



## **RB 68 förbindelsekontor i England**

**Av Jan Orvelind**

### **Chef vid kontoret under början av 1960-talet**

Vid större inköp av materiel hade Flygförvaltningen på sextiotalet som regel förbindelseingenjörer vid tillverkningsföretagen. I detta fall var Bristol Aircraft Ltd sammanhållande, med Ferranti Ltd som störste dellerleverantör. Kontrakt skrevs därför med Bristol Aircraft, som också hanterade de ändringar och modifieringar, som tillkom under tillverkningens gång även hos övriga leverantörer. Det gällde ju här mycket komplicerad utrustning, och leverantörernas erfarenheter och kunskaper inom området var mycket större än de vi hade i Sverige.

Arbetet för förbindelsegruppen bestod dels i att hantera modifieringarnas kostnader, dels att knyta kontakter med de ledande konstruktörerna om teorier och prestanda vad gällde luftförsvaret med luftvärnsrobotar. Vi kunde också någon gång rekommendera att viss materiel skulle avbeställas, exempelvis "Sideloadern" för lastning av robotar på lastbil, som inte hade vare sig fjädring eller differentialspärr och därför fastnade på ojämn och hal mark. I stället kunde svensk industri visa upp de nya lastbilskranarna, som förbluffade engelsmännen.

Vad gällde modifieringar skulle Flygförvaltningen betala de som tillkom, medan t ex Schweiz hade betalat mer vid inköpet, vilket också inkluderade alla kommande modifieringar, som leverantören införde.

Bristol Aircraft krävde till en början ersättning för alla ändringar. Vi hävdade att vi hade ett kontrakt med vissa prestanda stipulerade, och att vi enbart ville betala för förbättringar. Man kunde ju då kanske riskera, att vi skulle få en gammal standard, men vi visste att man inte kunde ha två standarder parallellt i tillverkningen. Detta blev en bitter nöt för "Bristol" att svälja, men samarbetet förblev bra. Man försökte ta igen en del på reservdelsändringar, men det kontrollerade vi också.

Rb 68 skulle ju inlemmas i det svenska luftbevaknings- och stridsledningssystemet. Royal Air Force hade inte riktigt samma uppläggning i sina system, och hade vissa problem vad gällde instyrning av belyningsradar med data från olika spaningsradarstationer. Detta betydde att ett sökprogram måste användas för belyningsradar. I den förväntade besvärliga störningsmiljön vore detta högst olämpligt. Vi kunde påpeka vid diskussion med leverantörens systemexperter, att felet antagligen berodde på jordytans krökning. Detta accepterades, och ett dataprogram togs fram, som korrigerade felet och som accepterades av Flygförvaltningen. Vid de prov som sedan gjordes vid installationen, visade sig felet vara förbluffande små. Vi bidrog alltså litet även på systemsidan.

Tack vare den goda kontakten kunde ett besök ordnas på Saab för Ferrantis två ledande experter på målsökningsradar och styrsystem. Det blev en intensiv diskussion, men "hemligstämpeln" låg tung över det hela. Emellertid knöts vissa kontakter, som möjligen bidrog till dagens samarbete mellan Saab och engelska företag. Många andra besök gjordes också, och vi fick höra att leverantörerna hade en mycket stor respekt för svensk teknik, organisation, ordning och reda, etc.



FF förbindelsekontor i Bristol 1962 - 1963  
Fr v Tage Söderlund, Jan Orvelind, Barbro Hedlund, Göthe Svensson