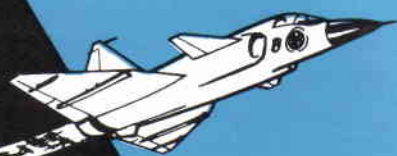
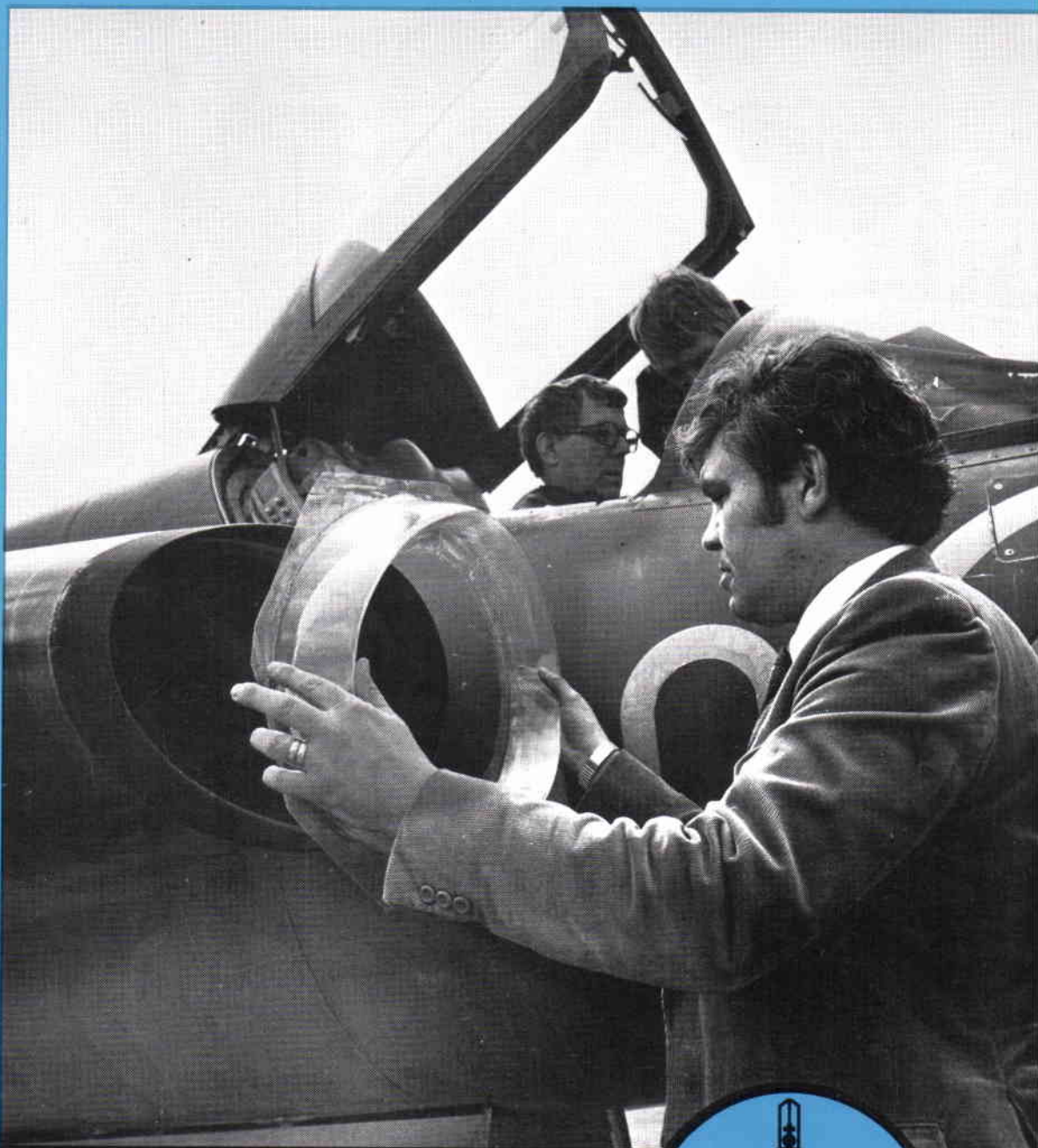


TIFF



Nr 1 1979



DET ÄR FOLKET PÅ
MARKEN SOM HÅLLER
PLANEN I LUFTEN

**TEKNISK INFORMATION
FÖR FLYGMATERIELTJÄNSTEN
UNDERHÅLL**



UTKOMMER

med 2 nr per år
Distribueras till FV-instanser m.fl.

ANSVARIG UTGIVARE

Chefen för underhållsavdelningen,
tekn. dir J O Arman

REDAKTÖR

*)

I REDAKTIONEN

Erik A Vintheden FMV-F:UP
Rolf Hjärter FMV-F:UTM
Sven-Åke Platemar FMV-F:UD
Lars Frennemo FFV-U/CVA
E Ingemar Lindstrand FFV-U/CVM, (f red. *)
Stieg Nordin F10

MANUSKRIFT

ADRESSERAS Tidskriften TIFF
FMV-F:U
Fack
104 50 Stockholm

NÄSTA NUMMER

planeras till hösten 79.
Avisera manus i god tid
till någon i redaktionen, tack.

ISSN 0347-0604

TRYCK

Zäta Tryckerierna Linköping 1979

OMSLAGSBILDEN

Så här reparerar man erosionsskador genom att sätta på förformad, självhäftande polyuretantejp på luftintagets framkant, fpl 35.

