

Lok

2002-03-08

Anteckningar efter samtal med Ove Huzell 6 mars 2002

1. Ombyggnaden

Bilden på sidan 89 i Flygplansritningar 5 är 79001. Bilden visar flygplanet med originalnos i metall. Vid försvinnandet hade 79001 en annan typ av noskon – se nedan.

Ombyggnaden leddes av FOA under stor sekretess. Ombyggnaden syftade till att skapa två flexibla plattformar för teletekniska prov vari signalspaning ingick.

Ombyggnaden skedde 1949-51 vid CVV. 79001 och 79002 rensades från all inredning i kabinen när de skulle byggas om.

De båda flygplanen byggdes om "för hand" efter samma ritningar som därefter förstördes. Beroende på installationer och användning kom de senare att vara delvis olika varann till det yttre.

Båda flygplanen försågs med

- kabelrör från vingspets till vingspets
- kabelrören i vingarna kunde nås via luckor ~~och löstagbara paneler~~
- kabelrör från nos till stjärt
- löstagbar noskon
- elsystem för olika spänningar, faser och växelströmsfrekvenser
- stativ för elektrisk och teleteknisk materiel i kabinen
- fem operatörsplatser i kabinen.

Radomer tillverkades (blåstes) av plexiglas och monterades på paneler motsvarande de löstagbara panelerna i vingarna. Panelerna kunde på så sätt vid behov ersättas av radomer med inbyggda antenner. Radomerna var målade på insidan med grå färg.

Kabelrören i vingarna kunde nås via luckor och löstagbara paneler i vingplåten. Luckorna var nödvändiga för att mata fram och installera kablar exempelvis till antenner av olika slag.

På vingarna kunde monteras fyra radomer, två innanför motorerna samt två halvägs ut på vingarna.

På ryggen längs mittlinjen kunde monteras fyra radomer samt ett flertal svärdantenner som var riktade snett uppåt och åt sidorna

Under buken, framför ingångsdörren kunde en stor radom monteras.

Noskonen av metall på båda flygplanen kunde ersättas av en nos av dielektriskt material. Denna nos, som var vit och i formen liknande en Lansen-nos, användes såväl för signalspaning som för utprovning av teleteknisk materiel.

Flygplanen var omålade. Nationalitetsbeteckningar var målade enligt gällande föreskrifter. Flottiljbeteckning på bakre kroppssidorna saknades. På fenan fanns inga beteckningar eller annan målning.

2. Skillnaden mellan 79001 och 79002

Båda flygplanen var i grunden lika varann till det yttre.

79002 avvek i några avseenden.

- en plexiglaskupol på högersidan som inte var målad
- ett schakt i golvet i bakkroppen för en värmekamera
- en kabelränna på högra sidan av nosen (tillkom ca 1970 för FC prov)

Nosarna av dielektriskt material, som i formen liknade en Lansen-nos, monterades normalt av och ersattes med den vanliga metallnosen om inte behov av en särskild nosradom fanns. De monterades av dels för att inte dra till sig uppmärksamhet, dels för att inte skadas av vatten som kunde frysa under flygning.

3. Flygutrustning

Under flygning bars normalt sommarflygdräkt med påtagen flytväst och fallskärmssele. Fallskärmen förvarades avhängd.

Syrgasutrustning fanns men användes inte eftersom föreskrifterna medgav flygning upp till 4 500 meters höjd utan syrgas.

4. Basering på Bromma

Förbandet, 6. transportgruppen ur F 8, baserades på Bromma i första hand för att utrymmen saknades på Barkarby.

Baseringen på Bromma hade ändå fördelar. I början av bana 34, i närheten av dagens Lintaverken, disponerade FOA en barack samt en inhägnad och bevakad platta för uppställning av flygplan.

På Bromma fanns nära kontakter med verkstäder som "kunde" DC-3.

En tanke var också att flygverksamheten trots flygplanens avvikande utseenden skulle smälta in i den civila verksamheten.

5. Lägesrapportering

Ett normalt spaningsföretag över Östersjön varade 3,5 timmar. Marschfarten var 270 km/tim på 4 500 meters höjd. Medan signalspaning pågick skedde alla svängar med en hastighet av 3 grader/sek.

På färdplanens karta var var positionen var tjugonde minut markerad med en bokstav.

Var tjugonde minut sändes således en bokstav motsvarande den beräknade positionen, t ex ett "A". Rapporterna (resp bokstav) skulle enligt instruktionerna sändas var tjugonde minut plus/minus två minuter.

Rapporterna fungerade i praktiken endast som enkelriktade förbindelsekontroller eller "livstecken", eftersom rapporterna inte innehöll någon information om eventuell avvikelse i avstånd från de markerade rapportpunkterna enligt färdplanen.

Förseningar kunde uppkomma genom olika vindförhållanden. Förseningar uppstod även då särskilda avvikelser från färdplanen, s k "taggar", företogs för att tillgodose FRA:s spaningsbehov. "Taggarna" varade normalt en-två minuter på rakbana i riktning mot intressanta signalkällor varefter man återgick till färdplanen.

6. 79002 när 79001 försvunnit

Förlusten av 79001 innebar en nedgång i signalspaningskapaciteten. Viss reservmateriel fanns. Efterhand som ny materiel kunde anskaffas så användes 79002 också för signalspaning fast i begränsad omfattning.

Först 1954 kunde signalspaningen återupptas med full kapacitet i och med att en Tp 82, en Vickers Varsity kunde tas i bruk.