

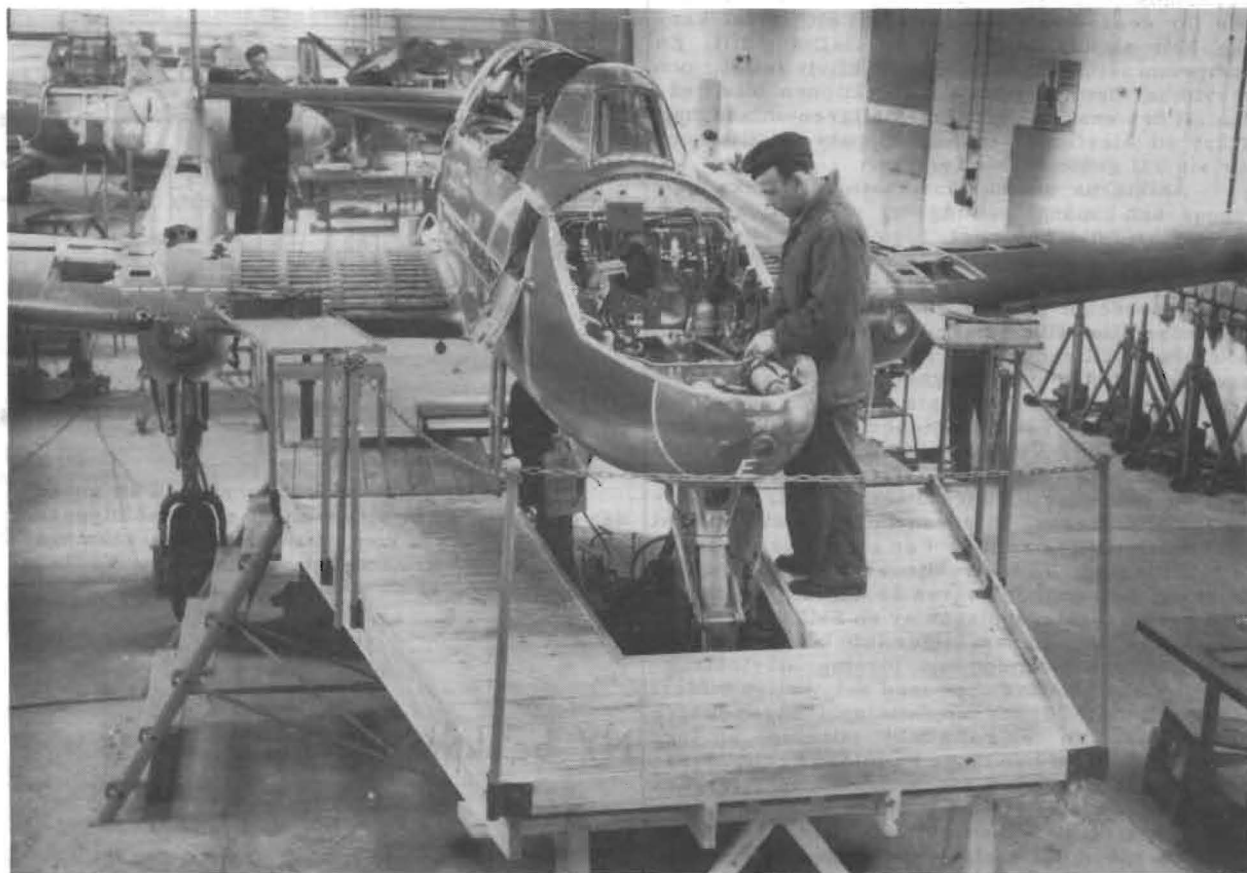
SERVICENYTT

Nr 7

Kungl flygförvaltningen, Materielavdelningen

September 1951

Redaktion: Verkstadsbyrån



ARBETSDOCKA

Vid F15 har på prov utförts en flygplandocka av ovanstående utseende. Dockan är byggd av trä och utformad så, att den passar in mot flygplanets nos. Verktygsbord kunna placeras på det runt dockan gående skyddsräcket.

Vidare har F15 tillverkat en brygga av trä, avsedd att hakas fast mellan två arbetsplan. Arbeten på högt liggande partier (exempelvis flygplanstjärt) underlättas med denna brygga.