Bildens Bo Johansson presenterar detta i en artikel på sid 9.
Foto Niklas Forslind, FFV-U.

INNEHÅLL

FUF 80.....	1	FV Halmstadsskolor	18
Ny verktygssats för elförbindningar	5	Nya kraftkontakter	22
UE på nytt sätt	6	Ag KVAL - driftsäkerhet i FTN	22
Tejpa luftintag	9	Teleingenjörer på träff	23
Tillsyner kvar i Kalmar	10	Plankontoret F:UP	24
F 10 i dataåldern	11	PFS FU = plandatasystem flygmateriel-uh.	28
Storbildsprojektorssystem	12	Nya rullande verkstäder	29
Arbetsmiljön i fokus	13 och 15	Vinterutprovning av basmaterial	30
Rörligheten i FV bassystem	14	Ny nödpacke provad	33
Förpackningsfrågan	16	Nytt om autotest	34
Rättelse om LCC/DTC	17	KLÄCKT - förslagsärenden	8, 9, 10, 35, 36

Sedan lång tid tillbaka har de ökande underhållskostnaderna tilldragit sig ett växande intresse. Självklart är det inte speciellt uppmuntrande att år efter år registrera kostnadsökningar, som till och med överstiger den allmänna prisökningen, när samtidigt FV kraftigt reducerar sina freds- och krigsförband. Under de senaste fem åren har således medelsbehovet för underhåll av flygmaterielen fördubblats i löpande priser.

Vad beror nu detta på? CFV har uppdragit åt FMV att genomföra en studie i samarbete med bl.a. FS och FRI för att söka hejda nuvarande kostnadsutveckling. För denna studie har bildats projekt FUF 80 med CFMV-F, generalmajor S-O Olin som huvudprojektledare och överingenjör S-Å Platemar, som projektledare. Projekt FUF 80 ska redovisa resultatet av studien före årets slut.

Vid analys av underhållskostnadernas förändring mellan budgetår finner man förhållanden, som i stort sett kan uttryckas såsom att FV inte har några underhållskostnader men däremot kostnader för en underhållsorganisation.

Fel fokusering

Att fokusera intresset på underhållskostnader resulterar förhoppningsvis i mindre underhåll på materielen, men också i många fall till mindre beläggning på befintliga underhållsresurser och små möjligheter till kostnadsminskningar, därför att resursen som sådan måste finnas kvar av olika skäl.

Våra resurser är i huvudsak inriktade på att arbeta med minskning av materielens underhållsbehov. De organisatoriska och administrativa villkoren för underhållsverksamheten beaktas i mindre omfattning.

Organisatoriskt dilemma

De här beskrivna tendenserna kan således – om inget görs – få än värre konsekvenser. Till exempel:

- Mindre beläggning på befintliga underhållsresurser ger lägre kompetens för uppgifter, vilket leder till längre genomloppstider för underhållsåtgärder, vilket i sin tur motverkar den tillgänglighetshöjning, som det mindre underhållsbehovet åsyftade.
- Samtidigt kvarstår kostnaderna för den befintliga underhållsresursen och resultatet kan bli:

- **Lägre underhållsbehov på materielen leder till minskande tillgänglighet och bibehållna (eller ökande) kostnader!**

Organisationsstrukturen som sådan kan alltså generera onödiga merkostnader.

Administrativa paradoxer

En annan faktor som skapar kostnader, är givetvis administrationen av underhållet.

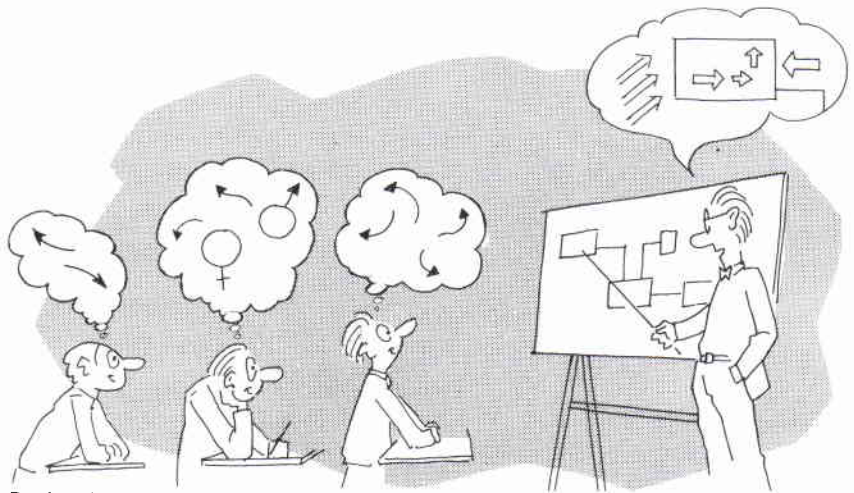
All minskande verksamhet drabbas av problemet hur administrationskostnaderna skall kunna minskas i samma takt som minskningen av kostnaderna för den direkta produktionen.

