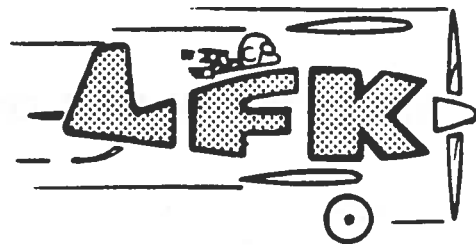


kontakt med



MEMLEMTIDNING FÖR LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Redaktion: Harald Lindestrand, tel A 013-181472 0 013-153709
Per-Olov Jonsson, A 013-183774 0 013-104350
Redaktionskommitté: Lennart Angvik, A 013-282069 0 013-151773
Björn Johansson, A 013-117530 0 013-158831

Distribution: Klas Ohlsson och Mats Jonsson
Adressregister: Gun Lundqvist expeditionen

NR 3 1987

I DETTA NR

REDAKTÖREN HAR ORDET

STYRELSEN HAR ORDET

- * Ny mekaniker
- * Prisjusteringar
- * IFR-skolning
- * Grattis!
- * Nya medlemmar

EKONOMI

- * Betalningsdisciplin
- * Rabattfrimärken

KURSVERKSAMHETEN

- * A-kurs
- * IFR-kurs

JOURTJÄNSTEN

KLUBBVERKSAMHETEN

- * Hänt sedan sist
- * Klubbbrallyn

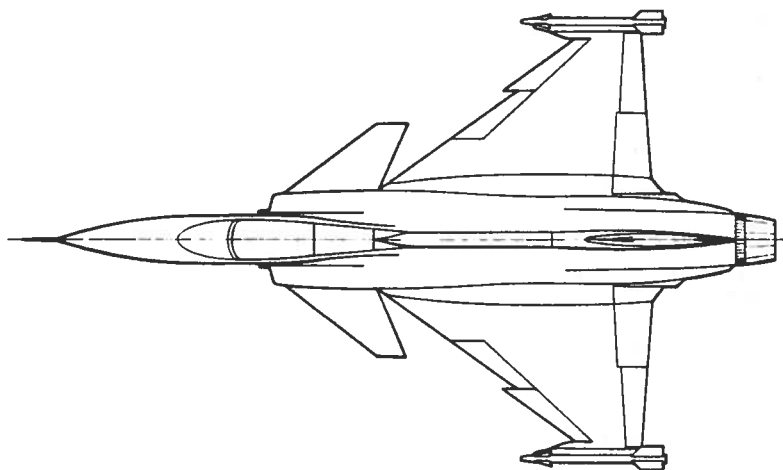
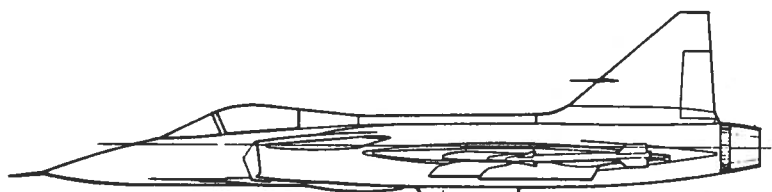
TÄVLINGSVERKSAMHETEN

- * SM + NM i CFFK
- * Inbjudan
- * Tävlingsresultat

PREMIÄR FÖR FLYGVAPNETS NYA GRIPEN

NÄSTA KONTAKT

JAS 39
GRIPEN



LINKÖPINGS FLYGKLUBB, 581 88 Linköping Tel Exp och jour 013-18 32 00
Flygchef och hangar 013-18 32 01

Postgiro 16 01 43-4 Bankgiro 120-0732

Expeditionstider: Skol- och flygchef vardagar 08.00 - 09.00
Expeditionen vardagar 08.00 - 15.00

Bokningstider: Vardagar: Exptid 08.00-15.00 jourh 17.00-mörkrets inbrott
Lör-, sön-, och helgdagar : Jourhavande 08.00- mörkrets inbr.

