

Ett aggressivt investeringsprogram i nya plan för 50-100 passagerare kommer snart att peta Saab 2000 ur Crossairboet. Det enda bolag som satsade helhjärtat på denna flygplanstyp tröttnade alltså ganska snabbt.

Thomas Brandt, tidigare Saab 2000-pilot som nyligen avancerat till chef för *flight operations*, håller emellertid inte med om att stor-Saabens gästspel blev kort. Ett framåt flygbolag som Crossair låser sig inte vid en flygplanstyp för längre tid än så.

Text Håkan Ahlström, foto Crossair

Det gäller att ha händerna fria att agera när det sker ett teknisksprång. Vilket är just vad som hänt sedan Saab 2000 togs fram på Crossair's enträgna begäran. Inom loppet av några få år har det blivit helt ute att flyga reguljärt med propellerplan. Sedan får den sista versionen av den plötsligt akterseglade tekniken vara hur bra den vill. Ingen påstår annat än att Saab 2000 är ett fantastiskt flygplan. Lika bra på långflygningarna till Malaga som på kortbanorna i Lugano, Bern och London city.

Reduceras till fraktmaskin?

Att den ännu inte svettat sig genom alla barnsjukdomar får regleras med prislappen på andrahandsmarknaden.

Vem ska då köpa?

Någon som sysslar med flygfrakt, tycker Thomas Brandt. Saab 2000 är ett idealiskt flygplan för småpaketfrakt, gissar han friskt. 6 tons payload. Tyst och snabb. Kanske finns redan, eller är just på väg att bildas, ett bolag som vill arva alla 34 efter Crossair? Branschen är mycket dynamisk.

Hur som helst kommer de sista Saabarna inte att lämna Crossair förrän 2005. Så deras tekniska hyss förblir i första hand Crossair-verkstädernas huvudverk ännu en tid.

Vibrationerna är värst

Det mest olidliga är vibrationerna från propellrarna, slår Thomas Brandt fast, och tillägger att Crossair gett upp hoppet om att Saab, som jobbat bra med många andra problem, kommer att lösa detta. Det är för stort och komplext.

"Vi sa ifrån redan när vi var med om de första provflygningarna", minns Thomas Brandt. "Vad ska ni göra åt de oacceptabla vibrationerna?" Att det handlade om genomgripande



Exit 2000



omkonstruktioner var uppenbart. Vilket Saab inte visat sig beredda att kosta på, utan valde att skjuta över problemet på operatörerna.

"Ett tag provade vi att ha en mekaniker som följde med på varje flygning. Han fick logga ut instrumentdata vid varje mellanlandning och justera före varje start. Då gick det att köra nästan vibrationsfritt. Men till vilket pris?!"

Ställde för ingenting

Driftstatistiken har aldrig nått upp till det interna målet 99,5 procent teknisk avgångssäkerhet. Snittet ligger på 98,5. Det sjönk efter olyckan med en Saab 340 förra året, som gjorde folk i verkstan så nervösa att man såg ett stort problem bakom varje bagatell och ställde flygningar för ingenting. Idag har Crossair två Saab 2000 konstant på backen för service och modifieringar, vilket är mycket i en flotta på 34. Ändå når de 32 som är i trafik inte upp till önskad avgångssäkerhet.

För tre år sedan bestämde man sig för att arbeta mer metodiskt för att komma tillrätta med sådant som oftast ledde till tekniska förseningar. Crossair införde en tio-i-topplista för så kallade *main cancellation drivers*.

Ekonomiska schweizare

I topp på första listan hamnade hjul och bromsar. Noggrann analys visade att detta problem varken kunde skyllas på flygplanet, teknikerna eller piloterna. Ingen gjorde något fel. Istället avslöjades en kordad strategi för däckbyte. Man bytte on-condition, dvs direkt efter den landning när däcket gett sitt allra sista och inte fick flyga mer. På så sätt betalar man inte en rappen för mycket för gummit, vilket tilltalade de ekonomiska schweizarna. Det var bara det att oplanerade däckbyten inte är någon god idé i ett trafiksystem med 20-minuters vändtider. Med detta konstaterat, gick



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

man över till att bedöma däckstatus på dygnsbasis, så att man kan planera in alla rutinbyten under nätterna, och vips var hjul och bromsar borta från tio-i-topplistan.