Administrationn av en produktion – som t.ex. underhållsverksamheten – har ju gradvis byggts upp för att svara mot en växande produktion. När sedan produktionen minskar finns fortfarande

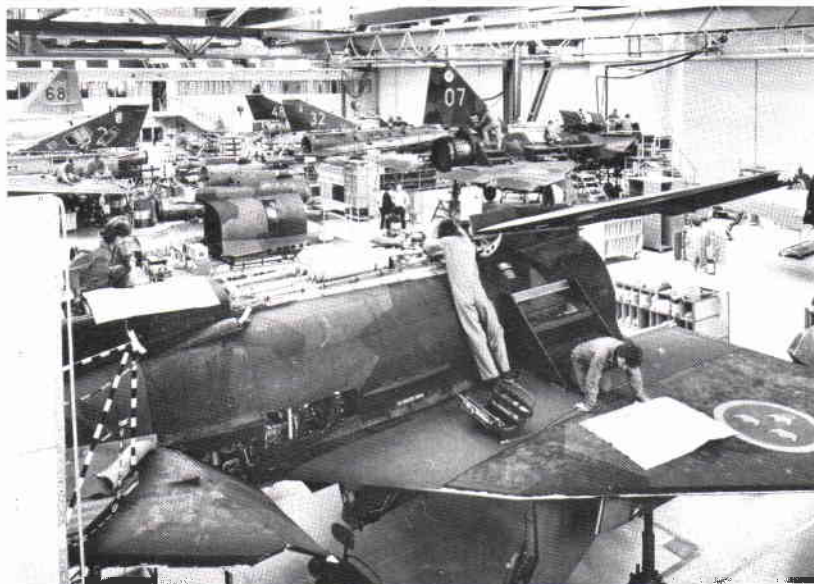
de de administrativa reglerna och rutinerna kvar och kräver samma personella resurser och alltså samma kostnader som tidigare, men nu fördelade på ett mindre antal produktiva timmar. Vi märker detta genom ökande timpriser, som då motverkar besparingar genom att antalet erforderliga produktionsstimmar minskar.

Det finns också en tendens att med viss automatik kompensera brister i administrationen med en påbyggnad av nya administrativa regler och rutiner. Detta har minst två konsekvenser: Administrationskostnaderna ökar och de direkt produktiva resurserna får allt mindre överblick över resultatet av sin verksamhet, vilket kan leda till minskande motivation.

Ovanstående förklarar några av de förhållanden, som projekt FUF 80 behandlar och nedan beskrivs några av ►



Det kanske största problemet: att få projektets alla medverkande att tala (och begripa) samma språk . . .



Organiserandet av FV fredsunderhåll efter moderna principer står i fokus i och med FUF 80. (Bilden från FFV-U).

utgångspunkterna för projektet och projektets arbetssätt.

Problemområden

Förutom de ovan beskrivna förhållandena, som vi måste kartlägga, analysera och försöka ta hänsyn till, finns ett antal utgångspunkter för projektet, där vi främst måste försöka finna ett gemensamt synsätt och vinna gehör för detta.

”Utredningsraseriet”

FV underhållsorganisation har alltid varit föremål för utredningar av olika slag och föranledda av skilda behov. De senaste tjugo åren har utredningarna haft inriktningar, som inte direkt syftat till att ställa underhållet av FV materiel i förgrunden – effektivitet/kostnader.

Som exempel kan jag nämna 1966 års verkstadsutredning, som medförde överförandet av de centrala verkstäderna till FFV och behandlade försvarsmaktens förbandsbundna verkstäder, vidare översynen av flottiljororganisationen, inrättandet av FMV m.m. Alla dessa utredningar har mer eller mindre behandlat delar av FV underhållsverksamhet. Tyvärr har detta ofta medfört att företrädare för FV underhållsverksamhet förts in i en försvarsposition, där vi inte haft möjlighet till och kapacitet över för nytänkande, och därför av många upplevts som konservativa.

Språkförbistring

Ett av de största problemen är kanske att få 50-talet medverkande i projektet att ”tala samma språk”. Timmar kan gå innan vi upptäcker att olika bak-

grund och olika innebörd i definitioner har gjort att vi pratar om olika saker.

Det här är ju välkänt och beror i mycket hög grad på de omvälvningar i sätten för ledning av olika verksamheter inom försvarsmakten, som skett genom bl.a. införandet av FPE (försvarets planerings- och ekonomisystem), upphävandet av FRK (förvaltningsreglemente för krigsmakten) m.m.

Även rollfördelningen mellan flygstab och materielverkets olika enheter uppfattas ofta olika, vilket leder till olika synsätt på möjligheterna att utveckla organisationen.

Vad är underhåll?

Ett annat begrepp, som är föremål för definitionssvårigheter är t.ex. underhåll. Vi möter svårigheterna bl.a. i gränzytan mellan underhåll och verkstad, när vi pratar om samordning av underhåll, i definitionsproblem rörande facket materielunderhålls ansvarsområde m.m.

Underhållsbegreppet var tidigare allt som utfördes med ekonomiska medel från ett specificerat anslag. Idag är underhåll av materiel givetvis samma sak, men anslaget finns inte längre, så samlingsbegreppet har förlorat sin betydelse.

Låt oss börja från början. Alla är överens om att

- om materielen kan utformas på ett underhållsvänligt sätt – vi kallar det underhållsmässighet,
- om materielen i sig själv kräver lite underhåll – funktionssäkerhet,
- om vi har lyckats kompensera materielens brister i fråga om detta med underhållsresurser, t.ex. utbildning, underhållsutrustning, personella re-

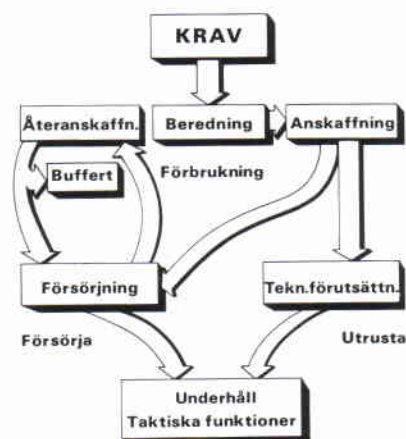
surser o.s.v. – vad vi kallar underhållssäkerhet, då får vi materiel, som kan klara av vad som var avsikten med anskaffningen av materielen.