REDAKTÖREN HAR ORDET

Så här inför sommaren vill jag ta tillfället i akt att be alla medlemmar som ska på flygsemester eller besöka något evenemang som har med flyg att göra, skriv ner era upplevelser! Skicka dem sedan till mig för publicering i Kontakten. Insändare från medlemmar förekommer alltför sparsamt. Vi behöver lite omväxling till all information från styrelsen, Johanness, tävlingsverksamheten etc. Ett given tillfälle är klubbbrallyt till den Danska ön Anholt den 3-5 juli. (Se klubbverksamheten för mer information).

Söndagen den 26 april var det premiärvisning av Saab-Scania Flygdivisionens senaste skapelse, **JAS 39 Gripen**. Med anledning av detta har vi fått tillfälle att publicera en artikel om flygplanet, skriven av Hans G Andersson.

STYRELSEN HAR ORDET

NY MEKANIKER

Som alla märkt har vi haft stora problem med att hålla våra flygplan i luften under vintern efter många irriterande fel. Trots detta ligger flygtidsutfallet något över budget, vilket förhoppningsvis resulterar i att 1987 blir ett nytt bra år.

Det är då glädjande att vi nu åter fått en heltidsanställd mekaniker, vilket bör hjälpa upp statusen på våra flygplan.

Han heter Thor Romare och har gedigen bakgrund som mekaniker, både inom flygklubbsverksamhet och hos vår granne SAAB där han senast arbetat med SF340.

Vi hälsar honom välkommen till LFK.

Styrelsen.

PRISJUSTERINGAR

Våra flygtimpriser har legat stilla eller sänkts i mer än 2 år. Detta har varit möjligt tack vare flera samverkande faktorer:

- * Våra flygplan har fungerat med få problem.
- * Bensinpriset har sjunkit något.
- * Vår ekonomiska ställning är god.
- * Alla medlemmar och anställda har bidragit med goda insatser.

På senare tid har vi dock drabbats av väsentligt ökade kostnader för bl.a. den tekniska tjänsten. Därför måste vi se över vår prissättning så att marginalen som måste finnas för upprustning av materielen inte försvinner.

Nu inträffar glädjande nog att bensinskatten för privatflygning tas bort och detta kompenserar mer än väl de nödvändiga prishöjningarna.

Sammantaget blir resultatet att uthyrningspriserna till medlemmar sänks med ungefär halva skattesänkningen, d.v.s. 7-10%.

Tyvärr slår den prishöjning som ligger i botten igenom på de typer av flygning som redan tidigare varit befriade från skatt, d.v.s. olika typer av skolning och yrkesmässig uthyrning.

UT-priset försvinner eftersom det inte är aktuellt längre.

På grund av ökade personalkostnader skulle skolpriserna behöva höjas ytterligare, men för att ge en mjukare övergång bibehålles skoltilläggen oförändrade tills vidare.

De nya priserna kommer att anslås på klubben så snart de spikats och avses börja gälla från 1 juli.

Styrelsen.

IFR-SKOLNING

Ytterligare en positiv nyhet kan redovisas. LFK har nu äntligen fått ett generellt skoltillstånd för IFR-utbildning. Vi hoppas att detta nu skall medföra att de som länge gått och tänkt på en höjning av sin flygstatus nu skall ta chansen.

Ansvarig för den nya grenen i vår verksamhet är P.G. Lundborg som är skolchef. Tills vidare har han endast Ulf Dahlquist, IFR-instruktör från Norrköping som medhjälpare i flygdelen, men vi hoppas att snart få fram ytterligare ett par lokala instruktörer.

Styrelsen.

GRATTIS

LFK ber att få gratulera följande medlemmar som fyller 50 eller 60 år under sommaren.

Per Pellebergs

Peter Wider

Tore Forsström

Gunnar Wellenstam

NYA MEDLEMMAR

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i klubben:

116 Jonas Andersson
511 Mikael Modin
558 Krister Nilsson
168 Åke Bergvall
651 Rinder Tonkred

EKONOMIN

KASSÖREN VÄDJAR TILL MEDLEMMARNA OM EN SKÄRPT BETALNINGS- DISCIPLIN.

