

Prioritetsflygning med Gripen

Flygning för effektivare drift

AV KRISTER WULFF

Fyra JAS 39 Gripen har prioritetsflugits, dvs oftare än andra i flygplansflottan. Härigenom ges kunskaper om hur underhåll och reservdelshållning påverkas över en längre driftsperiod.

En erfarenhet är att motortillsyner inte behöver göras så tätt som planerat. Resultatet är lägre underhållskostnader.

Prioritetsflygning med JAS 39 Gripen, PRI 39, är ett projekt som går ut på att genom ett högt flygtidsuttag vinna tidiga erfarenheter om drift och underhåll av flygsystemet. Erfarenheter som ska ligga till grund för typförbättringar, anskaffning av utbytesenheter och reservdelar, underhållsminimerande åtgärder och basanpassning.

Projektet, som startades 1996, är nu i sitt avslutningsskede. Fyra flygplan, två ur delserie 1 och två ur delserie 2, valdes ut. Dessa flygplan, med tillhörande apparater, har det lagts mycket kraft och tid på för att erhålla så mycket flygtid som möjligt. För att driva projektet i hamn har den tekniska personalen vid Flygunderhållsenheten på F 7 lagt ner åtskilliga övertidstimmar och visat stort engagemang.

Tre av flygplanen har flugit vardera 800 flygtimmar och därmed är målet nått. För att utvärdera projektet pågår arbete med att utföra analytisk demontering på ett antal apparater samt framtagande av en slutrapport.

Målet har varit att årligen flyga 300 timmar per flygplan, vilket inledningsvis blev svårt p g a stort felutfall på flygplanen. Dessa berodde till stor del på snävt

satta toleranser och ett antal "barnsjukdomar" som är naturligt för den här typen av avancerade tekniska system.

På senare tid har dock den målsatta drifttiden kunnat uppnås. Som exempel kan nämnas att ett av PRI-flygplanen under det senaste året flugit cirka 360 tim-

mar och under denna period har dessutom 600-timmars tillsyn utförts.

PRI 39-verksamheten drivs av en styrgrupp som leds av Försvarets materielverk (FMV). Ledamöterna representeras av FMV:VoVC, Flygunderhållsenheten/F 7, Teknikkontor 37/39 och Saab/IG JAS.



De s k pri-flygplanen har genomgått 800-timmarstillsyner vid Försvarmaktens flygverkstäder i Säténäs. På bilden ses Anders Engel och Ola Nilsson arbeta med flygplan 39121. Foto: Håkan Brandt



Denna JAS 39 Gripen, nummer 39142 ur delserie 2, är ett av de flygplan som har ingått i projektet med prioritetsflygning. De övriga flygplanen är 39121, 39122 ur delserie 1 samt 39131. De har uppnått en gångtid på över 800 flygtimmar.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

Styrgruppen gör långsiktiga planer, fattar övergripande beslut och ger inriktningar till övriga grupper inom projektet.

Uppföljningsgruppen dokumenterar alla erfarenheter som kommer fram inom projektet. Gruppen leds av Teknikkontor 37/39 och här finns representanter från F 7, FMV, Saab, Volvo Aero, Aerotech Telub och Ericsson.

Dessutom finns en driftgrupp som består av personal ur flygunderhållskompanierna vid F 7. Deras uppgift är att driva fram så mycket drifttid som möjligt för PRI-flygplanen, utan att för den skull äventyra flygsäkerheten.

800 flygtimmar

Två av PRI-flygplanen har genomgått 800-timmars tillsyn vid FMF/Såtenäs. Under tillsynerna har även servicelag från Saab besökt F 7 och gjort kontroller av bland annat skrov och elinstallationer.

En av de stora fördelarna med PRI-projektet är att de olika underhållsinstanserna, både vid förband och inom industrin, får en chans att kontrollera sina rutiner, verktyg och manualer för att kunna korrigera eventuella brister och felaktigheter innan

merparten av flygplansparken når de aktuella drifttiderna.

Eventuella reservdelsbrister kan också uppdragas och åtgärdas och samtidigt byggs erfarenheter och kontaktnät upp vilket kan underlätta arbetet framgent.

För att erfarenheter från PRI-verksamheten ska vara representativa för hela flygplansparken är det också viktigt att PRI-flygplanen flyger och underhålls enligt de planer som är lagda (t ex SFI och UH-plan). Förhoppningsvis kan detta sammantaget hjälpa till att optimera systemet så att tillgängligheten av flygplan ökar.

Billigare motorunderhåll

Ett annat projekt som dragit betydande fördel av PRI 39 är Volvo Aeros så kallade drifttidsutvecklingsprogram för motorn RM 12. PRI-flygplanen har använts för att ackumulera drifttid på motorena, vilket har lett till att tiden mellan motoröversynerna kunnat förlängas. Motorn är en av de mest kostnadsdrivande apparater som finns i ett flygplan, så här finns mycket kostnader att spara.

För att ta till vara på alla erfarenheter och ge rekommendationer om åtgärder,

framställs nu en slutrapport som beräknas vara klar under hösten. Den kommer att innehålla dokumentation av erfarenheter från förband och tillverkare samt förslag till eventuella ändringar av underhållsrutiner, -planer och -manualer.

Fortsatt prioritet

Styrgruppen har till Högkvarteret föreslagit att fortsätta PRI 39-verksamheten. De två äldsta PRI-flygplanen föreslås drivas till 1600 flygtimmar i syfte att titta på slitage, utmattning och eventuella korrosionsproblem.

Samtidigt föreslås att två flygplan ur den kommande delserie 3 tas in i programmet för att drivas till 800 flygtimmar. Anledningen är att många apparater och installationer i delserie 3 skiljer markant från de tidigare delserier.

ARTIKELFÖRFATTAREN ÄR SYSTEMINGENJÖR VID TEKNIKKONTOR 37/39 VID F 7 I SÅTENÄS.