



FLYGVAPENMUSEUM
– en spännande resa

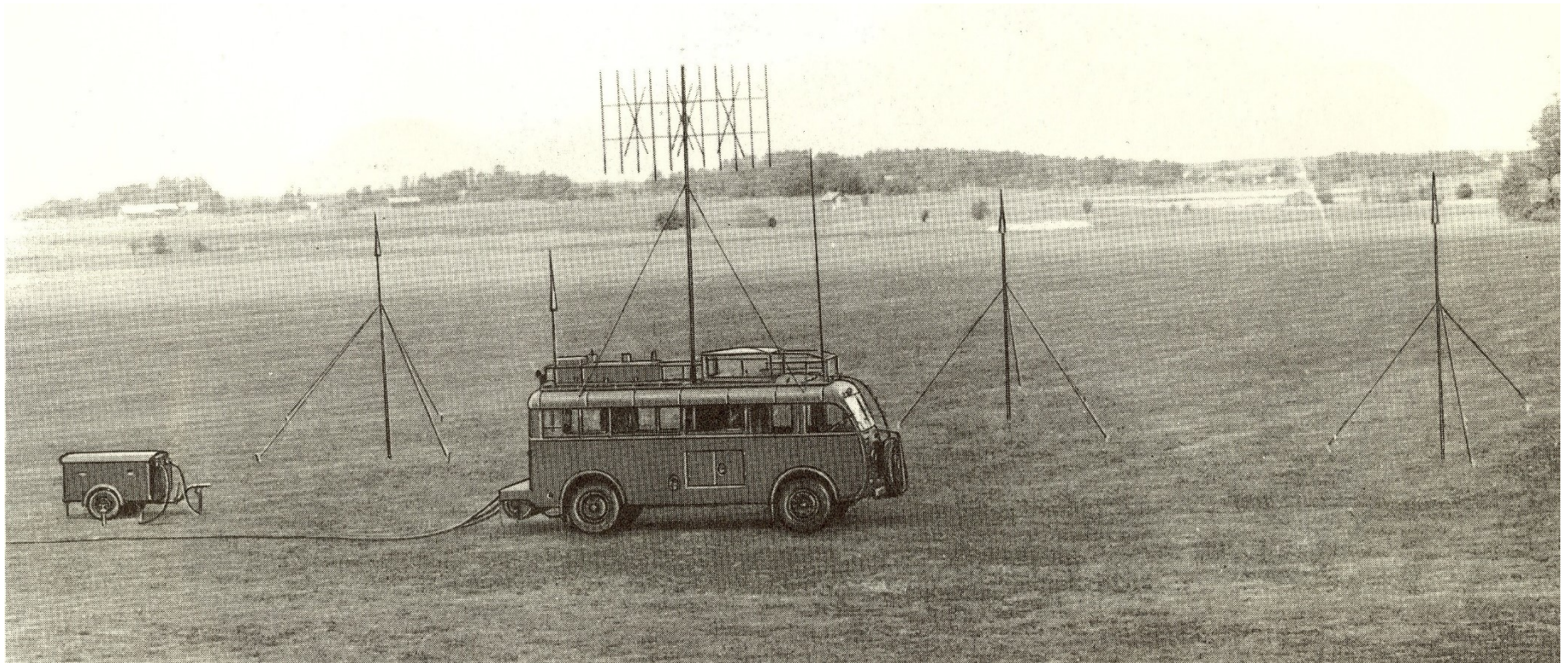
**flygva
mus**

Kommandoplatsbil 141



Kommandoplatsbil 141

Kpl-bil M'519 -141



Kommandoplatsbil 141

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 kanslibyggnadernas 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 radiobyrå 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 biträdande trafikledare fri sikt runt horisonten.”

Kommandoplatsbybil 141

Utveckling och leverans

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 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.

Uppbyggnad

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 l3A som kan anslutas till bilen och ständigt följer med denna.

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

Kommandoplatsbil 141

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 flottiljens och det allmänna telefonnätet. Dessutom finns det manöverledningar för flygfältsbelysning och eventuellt trafikljus. Lufor kan tas emot på tråd eller per radio.

Utrustningen är gjord för både central- och lokalbatterisystem.

För kommunikation med flygplan användes fyra Fmr-V-stationer som betjänas från tre olika platser i kommandorummet; TL, BISTR och VO. Stationerna är avsedda för dubbelriktad förbindelse mellan Kpl och flygplan. Två av mottagarna kan användas som reservmottagare för markradiopejlen Fmrp-7b.