SMI och STI/

Två av de instruktioner, som hör till de flitigast använda inom FV är säkerligen dels Speciell Mekanikerinstruktion (SMI) och dels Speciell Tillsynsinstruktion (STI).

Olika förslag ang instruktionernas uppläggande har provats av FF, varvid yttrande begärts från flottiljerna ang utformningen. Som regel har stort arbete nedlagts på yttrandena och inte så sällan har fullständiga motförslag utarbetats eller delar därav.

Vid utarbetandet av SMI och STI har således Verkstadsbyrån, som sedan några år tillbaka svarar för dessa instruktioner, haft ett flertal kanske helt skilda förslag att ta ställning till. En kompromisslösning har kanske blivit fallet, och härvid har den slutgiltiga instruktionen blivit sådan att den enskilde förslagsställaren ibland haft svårt att återfinna vad han hoppats av sitt i och för sig väl genomtänkta förslag.

Åsikterna om hur instruktionerna ska uppläggas äro i mångt och mycket rätt skilda. I och för sig är detta naturligt. Men härav följer också att en kompromisslösning är ofrånkomlig. En instruktion, skriven för en materieltyp, som kanske är fördelad på fem, sex flottiljer, kan inte tillfredsställa alla smakriktningar men den kan och skall tillfredsställa kravet på klarhet och exakthet i fråga om tillsynernas utförande. Det senare är dock det viktigaste.

Skall tillsynsinstruktionerna vara illustrerade eller inte? Vilka illustrationer ska i så fall med? Ska det vara "roliga bilder"? Det vill synas som om man mer och mer anser att instruktionerna ska illustreras. Bilderna böra då stå i direkt anslutning till texten, inte i en eller flera separata bildbilagor. Om instruktionerna tryckas vållar detta inga bekymmer, värre är det när de stencileras. Den första upplagan av en SMI stencileras alltid, här kan således bilder inte bifogas texten.

Det har framkommit förslag att instruktionerna skall "lättas upp" med s. k. roliga bilder. MV delar inte denna uppfattning i någon högre grad. Visst kan "en rolig bild" lätta upp en torr instruktion, men hur länge är bilden "rolig"? Säkert inte länge. Efter några månaders eller års daglig användning av instruktionen är man nog tämligen trött på sådana bilder. Men synpunkter på detta spörsmål mottas alltid med intresse av MV.

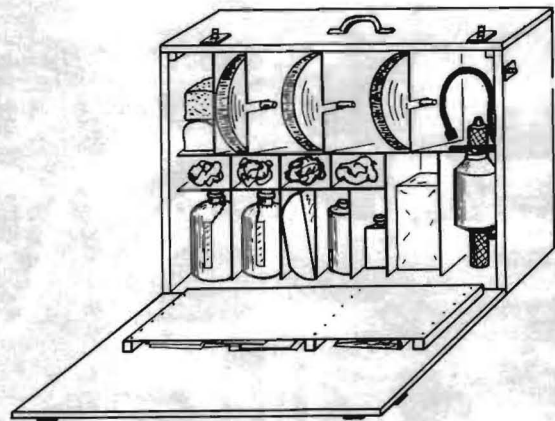
Sedan första upplagan av en instruktion är utarbetad och stencilerats måste denna stå under kontinuerlig rättningstjänst, som är ganska omfattande och kräver kvalificerad personal. Genom att MV serviceingenjörer ha ett flertal flygplantyper på sin lott är det ibland svårt att hinna revidera upplagorna så ofta som är önskvärt.

De flesta instruktionerna äro nu utgivna i stencil på format A4 eller A5. Detta är dock att betrakta som ett provisorium och efterhand som arbetsbelastningen lättar för FF tryckeri och tillgången på papper blir bättre kommer dessa instruktioner att tryckas i format A5. Lösblads-systemet skall bibehållas.

PLEXIGLAS-POLERING

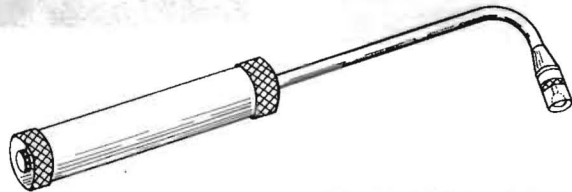
Vid CVA har sedan någon tid tillbaka pågått undersökning om lämplig metod för polering av plexiglas, perspexglas m m. Resultatet av undersökningen föreligger nu i form av To-förslag.

