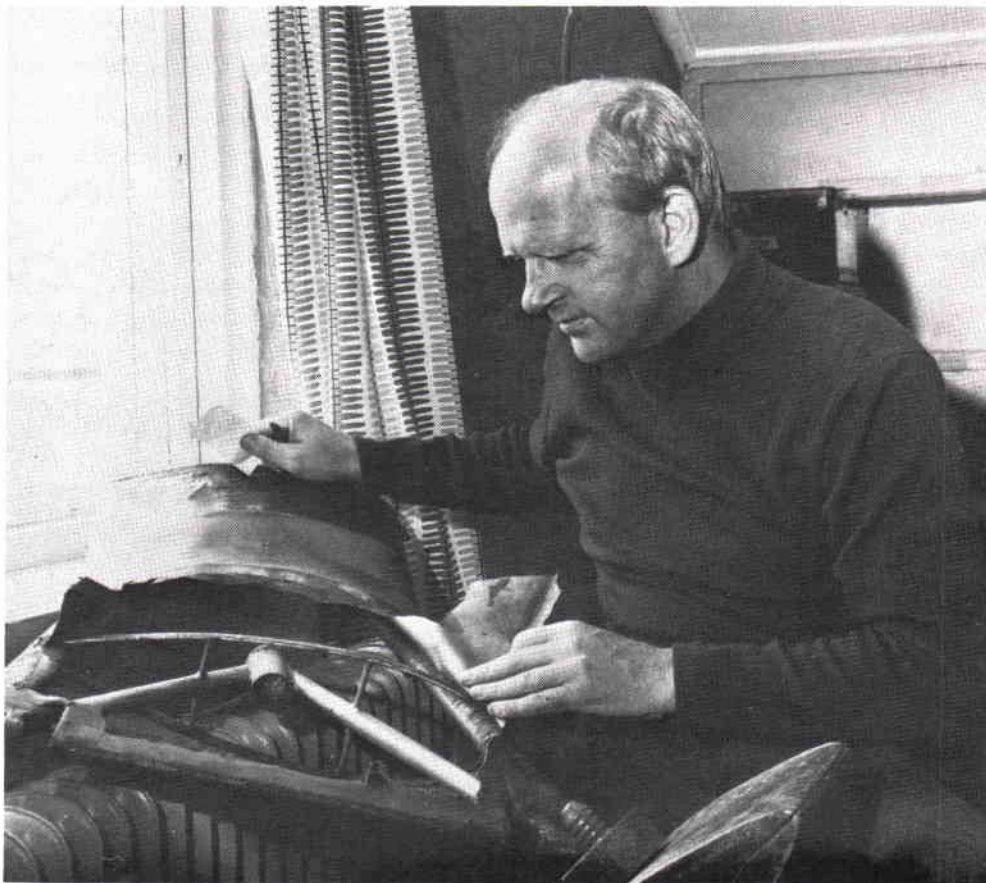
Kommer man på besök till Stig Lööw i förrådet hamnar man både i ett modernt förråd, lätt att evakuera, och — ett museum. Denne Lööw har nämligen inte bara ägnat sig åt att ordna ett rationellt förråd utan även, som ett arv efter sin museintresserade far, lyckats kombinera förrådsarbetet med sitt intresse för gammalt och fornt. Överallt på väggarna i förrådet hittar man museala krigiska — även andra — föremål. Allt iordningställt av Stig Lööw och hans duktiga medhjälpare. Här torde flygvapnets museitillskyndare ha en stor källa att ösa ur om så blir aktuellt. — Men det blir först efter min bortgång eller om F 5 försvinner, som dom får ta det här, kommenterar Lööw. Han har även en stor samling modellflygplan i sitt förråd. Läger man till detta att man genom konstfärdig målning snyggat upp väggarna i förrådslokalerna, så förstår säkert var och en att detta verkligen är ett intressant studieobjekt.