Varje Fmr-V 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 radiolufor vid avbrott på trådlufor.

Kommandoplatsbil 141

Tekniska data

Fordonet

Chassi - Scania-Vabis typ 8116/1, **kaross** - Hägglund & Söner, **totalvikt** 8070 kg

Motor Scania-Vabis typ 1664, sexcylindrig 7,75 L, 130 hk.

Bussen var hög och smal samt snedbelastad, vilket gjorde att den lätt välte. Pedalstället var säreget, då gaspedalen satt i mitten, mellan broms- och kopplingspedalerna.

Radio VHF

Frekvensområde - 100-156 MHz, 4 x 4 = 16 kanaler, kanalavstånd 180 kHz

Vågtyp - A2 och A3, **modulering** - AM

Antenn - kvartvågs med jordplan, mottagarantennen var 4 m lång och bestod av ett vertikalt tvådelat aluminiumrör. Antennen var placerad på det vänstra fästet framför kupolen på fordonets tak.

Kommandoplatsbybil 141

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 (för pejling från marken mot flygplan)

Frekvensområde - 102,24-147,42 MHz

Kanalantal - 252 st

Kanalavstånd - 180 kHz

Pejlnoggrannhet C:a 3 grader

Pejlmottagare Mrm-12p

Pejlmottagaren är samma typ av mottagare som finns i Flygradio Fr-12

Kommandoplatsbybil 141

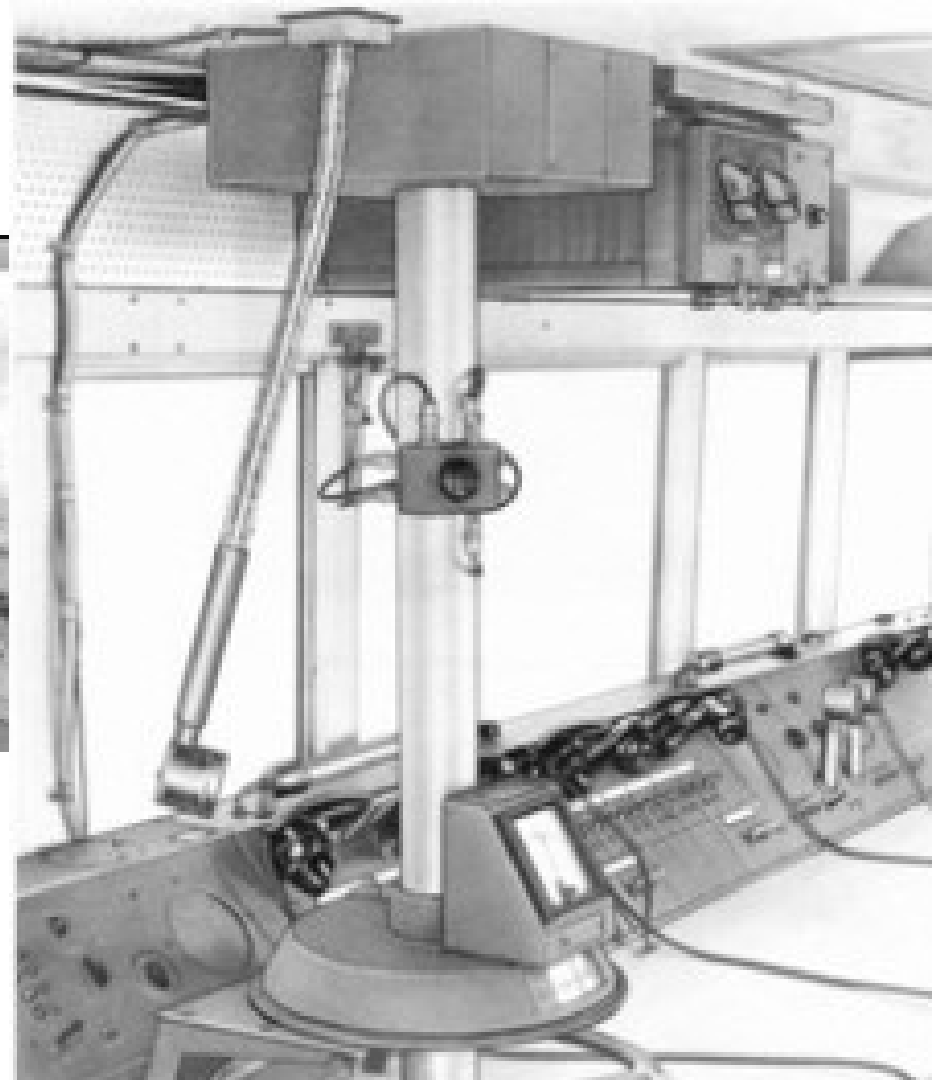
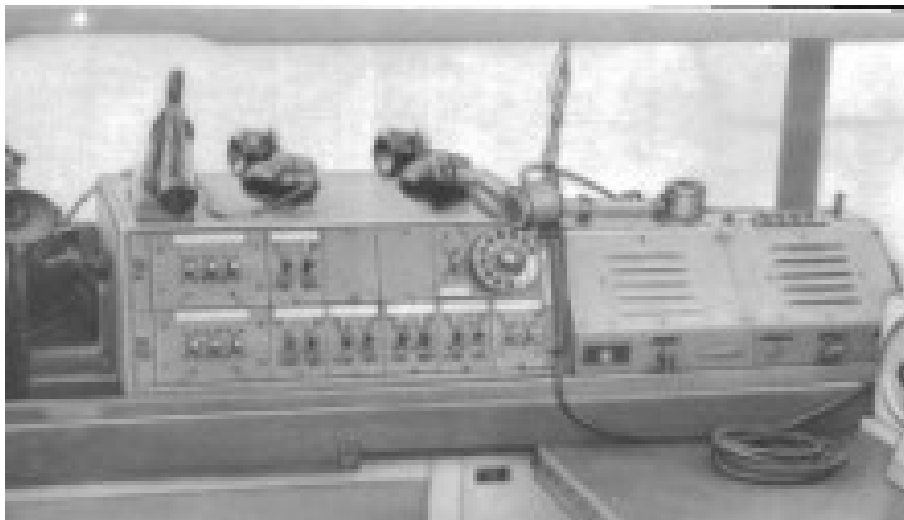
CVA provinstallerade ett fordon och var aktiva vid utprovningen. Efter utprovning tog CVA fram installationsunderlag och installerade i en prototyp och nio seriefordon.

