



Arboga Robotmuseum

Provflygning av Fpl JAS39 Gripen

2010-11-16

Sida 1(3)

Föredrag av provflygare Stig Holmström om första flygning med JAS39 Gripen



På kvällen den 16 nov samlades 70 stycken intresserade åhörare på Robotmuseet i Arboga för att lyssna till provflygare Stig Holmströms mycket intressanta föredrag om förberedelserna och proven inför första flygningen med JAS39 Gripen som utfördes den 9 dec 1988.

Stig började som fältflygarelev på F5 i Ljungbyhed och kom som fältflygare till F3 Malmen 1960 där han började flyga J29 Tunnan, 1965 på F10 i Ängelholm flög han också J35 Draken vilket är Stig´s favoritflygplan och 1967 kom han till FC (Försökscentralen) på Malmen och flög många olika militära flygplan.

1984 började han som provflygare på SAAB i Linköping där han flög olika typer av flygplan: Fpl 32 Lansen, Fpl 35 Draken, Fpl 37 Viggen och SK60.

Beslut om ett nytt flygplanssystem JAS39 Gripen togs av Riksdagen i samband med försvarsbeslutet 1982. Flygplanet är ett fjärde generationens stridsflygplan. JAS39 Gripen är ett av de första multirollstridsflygplanen som kan användas för jakt- attack- och spaningsuppdrag och dessutom växla mellan dessa funktioner under en och samma flygning.

JAS39 Gripen är det första flygplanet där SAAB inte byggde alla delsystem. För att få ner kostnaderna så skulle man köpa delsystem direkt från hyllorna från olika leverantörer i världen t ex motor från USA, bränslesystem från Frankrike, räddningssystem från England mm, underleverantörerna hade inte testat enheterna så detta gjorde att det krävdes många tester och prov av SAAB innan de monterades i flygplanen så att det skulle fungera fullt ut i flygplanen.



Arboga Robotmuseum

Provflygning av Fpl JAS39 Gripen

2010-11-16

Sida 2(3)

På tidigare flygplan hade man stålwire som gick mellan styrspak, servon och till roder.

JAS39 Gripen har ett modernt datoriserat styrsystem, populärt kallat "fly-by-wire", där all styrspaksinformation skickas av styrdatorn via elkablar till rodren. Man var också över i USA och provflög styrsystemet i ett T-33 Shooting Star-flygplan

Många hundratals timmar av prov i olika typer av simulatorer och riggar på marken genomfördes för att kontrollera att allt fungerade som det var tänkt innan det blev dags att börja göra rullprov på marken för att kontrollera bromsar, styrning mm.

Det byggdes 5 st provflygplan för olika typer av prov: avionik, motor, spinn & högalfa mm. Provflygplan nr 1 med anropssignalen "Viktor 51" var det flygplan som Stig skulle göra första flygningen med. I slutet av november 1988 gjordes många rullprov med avbrutna starter genom att lyfta upp noshjulet vid 250 km/tim för att kontrollera att styrsystemet jobbar som det var planerat i de olika moderna, därefter dra av gasen och sätta ner noshjulet igen och bromsa och stanna flygplanet. På kontrollcentralen vid Saab, kallad "HOUSTON" kunde hundratals mätvärden ses såsom: bränsle-, motor-, hydraulsystemen, temperaturer mm i realtid av provingenjörerna. Kontinuerlig radioförbindelse hade man med Stig under hela flygpasset.

Det hade noga planerats för en 50 minuters jungfruflygning med kontroller och prov i luften. På morgonen den 9 dec 1988 meddelade meteorologen att det skulle bli vindstilla och vackert väder i flygövningsområdet.

Stig ställde upp provflygplanet V51 på banan på SAAB och drog på gasen, kl 12.22 den 9 dec 1988 lättar för första gången JAS39 Gripen från marken, Stig får sällskap av tre följeflygplan Lansen, Viggen och (SK60 med fotografer ombord) under sin flygning där han gör en hel del prov med flygplanet under sitt noga planerade flygpass. Efter 51 min flygning landar han på SAAB-fältet och taxar in till mottagningskommittén som tar emot honom med pompa och ståt.

Stig berättar att det finns mycket automatik inbyggt i Gripen för att avlasta flygföraren, t.ex. inför landning så faller flygföraren ut landställen och då går luftbromsarna ut automatiskt, vingspoilers och klaffar faller ut automatiskt, landställen går också ut automatiskt mm. Bara datorn som sköter bromsarna i Gripen har mer kapacitet än hela centralkalkylatorn i AJ37 Viggen.

Han berättade även om de två haverierna som skedde med provflygplanen i Linköping den 2 feb 1989 och i Stockholm den 8 aug 1993. JAS39 Gripen har flugit i 22 år utan att någon flygförare har omkommit. Flygvapnet har flugit operativt i 14 år med JAS39 Gripen i 150000 timmar och haft 3 haverier vilket är mycket lite internationellt sett och ingen flygförare har omkommit.

Gripen har hyrts/sålts till: Tjeckien, Ungern, Sydafrika, Thailand, Empire Test Pilot's School i Storbritannien. År 2007 presenterade SAAB en utveckling av JAS39 Gripen till



Arboga Robotmuseum

Provflygning av Fpl JAS39 Gripen

2010-11-16

Sida 3(3)

Gripen NG (Next Generation) avsedd för export med bl. a. bättre avionik, starkare motor, ny radar, längre räckvidd, högre vapenlast mm.

Stig berättade om system som kommer i framtiden, UAV, dvs förarlösa flygplan. SAAB är med i ett internationellt samarbete där man i Frankrike jobbar på ett förarlöst smygflygplan kallat "NEURON". Regeringen återkommer om det blir någon statlig svensk satsning på projektet.

I vår kommer det att hållas fler föredrag på Robotmuseet, vad det kommer att handla om är ännu inte bestämt.

Bilderna har tagits av fotografen på SAAB i Linköping.

Artikeln skriven av: Antero Timofejeff , Arboga Robotmuseum