"Gäststugor"

Åtskilliga personer både inom och utom flygvapnet har säkert gästade F 5, kanske i kurssammanhang, och fått bo i någon av flottiljens "gästbyggnader" döpta till Vingen, Heden, Norringen och Molnet (där nu Skåne kontroll finns). Kanske har man också vistats på Herrevads kloster, där flottiljen har utbildningslokaler, och kanske har man på fritiden gjort en avstickare till berömda Spången. Som tekniker har man knappast heller inte undgått träffa på "Plåtkalle", tidigare presenterad i TIFF, och som numera fungerar som "vaktmästare" vid huvudingången till nya verkstaden. För detta är flottiljen där även humorn har sin givna plats mitt i vardagsslitet.

— we

Överst: Lisbeth Fastberg och Ingrid Olsson är två duktiga säkmatmontörer. I mitten: Stig Lööw med en gammaldags sadelmakarmall som han tagit reda på till sina museala samlingar. Nederst: Utanför motorprovningshuset står fyra SK 60 i väntan på plats för inreglering av motorerna.





Ki ger ros och ris

— SK 60 och SK 61 är ju två vitt skilda flygplantyper och egentligen inte jämförbara, säger kontrollingenjören vid F 5 B. O. Fagerlund. Det är emellertid avgjort bättre åtkomstmöjligheter på SK 60 än på SK 61 som dessutom har sämre utbytbarhet på en del apparater. Ja, det verkar nästan som yrkeskunnandet inte riktigt legat på toppen vid produktionen av detta flygplan.

För arbeten med SK 61 och SK 50 får vi hålla till i den gamla hangardelen eftersom man kapade av 20 längdmeter på den nya verkstadsbyggnaden, som skulle varit 80 m men nu bara blev 60. I den nya verkstaden har vi dock fått en fin arbetsmiljö och det är vi alla glada åt. Att vi dessutom fick bättre kontorsutrymmen är dessutom tacknämligt att notera.

C F 5:

SK60-motorn fungerar bra

— 1925 års försvarsordning fastställde att vi skulle ha ett självständigt flygvapen och i samband därmed kom bl.a. 5:e flygkåren att etableras år 1926, säger överste Åke Lönnberg, flottiljchef vid Kungl. Krigsflygskolan (som benämningen blev 1943). Praktiskt taget all FV förarpersonal har gjort sina första lärospån i flygkonsten här vid Ljungbyhed, som brukar kallas "flygets vagg" av det icke sömngivande slaget". Ljungbyhed är alltså flygkonstens högborg i det här landet, för att nu uttrycka det en smula poetiskt. Vi svarar för den grundläggande flygutbildningen medan efterföljande flygutbildning sker på andra förband. Någon operativ flygverksamhet har vi hittills inte bedrivit vid F5, men nu håller vi på att få även operativa förband sedan SK 60 blivit vapenbärare.

"Bullerrum"

— Vad anses om motorn (Turbomeca Aubisque) i SK 60?

— Den är bra. Det har sagts mig att motorn på svensk begäran försågs med konventionella regleringsmetoder, trots att den inte var konstruerad för detta. Det medförde naturligtvis en del problem. Jag tycker därför att den kritik motorn utsatts för varit en



C F 5: Överste Åke Lönnberg.

aning orättvis. Naturligtvis finns det även andra negativa detaljer, men de är försumbara så här dags. De bidrog bara en gång till att förstärka kritiken mot motorn. Nej, mitt intryck är att den numer fungerar utmärkt — och dessutom har vi ju två motorer i varje flygplan, vilket ju utan tvekan höjer flygsäkerheten. Vi har tidigare ibland haft onormal oljeförbrukning på en del flygplan. Men där tycker jag att FMV-F, FFV-CVA och vår egen tekniska ledning lyckats bra med modifieringarna. F.n. verkar det som om de stora svårigheterna skulle vara ur världen.