Hela detta arbete kallar vi *underhållsberedning*. Vid anskaffningen av materielen måste således alla dessa aspekter beaktas för att materielen – vad det än är – skall kunna klara den funktion den var avsedd för.

Underhållsberedningen – som är en del av anskaffningsberedningen – avses resultera i både bättre materiel och väl avvägd anskaffning av underhållsresurser av alla slag.

FMV produkter

I FPE-termer tillhör den här verksamheten FMV produktansvar och leder till att FMV utrustar förbanden med vad vi kan kalla av FMV framtagna förutsättningar för förbandsproduktionen, eller kort och gott FMV produkter.



Facket materielunderhåll får då en roll att *övervaka* deras funktion och *påverka* produktionen hos CFV och FMV, så att ideellt CFV anpassar förbandsproduktionen till FMV produkter och FMV anpassar sina produkter till CFV förbandsproduktionskrav – allt för att *programmyndigheten* CFV skall erhålla bästa totalresultat.

Projektarbetet

Den nu pågående studien är främst föranledd av det alltmer begränsade ekonomiska utrymmet för FV verksamhet och den kraftiga minskningen av FV freds- och krigsförband. Men den är också helt inriktad på *underhållsverksamheten* för FV. Detta har upplevts såsom positivt överallt och gett projektet ”förlig vind”.

För att i någon mån avgränsa projektarbetet utgår FUF 80 från en rollfördelning mellan FMV och förbanden (CFV), som i stort ser ut som följande:

FMV huvuduppgift är att *utrusta*

förbanden med de förutsättningar för förbandsproduktionen, som faller inom FMV ansvarsområde. Den andra uppgiften blir att genom övervakning av förbandsproduktionen upprätthålla en kompetens för att ständigt kunna förbättra dessa förutsättningar.

Förbandens huvuduppgift blir att med de givna förutsättningarna genomföra de av CFV ställda uppgifterna. Den andra uppgiften blir att medverka i FMV övervakningsuppgift genom att fortlöpande ge information om verksamheten. För att ytterligare beskriva rollfördelningen kan tidsaspekterna i verksamheten betraktas så här:

Under genomförandeåret kan i normalfallet endast smärre omfördelningar av underhållsresurser genomföras, eller villkoren för förbandsproduktionen påverkas. Detta är verksamhet, som så långt som möjligt bör vara delegerad ut i organisationen och villkoren bör vara givna i form av planer, ekonomiska ramar, tilldelade resurser och liknande.

Med en tidshorisont på 1-5 år kan förändringar ske i underhållsorganisationen – ökning, minskning, ändrad utbildning av personal etc.

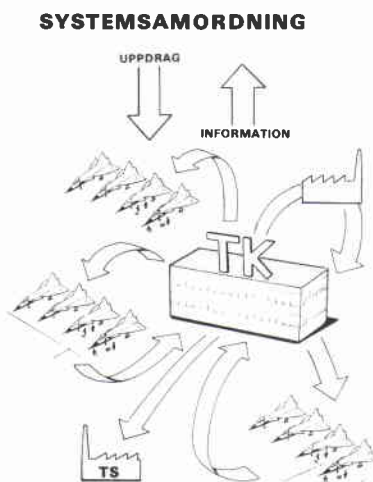
Med en tidshorisont på 3-7 år kan förändringar ske av FMV produkter – modifieringar av materiel, kompletteringsanskaffning, föreskriftsändringar m.m.

Det är väsentligt att denna mer långsiktiga förändringsverksamhet grundar sig på en analys även av underhållsverksamheten under genomförandeåret.

Här tror vi att FMV roll som fackmyndighet har sin stora betydelse,

nämligen att ge underlag för detta behov av förändring.

Projektet har koncentrerat sig på att söka finna villkoren för underhållsverksamhet år 0, d.v.s. genomförandeåret. Denna verksamhet skall – i en-



Delegering innebär att lokal förvaltningsmyndighet (Tekniskt Kontor=TK) får resurser och lämnar resultat från verksamheten.

lighet med FPE principer – vara så självständig som möjligt d.v.s. planer ska finnas, resurser ha ställts till förfogande och uppdragen – CFV sekundäruppdrag – ange vad som skall genomföras. FUF 80 uppgift blir då att föreslå hur

- stödresurser till förbandsproduktionen skall utformas,
- övervakningen av förbandsproduktionens verksamhet ur materiell synpunkt skall ske och

- var, hur och när kostnadsminskande åtgärder skall sättas in.

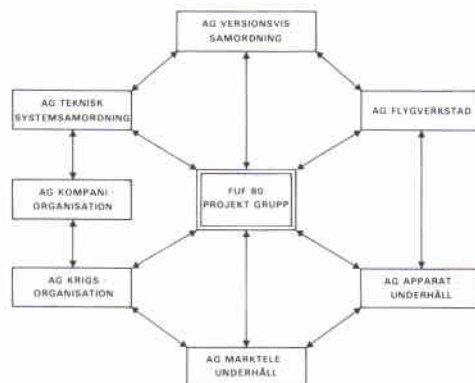
Sju arbetsgrupper

Projektet har under våren arbetat i arbetsgrupper, där delrapporter redovisats under maj månad.