CVA var tekniskt underhållsstöd för KPL-bilarna samt central verkstad för teleutrustningen.

Kommandoplatsbil 141



Kommandoplatsbil 141



Radiobil 323 m/43

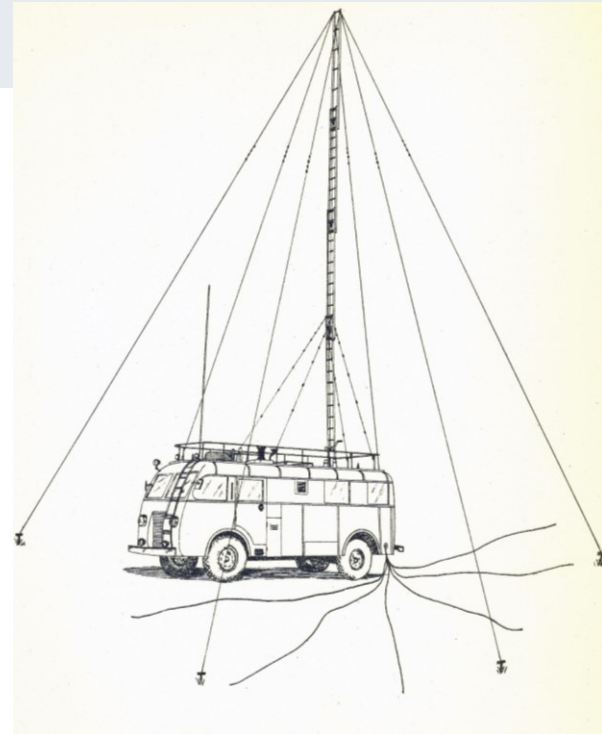
Mellan 1942 och 1944 byggde Hägglund och söner 112 stycken radiobussar till det svenska försvaret. Bussarna baserades på Scania-Vabis Chassi 8116 och utrustades med den mobila radiostationen TMR IX. (800 W)

20 stycken bussar levererades till Armén, resterande 92 levererades till flygvapnet.

På grund av att bussen byggdes hög och smal hade den en tendens att välta. Men den gjorde en lång och trogen tjänst inom försvarsmakten och användes ända till slutet av 1970-talet.

