

Förste JAS Gripen-piloten berättar

Många åhörare hade bänkat sig på NFF:s höstmöte för att lyssna till föredraget om JAS 39 Gripen-projektet. Föredragshållaren Stig Holmström, Saab:s chefsprovflygare, inledde med att framföra sin glädje över att så många kommit för att lyssna till vad han hade att berätta om projektet och sin del i det. Han presenterade sig också som en av de få som flugit alla Saab:s jetflygplan från J29, som provflögs första gången 1948 till JAS 39 som premiärflög 1988. Den skaran av piloter kan räknas på mindre än hälften av ena handens fingrar.

Industrigruppen JAS bildades 1981 och man hade planerat den första flygningen till 1986-87. Projektet blev dock som känt 2 år försenat vilket till stor del berodde på att underleverantörerna inte gjort alla nödvändiga tester av sina apparater. Projektets planer kom att läcka ut till media, vilket inte gjorde saken bättre. Man hade beslutat att bygga fyra provplan och utökade dem senare med ett femte.

Utvecklingen

Stig Holmström berättade att Gripens styrsystem i början svarade på pilotens alla kommandon, vilket kom att orsaka de två haverierna. Efter omprogrammering lyder systemet bara det senaste kommandot och ignorerar de tidigare, när för många signaler kommer in, berättar Stig. Han beskrev det som att piloten beställer en manöver av datorn som sedan väljer roder för att utföra ordern. Systemet stabiliserar hela tiden flygplanet. Den stora fördelen med instabiliteten är att motståndet minskar och manövrerbarheten förbättras.

Antalet provpass för utprovningen var beräknat till 2360 stycken. Vilket det också blev. Stig Holmström berättade att ett provflygplan vanligtvis klarar 400-500 timmars flygning. De till stor del handgjorda maskinerna har en begränsad livslängd.

1986 kunde JAS-gruppen presentera en mockup av trä, vilken också visades på Gärdet i somras (red anm.). 1987 var det riktiga flygplanet färdigt och visades upp i och med Saab:s 50 års firande.

Innan den första flygningen blev av hade man mycket träning och testande i simulator. Miljön var ganska enkel med en liten TV-monitor som visade omvärlden. Man var även i USA och provade ut styrsystem i en flygande Lockheed T33.

Mycket tid lades också på räddningssystem och pilotens utrustning. En bättre G-dräkt samt en lättare hjälm togs fram. Förarstolen köptes av Martin-Baker. Stolen var anpassad för att klara 9G, som alla piloter ska klara i 15 sek vid ett slungprov som görs vart femte år. Stig Holmström talade om skillnaden mellan 7G och 9G som enorm. Man stappar ur slungan med bristningar och blåmärken.

Gripen provas under hösten 1988 med markrullning på bana med följbil, i farter upp till 250 km/h med lyft noshjul. Styrsystemet styr noshjul och nosvinge med automatik vid landning för att få kort landning, som är kravet. Man gör motorkörningsprov samt utsätter flygplanet för elektromagnetisk strålning.

Stig Holmström påtalade att servicevänligheten, som alltid varit signum för Saab:s flygplan, snart visade sig vid försöken. Styrsystemet är programmerat i olika moder för taxning, start, landning och combat. Man hade inget extra styrsystem vid den första flygningen.

Fortsättningsvis fick vi reda på att styrsystemet har två stopp, ett softstopp och ett hardstopp. Styrsystemet skyddar mot överbelastning

och att farten blir för låg. Stig Holmström berättade att piloten mister kommandot om farten blir för låg. Styrsystemet sänker då automatiskt nosen. Det går att bryta till hardstopp om så behövs. Man har även gått igenom hardstopp utan allvarliga följder.

Första flygningen

Passet tar 50 minuter och det handlar inte bara om ren flygning och landning. Man tändar inte ebk men faller däremot in landstället, vilket kan vara en risk. Därmed får man ut mer av flygningen.

Stig Holmström är i egenskap av chefsprovflygare den som av tradition får göra den första flygningen. Till sin hjälp assisteras han av en J32 och en JA37. Vädrret var kanonfint enligt provflygaren och även Herren var med. Dock fanns det ett litet aber med, då det inte gick att tanka fullt. Systemet var franskt, så vad kan man begära. Starten blev 20 minuter försenad, men enligt en vitsig mediareportör 2 år och 20 minuter, berättar Stig.