Utrustningen, som förvaras i en speciell väska, avses tilldelas samtliga div. Den i utrustningen befintliga slipmaskinen är luftdriven för att göra arbetet oberoende av tillgång på elektrisk kraft.



Slipmaskinen är dessutom avsedd att användas för putsning av vingprofiler efter målningsarbeten, varför vissa kompletterande undersökningar måste göras beträffande lämpligt varvtal m m. Väskans utseende framgår av ovanstående bild.

NY besiktningslampa



F8 har på uppdrag av FF tillverkat en besiktningslampa. Lampan vars utseende framgår av ovanstående bild är utförd helt i metall med kontaktskruv i botten. Glödlampan har för att eliminera risk för sönderslagning försatts med ett skydd, vilket samtidigt förtar all bländning.

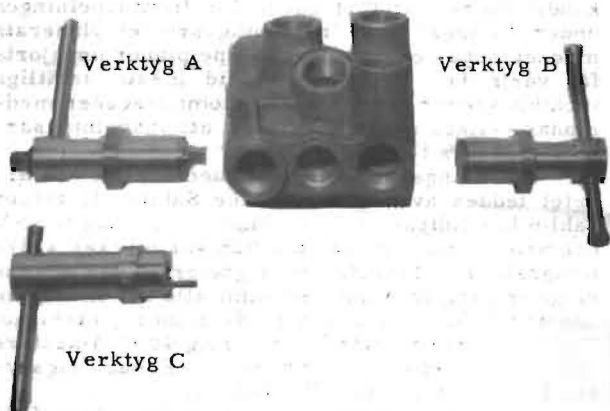
Demonteringsverktyg för manöverventil

För arbete med manöverventil XP4501-01 och -02 har nu ytterligare 3 st verktyg konstruerats enl meddelande från fljng vid F14.

I Servicenytt nr 4 beskrevs ett verktyg för uttagning och insättning av ventil SAAB 39238 i ventilbatteri XP4501-01 och -02.

De nya verktygen som konstruerats och tillverkats av montör I. Martinsson F14 fljvst beskrivs av flj enl följande:

Vid demontering av omnämnda manöverventiler har vid flera tillfällen konstaterats att ventil SAAB 39238 (pos 2, sid 18.452/01, Rd-kat B18B) fastnat i öppet läge. Orsaken till detta har varit att densamma genom friktion vid åtdragning av fjäderhållare SAAB 49244 (pos 3, sid 18.452/01 Rd-kat B18B) vridits ur sitt läge, så att spåret för lyftarmen i ventilen tryckts ihop med kärvning som följt. Då ventilen (pos 2, sid 18.451/01, Rd-kat B18B) har mycket kort styrning av tryckring XP4581-0104 (pos 31, sid 18.452/01, Rd-kat B18B) och bricka SAAB 521479 (pos 35, sid 18.452/01, Rd-kat B18B), vilka dessutom ej vila mot fast underlag, utan emot U-formpackningen XP 4501-0105 (pos 26, sid 18.452/01, Rd-kat B18B), tillverkad av gummi, kan vridning lätt uppstå.



För att erhålla fast styrning för ventilen vid åtdragning av fjäderhållaren har 2 st verktyg A och B (se bif foto) tillverkats, vilka inskrivas från husgavlarna. Verktøy A har en genomgående vridbar axel, som vid åtdragning av fjäderhållaren SAAB 49244 (pos 3, sid 18.452/01, Rd-kat B18B) vridits så att den lyfter lyftarmen i ventilen, vilken härvid tjänstgör som distans i det urfrästa spåret. Efter det ventilen monterats införes axel SAAB 49223 (pos 21, sid 18.452/01, Rd-kat B18B). För detta ändamål har ett tredje verktyg tillverkats, C på bif foto. Verktøyet är urborrat för styrning av axel (pos 21, sid 18.452/01, Rd-kat B18B) samt försett med en tapp, med vilken lyftarmen hålles i ett läge så att axeln fritt kan införas.

Vid behov kan verktyg lånas från fljng F14.

Tryckluftarmatur

F17 har i brev till FF framlagt vissa synpunkter i standardiseringsfrågan betr tryckluftarmaturen. Med anledning härav utsände MV en rundskrivelse till samtliga flj med anmodan att inkomma med ståndsuppgift på befintliga armaturdetaljer. Dessa rapporter ha nu kommit in och bearbetats på FF, varvid vissa uppgifter framkommit, som här nedan i korthet skall redogöras för.