Flera exemplar finns bevarade.

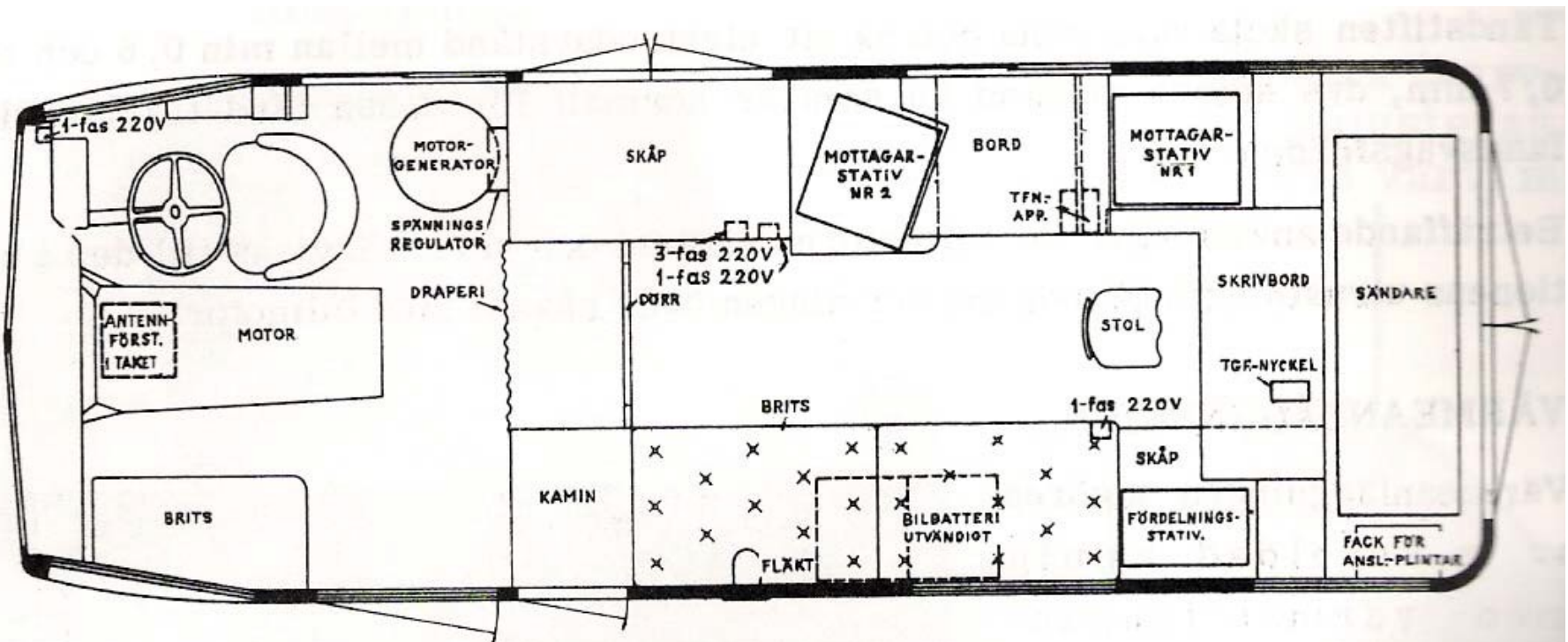
Bussen har även medverkat i TV-serien "Tre kärlekar".



Radiobil 323 m/43

Sändaren sitter längst bak med en dubbeldörr bakåt, vilket gör att man kommer åt sändarens baksida utifrån. Det finns två mottagarstativ på höger sida och ett fördelningsstativ på vänster sida.

Bakom föraren sitter en motorgenerator och i taket bredvid föraren en antennförstärkare. Bussen är också utrustad med en vedeldad varmvattenpanna, som är kombinerad med motorns kylsystem. Kaminen eldades utifrån. Skåpet på höger sida är också åtkomligt utifrån.



Kommandoplatsbil 141

Stationen betjänades av en radiogrupp bestående av gruppchef, ett underbefäl, fyra meniga samt en bilförare.



Samma pejl installerades i ett SCANIA-chassi och kompletterades med UK-stationer, vindmätare, glaskupol och anslutning till telefonväxel vid flygbas.
Ett embryo till kommandocentralen som senare byggdes vid alla flygbaser av modell BAS 60 och BAS 90.

flygvapenmuseum

Marktemateriel