Fullsatt naturligtvis, när ett 80-tal NFF:are kom för att lyssna på Stig holmströms intressanta föredrag om JAS 39 Gripen. Foto: Hans Johnsson

Programmet för den första flygningen hade 20 inbyggda tester, där alla fick godkänt. Flygningen gick runt en bana med ett flertal flygfält inom räckhåll. Styrsystemet hörde av sig hela tiden och det var många lampor som blinkade under hela flygningen.

Stig berättade att flygplanet var lite vingligt i rollplanet men var lättlandat och hade precision i styrningen och hade god kursstabilitet i landningen. Provflygplanet hade konventionella instrument, till skillnad mot

dagens cockpit med stora skärmar och hade en rak enkel pinne till styrspek. Sedan har utvecklingen gått snabbt med modifieringar av cockpit, layout och säkerhetsutrustning. Numera är layouten i cockpit mycket omtyckt och får beröm. Utvecklingen fortsätter och man har även möjlighet att lufttanka.

Den senaste versionen New Generation eller Super Gripen har fått en större motor, tar mera bränsle och klarar farter i överljud (mach 1.2 på 7 km höjd) utan ebk. Det är denna version som nu marknadsförs av Saab.

Stig Holmström berättade att man hittills sålt flygplan till Sydafrika och Thailand. Ungern och Tjeckoslovakien leasar samt att England hyr ett provflygplan för sina elever inom samväldet. Glädjande nog har man fått en kvinnlig Gripenpilot. Hon flyger i det Sydafrikanska vapnet. Föredragshållaren avslutar sitt anförande med att berätta om den goda flygsäkerheten hos flygplan 39. Man har flugit 150 000 timmar utan att någon pilot omkommit.

Under frågestunden får vi reda på bland annat:

Uppgraderingarna pågår från version A till C och B till D. Man bygger en modernare cockpit, ett nytt skrov, förser med lufttankningsutrustning och förbättrar avioniken. Gripen står sig bra i konkurrensen och har ett bra motmedelssystem.

Den borte gränsen för utveckling finns inte för mjukvaran, gångtiden är garanterad till 4 000 tim med möjlighet att uppgradera till 8 000 tim.

Tillgängligheten är bra, mekanikern får rapportering och flygplanstatus direkt efter flygning.

På frågan om riktningen hos Saab om obemannat blir svaret; bara som ett komplement. Nyutvecklingen av bemannade flygplan pågår i USA och i Ryssland, fick vi veta, men mindre i Europa.

Fred Brihagen

Flyttbestyr i hangaren.

Som alla förmodligen redan vet, väntar vi på att få Viggensimulatoren, som är under byggnad, på plats i hangaren. För detta måste mera utrymme skapas på golvet. Det innebär att den Piper Cub som står i bortre änden av hangaren måste flyttas.

En balk har under sommaren monterats i taket och GH Racern har flyttats och nu hängt där en tid. Alldeles nyligen har etapp två avslutats och Cuben har också lyfts på plats. Den saknade vinghalvan har kunnat monteras och nu är flygplanet komplett, även med en pilot i förarstolen.

Sören Wennerberg har varit montageledare och sett till att båda objekten kommit upp. Beslag, speciallok och lyftkätting har tillverkats.

Ett krux har varit att få tag på skyliften, så att man kan komma åt att koppla spel och sedan fästa flygplanen i balken.

Efter mycket fixande och trixande med skylift, spel och rep har man krånglat upp flygplanen med ytterst små marginaler till de



Det krävdes centimeterprecision för att få upp Cuben mellan Viggennosen, Sk 61:an, Holmbergarn och 35:an. Börje Järvling t.v. och Hans Edelbrandt kontrollerar frigången över 35-ryggen.

omgivande flygplanen Viggen, Draken och Bulldoggen.

Många hjälpsamma händer har assisterat, ingen nämnd och ingen glömd. Än fler har bistått med förslag, råd och glada tillrop.



Lyfledaren Sören Wennerberg vid vingframkanten övervakar koppling av lyftdon till Anders Wennerberg i lyften, assisterade av fr.v. Per Bohlin, Stein Ulf och Hans Edelbrandt.



När Cuben var på plats var det dags att rulla in en Viggemotor (RM8). Stein, Wladimir, Sten-Inge och Staffan tar i.

