

J.Åke B.Jakobsson (Jakob eller ÅJA i dagligt tal) 2010-01-26

Mina minnen av SPITFIRE S 31.

Att skriva ner alla minnen, erfarenheter, upplevelser och känslor i rätt ordning blir näst intill omöjligt, men ja gör väl ett försök.

Alla dessa, är från och med min 19-årsålder så djupa att de ligger kvar i "hårddisken" ännu, nu ca 60 år senare visar hur enormt starka de är.

För er läsare som inte känner mig så kan det vara på plats att ge en liten resumé, så kort som möjligt.

Efter FFL f.d. FLS och senare FFV (ga. beteckningar på Flygförvaltningens 4-åriga lärlingsskola) kom jag 31 juli 1950 till F 11 flottiljverkstad avd VI instrumentverkstad, det är från den synvinkeln detta om SPITEN kommer.

Det var otroligt roligt att få lära känna alla instrumenten som vid tillsyn skulle funktionsprovas kalibreras justeras och i vissa fall repareras. Här ska också noteras att reservdelslagret var näst intill obefintligt såväl som beskrivningar och underhållsföreskrifter. Det satte verkligen fantasin, idéerna och handlagen på prov. Vad som ofta satte tålamodet på prov var att alla aneroidinstrumenten var jobbiga att öppna för justering ty alla skruvar var låsta med schellack. Anslutningar mellan dem och alla skarvar i pitotrörsledningarna var förskruvningarna tätade med en ca 6 mm lång gummislangspackning som med tiden pressade en midja på rören vilket gav upphov till läckage. Gyroinstrumenten (svängindikator, kursgyro och horisontgyro) hade vi ingen utrustning för underhåll till, endast funktionskontroll och justering till att ligga inom prestandagränserna. Motorinstrumenten som varvtalsmätare, fökompressormanometer temperaturmätare var det sällan några problem med. Termostatströmställaren för kylvätskekyllarnas klaffar fick man nästan på alla bryta upp under oljekokning och justera bryt-sluttemp 112/117°C. Bränslemängdsmätarnas givare var ju ett kapitel för sig, för det första var det ett kan vi säga "ap-jobb" att ta bort dem och få isär den. Givarnas släpkontakter var av potentiometerlindningen så nedslitna att vi fick klippa till och löda på nya verksilverkontakter. Övriga övervakningsinstrument för syrgas, spänning, laddning, skaltemp, kamerarumstemp o.s.v. var det sällan några problem med. På de flesta ställena var det trångt varmt och nästan oåtkomligt men ändå liksom roligt när det var gjort. Att konstruktörerna av SPITEN inte offrat många tankar åt åtkomlighet för service kan de flesta mekar intyga, men

den var byggd på flera håll i stort antal under stress för en medellivsflygtid av 10 timmar, betänk att vi tog ut mångdubbelt med timmar blev det dags för H-tillsyn vid avd VI. Då konstaterade man att isoleringen på kablagen var bitvis kletigt tuggummi eller som porslinsisolatorer där värme, olja alt glykol skadat gummit. Nog var det en fantastisk kärra INTE ETT HAVERI MED DÖDLIG UTGÅNG PÅ GRUND AV TEKNISKT FEL.

Ett kritiskt tillbud uppstod i samband med kontrollflygning efter F-tillsyn. Kompaniets stampersonal skulle själva med hjälp av värnpliktiga genomföra dessa tillsyner. Flygplanens huvudinstrumentpaneler lyftes ut och sändes ner till oss på instrumentverkstaden för kontroll varefter de sändes tillbaka till respektive kompani för montering och täthetsprovning. Tack vare att kontrollflygningen genomfördes av Flottiljingenjören J O Arman som var mycket skicklig Spitfirepilot så kunde han genomföra starten och flyga runt tills ett annat plan kunde "lotsa" honom till rätt fart och höjd till en lyckad landning, trots att fart-,höjd-mätare och variometer gick baklänges p.g.a. att slangarna för statiskt och dynamiskt tryck från pitotröret blev förväxlade.

Jag vill minnas att J O Arman gjorde en annan bragdräddning i samband med en kontrollflygning, då var det sidtrim-vajrarna som var förväxlade vilket naturligtvis ställde till det ordentligt eftersom sidtrimmern ställdes i max åt ena hållet i samband med start.

Som alltid vid tillbud, haveri eller andra svarta rubriker blev min mors oro stor "det var väl inte ditt fel", hon tyckte naturligtvis, vilket ja ej själv förstod att ansvaret var stort för en 19-åring.

För mig känns det märkvärdigt att få ha varit med om en så fantastisk tid med roligt nästan jämt, och alltså en ständig utveckling.

I detta avsnitt vill ja ha in några bilder på Spitfire S 31, instrumentinstallation och instrumentverkstaden på VI-an