Effekterna av minskningen av antalet förband – kompanier, stril-, sambandsanläggningar m.m. – kombinerat med ökningen av den tekniska komplexiteten och den ökade utspridningen – studeras framförallt i Ag Versionsvis samordning och Ag Teknisk systemsamordning. I den förstnämnda arbetsgruppen studeras främst möjligheterna, till och effekterna av att en versionvis samordning införs, rörande planering och administration av underhållsverksamheten, främst för flygplan. Den andra gruppen studerar behovet av teknisk information inom underhållsorganisationen – var den genereras, hur den bör tillvaratas, hur den förädlas till bättre utbildning, bättre föreskrifter, modifieringar m.m.

Ag Krigsorganisation skall ge underlag för de krigsorganisatoriska aspekterna på fredsunderhållet.

Ag Apparaturunderhåll studerar försörjningsfunktionen till förband och



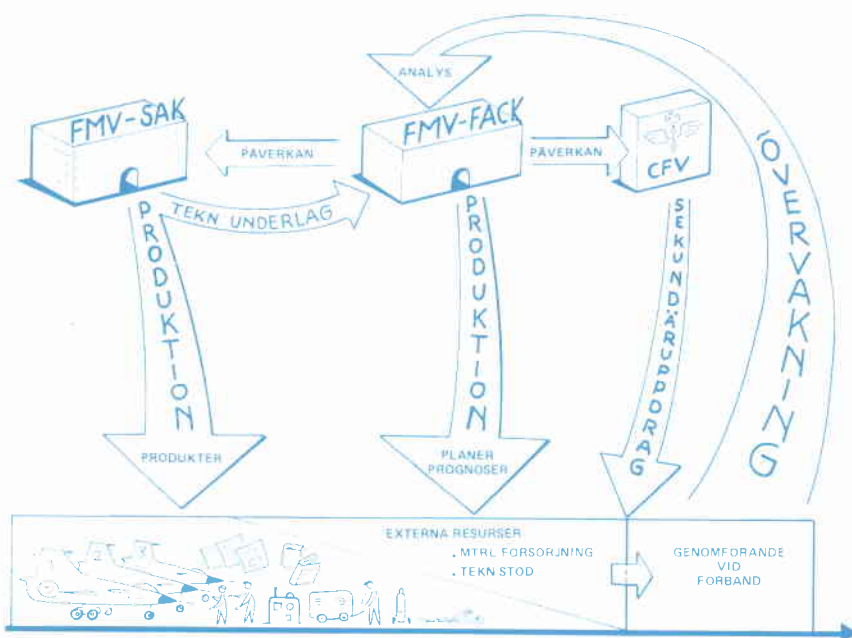
Så här samarbetar de sju arbetsgrupperna.

verkstäder. Arbetet bygger mycket på en tidigare genomförd studie av de administrativa rutinerna för försörjningsfunktionen, där ett förslag till förenkling har lagts och för närvarande viss försöksverksamhet bedrivs.

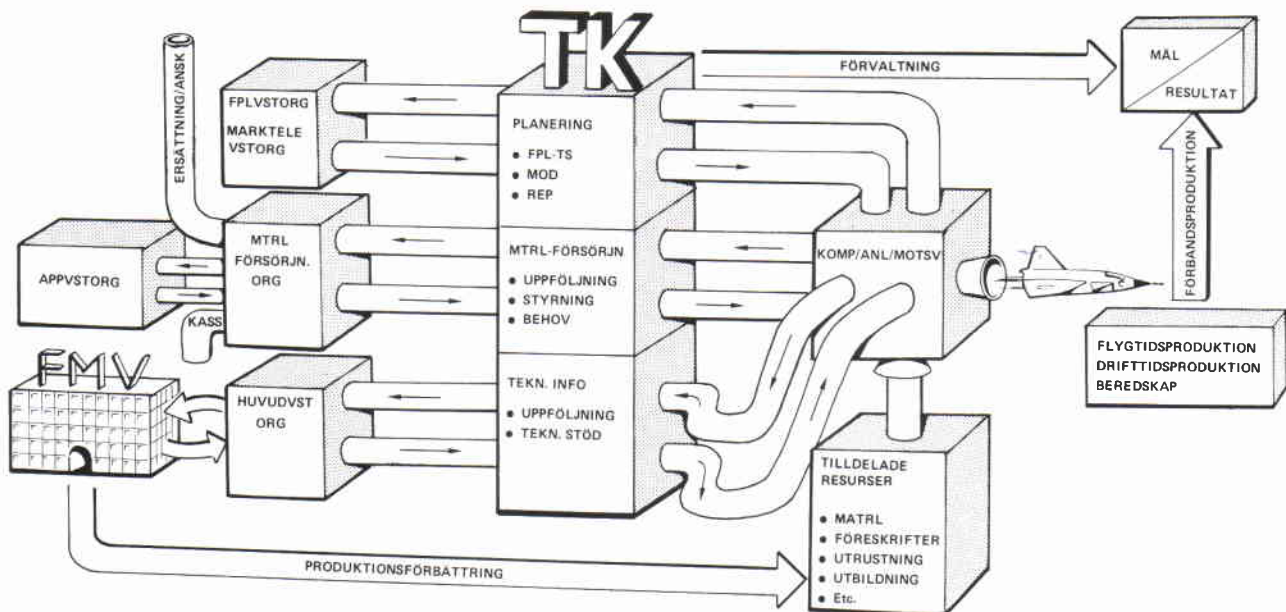
Ag Flygverkstad, Markteleunderhåll och Kompaniorganisation studerar de framtida villkoren för respektive verksamhet och även de konsekvenser som arbetet inom de andra arbetsgrupperna medför.

