

"Till flydda tider återgår, min tanke än så gärna", heter det som bekant. Inom FV finns ännu många minnesgoda veteraner kvar — som väl är — och här vill TIFF gärna presentera en av dem, driftingenjören Nils Emil Lundqvist, Halmstad. Han berättar här om hur "flaggkorpralen" började sin inkallelse 1940 med en veckas semester, hur fru Johansson på en enslig gård i Västmanland blev radiofyrövervakare och om hur radarn så småningom kom med i bilden. Säkert känner många igen sig i Lundqvists livfulla berättelse.



— NU SVÄNGER DET, LUNDQVIST!

Ända fram till den 8 april 1940 gick AB Aero-transports orangefärgade trafikflygplan tämligen ostört på sina linjer, men efter den 9 april blev det inskränkningar och den flygande personalen fick ta semester. Själv tillbringade jag den med min familj i Västergötland och vid ett besök hos en gammal kvinna, som kunde spå i kort, blev jag förvarnad att när vi kommit hem skulle ett brev ligga och vänta på mig, ett som inte var så välkommet. Det kanske inte var så svårt att spå en sådan sak, inkallelseorder var ju vanliga då. I varje fall stämde förutsägelsen. Jag skulle inställa mig i Västerås för tjänstgöring på F 1. Samma besked hade två av mina kollegor fått, Torsten Forsberg och Sven Piculell.

Vi var ju nyfikna på vad den nya tjänsten och arbetet skulle innebära och lät omedelbart höra av oss hos myndigheten.

— Nej, ni får inte komma än, ni får ta ut semester en vecka, sa man där.

— Vi kommer just från semester och vi vill börja tjänstgöra nu, insisterade vi.

— Nåja, då uppskjuter vi inkallelsen en vecka, svarade man.

Frälsningssoldat?

Uniformeringen var för min del inget problem. Efter-som jag var välbeställd flaggkorpral i flottans reserv hade jag min utrustning tillhands och reglements-enligt klädd inställde jag mig tillsammans med mina kamrater på F 1 i Västerås. Min klädsel ställde till huvudbry. En äldre underofficer, som lämnat studierna i den svenska krigsmaktens uniformering och gradbeteckningar bakom sig sedan långt före 1925, frågade: — Vad är Ni för någonting? Är Ni frälsningssoldat eller vad...

Vi kom i rätt tid till 2. divisionen, som var för-lagd till flygfältet i Norrköping.

— Inte kan du gå klädd så där, sa någon bland befälet, Du får bli furir.

— Inte tänker ni väl degradera mej, sade jag.

— Vill du bli sergeant då?

— Ja, det är OK för mej, svarade jag.

Det är klart att det var ovant att sitta i signalist-holken¹⁾ till att börja med. Men snart vande vi oss med att den stannade i sitt spärrläge när vi sänkte ned den. Telefonanläggningen underlättade förbin-delsen mellan besättningsmedlemmarna. Det var an-nat än papperslapparna vi skrev som radiotelegrafis-ter i ABA. Det här gick ju mycket bättre och fortare. En vapenmästare lärde oss att ladda kulsprutan och snart var vi inne i rutinen.

Flygpassen var korta och intressanta och behövde vi fysisk träning fanns arbetstid anslagen.

Pejlkartor

Inför de stundande flygvapenövningarna tyckte vi att pejlkartor skulle underlätta navigeringen. Från ABA-tjänsten var vi vana att använda dessa hjälp-medel och underlag fanns att tillgå: Sverige i skala 1:1000 000. Kartorna klipptes sönder i hanterbara storlekar och klistrades upp på duralplåt. Flygflottil-jer, rundradiostationer och radiofyrar ritades in och pejllinjaler tillverkades. På den tiden fanns inga radiofyrar som sände kontinuerligt, endast sjöradio-fyrar som var ordnade i grupper om tre. Det betydde att en hade 2 minuters sändningstid för att göra paus i 4 minuter, när de två andra sände. Så småningom kom ständigt sändande radiofyrar till, arbetande på 300—400 kHz.

På Bromma monterades redan år 1936 en radiofyr som arbetade på VHF-bandet. Den bestod av en

¹⁾ B3 hade som bekant ett skyttetorn, som i nedsänkt läge hängde under flygplanet.

Red anm.