Under de senaste månaderna har pilotfordringarna fördubblats. Det tyder på att en del medlemmars betalningsdisciplin försämrats. För att främja vår klubbs fortlevnad vädjar jag dessa medlemmar till skärpning. Om ingen skärpning kommer till stånd, kommer kassören att bli nödsakad att tillgripa både konventionella och okonventionella motåtgärder. Exempelvis kommer alla dröjsmålsräntebärande pilotfordringar att anslås på klubbens anslagstavla. I övrigt önskar kassören medlemmarna en riktigt trevlig flygsommar.

Kassören.

RABATTFRIMÄRKEN

Om Du har kuponger för Postens rabattfrimärken som Du inte tänker utnyttja, SLÄNG DEM INTE! Lämna istället in dem på LFK:s expedition (eller skicka med internpost om Du jobbar på SAAB). Det sparar klubben pengar på, och vi underlättar arbetet på expeditionen.

KURSVERKSAMHETEN

A-KURS

Höstens A-teorikurs börjar tisdag 15 september kl 18.30. Värva elever! Nytryckt broschyr finns på klubben.

IFR-KURS

Eftersom LFK nu har fått ett eget skoltillstånd för IFR-utbildning kommer vi att försöka anordna teorikurser mera regelbundet.

För att få tillräckligt elevunderlag kommer teorikurserna även i fortsättningen att genomföras tillsammans med Norrköpings AFK. Målsättningen är att starta en kurs i oktober varje år. Närmare information i nästa Kontakt.

Den praktiska utbildningen sker på PG:s simulator och LFK:s flygplan.

Sture B.

JOURTJÄNSTEN

JUNI '87

JOUR

1	Måndag	462 H LAURELL	41247
2	Tisdag	602 N PÅHLSSON	298810
3	Onsdag	271 K FREDRIKSSON	63870
4	Torsdag	316 P HALDING	158921
5	Freitag	108 R ALM	0120/10628
6	Lördag	228 A EWERTSSON	60190
7	Söndag	276 B FREDRIKSSON	88150
8	Måndag	630 M SAVBÄCK	171734
9	Tisdag	462 H LAURELL	41247
10	Onsdag	274 R FLYGH	0142/26482
11	Torsdag	665 T STAVÖSTRAND	011/124820
12	Freitag	108 R ALM	0120/10628
13	Lördag	529 S MÅNSSON	0411/24367
14	Söndag	529 S MÅNSSON	0411/24367
15	Måndag	541 G NISS	151182
16	Tisdag	731 L WALLHAGEN	160361
17	Onsdag	358 D JANGBLAD	160855
18	Torsdag	376 A-B JOHANSSON	0142/41466
19	Freitag	108 R ALM	0120/10628
20	Lördag	640 I STÅLBERG	214760
21	Söndag		
22	Måndag	134 P BRANDTZÄG	148011
23	Tisdag	171 J BRANDT	148256
24	Onsdag	712 E TOTLAND	297553
25	Torsdag		
26	Freitag	108 R ALM	0120/10628
27	Lördag	533 J-A NILSSON	150666
28	Söndag	422 H KOMAREK	139698
29	Måndag	541 G NISS	151182
30	Tisdag	420 B KARLSSON	132315

JULI '87

JOUR

1	Onsdag	675 D SUNDIN	297918
2	Torsdag	209 G DAHLBÄCK	135381
3	Freitag	588 A PETTERSSON	156627
4	Lördag	675 D SUNDIN	297918
5	Söndag	269 H FREDRIKSSON	0143/21061
6	Måndag	675 D SUNDIN	297918
7	Tisdag	774 A ASTRÖM	174286
8	Onsdag	774 A ASTRÖM	174286
9	Torsdag	774 A ASTRÖM	174286
10	Freitag	696 L SYLVAN	59278
11	Lördag	696 L SYLVAN	59278
12	Söndag	209 G DAHLBÄCK	135381
13	Måndag	153 H BENGTSSON	158714
14	Tisdag	153 H BENGTSSON	158714
15	Onsdag	431 E KULLBERG	155516
16	Torsdag	431 E KULLBERG	155516
17	Freitag	209 G DAHLBÄCK	135381
18	Lördag	348 B HÅDEN	214853
19	Söndag	348 B HÅDEN	214853
20	Måndag	431 E KULLBERG	155516
21	Tisdag	533 J-A NILSSON	150666
22	Onsdag	376 A-B JOHANSSON	0142/41466
23	Torsdag	462 H LAURELL	41247
24	Freitag	533 J-A NILSSON	150666
25	Lördag	102 B AHREMARK	299195
26	Söndag	200 E HJERTSTEDT	214719
27	Måndag	422 H KOMAREK	139698
28	Tisdag	543 L NILSSON	159026
29	Onsdag	543 L NILSSON	159026
30	Torsdag	543 L NILSSON	159026
31	Freitag	200 E HJERTSTEDT	214719