— Så har vi ju SK 61, som jag anser vara ett utomordentligt flygplan. Det passar förträffligt som flygplan för den grundläggande flygutbildningen. En pluseffekt som vi noterat för SK 61 är, att flygplanet visat sig utmärkt som instrumentplattform. Därmed har vi kunnat lägga en del av instrumentutbildningen på SK 61 och som följd därav fått mindre kostnader för den verksamheten.

— På tal om pengar så uppvisar kanske F5 vid slutet av året större skillnader mellan budgeterat och verkligt betalningsutfall än andra förband men det har sin förklaring. Det är omöjligt att tillräckligt tidigt förutse hur många elever vi får in och hur många som blir kvar efter gallringarna under utbildningstiden. I fråga om dessa svårigheter torde F5 vara ett unikt förband inom försvaret. Men i övrigt har vi ett gott grepp om våra utgifter.



Interiör från nya verkstaden vid F 5.

Nya flygplan har alltid haft sina tekniska bristfälligheter

— Man kan ju inte undgå — även om man bygger en ny verkstad — att ha verksamheten spridd, säger tekniske chefen vid F 5 Fdir. N. P. Eyton till TIFF. Detta är emellertid inget problem i och för sig. Har man en bra och pålitlig arbetsledning och bra personal i övrigt, så går det bra.

Både SK 60 och SK 61 är i grunden bra flygplan, vilka dock har sina problem, men det har flygplan alltid haft. Skulle man vänta med att köpa ett flygplan tills alla tekniska problem var lösta i varenda liten detalj skulle det ta så lång tid att flygplanet är omodernt redan från början. Detta måste man tänka på när man vrider sina händer och tycker att de tekniska bristfälligheterna är besvärliga. Vi har t.ex. haft en "våg" av för hög oljeförbrukning på SK 60 som orsakat oss bekymmer men den saken har vi kommit över.

— Flygtidsproduktionen går alltså att upprätthålla?

— Nja, man kan väl egentligen inte tala om flygtidsproduktion på samma sätt som när man gjorde tillsyner efter antalet flygtimmar. Nu har vi ju kalendertidstillsyner, vilket i och för sig är berättigat. Tillsynsprogrammen görs upp efter de saker som orsakar behovet av underhåll. Kontroll av slitage och utmattningsnivå av materialet beror på gångtid och hör till de serviceåtgärder som utförs på A-nivå, dvs. kompanierna. En annan anledning till underhåll är att tiden går och att tiden bl.a. åstadkommer korrosion i vid bemärkelse. Alla sådana skador skall förstås ligga på kalendertidstillsyner. Sedan kan det kanske vara svårt att analysera vad ett visst fel uppstår av och där finns mycket att göra än.

— Anställningsstoppet har för vår del inte inneburit några större svårigheter, eftersom den avgång vi haft har varit något mindre än normalt. Folk har inte slutat, så vi har f.n. inte andra orsaker till avgångar än dödsfall och pensioneringar. Men det blir nog värre, varefter vi får anpassa oss nedåt till en lägre "saksiffra", dvs. ett lägre antal anställda totalt sett. Inom parentes sagt tror jag inte det går att "frysa" ett antal tjänster och säga att exakt så och så skall det vara, därför att man måste i så fall dela upp tjänsterna på olika yrkeskategorier, en lokalvårdare är t.ex. inte utbytbar mot en telereparatör eller tvärtom. Varje yrkeskategori skulle då få specificeras för sig. Vidare tror jag, att man måste lyfta blicken lite högre och säga att man skall optimera de totala underhållskostnaderna, inte bara den kompo-



Flygdirektör
N. P. Eyton.

nent som utgörs av personal, även om den är stor. I en del fall kan man kanske spara på de totala kostnaderna genom att anställa mer personal och i annat fall genom att ha färre anställda. En flexibilitet är bättre än en stelbent statlig byråkrati med en mängd suboptimeringar. Man skall heller inte försöka lösa problemen på långt avstånd från verkligheten, detta är en sanning som håller streck.