Det primära problemet är att erhålla en genomgående standardisering av kopplingsnipplarna. Samtliga flj ha i anslutningarna till de fasta rörledningarna Atlas klokoppling 6337 med tillhörande varianter, så där råder tydligen inga skiljaktigheter. Problemen uppstå då slangarna skola anslutas till olika tryckluftverktyg m m. Där kan särskiljas två typer av snabbkopplingar Atlas 63151-A (bajonett) och Atlas Sk-2 (kulsnäpp) jämte varianter av dessa två typer. Atlas 63151-A tillåter en genomströmning av 0,75 m³/min vid 6 atö medan Atlas Sk-2-1/4" tillåter 0,92 m³/min vid samma tryck. En nackdel är dock att båda typerna äro behäftade med diverse fel. Sålunda är tätningförmågan ej god efter en tids begagnande då livslängden på packningarna ej är särskilt lång. Med hänsyn till bestånd m m av befintliga typer kommer nyan-skaffning av snabbkoppling typ Atlas Sk-2 jämte därtill hörande nipplar m m att ske. Befintliga snabbkopplingar av andra typer komma således efter hand att utgå.

Betr slanglängder har vid sammanställning visat sig att längder på 3 m, 5 m och 10 m äro de vanligaste förekommande. Vid kapning av slang rekommenderas därför, att om möjligt hålla dessa längder.

I anslutning till artikeln i "Servicenytt nr 6" angående motoremballage skall följande förtydligande göras.

Plasthöjningen av konserverade motorer har, då den utförts och kontrollerats på ett betryggande sätt, visat sig vara säker mot korrosion.

Närmare anvisningar betr plasthöjningens utförande har utarbetats. Dessa anvisningar avses utsändas så snart vissa kompletterande undersökningar med ny plasthöjningsmetod slutförts.

Plasthöjning skall t v utföras enligt allmänna anvisningar i ToMT840-5C.

Särtryck ur Service-Nytt kan på begäran erhållas. Meddela MV/FF i förekommande fall.

Meddelade

gratifikationer

Gratifikationer ha tilldelats nedanstående personal för konstruktioner, metoder, förslag etc, som visat sig arbetsbesparande eller underlättande av tjänsten.

1. Vapenmästaren B. A. Persson, F3, för konstruktion av avledarplåt till fjädrande patronstöd i 12,7 mm akan m/39 för att motverka eldavrödd. Konstruktionen har införts enligt ToMÄ 881-Å62.
2. Fplförman A. Ytterberg, F13, för konstruktion av kontrollventil för hydraulackumulator samt luftpåfyllningsventil för landställets stötdämpare och hydraulackumulator på fpl J28 A och B.
3. Vapenmästaren N. Laago och montören Lindwall, F1, för konstruktion av verktyg för laddning av 20 mm akan M/46A. Verktygen består av spännnyckel, som möjliggör uppspanning av bandmataren, då denna är monterad i fpl, laddmatta samt laddkrok för uppdragning av am i magasinen. Verktygen ha visat sig avsevärt förenkla laddningsarbetet.
4. Plåtslagaren A. Gabrielsson, F5, för förslag till anordning för tillverkning av vingnosplåtar. Anordningen, som består av en träjigg för fastspänning av plåten under bearbetningen, underlättar avsevärt ifrågasvarande arbete.
5. Motormontören A. M. Andersson, CVV, för konstruktion av anordning för inbesparing av slippasta och tvåtppetroleum vid slipning av motorcyllindrar.

Anordningen består av en skålformad bricka, som i ytterkanten har ett nedsvartat spår med en kolring. Brickan skjutes ner i cylindern med konkava sidan uppåt och kolringen utgör tätning mellan bricka och cylindervägg.

Det slipmedel, som tillföres under lappningen, samlas i brickans skålformade del. När skålen blivit fylld, lyftes brickan upp med en krokförsedd lyftstång, som griper in i motsvarande byglar i brickan, och tömmes. Förutom inbesparing av slipmedel hindrar anordningen slippasta inkomma i cylindertoppen, vilket väsentligt underlättar efterföljande rengöring.