För främst Ag Kompaniorganisation och Ag Markteleunderhåll erfordras en viss avtappning av resultatet av OLLI-U/FV, d.v.s. den uppföljning av flottiljorganisationen som nu pågår.

Under sommaren kommer vi att på-



Här är ett sätt att beskriva förvaltningsprocessen i FPE-systemet.



börja det omfattande arbetet med att sammanställa den kartläggning och analys som arbetsgrupperna genomfört, och först i höst hoppas vi att bilden av den framtida underhållsverk-samheten i FV kommer att klarna.

Visioner

Vad tror då projektledaren att projektet kommer att leda fram till?

Jag tror, grundat på det underlag som nu finns, att vi måste eftersträva en kraftig samordning av stödresurser till en mer självständig kompaniverksamhet. Sådana stödresurser är t.ex. planeringsfunktionen, det tekniska stödet, och försörjningsfunktionen.

För att en samordning av detta skall kunna genomföras måste fredsörbanden i ökad utsträckning specialisera sig

Den lokala förvaltningsmyndighetens (TK) roll i förbandsproduktionen.

inom skilda områden – alla resurser kan inte finnas överallt.

Jag hoppas således att projektet FUF 80 kommer att kunna ange sättet för en stegvis omfördelning av uppgifter och resurser under 1980-talet.

S-Å Platemar, F:U

Dubbelvisir kommer



Den modifierade flyghjälmen med dubbelvisir, som kommer till våren. Det nedfällda, klara visiret manövreras med höger hand och det färgade solskyddet med vänster. Foto: Niklas Forslind.

Om flygplanhuvar skadas, t ex vid fågelkollisioner eller av rikoschetter efter skjutning mot markmål, löper flygande personal risk för bl a ögonskador.

Våra flyghjälmar har som bekant ett

nedfällbart visir av färgat akrylatglas, vilket normalt används som solskydd. Det är dock inte alltid lämpligt att ha detta visir nedfällt, men det utgör då ett skydd mot splittr i ansiktet.

Vissa utländska flyghjälmar har dubbla visir. Det ena är av klart glas och ska alltid vara nedfällt vid kritiska flygmoment, t ex vid start och landning och vid flygning på låg höjd, det andra glaset är färgat och kan användas vid behov. Det har länge diskuterats om det vore lämpligt och möjligt att förse de svenska hjälmarna med sådana dubbelvisir.

FFV-U i Linköping har på uppdrag av FMV utvecklat ett dubbelvisir för våra hjälmarna. Det består av ett färgat och ett ofärgat "plastglas" och kan monteras på befintliga hjälmarna. Typen av glas är ännu inte slutgiltigt bestämt. Det kan bli akrylat- eller polykarbonatglas. Dubbelvisiret har typgranskats och godkänts av FMV-F:T.

Tillverkningen beräknas komma igång vid årsskiftet 79/80 och modifierade hjälmarna kan vara ute i tjänst nån gång till våren.

Från underhållssynpunkt är hjälmarna med dubbelvisir inte så mycket märkvärdigare än nuvarande typer, men tillsynsföreskrifterna kommer givetvis att kompletteras. Konstruktionen är utformad så att modifieringen kan göras av förbandens säkrat-verkstäder. Detta för att snabbt få ut denna förbättring.

Gösta Sundmark
FFV-U Linköping

Ny verktygssats för elektrisk förbindningsteknik

Den elektriska förbindningstekniken (mjuklödning, kontaktpressning, virning m.m.) har fått stor betydelse inom den moderna elektroniken. De militära utrustningarna blir mer och mer komplicerade och det ställs allt högre krav på underhållspersonalen.

En förutsättning för ett effektivt underhåll är att personalens verktygsutrustning är lämplig och i fullgott skick. Att ha en bra sådan är gott och väl, men det gäller också att denna utrustning är tillgänglig på ett praktiskt sätt. Verktygen har på förbanden hittills förvarats satsvis i olika trälådor, vilket inte alltid varit så lyckat.

FMV-F:UTE har nu tillsammans med FFV-U Arboga tagit fram en speciell verktygssats för elektrisk förbindningsteknik och placerat denna i en transportabel hurts, vilket gör att personalen lätt har de rätta verktygen till hands för olika arbetsmoment.

Benämningen är **Verktygssats förbindningsteknik M 8710-610310** och den är i första hand avsedd för 37-förbanden. Till de 37-förband som även har 35:or kommer verktygssatsen att kompletteras med verktyg för denna flygplantyp.

Verktygssatsen innehåller i huvud-

sak pressverktyg och handverktyg för aktuella elanslutningsdon, kabelskor, skarvhylsor etc samt utrustning för mjuklödning. En pärm med aktuella normer och föreskrifter ingår även i satsen.

FMV-F:UTE avser att ta fram liknande verktygssatser för fpl 35, 60 och helikoptrar.

Anskaffning av hurtsar och verktyg pågår.

Du som har synpunkter på förbättring av verktygssatsen och den elektriska förbindningstekniken är välkommen kontakta FMV-F:UT eller FFV-U Arboga, adress 4276.