Flygplan är individer

— SK 60 är ett bra flygplan att jobba med, säger flygplanmontör Leif Olsson och telemontör Lars Lundström. De båda stortrivs i den nya verkstadshallen. Enda haken har varit fläktsystemet, där en ventil bullrade för mycket. Den saken har nu rättats till och därmed har verkstaden blivit vad man avsåg; en toppmodern och trivsselfrämjande arbetsmiljö (målade golv bl.a.).

— Det nya bilden är ju, att fpl SK 60 blivit vapenbärare, tillägger Leif och Lars. Och detta är intressant.



Verkmästare
Malte Kallin.

Bra folk slår man vakt om

— Det råder ju anställningsstopp och därför har vi inte rekryterat en enda man till verkstaden sedan år 1971, berättar verkstadschefen verkmästare Malte Kallin. När vi senast ökade arbetsstyrkan, dvs. i samband med att vi fick fpl 60, tog vi in ynglingar på 18—19 år och därmed sänktes medelåldern för våra montörer till 35—36 år. Så vi ligger därför inte så illa till på ålderskurvan och räknar med att inte "förgubbas" allt för snabbt eftersom vi bara har en eller ett par ålderspensioneringar att räkna med de närmaste åren. Men vi är förstas inte förtjusta i de personalreduceringar man vill genomföra. Har man bra folk vill man gärna slå vakt om dem så länge inte arbetsuppgifterna tryter.

Men man kommer aldrig ifrån, att flygplan är individer, vart och ett har sina små egenheter, som man först efter att ha jobbat med dem några gånger kommer underfund med.

*När du har läst TIFF:
låt andra läsa den.
Tack!*



► PROJEKT 99 ... forts.

- Granska och komplettera säljarens skyddsföreskrifter.
- Utbilda egen personal.
- Följ upp erfarenheter från användning i samarbete med ergonomisk, medicinsk och annan expertis.

En mer detaljerad vägledning ingår i Arbetarskyddsnämndens i år utgivna samlingspärm "ABC för skyddsarbetet" under avsnittet "Inköp, inhyring och underhåll av teknisk utrustning". Pärmen är även i övrigt av intresse för tekniska beredare, skyddsingenjörer, skyddsombud m.fl.

Inte slå oss till ro

Hänsyn till skyddsfrågor vid materielunderhåll är en viktig fråga. Detta har ju ofta belysts i TIFF. Trots allt förutseende arbete vid anskaffning kan det inte undgås att enstaka ändringar av materiel eller metoder visar sig nödvändiga när materielen kommer i bruk. Vi får sålunda inte slå oss till ro och förlita oss på en aldrig så väl genomförd anskaffning med reparationsteknisk genomgång och medverkan av skyddserfaren personal. Tekniker i centrala instanser bör själva följa upp den nya materielen. Den lokala personalen å sin sida måste alltid vara vaksam och kontakta ansvariga myndigheter när problem uppstår eller misstänks.

Skyddsarbete har karaktäriserats som samarbetskonst. Det kräver kunniga, intresserade, samarbetsvilliga och ansvarsmedvetna människor och gagnas ej av detaljreglerande föreskrifter. Genom teknikens utveckling uppstår ständigt nya problem. Det gäller att förutse risker för olycksfall och ohälsa och i tidigast möjliga skede eliminera riskerna. Inträffade skadefall och tillbud måste noga analyseras och erfarenheterna beaktas.