KLUBBVERKSAMHETEN

HÄNT SEDAN SIST

Den 22/4 anordnades en klubbafton om reseflyg. Ett antal piloter från Norrköpings flygklubb hade hittat hit för att lyssna på lite erfarenheter från några av de mera resvana piloterna inom våran klubb, samt äta av den öl och landgång som serverades. Det enda som saknades var deltagare från LFK! Vad har hänt med reseintresset som var så stort för bara några år sedan?

Större var intresset för 24-timmars i luften i samband med korpens 24-timmars på cykel. 24 piloter turades om att hålla minst ett plan i luften under hela dygnet Fre 22/5 18.00 till Lö 23/5 18.00. Som traditionen bjuder under detta arrangemang hade vi oförskämt bra väder hela dygnet. Vi hade även två gånger under dygnet direktsändning i närradion från klubbens flygplan.

KLUBBRALLY TILL ANHOLT!

Den 3-5 Juli ger vi oss iväg med större delen av klubbens flygplan till den danska ön Anholt som ligger mitt i Kattegatt, ca två timmars flygtid från Linköping. Anholt är en mycket fascinerande ö med omväxlande natur och otroligt fina sandstränder. Från flygfältet (650m gräs) har man tio minuters promenadväg till Anholt by där man kan hyra sig en cykel för de fortsatta transportererna på ön. Bor gör man sedan på campingplatsen där man har 200 meter till stranden. I närheten ligger då även hamnen, där man kan studera tyska segelbåtar modell lyxigare, eller äta en bit mat i hamnrestaurangen. Där finns även en affär där man kan köpa mat och öl och på så vis leva riktigt billigt.

Det här är med andra ord ett klubbally för dig som vill hålla ner kostnaderna och ändå kunna flyga till exotiska platser. Speciellt du som kanske inte varit ute och rest så mycket utanför Östergötland har här chansen att med moraliskt stöd från lika-sinnade komma lite längre bort.

Anmäler sig till denna intressanta utflykt gör man genom att skriva upp sig vid något flygplan på den lista som finns uppsatt på väggen i klubbhuset. Där finns även lite mer information om rallyt samt några trevliga bilder från undertecknads besök på ön förra sommaren. Tänk bara på att antalet flygplan är begränsat, så det gäller att skynda sig. Givetvis går det bra att ta med någon passagerare också om man så önskar.

Om du har något att fråga om går det bra att ringa mig, Erik Åstrand, på tel 260066.

YTTERLIGARE KLUBBRALLYN!

Eventuellt kommer ytterligare ett rally att ordas under Augusti månad. Destination är dock inte bestämd, så har du förslag på trevliga resmål är du välkommen att höra av dig.

VISINGSÖ

Bestämt är dock att klubbens traditionella utflykt till Visingsö i år går av stapeln Onsdagen den 5:e Augusti, samma dag som Skänninge marknad börjar.

Erik Åstrand

TÄVLINGSVERKSAMHETEN

SM OCH NM I CFFK

SM + NM (Internationell) i CFFK, 1987-08-21/23, äger rum i Linköping med flyggrenarna på Saab-fältet.

Vid tjänlig väderlek planeras nav momentet ske på fredag f

m och landningsproven göras på lördagen.

Vädret kan dock inverka så att momenten omkastas eller så att söndagen utnyttjas som reservdag.

Till de båda momenten behöver vi vara många medhjälpare (och naturligtvis supportrar vid landningsmomentet!)

VÄLKOMMEN till LFK-klubbhus torsdagen 20/8 kl 17 !

Du kan få BILT-poäng.

TILLBUD!

P g a inträffade tillbud meddelar SAAB-TORNET att det är VIKTIGT att "MÄRKET" har ständig passning av radion så länge flygtävling pågår.