Text & foto: Fred Brihagen

Stängsel även runt upplagsplatsen

Alla föremål och materiel som tillhör F11 museum ryms inte inomhus. Dit hör bl.a. en snöslunga, ställage, värmeaggregat, gamla domkrafter och annat. Det mesta av detta vill vi ha kvar och då har det känts otryggt att ha det liggande bara att hämta för ev. illasinnade. Men framför allt fanns en risk att nyfikna kan lockas att klättra och skada sig på alla prylarna. För att undvika detta har vi nu fått ett skyddsstängsel runt hela upplagsplatsen, med en rejäl grind som tillåter även stora transporter.

För ett fint arbete och sponsrat pris framför vi härmed ett varmt tack till **Heda Skandinavien AB**, som svarat för arbetet.



I stället för en "skrotgård" har F11 Museum nu en snygg inhägnad upplagsplats med stor grind när det t ex kommer flygmotorer och annat skrymmande som skall ut eller in.

F11 Museum i lokalradion

Den 26 oktober bjöd Radio Sörmland sina lyssnare på lite flyghistoria i ett inlägg som handlade om flyget i Nyköping, då främst F11 och den historia som F11 Museum förvaltar. Det var i programmet "Minnesluckan" ett populärt och stående inlägg i lokalradion som görs av Leif Jacobsson, där han tar upp olika händelser och personer med anknytning till gångna tider i Sörmland. Denna gång fick alltså F11 Museum vara med, vilket bl.a. innebar att radiolyssnarna fick höra ett par "flygarlåtar" inspelade av 5 div i slutet av sjuttioalet.



Leif Jacobsson från Radio Sörmland ställde frågor till bl.a. NFF:s ordförande P-O Pettersson

Simulatornytt

Arbetet med 37-simulatorn flyter på i stort sett som planerat. Spegelsystemet har flyttats in i Flygplanhallen där projektansvarige Lasse Sjöberg tillsammans med Janne Högberg bygger stativ och lyftanordningar för att få speglarna i rätt nivå.

Simulatorkonstruktören Anders Eriksson ger följande rapport: "Lasse, Janne och Stein har monterat spakkraftsgivarna för höjd och skev vilket har varit en hel del jobb. Resultatet blev jättebra och styrspaken känns riktig. Jag har ringt* kablar vilket tar väldigt lång tid, men krävs för att få fram alla funktioner vi vill ha. Håller just nu på att koppla in el-centralen som vi har satt dit i apparaturrymmet. Lasse och Janne håller på att titta på en lösning för hjulbromsarna. Därefter kommer vi att titta på en lösning för potentiometrarna för skev, höjd, sidstyr och gas. Jag skulle tro att efter jul så skulle man kunna göra de första testerna med dator, så det blir spännande"

* Hitta rätt bland tusentals kablar i härvorna.

Bli personlig sponsor

Vi har mycket värdefullt stöd av en rad företag som på olika sätt sponsrar F11 Museum. Med förra numret av Medlemsnytt fick du även ett brev som presenterade möjligheten att även bli personlig sponsor. På det brevet fick vi glädjande besked från följande personer som blivit personliga sponsorer:

Freddie Andersson

Jan-Åke och Margareta Berg

Stieg Ingvarsson

Ulf Mellberg

Dokumentation från Carleson

Axel Carleson är en av landets främsta flyghistoriker och har sett till att två flygmuseer kommit till stånd, Flygvapenmuseum och F11 Museum. Axel har under åren samlat på sig ansevärd dokumentation om svenskt militärflyg. Han har nu börjat rensa i sin omfattande samling, varvid F11 Museum fått det stora förtroendet att överta och i fortsättningen förvalta en del av Axels samling. Hittills har museet tagit emot ca 140 A4-pärmar. Det är alltså ett synnerligen digert material som nu håller på att gås igenom vid museet för att registreras och ingå i museets dokumentarkiv.

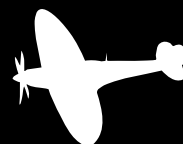
Ett stort tack framförs härmed till Axel för dokumenten och för det förtroende han visar för vår verksamhet.