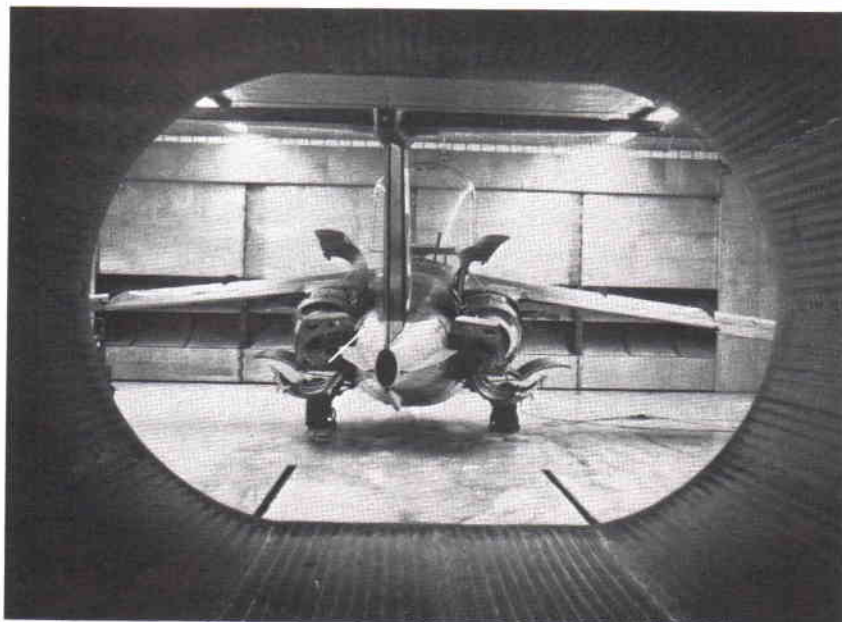
En effektiv skyddsverksamhet uppnås endast om den hela tiden hålls levande i den dagliga verksamheten.

Nästa nr av TIFF:

april 1975

Välkommen med bidrag

senast 5 mars



Motorprovningshuset bra tillskott vid F 5

Motorprovningshuset står förhoppningsfullt ljusblått vid kanten av flygfältet, inte alls långt från den nya verkstadsbyggnaden. Inifrån huset hörs ett mycket svagt muller. Efter att ha ringt på dörrklockan släpps man in och slussas förbi ett öronpinande ljud och in i mätningssrummet i mitten av byggnaden. Där kvarstår endast ett normalt brus, trots att en SK 60 vrålar på "fullskift" i en av de två flygplanutrymmena.

I mätningssrummet hittar vi flygverkmästare Sven-Åke Svensson och hans motortekniker som förklarar:

— Svårigheten med ett tvåmotorigt flygplan är att de båda motorerna ska vara reglerade så att de drar lika. Detta medför, att inställningarna kan bli helt olika. Den ena motorn kan vara "kall", dvs. ha låg utgångstemperatur, medan den andra är "het". Föraren får inte besvärmas av detta utan regleringen skall göras så, att flygplanets instrument trots olikheten av "kall" respektive "het" motor skall visa de värden som svarar mot förarinstruktionen. I normala fall tar en motorprovning ungefär en förmiddag, dvs ca 4 timmar, men ibland kan det ta betydligt längre tid.

I mätningssrummet finns ett stort fönster mot var och en av de två motorkörningskammarna, vilka rymmer två SK 60 vardera. Framför fönstret finns instrumentborden, som med kablar är anslutna till aktuellt flygplan. Instrumenten är av enklare slag och av digital typ. De äldre provbockar-

na hade analoga instrument och då var det lättare att avläsa huruvida ett körningsförlöpp visade ändrade värden. För att förenkla avläsningarna finns emellertid en elektronisk computer, konstruerad och tillverkad vid FF-U/CVA av trion Kylbring-Magnusson-Eriksson. Computern har en printer som registrerar och presenterar alla data, vilket minskar skrivarbetet.

Motorprovningshusets inre var ursprungligen målat i mörkblått men personalen tyckte den färgen var för dyster. Nu har väggarna betydligt ljusare färg. Instrumentpanelerna var från början blanka med mönsterlättrad rostfri plåt. De har nu lackerats gröna med frostlack som inte bländar. Brandskyddet är ordnat genom lätt-skumaggregat. De provtrycks och spolats varje månad och en gång i halvåret gör man realistiska räddningsövningar, varvid aggregaten får fungera för fullt. När skummet tömts fyller det upp praktiskt taget hela kammaren och "dränker" flygplanet.