"angöringsfyr" placerad ca 3 km från fältet och en "sättfyr" 300 meter från banändan. Något liknande men arbetande på MF-bandet, ca 300 kHz, provades vid F1. Som angöringsfyr användes en TMR V och som sättfyr en provisoriskt tillverkad Hartleyoscillator.

Starka "länningar"

Angöringsfyren placerades i Sevala hos en hedervärd lantbrukare, Melker Johansson. Själva stationen sattes upp på hans betesäng och en nätansluten omformare i ett uthus. Uppställningen skedde under den stränga och snörika vintern 1940—1941.

Transporten ut till den ensliga gården var ganska äventyrlig. Vägen var smal och att klara av ett möte var inte att tänka på. Det var bara att hoppas på en nådig försyn. Kilometer efter kilometer gick utan intermezzon. Men till slut halkade bogserande bil med radiostation av vägen och ner i diket. Nu först visade sig trafikanter. Det var en samling västmanlänningar med respektingivande dimensioner och oerhörda kroppskrafter. Utan svårighet lyfte de upp fordonen på vägen och än i dag undrar jag varifrån dessa välgörare kom.

Vi installerade oss hos Johansson och hans hustru fick erforderliga instruktioner beträffande antennavstämningen och återkopplingen. Man skulle kanske kunna tro att inställningarna inte behövde ändras, men då våren och sommaren kom och kreaturen släpptes ut på bete visade korna ett opassande intresse för radioteknik, ty de ansåg att gräset omkring radiostationen smakade bäst, med påföljd att de trasslade in hornen i stationens motviktsnät.

Nu svänger det, Lundqvist

Då och då ringde fru Johansson och rapporterade: — Dä'ä ingen antennström nu, Lundqvist.

— Svänger stationen då? frågade jag, se efter om det finns gallerström. Om inte, öka återkopplingen ett eller två delstreck, fru Johansson.

Snart ringde hon igen: Nu svänger det, Lundqvist och jag har fin antennström.



Förf. Nils Emil
Lundqvist.

Sättfyren placerades liksom på Bromma, 300 meter från fältgränsen, banor fanns inte då. Den hemmatillverkade oscillatorn sände snällt och säkert hela vintern, men då snösmältningen kom, tystnade den. Det var inte att undra på. Åkrarna var översvämmade av smältvatten och utrustningen fick bärgas med en provisorisk flotte samtidigt som deltagarna i räddningsexpeditionen blev tvungna att ta ett hårdande bad i snö och is.

Trots de primitiva och provisoriska anordningarna fungerade det bra. Samarbetet mellan fpl-besättningen tränades upp, signalisterna förvärvade snart en aktningssvärd färdighet att pejla in mot fyrarna och ge "Plats" som det kallades. Just då B3:an passerade över fyren försvann minimet i målflygningsapparaten och signalisten kunde rapportera "Plats, angöringsfyren" eller "Plats, sättfyren". Det kunde se ganska imponerande ut, när hela flottiljen gjorde anflygning genom molnen vid sättfyren och alla de omkring 25 fpl i tur och ordning landade på Hässlö.

Fel "Plats"

Det ordnades tävlingar mellan de olika divisionernas besättningar på F1. Det var en vidlyftig apparat med fältskjutning, orienterings- och flykttävlingar. Ett av momenten i tävlingen var att signalisterna skulle ge "Plats" över en radiofyr, som monterats upp på okänd plats. Spanaren läste kartan och prickade in resultatet. Det visade sig att alla signalister som bemannade B3:or, där pejlmottagarens hjälpanterr var horisontellt monterad, den gick från fenan till ett intag på fpl-kroppen, hade fått "Plats" omkring 100 meter för tidigt. De signalister däremot som hade stationer med vertikal hjälpanterr hade givit "Plats" alldeles rätt. Flygingenjör K G Berg i Flygförvaltningen gjorde en utredning, som förklarade orsaken. Samtliga B3 modifierades så att antennen från fenan togs bort och alla fick vertikal hjälpanterr. Härigenom fick man en välbehövlig modifiering av antenninstallationen som tjänade ett annat syfte. Hjälpanterrnen satt nämligen i skottriktningen för skyttens kulspruta med påföljd att antennen regelbundet sköts bort vid skjutövningarna.

