



## Kommandoplatzbil, Kpl-bil

Min enträgna begäran om material till tidningen gav resultat.

Gillis Sjöo hörde av sig och sa att han kanske hade något.

En Kpl-bil har under ett antal år restaurerats av ett gäng volontärer i FVM:s regi. Bilen

står nu i museets magasin i väntan på en bättre plats. Jag träffade Gillis och några av hans renoveringskompisar i magasinet under våren och fick en genomgång av det fantastiska arbete de ideellt lägger ner på att återställa gammal utrustning i presentabelt skick. Texten och bilderna nedan är hämtad från **Försvarets Historiska Telesamlingar** och återgiven med tillstånd av Anders Gustafsson

/Red



Gillis Sjöo



Kpl-bil

Under början av 50-talet uppstod ett behov av att på ett bättre sätt kunna utföra flygtrafikledning vid krigsflygplatserna än från de då nyttjade Tmr-IX bilarna.

Vid flottiljflygplatserna hade speciella kommandocentraler (KC) uppförts på kanslibygnadernas tak från vilka flygtrafikledning utfördes. (Dessa kom senare att benämnas TWR).

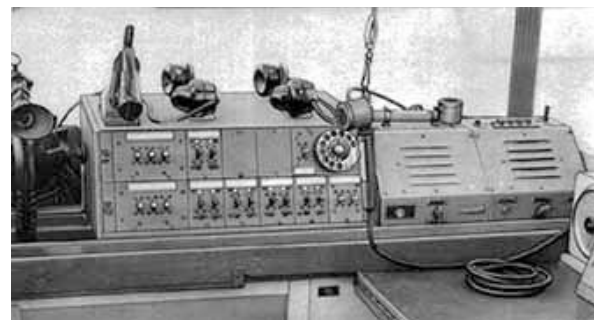
Behovet vid krigsflygfälten var stort och det väckte stor irritation att det inte hade gått att lösa.

Sven-Evert Sörelius då anställd vid KFF radio-byrå berättar:

*"Jag var på en föredragning hos General Bengt Nordenskiöld som under mötet visade mycket stor irritation över att flygtrafikledningen vid krigsflygplatserna, efter en mycket lång tids utredande, ännu inte kunnat lösas. Jag informerade om att jag i mekano byggt en modell som skulle kunna lösa behovet. Nordenskiöld beordrade mig att omgående gå och hämta modellen. Jag hämtade modellen och redogjorde för hur jag tänkt mig den tekniska lösningen och den operativa funktionen. Vid sittande bord säger Nordenskiöld "Så här ska det vara, verkställ". Ett antal Tmr-IX bussar hade friställts med anledning av att radioutrustningarna tagits ut för fasta installationer. Bussarna var lämpliga att installera radio, telefon och pejl i och mitt förslag hade en glaskupa på taket för att ge en trafikledare fri sikt runt horisonten."*

Ett underlag utarbetades helt enligt S-E Sörelius förslag och utprovning startar under 1954 varefter en modell beställs av CVA den 10 maj 1955. Den 7 februari offererar CVA mtrl och installation av kommunikations- och navigationsutrustning i en prototyp och nio st serievagnar till en total summa av 90 000 kr. Som leveranstid anges att prototypen redan är levererad, två fordon är klara och att resterande beräknas att levereras med en KPL var tredje vecka. Beställning läggs den 7 mars 1956.

Kpl-bilen är uppbyggd i en modifierad Tmr IX-bil och innehåller telefon-, radio-, pejl- och trafikledarutrustning. Kraftförsörjningen sker i första hand från nätet och i andra hand från ett kraftaggregat typ I3A som kan anslutas till bilen och ständigt följer med denna.



TL expeditionplats i kupolen



I Kpl-bilen finns fem expeditionsplatser vilka besätts av trafikledare (TL), biträdande trafikledare (BITR), vakthavande officer (VO), luftvärnsofficer (LV) och kartritare (KRIT).



*Några av de 5 exp platserna*

Telefonutrustningen är avsedd att anslutas till den ledningsslinga som finns runt vissa flygfält. Telefonförbindelse kan upprätthållas med högre centraler, med olika delar av den egna flottiljen och med allmänna telefonnätet. Dessutom finns det manöverledning för flygfältsbelysning och eventuellt trafikljus. Luför kan fås på tråd eller per radio.

Utrustningen är gjord för central- och lokalbatterisystem.

Kommunikationsradion består av fyra st Fmr V-stationer som kan betjänas från tre olika platser i kommandorummet; TL, BITR och VO. Stationerna är avsedda för dubbelsidig telefonförbindelse mellan Kpl och flygplan. Två av mottagarna kan användas som reservmottagare för markradiopejlen Fmrp 7b.

Varje station har fyra kristallstyrda frekvenser inom området 100-156 MHz. De fyra frekvenserna benämns kanal Adam, Bertil, Cesar och David

Mottagarutrustningen består av en markradiomottagare (Mrm 6b) och en rundradiomottagare (2553V) med gemensam antenn och antennförstärkare (FAT-242). Markradiomottagaren är avsedd för enkelriktad radioförbindelse mellan Lfc och Kpl om trådförbindelserna inte fungerar och rundradiomottagaren för mottagning av radioluför vid avbrott på trådluför.

Mottagarantennen är 4 m lång och består av ett vertikalt, tvådelat aluminiumrör med en diameter av 3 cm. Antennen sitter på det vänstra fästet framför kupolen på fordonets tak.

Radiopejl Fmrp-7 är avsedd för pejling från marken mot flygplan som sänder inom frekvensområdet 102,24 - 147,51 MHz. Pejlanläggningen sköts helt från fordonet. Mottagaren kan ställas in på 252 kristallstyrda frekvenser inom

frekvensområdet ovan. Pejlmottagaren är samma typ av mottagare som finns i Flygradio Fr 12.

### **Tekniska data**

Fordonet:

Chassi Scania-Vabis typ 8116

Kaross Hägglund & Söner

Motor:

Scania-Vabis typ 1664

Radio VHF:

Frekvensområde 100-156 MHz

Kanaler 4 x 4 = 16

Kanalavstånd 180 kHz

Vågtyp A2 och A3

Modulering AM

Antenn Kvartvågs med jordplan

Mottagare Mrm-6b:

Frekvensområden 200-400 kHz

540-1160 kHz

1160-2500 kHz

2,5-5 MHz

5-10 MHz

Vågtyp: A1, A2 och A3

Rundradiomottagare 2553V:

Våglängdsområden AM 2000-690 m

588-185 m

200-67 m

52-18 m

FM 80-100 MHz

Pejl Fmrp-7:

Frekvensområde 102,24-147,42 MHz

Kanalantal 252 st

Kanalavstånd 180 kHz

Pejlnoggrannhet C:a 3 grd

Pejlmottagare Mrm 12p



*Håkan Svensson, Gillis Sjö och Kenth Kindström är några av restaureringsgänget. Fikastunden är en viktig (viktigaste?) del av jobbet. Den sociala biten i detta är inte att förakta.*

*Foto Sture Axelsson*