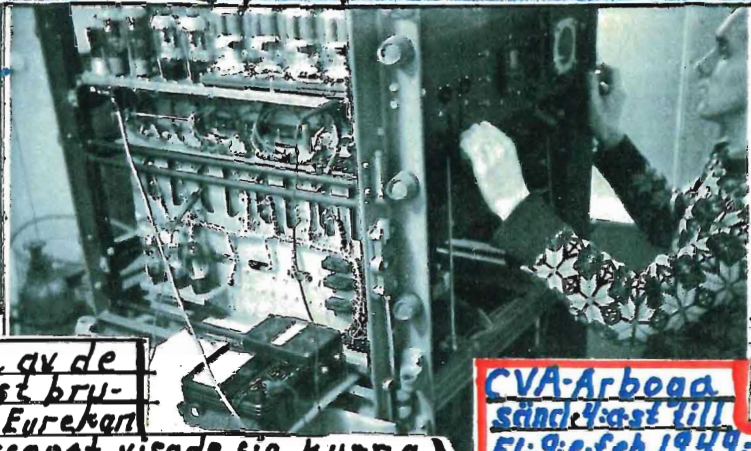


**Forts-del:3-av:3.**  
 han hade fått blodad tand efter det lyckade flygprövet.  
 Så kom Bergens "E" tidigare var han byråingegör, nu var han flygdirektör med flott uniform dito huvudbonad.  
 Så lyftes en nyladdad 24/8 startbatteri upp på flaket en Dodgejeop. Bergens blev upp på flaket & skulle ansluta en ledning för 12V till radio kom utrustning. Jag stog på hacken & såg att han joksa med skiffnyckeln lite vördplöst, han ej varna honom förän det snall. Han fick syra över ansikte & hela uniformen, jag ruskade efter en hink vatten. Det blev att byta hatt-startvagn. Så bogserades en maskito ut på banan med Dodge & bords motor startades så navfrage-utrustningen kom igång. Bergens fick ingen landavståndssignal, Hanses ingknutte-sabbade.  
 Wentzel hade anat att jag kunde trimma. Ställde upp en kontrollista. Det flög en man fungerade U.A. Bergens blev rasande & kallade mig kläppare. Sökte tillbaka till CVA. Började sept-1951. Några

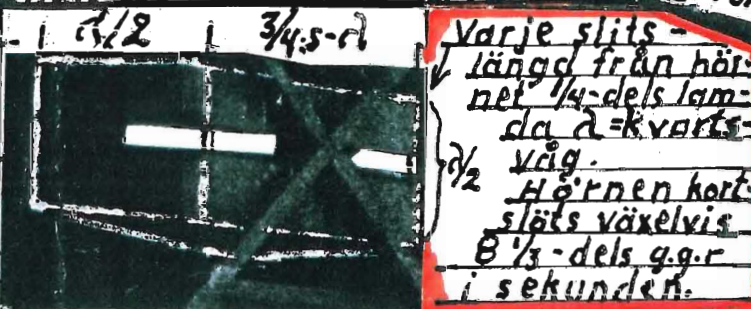
**Del:1-av:3** Babs:problem? En ing från CVA+Flygförvaltning & Philips fick igång sättfyren trots mängder trimning. På vintern=höst 1949-till våren 1950 byggdes konen på med ribbor & hönsnät = minska sidoloberna. Ett extra HF-först-steg ditsattes + ant-slitsreläerna försågs med platinor. Doktor Beili England ledde proverna, jag: B. Edin utförde relätionsändringarna. Det gick trots detta ej på 20 miles inflygningsräckvidd. Det visade sig senare att det var feltrimning av den supergenerativa mott bestående av högbrant dubbeltriad. (Gallerlätta mella 20-30 MHz). Här är en ca: 450 k-hz milleraen  $\sim$  som styr gallren p.g.a ej CW mottages utan 250 Hz-1ms pulser. (Jag B.E byggde 1943 en 7-rörs hatt-mott [MV] supergen)  
 Jag hade erfarenhet innan 1949 (Jag: B.E konstruerade ett sänd slutsteg störde in-trimning mott-ant på vingspetsar.)  
 3:30- Moskito-mott iakt sänder 2.50 fragepulser under till 11.5. Uthitt rikt-mott-ant på vingspetsar.  
 Mottagare antenner  
 2000m  
 Sättpunkt en bit in på banan.  
 Bevaknings-torn på asen FI.  
 Sedan utsätt-plats ställ-till ett flygplan på banans sättpunkt som frågade Babs varefter man medelst radiokontakt ställde in fördräpningsled-ning så svarspulserna på flp:s navindikator blev på rätt ställe.  
**Del:3-av:3** Babs:problem. Lobväx-hastighet=8 1/2 per sek. Vid tillslag kl: 10<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>. En flygvecka = 4:a dagar. 1 434 424 lobväxlingar. Jag B. Edin hade blivit ombedd att analysera Babs. Stationen hade tillfälligt ställts in till radar under hållsbyggnaden. Tog in reservenheten på verkstaden. Tog ut svarspuls-röret, trimmade därefter mottagaren i rätt frekvens. Med en bräda 20x100 mm 800 mm monterade jag matarkoaxer slitsreläer & 1/4 vågs ant-spröt uppåt & nedåt, se skiss ovan. Sedan körde jag igång. Så hörde jag snabba steg i trappan från övervåningen. Elm: Wentzel undrade om jag hade Babs igång för ett flp hade fått riktning & sättpunkt på Irsta Kl. Nu visste jag att reservenheten fungerade bra så jag satte ut den i stationen & just då dök F: förvaltningens ing & skulle provflyga. Det fungerade utmärkt. Så när han landat & satt hos Wentzel & väntade på telefon från sin chef Bergens så han plötsligt genom att skynda långsamt gör man segret. Det märkliga var att han ej utfört någon trimning innan flygning. Jag sa varför sa du inte till via TL-tornet om att växla till huvudenheten enär jag ej vågade skifta när flygplanet startade. Jag såg Wentzel tillade konstigt på mig. Så hörde Bergens av sig. Han skulle ta tåget till västerås. Under tiden flyttades Babs ut till sin rätta uppställningsplats. O-ve-o-fasa så satte ing-knutten igång-trimma. Jag B.E gjorde korstecken? Hade: Gustav-Vasa levit & sett mig hade jag blivit fördriven ur riket. Gick ut stampade i marken. Elefanterna i Afrika blev oroliga: "Uusch" är senare = P nedlades. Mätte tekn: Möller på CVA-rest. Han omtalade att vid en veckas övning Babs huvudenhet logt av. Reservenheten fungerat. U.A. = 15 radiomod. Forts upp till västerås