Vid ev. avbrott måste SAAB-TORNET meddelas!

(Om detta inte fungerar, kan tävlingarna tvingas att genomföras endast på tider när SAAB-TORNET har stängt!)

INBJUDAN

Efter industrisemestern börjar vi med en landningstävling, "GRIPEN 5R", den 10/8 med början kl 17.

Sören Karlsson är arrangör.

Detta rekommenderas som ett lämpligt träningstillfälle inför SM i CFFK (nyss nämnt) och AUGUSTINAVEN + DM i Norrköping 29-30/8, som arrangeras av NAFK liksom AROSNAVEN 5-6/9 i Västerås. Separat inbjudan väntas och anslås på tavlan i klubben.

GRIPEN 5R ingår som den 3:e deltävlingen i Rikslandningstävlingen.

TÄVLINGSRESULTAT

(Nedan följer resultat av några tävlingar som inte tidigare har publicerats i KONTAKTEN).

GRIPEN 3R och DEBUTANT-/VÅRTÄVLINGEN.

LFK/TKM/CMD.

GRIPEN 3

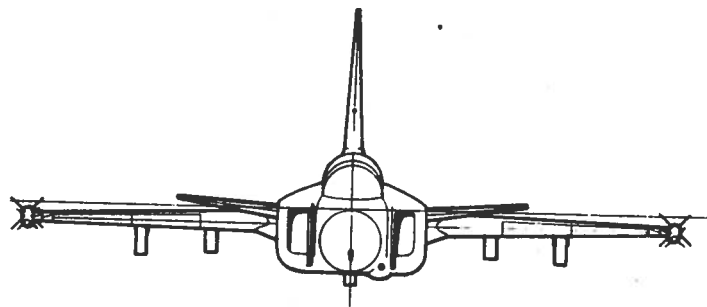
	<u>prickar</u>
1. Nils-Erik Zander	105
2. Evert Hedman	108
3. Seve Barth	129

DEBUTANT-/VÅRTÄVLINGEN

	<u>prickar</u>
1. Björn Johansson	76
2. Nils-Erik Zander	80
3. Christer Åqvist	132

Bästa debutant:

Thomas Lampe	332
--------------	-----



PREMIÄR FÖR FLYGVAPNETS NYA GRIPEN

Det svenska flygvapnet står nu inför sin största materiella förnyelse på två decennier. Under 1990-talet kommer flygvapnets Draken- och Viggen-divisioner att börja ersättas av det nya, allsidigt användbara flygplanssystemet JAS 39 Gripen.

Gripen-projektet har nu kommit så långt att det söndagen den 26 april var dags att premiärvisa den första provflygplanet (av fem) vid en högtidlig ceremoni vid Saabs Flygdivision i Linköping inför närmare 1000-talet inbjudna. Första flygning planeras till slutet av 1987 och de första serieflygplanen kommer att levereras till Svenska Flygvapnet under 1992.

Gripen innebär en stor teknisk förnyelse för det svenska flygvapnet. För första gången har det blivit möjligt att konstruera ett flygplan som kan uppträda i alla för ett krigsflygplan aktuella roller: jakt, attack och spaning. I varje situation kan full effekt tas ut i just den roll som är mest angelägen. Detta möjliggör ett maximalt utnyttjande av den tillgängliga flygplansflottan. Samtidigt ökas svårigheten för en angripare att i varje läge bedöma vårt flygvapens insatsförmåga.

Gripen-projektet är ett av de första i världen i vilket den allra senaste tekniken utnyttjas i full utsträckning för att skapa ett litet och effektivt flygplan. Därigenom bryts den tidigare trenden mot allt tyngre och dyrare flygplan. Utvecklingen av Gripen med alla de egenskaper som är väsentliga för vårt svenska försvar genomförs med utnyttjande av svensk flygindustris samlade kompetens.

Den grundläggande idén är att varje enskilt flygplan och varje förare skall kunna användas för jakt-, attack- och spaningsuppdrag. Detta ställer stora krav på anpassning människa-maskin. Kabinutformningen har därför ägnats mycket stor omsorg och modernaste presentations- och manövreringsteknik används.