Foto: Hans Johansson

Ovan visar Museichefen upp den första av tre delleveranser av dokument som F11 Museum hittills fått ta emot. På bilden t.h. är Flygvapenmuseums förste chef Axel Carleson, i full färd att rensa i sina bokhyllor

SKAVSTA FÖRR



Minnen från flygsoldat 10427/41 Folke Lindberg

Jag tillhörde den andra kontingent värnpliktiga som tog nybyggda F 11 i besiktning. Det var oroligt uti världen och nervöst även på våra breddgrader. Som flygintresserad anmälde jag mig till kurs för flygskytta. Vi blev 15 st i kursen och fick en väldigt fin utbildning i praktiskt och teoretiskt flygande. Vi hade Caproni som "eget" plan på F 11, en version för "fjärrspaning" och en version som bombplan. Fjärrspaningen hade extra tankar i bombställen. Det blev inte så mycket flygning med Capronin därför att i första omgången var det vingarna som skulle förstärkas efter att flera plan fått vingbrott. När denna förstärkning var klar, var det dags att åtgärda avgasutsläppen. På motorernas undersida var det ca 5 cm långa avgasrör 12 rader om 5 st i varje rad, motsvarande antal motorcylindrar. När planen gick in för landning ströps gasen så eldslågor slog ut via de korta avgasrören och det tändes eld på duken som fanns närmast. Denna stora risk åtgärdades på ett enkelt sätt. Man monterade dit som en "saxofon" och anslöt de 5 korta avgasrören i varje rad och den grövre slutänden var böjd utåt och låg på utsidan om landningsstället. Med anledning av detta blev del lite flygning med S16 för min del, men vi hade B3-or från Västerås som lån och fick flygvana på.



B3-besättningar briefas en kall vinterdag 1942. Motorerna är igång så det drar säker kallt.

Det gick åt mycket folk och maskiner ihop med dessa Caproni. För egen del har jag ett än idag bevarat Caproniminne. F 11 hade bombövningar i skärgården utanför Oxelösund. Vi som tillhörde besättningarna men inte var med i bombningarna fick vara bombvakter på intelligande öar. Vid detta tillfälle hade "Capronin" fällt bomben och var på väg upp ur dykningen när vingen brast. Från min plats såg jag hur besättningen hoppade och alla utom den sista klarade sig. Tillbuden med S16 var en del av dagen. Som när Wachtmeister fick motorstopp över Stockholm och planet föll och började rotera. Min kompis fick order sätta på skärmen men han kunde inte komma till skärmen, han stod som fastlåst pga. centrifugalkraften. Som tur var fick Wachtmeister fart på motorn och besättningen kom lyckligt åter till Skavsta och F 11.

Den rekordkalla vintern 1941-1942 fick vi utföra samhällstjänst genom att undsätta Gotlänningarna med karbid och nödvändig proviant. Det var 20-30 minusgrader under hela januari-februari så därför fick vi förvärma flygmotorerna med 5-lågiga spritkök som via asbestduk-försedda rör ledde värmen upp till motorerna. Det var B3-or och Ju87-or som vi lastade i Skavsta och sedan följde båtfarleden, där båtarna låg i långa rader. Vi togs emot på Romafältet med kaffe och smörgås. Sedan var det bara att vända och lasta igen. Ett trevligt minne från en lång och växlande militärtjänst.

P.S.

Innan vi fick åka på permis på lördagarna fick vi minera startbanorna. Med 10 m mellanrum placerades dynamitlådor på båda sidor om startbanorna. En ständare med tändanordning. Ett band över startbanan till tändanordningen.

Folke Lindberg

Några ord från ordföranden



Det är fantastiskt att så här i slutet av ännu ett verksamhetsår kunna konstatera att verksamheten inom NFF och F11 Museum bara fortsätter att växa. Vi ser det på antalet föremål som kommer in i museet, speciellt stora sådana, som hela tiden kräver omändringar och rangering i Flygplanhallen. Bergfalke, Holmberg Racer och Sk 61 har nu fått sällskap i taket av Armécuben.

Därmed får vi nog konstatera att det är fullt i taket. Möjligen för undantag av eventuella stora flygplanmodeller som museet gärna tar emot. Ett annat värdefullt "takjobb" som pågår är dragning av ledningar för brandlarm, där museets el-expert Ulf Svensson gör en förnämlig insats för att trygga samlingarna. Med det ökade utrymmet har vi nu fått plats för en Viggemotor (RM8) intill 37-nosen. I det frigjorda utrymmet är nu även halva simulatormotorn på plats i och med att Lasse Sjöberg med sina manningar flyttat in i simulatorns spegelsystem. 35-motorn håller på att flyttas för att ge plats för ytterligare motorer som väntas från Flygvapenmuseum.