**Del:2-av:3** Babs: problem. De två microreläerna som styrde lobväxling slitsreläerna i ant-enheten föll ur p.g.a slaga-ärter i kontaktspetsarna. Dam var kapslade. Jag slipade av aderkant på ett relä så jag fick av kåpan för analys. På två av reläerna ändrade jag relätionsanslutning mes lutning så en liten ändring uppstod. Dam blev självavslagnande. Jag tillverkade relä-söcklar & ett hållverktyg så kåpor & reläer hölls stadigt i socklarna. Nu gick det att serva dessa. Det fungerade utmärkt (Utfört i utbyten).  
 Här till höger två av de instrument som mest brukades vid service av Eureka. Det inbyggda oscilloskopet visade sig kunna brukas att trimma-in frekvensmångfaldarstegen. När jag feb-1952 var på F2-Hägerås blev jag ombedd reparera deras Eureka. Rättade till sändfrekvens fel.



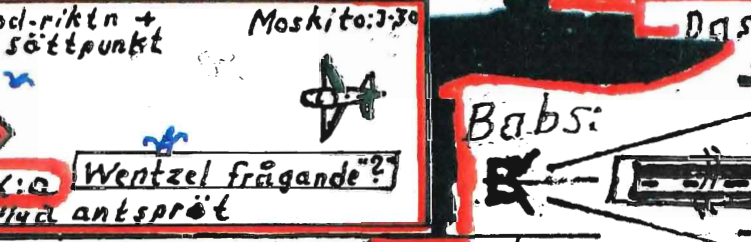
Osc-stopp = Puls kontroll. Gick även med "i" på skärm just in frekvensen. Med en sänd + mottagare ant. Högsta till Flp-utrustning i provbank. En får mott. in Eureka-fyren. Här utrustningen fungerar som här en bit upp "Hurra!"  
 Vid bankservice av flygnavindikatorn har man god hjälp om Eureka-fyren är igång

**Del:2-av:3** Babs: problem. De två microreläerna som styrde lobväxling slitsreläerna i ant-enheten föll ur p.g.a slaga-ärter i kontaktspetsarna. Dam var kapslade. Jag slipade av aderkant på ett relä så jag fick av kåpan för analys. På två av reläerna ändrade jag relätionsanslutning mes lutning så en liten ändring uppstod. Dam blev självavslagnande. Jag tillverkade relä-söcklar & ett hållverktyg så kåpor & reläer hölls stadigt i socklarna. Nu gick det att serva dessa. Det fungerade utmärkt (Utfört i utbyten).



**CVA-Arboga sänd-fyr till Fl: 9:e feb 1949 = byggna service-verkst-för underhåll radar m.m. Eureka-fyr 130 el-rör.**  
 Varje slits-längd från hornet 1/4-dels lamda  $\lambda$  = kvarts-våg. Hornen kort-slöts växelvis 8 1/3-dels ggr i sekunden.  
 Jag B.E fick aldrig tekn-tjänst-sämst betald. Undervisade i pulsnav-Orsak Osäker färgsinne

Eureka-fyren (Annflygningsfyr till flygfält m.m) var försedd med automatisk självtest. I antennmasten satt 2: extra 1/4:  $\lambda$  ant = en för kont av mott & sänd. En pulsad o 3 killator sände en frågesignal  $\rightarrow$  mott-ant & den styrde igång sänd = svarssignal



ut stationen = slingbildning. Fungerade det ej löste larmkretsar ut stationen & trafikledaren TL fick bortfalls-larm i fjärrstart-enheten. Tonian = start-stopp & larm.