Gripens flygprestanda är dimensionerade för luftförsvarsfunktionen - jakt. Det betyder goda fart-, accelerations- och svängprestanda. Härigenom uppfylls även de prestandakrav som hör till attack- och spaningsrollerna. En viktig förmåga är att överleva i hård stridsmiljö. På grund av sina små dimensioner är Gripen svår att upptäcka. Dessutom är flygplanet utrustat med avancerade motmedel.

De för Gripen mest betydelsefulla framstegen rör främst fyra teknikområden:

Flygplanutformning

Bra högfartsprestanda förenade med goda start- och landningsegenskaper erhålls av kombinationen nosvinge och deltavinge. En nyhet på Gripen är att hela nosvingen kan vridas. Det innebär att flygplanet har styrytor både framför och bakom tyngdpunkten vilket ger mycket god manöverförmåga i alla situationer.

Den viktigaste tekniska utvecklingen på konstruktionsområdet är att lättmetall kan ersättas med kolfiberarmerad plast (komposit). Denna är upp till 25 procent lättare för samma hållfasthet. I Gripen utgörs 30 procent av skrovet av kompositmaterial, en starkt bidragande orsak till att Gripens vikt kunnat begränsas.

Styrsystem

För att ge Gripen god manöverförmåga samt möjlighet att bära en stor variation av yttre laster har flygplanet utrustats med ett s.k elektriskt styrsystem. Förarens styrkommandon bearbetas av datorer och överförs till rodren på elektrisk väg istället för via mekaniska förbindelser. Detta ger också god utvecklingspotential.

Motorteknik

Den tekniska utvecklingen inom jetmotorområdet har medfört lägre vikt, ökad dragkraft och lägre bränsleförbrukning jämfört med 1960-talets motorgeneration. Detta är betydelsefullt eftersom en stor del av flygplanets vikt (och därmed kostnad) bestäms av motorns storlek och bränsleförbrukning. Den valda motorn, General Electric's F404, har starkt bidragit till Gripens låga vikt.

Elektronik

Radarn är av pulsdopplertyp och kan genom sin moderna uppbyggnad lösa uppgifter för såväl jakt som attack och spaning. Den har god störfasthet och räckvidd. I jaktfunktionen kan flera mål engageras samtidigt.

Ett stort antal delsystem i JAS 39 utnyttjar den senaste utvecklingen inom datortekniken. De viktigaste elektroniksystemen utvecklas inom landet - radar, systemdator, elektronisk presentation och motmedelssystem - och förses med en svensk, standardiserad datortyp med höga prestanda. I flygplanets övriga delsystem ingår dessutom ett 30-tal datorer.

IG JAS

JAS 39 Gripen utvecklas av svensk flygindustri som gått samman i Industrigruppen JAS.

I IG JAS ingår Saab-Scania, Volvo Flygmotor, Ericsson Radio Systems samt FFV Aerotech. I det kontrakt som Försvarets Materielverk, FMV, tecknat med IG JAS ingår utveckling och tillverkning av en första delserie på 30 flygplan samt option på ytterligare 110 flygplan.

Saab-Scania

Saab Flygdivisionen i Linköping svarar inom IG JAS för utveckling och tillverkning av grundflygplan samt teknisk samordning av hela flygplanssystemet.

De första provflygplanen skall användas för flygtekniska prestandaprov de senare för prov med fullständig elektronik, vapensystem etc.

Ett omfattande provprogram inleds nu med det första provflygplanet för att kontrollera samtliga system före den första flygningen.

En betydande del av den sedan länge pågående markprovningen gäller flygplanets styrsystem där Saabs HS-rigg (=Hydraul- och Styrsystem-rigg) spelar huvudrollen. Provningsen genomförs för att verifiera styrsystemets funktion och säkerhet tillsammans med samverkande system.

Flygplanets bränslesystem provas i en rörlig rigg för att så långt som möjligt efterlikna verklig flygning.

Vidare har en omfattande utprovning av flygplanets räddningssystem (raketstol) genomförts i form av utskjutningsprov i olika farter från en raketdriven rälsbunden "släde".