7. Fplmontören L. Hederén, F6, för förslag till säkrare låsning av lucka 21.1101-14 i fpl 21A och R genom införande av stoppskruv i låsläge samt fjäderbelastning, så att luckan står i öppet läge om den inte är låst.

Ändringen avser hindra skador på fpl genom att länkar efter skjutning falla ut genom luckan och är fastställd enl ToMÄ 21-831-Å36.

6. Förrådsarbetaren K. R. A. Bennbo, CVV, för konstruktion av anordning för uppläggning av oljefat i oljekällare.

Anordningen, som består av en skjut- och flyttbar släde, har visat sig lämplig för större oljeförråd och tillika arbetsbesparande.

Ett erkännande skall nämnas till vpl 563-34-40 Andersson vid F13, som konstruerat en nyckel för inställning av spel för stötstång. Nyckeln, som har formen av en klonyckel försedd med spärr, är mycket användbar vid tillfällen då utrymmet ej tillåter användande av vanlig fast nyckel.

FILMNYTT

Instruktionsfilm betr daglig tillsyn av fpl 29

Genom Verkstadsbyråns försorg har en instruktionsfilm för tillsynsarbetet på fpl 29 tillkommit. I början på juni förvandlades en av förrådsladorna på SAAB till filmateljé och tagningarna efter det tidigare utarbetade (40 A 4 sidor) manuskriptet började. Genom att flygplanet endast kunde stå helt tillförfogande för filminspelningen under 14 dagar hade inspelningsarbetet planerats mycket noga och detaljerade spelplaner uppgjorts för varje dag. Under denna tid måste samtliga inomhusscener samt flertalet utomhusscener medhinnas, vilket nödvändiggjorde att inspelningsarbetet bedrevs i skift.

Filmningen utfördes av Suecia Film och arbetet leddes av regissör Helge Sahlin. Regissör Sahlin har tidigare utfört liknande uppdrag för FV och armén men ansåg att 29:an var mycket svår-fotograferad. Största svårigheterna var 29:ans ringa frigång från marken samt alla reflexer, som uppstod från strålkastarna i de blanka plåtytorna. För belysningen användes omkring 40 strålkastare med en total effekt av 70 kilowatt. Enbart dagshyran för dessa uppgick till 1000 kr.

För att få riktig vinkel på en del scener från besiktningsarbetet på motorn, måste fotografen placeras i en 2 meter djup grop under flygplanet. Förarrummet var även svår-fotograferat, varför en noggrant uppbyggd attrapp förfärdigades för att möjliggöra de önskade kamerainställningarna. Vissa scener visande mekanikerns arbete inne i luftintaget måste även tagas i attrapp för åtkomlighetens skull.

Flygbilderna som lagts in som en början och avslutning har tagits speciellt för denna film från ett fpl 18.

De nu färdigställda delarna av filmen är:

- Del 1 Tillsyn efter flygning
- Del 2 Tillsyn före flygning

Bägge delarna är kopierade på smalfilm med ljud och har en sammanlagd speltid av 45 minuter.

SKÄRVÄTSKOR VID SPÅN- AVSKILJANDE BEARBETNING

Vid CVM har företagits en undersökning beträffande skärning. Undersökningen, som bl a avsåg utredning angående lämpliga skärvätskor för spån-avskiljande bearbetning har resulterat i vissa rekommendationer, som i sammandrag återges härnedan.

Skäroljor kunna indelas i två huvudgrupper:

- I Med vatten emulgerbara skäroljor, "vattenlösliga skäroljor".
- II Mineraloljor med eller utan tillsatser, som förbättra de smörjande egenskaperna.

Skärvätskans funktion.

Om en skärvätska skall kunna fullgöra sin funktion tillfredsställande, måste främst dess kylande och smörjande egenskaper vara goda. Vid kylningen avleder kylvätskanden vid bearbetningen alstrade värmen från skärverktyg, arbetsstycke och spån.

Kylande egenskaper.

Största fördelen med skärvätska med goda kylande och smörjande egenskaper är, att skärverktygets livslängd ökas. Som exempel kan nämnas att vid en temperatur av c:a 600°C i kontakt-ytan spån/skärverktyg medför en temperatursänkning av ca 25°C, vanligen att skärverktygets livslängd ökas med c:a 150%. Avgörande för en skärvätskas kylande egenskaper är vätskans spec värmehet och termiska ledningsförmåga. Bästa kylförmågan har i det fallet rent vatten.