Nils Peterson
FFV-U Arboga



Flygplanmontör el, Christer Frisberg på avd T, F 13, med den nya verktygshurtsen. Foto: Rune Rydh.



Dagens "gläfs" ...

Till höger Lödfixtur M6113-808410 tillverkad av CVM. Pris kr. 905.

Hur förklarar och försvarar man en sådan prissättning? undrar signaturen **För"svarsivrare" på F 21**

Svar:

Detta ser ut att vara en riktig tabbe och det är det väl egentligen också. Men det finns också förklaringar värda att begrunda:

När fixturen – som är till för lödutbildning – konstruerades år 1959, var utförandet baserat på lödexperternas krav. Fixturen kostade då inte så mycket att tillverka och acceptabla universalskruvstycken fanns inte att tillgå.

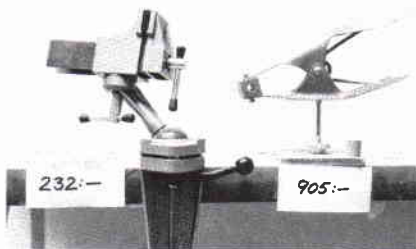
Man beställde ytterligare 10 fixturer i augusti 1978 och kostnaden blev då mycket riktigt 905 kr per styck. (Priset hade vid en större serie kunnat bli avsevärt lägre, t.ex. 140 kr/st för 1000 st,

men SÅ stort flygvapen har vi ju inte. . .)

Exemplet är lärorikt: en regelrätt värdeanalys före ombeställning av basmateriel skulle ha visat att andra lösningar vore rättigare, men dels har vi inte sådana analysresurser, dels kostar detta också mycket att genomföra. Strävan att ge personalen de bästa betingelser för utbildning och underhållsjobb kommer i konflikt med kvalitetskrav och kostnadsmedvetenhet.

Numera gällande kompetensprov för lödare förutsätter inte längre den speciella fixturen. Eleverna och deras arbetsledare får rekommendationen att använda det visade universalskruvstycket istället!

För"svarsivrare" på F 21 blir nog inte nöjd med svaret, som TIFF fått fram efter intervjuer med flera berörda instanser, men hans exempel är en nyttig tankeställare för oss alla: Sluta inte kritisera och ifrågasätta till synes dyrbara underhållslösningar!



Varför?

I budgeteringstider insänds detta foto med en undran.

Till vänster ett finmekaniskt skruvstycke med många inställningsmöjligheter. Pris kr. 232 i handeln.

Förslag ger bättre tillgänglighet:



UE på nytt sätt

I arbetet med FUF 80 har administrativa regler som styr materielflödeshanteringen studerats. Här beskrivs grundtankarna i det förslag som studien lett fram till. Meningen är att vi skall få högre tillgänglighet på materielen, och författaren, fdir Stig Eriksson F12, ställer frågor till TIFF-läsarna och uppmanar oss komma med synpunkter.

Ett fel har uppstått på en accelerometer i fpl 05. Flygföraren skriver teknisk rapport TRAB medan han är kvar i fpl.

Foto: Boris Erixson, F 12

Idag måste alla spara. Inte minst vi som är försvarsanknutna. Överallt möts vi av knappa anslag och ökade kostnader. Ekvationen går inte ihop. Flygförsvaret krymper. Vad kan vi göra för att vända utvecklingen eller åtminstone stoppa den på nuvarande nivå?

Kan våra administrativa rutiner kring flygmaterielen förenklas utan att vi tappar greppet, eller att materielens tillgänglighet minskas? Svaret är ja! Här presenteras ett förslag som är under vidareutveckling. Förslaget är koncentrerat till utbytessystemet.

Förutsättningar

De grundläggande förutsättningarna för det nya uppföljningssystemet kan sammanfattas i nedanstående punkter.

- Samtliga ersättningsenheter är gemensamma för hela flygvapnet. Med ersättningsenheter avses all erforderlig materiel såsom utbyteseenheter och reservdelar. (Se definition nedan).
- Bevakning av inleverans utförs av åtgärdande verkstad. Som en följd av att alla ersättningsenheter tillhör "koncernen" flygvapnet behöver alltså flottiljen i fortsättningen inte bevaka ersättning för insända utbyteseenheter. Däremot måste den verkstad som gör tillsyn bevaka, att när en översedd utbyteseenhet installerats, den felaktiga omgående sänds in för åtgärd.
- Byte av ersättningsenheter sker normalt vid monteringsplatsen. Strävan

skall alltså vara att förrådshålla ersättningsenheterna så nära monteringsplatsen som möjligt, t.ex. i kompaniförråd.

- Förrådsställda utbyteseenheter följs upp individuellt. Bestämmelsen som nu gäller, att utbyteseenheter skall nollställas vid förrådsförvaring, kommer att utgå.
- Reservering av utbyteseenheter för planerade byten skall ske. (Detta förklaras närmare längre fram i artikeln).

ee=ui+ue+rd

Ersättningsenheter (ee) delas upp enligt nedan.

Utbytesindivider (ui)

Individuppföljs.

Byts efter gångtid, kalendertid eller vid behov,

Befintlighet via DIDAS, alternativt manuell uppföljning vid huvudverkstad,

Befintlighet även via ett system kopplat till rd-redovisning.