Dessutom har en hel rad hållfasthetsprov genomförts med kritiska delar av strukturen. De strukturprov som krävs före flygning är till största delen genomförda.

En viktig del av utprovningen av elektroniksystemet utförs av provflygare i Gripens systemsimulator (SYSIM) som innehåller prototyper till flygplanets elektronikutrustning med ingående programvara.

Sammanlagt pågår markprovning i ett 10-tal provriggar och simulatorer vid Saab.

British Aerospace verksamhet för Gripen's kompositvinge har i huvudsak avslutats. Saab svarar i fortsättningen för tillverkningen av alla kolfiberkomponenter inklusive vinge, nosvinge, fena och större luckor (för landställ, motor etc).

Volvo Flygmotor

Den svenska benämningen på Gripen-motorn är RM12. Motorn är en vidareutvecklad version av General Electric's motor F404.

Utvecklingen av den svenska motorn RM12 genomförs av General Electric i samarbete med Volvo Flygmotor. De största skillnaderna mellan RM12 och grundversionen av F404 är att RM12 har ökad dragkraft samt förbättrad säkerhet bl.a vad gäller förmågan att tåla kollision med fåglar.

Totalt har motorn testats cirka 3000 timmar i olika prov. I detta skede av utvecklingsprogrammet är provningen inriktad mot att demonstrera motorns luftvärdighet. Bland proven kan nämnas att ett luftvärdighetsprov på 80 programmerade timmar genomförts med lyckat resultat. Vidare har motorn förmåga att klara en kollision med fåglar demonstrerats och uppställda krav har nåtts. Ett annat väsentligt prov i höjdkammare pågår. Ytterligare några prov på motor och apparater återstår innan alla krav på motorn inför första flygning har demonstrerats.

Ericsson

Ericsson Radio Systems utvecklar och tillverkar Gripens radar, presentationsutrustning och SDS 80-datorer.

Gripen får en helt nyutvecklad pulsdopplerradar, försedd med kompletta funktioner för såväl jakt som attack och spaning. Den styrs av en programmerbar signal- och databehandlingsenhet där Ericssons datorsystem SDS 80 ingår.

Radarn har en hög uteffekt. Den arbetar med ett stort antal frekvenser och former på den utsända signalen för att kunna fungera också under elektronisk störning.

En prototyp av radarn har tillverkats och testats och de första flygproven kommer att ske längre fram i år.

Det elektroniska presentationssystemet består av tre bildskärmar och en s.k siktlinjesindikator. De styrs av två SDS 80 datorsystem och ger flygföraren den information han i varje ögonblick behöver.

En av bildskärmarna visar flygdata och ersätter konventionella mekaniska instrument. I mitten av kabinen har flygföraren en elektronisk karta som visar terrängen under flygplanet komplett med ortsnamn, vägar, lågflygningshinder m.m. Den tredje bildskärmen är en målsindikator som visar information från radarn och andra sensorer.

Siktlinjesindikatorn gör det möjligt för föraren att genomföra vissa delar av sitt uppdrag utan att titta ned på bildskärmsindikatorerna. Erforderlig information presenteras på indikatorns reflexglas som ligger i synfältet, varvid föraren samtidigt kan se omvärlden. Den presenterade bilden kan innehålla såväl datorgenererade symboler som bilder. Den är en avancerad konstruktion med diffraktionsoptik som ger större synfält och högre ljusstyrka än som tidigare varit möjligt.

Flygprov av presentationssystemet i en Viggen startade i februari i år. Resultaten av dessa första flygprov är goda.

FFV

FFV Aerotech ansvarar inom IG JAS bl.a för utveckling av datorstyrda provningsutrustningar (ATE) liksom andra typer av utrustningar för det kommande underhållet av bl.a elektronik. FFV:s tidigare erfarenheter tas också tillvara vid utformningen av Gripens underhållssystem.

Inom motorområdet medger den modulariserade motorn och konditionsövervakningssystemet att nya effektivare underhållsmetoder kan utformas.

Inom området ATE har testare för digital elektronik och för sambandsmateriel levererats. Utveckling av testare för analoga kretsar och hybridkretsar pågår.

NÄSTA KONTAKT

Manusstopp för nästa Kontakt är preliminärt 870830.