SRF-JRMC completes *USS McCampbell* SRA

Story and photo by Keiichi Adachi, CFAY Public Affairs

U.S. Naval Ship Repair Facility and Japan Regional Maintenance Center (SRF-JRMC) recently completed a Selected Restricted Availability (SRA) on the Aegis guided-missile destroyer *USS McCampbell* (DDG 85).

An SRA is a nine-week maintenance and modernization period and plays a critical role in ensuring the ship reaches its maximum designed service life and supports the Chief of Naval Operations focus area of maintaining current fleet readiness.

According to Port Engineer David Millsaps, more than 48 ship alterations and 230 repair jobs were scheduled for accomplishment during the SRA at a cost of more than 3.3 million dollars. The most difficult repair job was replacement of the starboard propeller blades which was performed underwater by SRF-JRMC divers with technical guidance provided by representatives from the Underwater Ship Husbandry Division of Naval Sea Systems Command. The most expensive repair work was for the gas turbine main propulsion engines and for the generator uptake repairs. The largest alteration was to the MK 38 Mod 2 gun system.

SRF-JRMC assigns a project team to each ship. Key team members include the Japanese and U.S. Navy ship superintendents whom are tasked with overseeing the day to day work and interacting with SRF-JRMC production shop and contractor personnel. An assigned Japanese scheduler monitors work progress and helps keep the availability and jobs on track. The type desk assistant screens jobs received from the port engineer and the project team manager for execution during the SRA. It is the project team's responsibility to control the budget and work with supply technicians to purchase and track material needed for the SRA. The head of the project team, however, is the commanding officer of the ship, and for *USS McCampbell*, that is Cmdr. Chuck Johnson.

"I am extremely happy with the superb repairs and refurbishment SRF and *USS McCampbell* accomplished in our recent SRA. The great communication throughout the maintenance team was instrumental to completing the large work package on time, and getting the ship underway to meet our obligations," said Johnson.

Everbody involved plays a role in the process of a successful SRA.

"Personally, I think my most important function is to develop a good work package for the SRA," said Millsaps, describing his role. "If I can deliver that, then the team members can better execute the SRA. This is a team effort, and I don't think any one team member is more important than the other. The team is what makes me look good."

According to Ship Superintendent, Chief Gas Turbine System Technician Electrical (SW) Ricardo Dones, this SRA package was larger and had more complex jobs in it than the previous *McCampbell* SRA executed in March 2008. "Everyone in the team contributed a large amount of hard work to this SRA resulting in success in every job and completing the availability ahead of schedule. Post-repair operational testing was executed with flying-colors," Dones said.

(Left) *USS McCampbell* (DDG 85) Project Team members; Contractor Ship Superintendent Kimiyasu Ogawa, Quality Assurance Inspector Kazuhiro Sasaki, Ship Superintendent GSEC(SW) Ricardo Dones, Ship Superintendent Kouichi Ueno, Project Team Manager Dan Hadden, Contractor Ship Superintendent Kouji Shimozato, Ship Superintendent Hiroyuki Kato, Port Engineer David Millsaps, Engineering Waterfront Coordinator Kentaro Ikeguchi, and Production Scheduler Ryuuji Nakajima, pose for a group photo after completion of the *McCampbell* SRA.
マッキャンベルのプロジェクトチームが一同に集り写真に納まる。左から（敬称略）：小川輝美康、佐々木一浩、CGSE（SW）ドネス・リカルド、上埜功一、青木好美、ハッデン・ダニエル、下里浩二、加藤洋之、ミルサップ・ディビッド、池口健太郎、中嶋竜次。

According to the *McCampbell* Project Team (PT), there are key elements that contribute to a successful SRA: dedicating sufficient effort into identifying the repair work that needs to be done, knowing the material condition of the ship at all times and ensuring the priority work gets accomplished. The PT requires sufficient funding to ensure that work is documented on the Consolidated Ship's Maintenance Plan and early and frequent engagement with the DDG Class Squadron. It is very important to be able to plan the work in accordance with established surface ship planning milestones. Given the extra distance the logistics train must travel, all required material must be ordered in a timely manner. The PT "lives and dies" by well planned maintenance work orders. The PT always attempts to get jobs to the SRF-JRMC Planning Department as early as possible so that on board ship checks and timely construction of the work package can be accomplished.

"I think the big difference between work done in the U.S. and work done in Yokosuka is the level of craftsmanship," said Millsaps. "You really have to admire the workers at SRF-JRMC. Everything they do is of the highest quality. Visiting ships are especially impressed by the quality of the work performed here. I have the utmost respect for the workers at SRF-JRMC. They make it happen!"