Dess kylförmåga är ungefär dubbelt så stor som mineraloljornas. Om vatten blandas med emulgerbar olja, försämras vätskans kylande egenskaper väsentligt. Betr mineraloljor framhålls att kylningsegenskaperna är bättre hos tunna än hos tjocka oljor.

Smörjande egenskaper.

I kontaktområdet mellan skärverktyg, arbetsstycke och spån kan en skärvätska ej tjänstgöra som smörjande medium, genom rent hydrodynamisk funktion, eftersom såväl tryck, som temperatur är av sådan storleksordning, att denna typ av smörjning ej är möjligt. En skärvätskas smörjande funktion måste därför förklaras på annat sätt. Ur skärvätskan bildas vid höga tryck och temperaturer vissa fastakemiska föreningar, som förhindra direkt kontakt metall mot metall.

Mineralolja eller vatten, som finnes i skärvätskan, synes blott i ringa grad tjänstgöra som friktionsreducerande faktor. Deras uppgift är främst att tjänstgöra som bärare av de kemiskt aktiva beståndsdelarna, vilka således ha huvuduppgiften att verka friktionsreducerande.

- I. Med vatten emulgerbara skäroljor, "vattenlösliga skäroljor".

Då en skäroljeemulsion skall tillredas skall en bestämd mängd emulgerbar skärolja under omrörning sättas till kallt vatten. Varmt vatten får ej användas, likaledes får vatten ej sättas till den emulgerbara oljan, eftersom detta förfaringsätt kan medföra att en emulsion av typen V/O (vatten i olja) bildas i stället för en emulsion av typ O/V (olja i vatten), som önskas.

Det vatten, som användes, skall vara mjukt och helst lika fritt från lösta salter som destillerat vatten. Närvaron av vissa salter gör att emulsionen stundom kan brytas.

Efter en tids användning av en skäroljeemulsion sjunker vanligen halten olja, varför ny emulgerbar olja måste tillsättas. För att avgöra hur stor mängd olja, som skall tillsättas, bör först halten olja i emulsionen bestämmas.

Det är lämpligare att tillsätta en speciellt iordningställd stark emulsion än ren emulgerbar olja till den ursprungliga emulsionen. Likaså är det fördelaktigare att tillsätta en svag emulsion än rent vatten, om skärvätskeemulsionen under användningen har fått sin vattenhalt sänkt.

- II. Mineraloljor med eller utan tillsatser, som förbättrar de smörjande egenskaperna.

En skärvätska av denna typ kan antingen bestå av ren mineralolja eller mineralolja med tillsatser av ämnen, som förbättra de smörjande egenskaperna. Dessa tillsatsämnen kallas vanligen E.-P.-tillsatser (av extreme pressure). Olja, som innehåller dylika säges ha E.-P.-egenskaper.

Skäroljor äro antingen aktiva eller inaktiva. Begreppet aktiv innebär, att skäroljan vid ordinära temperaturer missfärgar sådana metaller som koppar, mässing och bronser. En inaktiv skärolja missfärgar däremot icke metaller av nämnd typ. De aktiva skäroljorna, som vanligen ha bättre smörjande egenskaper än de inaktiva, äro speciellt lämpliga att använda vid arbetsoperationer med höga skärtryck.

Undersökningsprotokollet är mycket omfattande och kan därför icke i sin helhet refereras i Servicenytt. Detsamma kan emellertid beställas från CVM.

Är Er upplaga av Service-Nytt för liten? Meddela MV/FF i så fall, fler exemplar kan erhållas.

