

## Besök på F 17 säkmatverkstad den 22 oktober 2015.



Foto Boo-Walter Eriksson

Vi var 17 personer som fick besöka F 17 säkmatverkstad och få information om den utrustning som den flygande personalen bär och har med sig.

Det var ställföreträdande chefen, tekniker Patrik Gustafsson som tog emot oss och visade både dräkter och nödutrustning. 10 personer är anställda på verkstaden och de sköter underhållet av materielen och provar ut hjälmar och flygdräkter så att de passar varje enskild förare eller besättningsman.

Isolerdräkter bärs då det är låga temperaturer i vattnet för att öka överlevnadstiden och överlevnadsjackan (den gamla flytvästen) har dubbla lungor så att personen flyter även om en lunga är ur funktion. Uppblåsning kan ske på tre olika sätt. Automatiskt vid nedslag i vatten, manuellt genom att dra i utlösning till koldioxidpatron eller genom att med munnen blåsa upp västen. Generellt så var de flesta funktioner dubblerade eller tre-dubblade.

I de nödutrustningspackar som piloten sitter på i katapultstolen fanns olika utrustningar beroende på om man flög hemma i Sverige med vårt klimat eller om man flög i ökenterräng med temperaturer upp till 50 grader.

Syrgasutrustningen ger föraren ett övertryck i masken om det blir ett bortfall av övertrycket i kabinen på höga höjder. Det ger föraren tid att snabbt ta sig ner till lägre höjder utan att förlora medvetandet pga syrebrist.

Vid höga g-belastningar upp till 9 g blåses tryckdräkten upp över ben och mage och övertryck läggs även på pilotens bröst för att säkra pilotens syreförsörjning till hjärta och hjärna. Man kan nu påstå att man nått gränsen för de belastningar man kan utsätta kroppen för. (9 g). För att få acceptabel miljö i flygdräkten finns air condition som ger en luftcirkulation med rätt temperatur för föraren.

Hjälmen dämpar bullret i kabinen och föraren kan använda sin radioutrustning obehindrat. Beroende på om man flyger helikopter, SK 60 eller JAS 39 har hjälmen olika faciliteter och vikt. I JAS 39 kan Night Vision Googles (NVG) hängas i framkant av hjälmen och föraren ser marken även i mörker och kan flyga säkert på de lägsta flyghöjderna. För att piloten skall få rätt balans på huvudet i en utskjutning måste en blyvikt monteras i nacken på hjälmen. Det blir stor tyngd för föraren att bära dessa extravikter. Tänk på att han skall även kunna svänga med 9 g.

Flyghjälmarna med hjälmsiktetsfunktion har börjat användas på F 17. Det innebär att föraren ser all information om flygläge och beväpningssystem i i sitt nedfällda flygvisir (head up display). Föraren kan nu avlossa sina vapen genom att vrida på huvudet/hjälmen och titta på målet utan att behöva låsa radar eller andra sensorer på det.. Det är ett mycket komplicerat och dyrbart system som fortfarande är under utveckling. Det kan ta upp till 6 timmar för att trimma in hjälmens sensorer till föraren huvudform.

Teknikerna på säkmatverkstaden provar varje pilots utrustning på morgonen före flygning och kontrollerar alla funktioner. Vid övningar på andra platser eller i andra länder följer den tekniska personalen med. De är med andra ord integrerade i flygsystemet på ett nytt sätt och är en viktig kugge för att piloten skall kunna flyga och fullgöra sina uppdrag.

Det var en mycket trevlig och uppskattad genomgång som vi fick av Patrik Gustafsson och vi överlämnade de sedvanliga två biljetterna till Kreativum som tack.

Vid pennan: Boo-Walter Eriksson