SRF-JRMC、マッキャンベルの定期補修工事を終了

文・写真：安達慶一、CFAY広報課

艦船修理廠及び日本地区造修統括本部（SRF-JRMC）はミサイル駆逐艦マッキャンベル（DDG 85）の作戦即応能力維持を目的として米海軍作戦本部長（CNO）が特定する定期補修工事（SRA）を終了した。

通常９週間を工期とするSRAは艦船の設計上の耐用年数まで良いコンディションで即応維持能力を確実にする役割を担っている。

SRAの責任者でポートエンジニアのデイビッド・ミルサップスさんによると、今回のSRAは総額330万ドルをかけ、48の装備交換と230箇所の修繕を計画。この工期中、最も困難な作業は米海軍海洋システム本部海中艦船修理部から技術指導を受け、造修部ダイブロッカー所属のダイバーが水中で行なった右舷プロペラのブレード交換であったと言う。また、最も費用を要したのはガスタービン主要エンジンとそのモーターハッチ、更に、最大規模の改修工事はMK38と呼ばれる機関砲システムだと説明をしてくれた。

SRAでSRF-JRMCは艦船毎に専属チームを配属させる。チームの主要メンバーと仕事の流れは以下である。日・米国人の修理監督者が日々の業務を監督し、艦船の乗組員に業務進捗状況の報告を行い、業者の仕事を監督する。また、日本人のスケジューラーは計画に沿って仕事が進むよう作業監視の役割を担う。そして、タイプデスクアシスタントはポートエンジニアと呼ばれるチームリーダーとプロジェクトチームマネージャーから受けた実施予定である全ての作業項目と問題点をチェックする。ポートエンジニアは作業項目をチェックし、作業が行なえる状況かどうかを決定する。プロジェクトチームマネージャーは割り当てられた予算内にプロジェクトが実施されるよう管理し、補給テクニシャンと必要な資材の調達と管理を行なう。プロジェクトチームのリーダーはSRAを行う艦船の司令官であり、マッキャンベルのチャック・ジョンソン中佐である。

SRA完成を振り返り、ジョンソン中佐はこう話した。「SRAでSRF従業員と艦船の乗組員が達成したすばらしい修理と改装にとても満足しています。整備チームを通じての良いコミニケーションは多大な工事項目を完遂し、我われの使命達成の重要な役割を果たしています。」

ミルサップスさんはチーム内の自ら役割をこう語る。「SRAでの私の最も重要な役割は包括的な工事計画を練り上げることと認識しています。基盤がしっかりした計画であればチームメンバーは彼らの力量を十分発揮することが出来ます。勿論、チームワークなくして成功はありえないし、メンバーの誰の手が欠けてもならないのです。成功は何もかも彼らのお陰です。」

米海軍修理監督者のGTSC（SW）リカルド・ドネスさんは、2008年3月に行なわれたSRAと比較して、今回のSRAは規模も複雑性も増しているという。「チームの誰もが多くの労力をこのSRAに注ぎ、全ての作業を成功に納め、期限前に工事を終えることができました。工期終了後のテスト航海では見事な成果を上げました。」

マッキャンベルのプロジェクトチーム（PT）によるとSRAを成功に導くカギとは、必要とされる修理項目の洗い出しに努力を注ぎ、艦船の資材状況を常に把握、そして、実施される作業の優先順位を確実にすることである。また、PTは艦船の総合修理予定に書き込まれた各修理項目を確認するのに十分な財政的支援を要するので艦船級別本部への頻繁なる交渉が必要とされる。また、艦船計画に従って業務の予定を立てることは重要であり、余裕を持って兵站業務を進め、必要とされる全ての資材は適時に調達されるべきである。PTにとって良く練られた整備作業指令書は不可欠である。乗船での艦船チェックや適時な業務が遂行できるようにPTは出来るだけ早くSRF-JRMCの企画デパートメントに作業内容を提出するように心がけている。

ミルサップス氏はフロリダ・メイポートでの3年間のポートエンジニアの職歴も含め21年間の米海軍歴を持つ。退役後、SRF-JRMCに勤め3年と6ヶ月となったその彼がSRF-JRMCの従業員をこう語る。「米国と横須賀における業務上の大きな相違点は、職人の持つ技術のレベルだと思います。SRF-JRMCで働く従業員の技術は実に見事で、何もかもが高品質です。寄港した艦船はここで行われた業務の質の高さへの強い印象を持ち帰ってることでしょう。SRF-JRMCの従業員に対して最大限の敬意を払っています。」

Members of the U.S. Naval Sea Systems Command seal the foundation of the MK 45 lightweight gun before the weather shield of the gun is installed.
MK45単装艦載砲のフードを安全に取り付ける前に米海軍海洋システム本部の技術者がMK45単装艦載砲の土台に保護コーティング剤を塗る。

Members of the SRF-JRMC Rigger Shop safely install the weather shield on the MK 45 lightweight gun on *USS McCampbell* (DDG 85).
索具工場の従業員がMK45単装艦載砲のフードを安全に取り付ける。