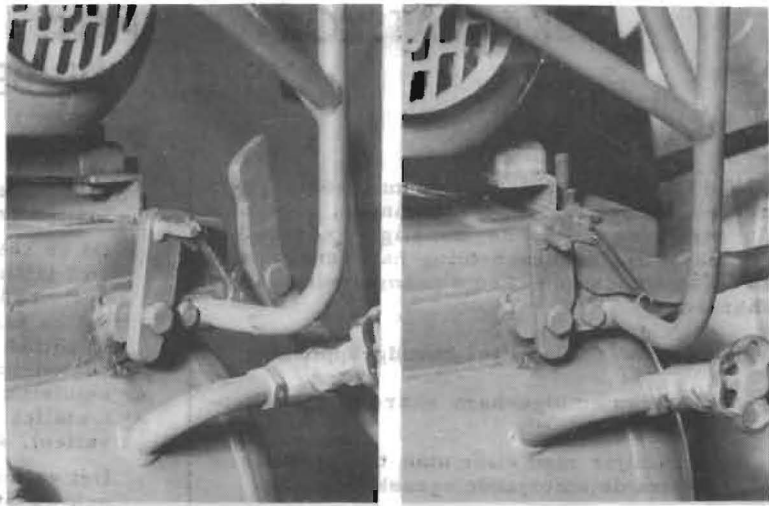
Kompressor K 40 EHT

Vid förflyttning av kompressoraggregatet Atlas K40EHT tippade detta över, varvid kompressorns cylinderstopp skadades.

Skadan torde få tillskrivas bärhandtagets konstruktion. När aggregatet lyfts upp ett stycke, väger det plötsligt över. För att motverka denna rörelse pressar man instinktivt ned handtaget. Enär handtaget är ledat, och ej försett med låsanordning i denna led, blir resultatet att aggregatet väger över.

Med anledning av det inträffade har på F16 införts en spärr enligt ovanstående fotografi:

Spärren har visat sig fungera utan anmärkning och eliminerar helt risken för skador på ovan relaterade vis.



NYA VERKTYG

Märkapparat

Vid CVM pågår fn prov med ny typ av märkapparat för märkning av olika detaljer. Märkapparatens är av typ Lectroetch Electrolytic. Servicenytt hoppas att till nästa nummer komma med rapport om hur proven utfallit.

Justerverktyg för DZUS-lås

Två verktyg för att justera gripfjädern i DZUS-lås har konstruerats på F15. Verktygens praktiska fördelar ligger i öppen dag, då man genom ett enkelt handgrepp kan rätta upp en fjäder, som blivit böjd såväl inåt som utåt.



Liten tråd - stor verkan

Ett haveriprotokoll omtalar att vid tillslagning av lanternorna under flygning tappades höger fälltank. Genom att fälla vänster fälltank kunde piloten bemästra situationen så att någon olycka ej inträffade utöver förlusten av fälltankarna.

Undersökningen visade att jordförbindningen för höger lanternorna och tankfällningsmekanismen hade lossnat. Vidare hittades i kopplingslådan en bit koppartråd, vilken förmodligen tillfälligt förorsakat kortslutning mellan stiftet i kontakten för lanternor och fälltankar.

Ovanstående visar vikten av den förebyggande tillsynen samt att personal som klipper en ledning håller reda på de avklippta trådbitarna.

Korrosionsangrepp på grund av olämplig svetsmetod.

Det har i flera fall framkommit att korrosionsangrepp lätt uppstår i rör o d av lättmetall som hopsvetsats med överlappsfogar.

Gjorda undersökningar ha visat att allt för stor överlappning använts vid svetsningen. I den ficka, som uppkommer mellan plåtarna kvarstår lätt flussmedelsrester trots tvättning i varmt vatten efter svetsningen. Dessa kvarvarande flussmedelsrester bidraga sedan verksamt till uppkomsten av korrosionsangrepp redan vid ytbehandlingen (anoxidering i kromsyrebad).

Vid argonbågs svetsning däremot då flussmedel ej används uppstår i liknande fall ej några korrosionsangrepp.

Vid hopsvetsning av plåt då flussmedel användes skall därför tillses att överlappningen i svetsfogarna ej blir för stor. Endast c:a 2-3 mm överlappning kan tillåtas om borttvättningen av flussmedelsresterna skall kunna utföras tillräckligt effektivt. Vid så liten överlappning uppstår ingen ficka, utan tillsatsmaterialet fyller upp hela fogen.

FLYGTIDS- REDOVISNING

Den redovisning som det här är fråga om består dels av teknisk redovisning, omfattande gångtider för flygplan och motorer, dels av personell redovisning, omfattande flygtider för flygförare och övrig besättning.

Eftersom flygtidsredovisningen till väsentlig del utgörs av sortering, summering och bearbetning av siffermaterialet i olika former, har det visat sig ändamålsenligt att i möjligaste mån inskränka den rent manuella bearbetningen och i stället automatisera arbetet med hjälp av hålkortsmaskiner.

Loggbladsuppgifter.