De första B3:orna byggdes i Tyskland och var utrustade med Telefunkens flygradiostationer. De fick typbeteckningen Fr I. Både sändare och mottagare var driftsäkra, robusta och kunde manipuleras av signalisten även då han för kylans skull var klädd i tjocka sälskinshandskar. De fpl som byggdes på licens i Sverige utrustades med en här framtagna station, Fr II, som hade barnsjukdomar innan den blev tillförlitlig.

Flygfälten hade inte permanentade banor utan sand och damm rykte upp till signalistplatsen och trängde in i stationen. Den var avsedd att kunna fjärrbetjänas och för den skull utrustad med reläer, som vägrade att fungera på avsett sätt, när dammet kom in. Chefen för F1, dåvarande översten Ljungdahl, skrev till FF och yrkade att åtgärder skulle vidtagas. "Eljest kan den flygande personalens förtroende för radiomaterielen rubbas", skrev han. Sändaren försågs med skyddskapell, men nu hade tiden runnit iväg och B3 skulle ersättas med en modernare typ.

Det lätta bombplanet B 18 hade tagit form och börjat undergå typprovning hos Saab i Linköping.

Här hade signalisten en mycket bekvämare arbetsplats än "signalistholken" i B3. Radiostationen var fortfarande Fr II, nu driftsäkrare än förut.

Radarn dyker upp

Chef för F 1 var nu överste Westring. Han hade gjort ett studiebesök i England och kom tillbaka med rapporter. Engelsmännen har någonting som gör att de kan lokalisera ett fpl utan att det sänder. På F 1 hade en metod utprovats för molngenomgång i förband. Ett fpl sände pejlsignaler och de andra fpl i förbandet pejlade och höll förutbestämda bäringar till ledarplanet. Men det här var något alldeles nytt för oss alla. Visserligen hade något om det nya tillfälligtvis framskymtat. Så tidigt som 1938 var det en luftförsvarsövning över Bromma. Strålkastare belyste ett anfallande fpl. En engelsk radiotekniker betraktade skådespelet och sade: — I England har vi strålkastare men vi använder inte synligt ljus utan radiovågor. Kanske visste han inte själv att han då avslöjade en av deras välbevarade hemligheter, radarn.

Inte förrän efter krigsslutet var vi så långt framme att radarstationer kunde användas. ERIIB skulle typen kallas och under manövern hösten 1945 skulle den provas. Stationerna hade satts upp på ostkusten, stridsledningscentral hade byggts upp och F1, förlagt på Gotland, skulle göra anfall mot fastlandet. Nu visste alla signalister att ordergivning till jakten skulle ske på ungefär samma frekvens som den vi använde, men de hade en ny station, FRV. Om vi kunde hitta deras frekvens med våra sändare, skulle vi kunna störa deras trafik och omöjliggöra ordergivning. Varje signalist fick sitt frekvensområde att bevaka och det dröjde inte länge förrän trafiken till jakten kom i gång. "F 1 anfaller, 3000 m, kurs 225 grader." Det var vi det! Kvickt avstämdes sändaren till samma frekvens och störningarna sattes in. För att inte röja anfallsmålet, Røjvalls mossen i Västmanland, hade kursen med avsikt lagts vilseledande. När förbandet så småningom svängde på mera nordlig kurs och jakten skulle få nya instruktioner var frekvensen upptagen av en kakafoni av störningar. Räkneord, meningslöst bla, bla, bla, glada visor, deklamationer osv. "Det lät som ett väl utbildat dårhus, lär någon sagt. "Repetera, repetera," sade jakten men någon mening i det hela blev det inte.

Stridsledningscentralen var i uppror. "Vad skall detta föreställa" frågade flygvapenchefen, general Nordenskjöld. "De stör jaktens frekvens," upplystes det. "Ja, men så ändra den då," kommenderade han. "Det går inte, general", blev svaret. "Vad är det ni egentligen sätter in i fpl?" frågade han med all rätt. F1 kom helt obehindrat av jakt till målet, fällde sina bomber och återvände till Gotland utan att ha sett skykten av jakt under hela företaget.

Nu hade emellertid trafiken på frekvensbandet 2 — 4 Mhz sett sina bästa dagar, VHF stationer sattes in och både Fr II och Fr V förde en undanskynd tillvaro hos Hobbyförlaget i Borås.

N E Lundqvist, F14