Svår kompromiss

Svårare är det att få avisningsbootsen, som toppade listan förra våren, därifrån. Gummiboots är egentligen olämpliga på maskiner som flyger så högt som Saab 2000, FL260-310. Men det är sådana kompromisser man får göra i ett propellerplan med nästan-jetprestanda. Saaben borde avisas med varm vinge, som en jetkärra. Men så mycket varmluft kan inte tas från en turbopropmotor utan att det stjälar effekt som behövs för framdrivningen.

Avisning tillhör de system som används mer eller mindre beroende på säsong. Som visat sig ha en förarglig förmåga att ge upp när de slås på första gången efter en längre tids vila. På Saaben förvärras läget av att kärran har så förnämliga prestanda att den sällan får is på sig. Man uppehåller sig så kort tid på de kritiska höjderna.

Gymnastiken motverkade sitt syfte

"Jag använde väl avisningen högst tio gånger under de dryga två år jag flög Saab 2000", minns Thomas Brandt.

Därför infördes en regel att "gymnastisera" gummibootsen en gång om dagen, året om. Det skulle göras i samband med *descent checklist* på dagens sista flygning, så att eventuella fel kunde åtgärdas direkt under nattuppehållet. *Descent checklist* påbörjas på *cruise altitude*, där det alltså kan vara 45-50 grader kallt...

Dagliga gummiboothaverier inträffade innan man kom på att sätta en gräns för utetemperaturen. Man får ge sig till tåls tills flygplanet är nere i luftlager där det inte är kallare än -20, för att gummit ska vara tillräcklig elastiskt för att säkert tåla en uppblåsning.

Tvåa på förseningstoppen låg samtidigt bränslepumparna, som man snabbt arbetade ut en plan för att komma tillrätta med.

Olja i propellerbladen

Trea kom propellrarna, det stora sorgebarnet. Felet är att olja och fett läcker ut från navet. Centrifugalkraften matar ut smörjan på och i bladen. De är nämligen ihåliga och innanför det hårda skalet fyllda med ett lätt och poröst distansmaterial, som girigt suger åt sig. Därmed är obalansen ett faktum. Blad med kontamine-

rad kärna är bara att slänga.

Flapsen kommer en bit ned på listan. Problemet är ett klassiskt exempel på inte helt genomtänkt användning av modern teknik. Äldre kärror, som Saab 340, har fasta klaffsteg. Väljer man 15 grader, och indikeringen stannar vid ungefärligen detta värde, är allt frid och fröjd. På Saab 2000 är klaffen steglös. Du kan välja 16 eller 14 grader lika gärna som 15. Men indikeras inte det faktiska läget som exakt lika det förvalda, blir det felsignal i datorn och obligatorisk serviceinsats. Vilket händer alltför ofta, med en teknisk försening som följd.

Saaben viktig ett tag till

"Efter sex år i trafik borde Saab 2000 ha kommit upp i en bättre avgångssäkerhet", tycker Thomas Brandt. Han poängterar att även om utfasningen av stor-Saaben ur Eurocross-trafiken börjar snart, så förblir Saab 2000 ryggraden i detta system i flera år till. Och eftersom det är Crossair's skötebarn, svider det extra.

En jämförelse med kärran som håller på att slå Saaben ur brädet är närmast genant. Nya regionaljeten Embraer ERJ-145 går som en klocka. Avgångssäkerheten är otroligt bra.

Bland den flygande personalen är Saaben något man står ut med, knappast mer, trots att den är lättflugan. 350 styrmän och skeppare, den största besättningsgruppen i bolaget, går bara och väntar på att få flyga jet.

340-piloter hoppar gärna över 2000

Piloter som idag friställs från utfasade Saab 340 och inte får gå direkt på Embraeren är de mest frustrerade Saab 2000-piloterna, erkänner Thomas Brandt.

Crossair har varken typsenioritetslista eller något *bidding system*, förklarar han. Detta för att kunna hantera bemanningen på fyra baser som var och en trafikeras med upp till fem olika flygplanstyper. Pilotfacket opponerar sig, förstås, men hittills har firman sluppit undan med motiveringen att de 20 procent fler piloter som typsenioritet inneburit, skulle vara till men för bolagets utveckling. En övergripande senioritetslista finns förstås, men vill du rida högt på den, får du vara beredd att flytta runt mellan baserna, säger Brandt med ett skevt leende.

Löneskalan börjar på drygt 60.000 schweizerfranc per år för en färsk styrman och slutar på knappt 150.000 för en kapten med 20 år i vänsterstolen. Skandinaver är som alltid särskilt välkomna att söka jobb i Crossair, avslutar han och ser allvarlig ut.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!