Förutom allt detta har det gjorts en rad förbättringar och underhåll under året. Mycket smått och en del stort som redovisats i Medlemsnytt. Allt detta arbete gör sig inte självt. Därför är det roligt att kunna konstatera att arbetsstyrkan i museet också fortsätter att växa. På senaste tiden har det varit nästan fullsatt i *Pelles Hörna* vid fiket. Varmt välkomna alla nya medarbetare och stort tack alla engagerade för fina insatser.

God Jul och Gott Nytt År!

P O Pettersson
Ordförande

Efterlysning - F11 lågflygbana

För ett drygt år sedan gjorde jag en ansträngning att få reda på uppgiften hur F11 lågflygbana hade sin sträckning före 1962. Samtal med gamla kollegor visade att alla mindes brytpunkten Storklappen i havet utanför Västervik. Hur sträckningen såg ut före 1962, då den ändrades, fick jag ingen hjälp med. Inga dokument finns bevarade på Krigsarkivet som visar hur vår lågflygbana sträckte sig över Östergötland och Småland. Däremot ett dokument som visade att lågbanan ändrats någon gång under 1962. Bakgrunden är att min sons svärföräldrar, som bott i samma by i generationer, påstår sig ha sett en mängd flygplan på låg höjd vid den här tiden. Därför är jag nu väldigt intresserad av att få konstatera att många andra också navigerat fel. Eller tvärtom, hur fantastiskt skickliga vi var. Har du uppgift om exakt sträckning av F11 lågflygbana före 1962, så hör av dig med gamla kartor eller mejla eller slå en signal. Måste en gång för alla klara ut det här med min sons skeptiska svärföräldrar om vår skicklighet att navigera på låg höjd.

Med de allra bästa flygvarhållningar!

Janne Fernström eller FER som det stod på hjälmen.

fernstrom@allt2.se - 08 / 771 92 64 tfn/fax

Näckrosvägen 21
142 64 Trångsund

Årsmöte 2011

Dags att boka in nästa års årsmöte, som går av stapeln den **31 mars 2011**. Thore, ansvarig för Medlemservice, har lyckats engagera **Gunnar Åkerberg** som visar och berättar kring sina vackra flygbilder från flygåret 2010 både i Sverige och utomlands. En fin upplevelse att se fram mot för alla flygintresserade.

Mera uppgifter kommer som vanligt i Medlemsnytt nr 1/2011 tillsammans med kallelse till årsmötet.

Medlemsavgift

Inbetalningskort för 2011 kommer redan i detta nummer; med hopp om samma föredömligt snabba inbetalning som tidigare år.

använd därför gärna omgående bifogade inbetalningskort.

Medlemsavgiften är 150 kr (75 kr för dem som även är medlemmar i F11 Veteranerna).

OBS! Nyttillkomna medlemmar efter 1/10 behöver inte betala någon avgift för 2011.

Frivilliga

extra bidrag till museiverksamheten är alltid välkomna. Speciellt för i år är att du kan ge ett bidrag riktat direkt till simulatorbygget och därigenom bli *Simulatorvän*. Märk då bidraget med Simulatormotorn.

Utlotning av medlemskap

Bland dem som betalar medlemsavgiften före 15/1 lottar vi ut **två gratis medlemskap** för år 2011!

**Till gratis medlemskap för 2011
gratulerar vi än en gång**

Claes Jernow, Stockholm
och
Ingvar Winblad, Nävekvärn

Portosponsor 4/2010

Utskicket av detta meddelande sponsras av Saab Aerotech.



SAAB

Bidraget är ett värdefullt stöd i NFF:s verksamhet och till stort gagn för bevarandet av svensk militär flyghistoria.

*God Jul & Gott Nytt År
Tillönskas alla läsare*

V.v. meddela ev felaktigheter eller ändringar i din adress.

REDAKTIONSRTUTA

PRODUKTION

Gunnar Vieweg

REDAKTIONSGRUPP

Fred Brihagen 0155/21 92 54

Thore Eriksson 0155-28 82 97

Gunnar Vieweg 0155-21 88 34

ADRESS

Nyköpings Flyghistoriska Förening

Skavsta Flygplats

611 92 Nyköping

E-POST

nff@nykoping.nu

POSTGIRO

82 46 05-0