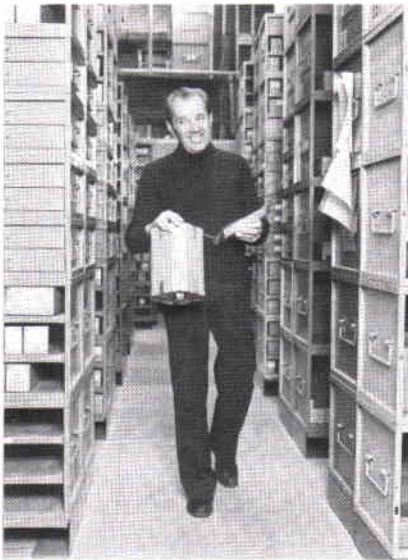
TRAB lämnas av ff Sven-Göran Nielson till Rune Tivås, som lämnar den till . . .



. . . Gösta Olsson. Han kompletterar och begär en ny enhet av dokumentationscentralens . . .



. . . Ulla Bertsund. Kontrollkortet flyttas från register för enheter i förråd till dito upplagda flygplanvis.



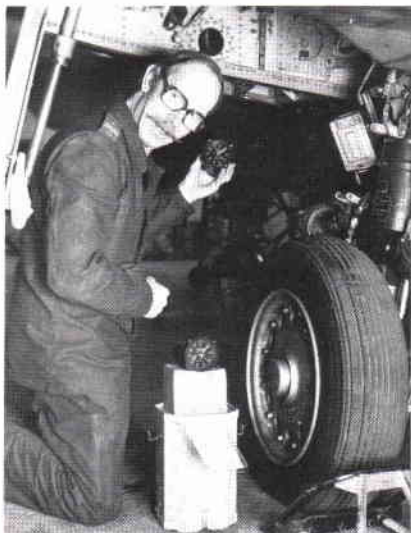
I verkstadsförrådet lämnar Arne Wennerberg ut den nya enheten till kompaniet . . .



Om apparaten inte åtgärdas på flj verkstad går den till huvudverkstaden, och packas här av Erik Pettersson.



Vår accelerometer finns med bland annat gods, som här lastas på turbilen till FFV-U.



. . . där Anders Nordin byter ut den felaktiga accelerometern mot den nya.

Utbytesenheter (ue) och reservdelar (rd)

Kvantitet uppföljs.

Byts vid behov.

Gemensamt för ui och ue gäller

Repareras/överses efter nyttjande.

Beställs via TRAB alternativt FMV-F 601.

Kasseras av FMV-F efter förslag från huvudverkstad.

Prioritetsfördelas.

Återanskaffas av FMV-F.

Grundläggande principer ME-TFD-IUF

Spontant utfall innebär ett felutfall som sker under driftfasen. Felet kan också upptäckas under en funktionskontroll, men man har inte kunnat planera eller förutse utbytet av den felaktiga enheten.

Så snart en felaktig materielehnet har påträffats är första frågan: finns ersättning på flottiljen? Finns inte ma-

terielehnet (ME) vid eget förråd skall TFD (dokumentationsdetaljen, som alltid skall vara kompaniernas förbindelselänk med tekniska enheten i dessa frågor) fråga apparatverkstaden (huvudverkstaden) om denna har ersättning för enheten ifråga.

Huvudverkstaden kan alltid ange leveranstid, om inte annat den tid det tar att åtgärda den felaktiga ME. Tekniska enheten avgör sedan om erbjuden leveranstid kan accepteras.

Om ME erfordras tidigare än angiven leveranstid får man ta reda på om materieltypen har IUF i DIDAS (IUF=individuppföljning). För närvarande innebär detta en fråga om flygplantypen finns uppföljd i DIDAS med alla ui eller inte. Om svaret är ja (i dagens läge gäller detta endast för HKP 4) får flottiljen söka ersättning från annan flottilj. Detta förfaringsätt kan efter prov komma att ändras.

Finns inte IUF i DIDAS måste huvudverkstaden liksom idag i sitt centrala register anvisa ersättning från annat förråd. Utlämnning av ME skall alltid ske från anvisad förrådsplatskod.

Om efterfrågad ME inte finns tillgänglig skall FMV-F:U prioritera och vidta andra åtgärder för att bristsitua-

tionen skall lösas. Sådana åtgärder är t.ex. att förlänga tillsynstider, påskynda apparattillsyner genom övertid, omfördela och prioritera erforderliga rd och på längre sikt kompletteringsköpa.

Även TSB

Rutinerna vid spontant utfall på strilansläggning motsvarar i tillämpliga delar de som har beskrivits för baskompani. Undantaget är att TSB, fast och rörlig del, kommit in som åtgärdande instanser. Detta innebär att strilsystemingenjören (TS), om en bristsituation uppstår, har till uppgift att beordra extraordinära transportsätt eller annan prioritering. TS är den instans som kan väga in tekniska och operativa krav på tillgänglighet. Så länge behov av prioritering eller onormal tidsfördröjning inte uppstår, sker handläggning av åtgärdande instansen (TSB).

Planerat utfall

Vid beredning av tillsyn på flygplan upprättas en lista över de ui som skall bytas. På listan skall också anges den tidpunkt då respektive ME skall finnas till hands för att tillsynsarbetet skall kunna löpa kontinuerligt.

Flottiljen skall också ange sista vecka som ME kan levereras utan att det kommer att medföra stilleståndstid på flygplanet och därmed leveransför-sening. Denna lista sänds till huvudverkstaden, sedan erforderliga reser- ▶



När arbetet är klart och enheten utbytt, överför Eva Adebrant TRAB via terminal till DIDAS databank.