Grunduppgiften för flygtidsredovisningen utgörs av loggblad, som efter varje flygdag överlämnas från div till avd VI. Loggbladen äro ifyllda med bla följande uppgifter beträffande flygningar-na:

Av mek-personal	Av flygande personal
Datum, månad, år	Besättningens namn
Fpl-typ	" hemmaförband (vid behov)
Fpl-nummer	Antal flygningar
	Flygtid (timmar)
	Uppdragens art

Bearbetning.

Flj avd VI (Mark Sensing)

Teknisk bokföraren (Tb) överför genom streckmärkning (MS-förfarande) med en grafitrök blyertspenna ovanstående noteringar till hålkort (detalj-kort), vilka veckovis sändas in till KFF Hålkortcentral, Arboga (KFF/Hc) för stansning.

KFF/Hc (stansning).

Sedan MS-korten stansats, överförs önskade uppgifter från dem till ännu ett hålkort (tekniskt), som redan förut innehåller alla erforderliga ackumulerade värden för resp flygplan och motor, t e tidigare gångtid efter översyn.

KFF/Hc (listning).

De uppstansade hålkorten bearbetas ytterligare i andra maskiner, och deras sifferuppgifter sammanställas i listor med hänsyn till det ändamål dessa avse att tjäna. Listorna uppställas förbandsvis. Från detaljkorten sker uppföljningen av samtlig personell flygtidsstatistik.

Från tekniska korten tillsammans med varje veckas detaljkort erhållas all teknisk flygtid (flygplan och motorer).

Flygplans- och motorlista. Denna lista redovisar varje enstaka flygplans och motors gångtider under föregående vecka och efter översyn. För flygplan redovisas dessutom antal flygningar under rapportperioden och efter översyn.

Planeringslistan upptar för varje flygplanstyp de enstaka flygplanen ordnade efter stigande antal "flygtimmar efter översyn". Listan görs upp veckovis.

Reservmotorlistan omfattar samtliga motorer, som ej äro inmonterade i flygplan och anger "gångtid efter översyn" samt antal motorer per typ. Listan görs upp veckovis.

Flygtidssammandrag. Detta sammandrag, som distribueras månadsvis, visar hur många flygtimmar förbandet tagit ut och hur många flygningar det utfört under rapportperioden dels totalt, dels per flygplanstyp. Av listan framgår dessutom på huru många flygplan nyssnämnda flygningar skett, räknat per flygplanstyp.

Besättningslistan, som även den utkommer månadsvis, redovisar varje enskild besättningsmedlems flygtid och antal flygningar, uppdelade på flygplanstyper och på uppdragens art. Vidare anges utbildningsperiod. Uppdrag såsom flygförare och såsom övrig besättningsmedlem föras var för sig. För varje särskild flygning anges vid vilket förband flygningen ägt rum.

Utöver denna månadsvis återkommande Besättningslista uppgöres varje övningshalvår en sammanställning över varje besättningsmedlems flyguppgifter under det gångna halvåret.

Distribution.

Ovannämnda listor distribueras från hålkortcentralen enligt följande:

Flygplans- och motorlista i 3 ex till resp förband, som efter aktuella noteringar i anteckningskolumnen återsänder ett ex till KFF/Hc och översänder ett ex till KFF/MV (Stockholm).

Planeringslista i 2 ex till ifrågavarande förband, som vidarebefordrar ett ex till KFF/MV.

Reservmotorlista i 3 ex, vilka sändas analogt med "flygplans- och motorlista" ovan.

Flygtidssammandrag i 2 ex: ett ex till resp förband och ett ex till KFF/MV.

Besättningslista i 2 ex till flygande personals hemmaförband, avd VI, som vidarebefordrar ett ex till vederbörande besättningsmedlem och översänder ett ex till den avdelning som omhänderhar flygjournalerna etc.

PACKNINGSPAN FÖR STATIONSUTRUSTNING

Packningsplan för Stn la är nu färdig och har i dagarna utsänts till berörda instanser. Avsikten är att samtlig utrustning skall förpackas i likhet med Stn la.

Systemet är uppbyggt så att lådorna samtidigt som de tjäna som transportlådor också skola

kunna tjänstgöra som förrådslådor för utrustningen. Nedanstående bilder utvisa packningsplanen för Stn la. Planen utgör samtidigt innehållsförteckning och skapar dessutom ordning och överskådlighet på utrustningarna ifråga.



Totalbild av verktygssats Stn la

