

**J 30/De Havilland Aircraft Co DH 98 Mk 19 MOSQUITO**

Motor: 2 x Rolls Royce MERLIN 25/2 x 1.655 hkr Toppfart: 600 km/tim  
 Operativ höjd: 13.000 m Spännvidd: 16.51 m Flygvapentjänst: 1948-1953  
 Anmärkning: Flygvapnets första allväderjaktflygplan  
 Gummibåt med pulssändare

**F1**



Nedan huru F1 blev till.

F1 erhöjll-B18-B-juni-1944 Flytt->F11-juni-1948.

1925 Västerås. Upphördet i 18-på Hisslö - div flva. 1937 omskolat

Junkers Flugzeug und Motorenwerke Ju 86 K  
 Motor: 2 x P & W HORNET SIE-G/2 x 750 hkr Toppfart: 355 km/tim Operativ höjd: 7.200 m Spännvidd: 22.5 m Flygvapentjänst: 1937-1958 Anmärkning: Ombyggda B 3:or som tillfördes F 17 under en kortare tid

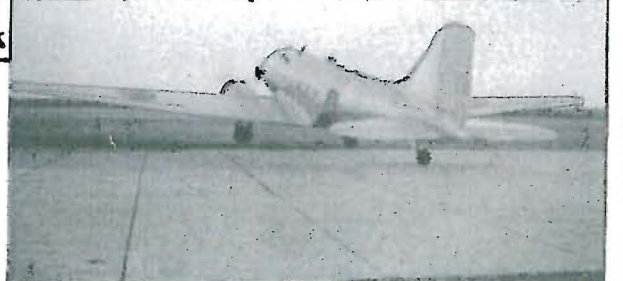
Vi var ett gäng på 10:a personer som utförde stor översyn på all markbetjäning utrustning för flygverksamhet. Sändare, mottagare, pejl o nav-fyrar. Sverige Vi var i verksamhet 5 veckor hösten 1951 Centrala Flygverkstaden i Arboga utförde arbetet.

DC-3 höst 1951

Här syns Left mottagarantenn.



Bunge flygfält Färö-Göteborg



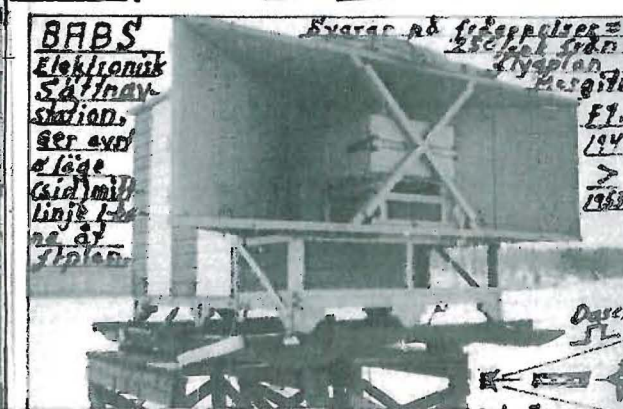
DC3:an hade Rebeca utrustning.

Nedan: F2-Hägerås/Viggbyholm nordost Danderyd våren 1948 när Catalinor förstärkt räddningstjänsten. Strax efter DC-3:ans nedskjutning blev även en Catalina nedskjuten=russkt när sökning pågick efter Viggbyholm

Första: Eureka fyren tillkom pinostveckan 1949 på FT Västerås Jag: Bernt, Edin CVA Arboga blev inskolad på Eureka och Babs: Huga! Nedan Babs landningsstation (på Fl) Anlände till Sverige 1949 (Höst)



2st Catalina 2st Heinkel He-112 F2

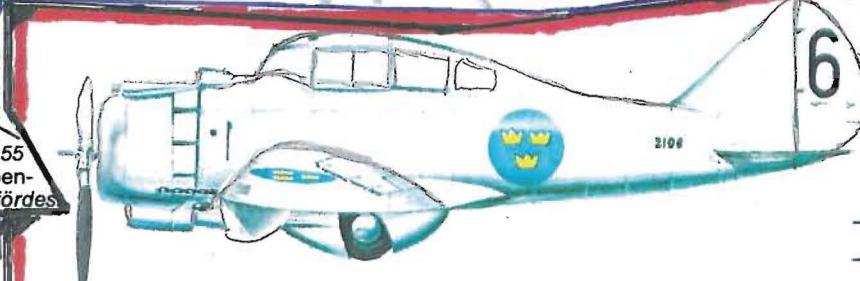
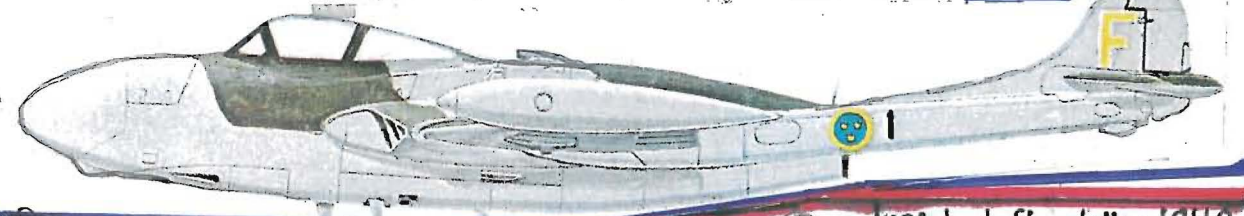


BABS Elektronisk Sättningsstation. Ser även i löde Guldmill linje 1-2 re at station

**Kungl. Västmanlands Flygflottilj. F1: Västerås. 1930-1960**

Mest aktiva flygplanen på F1: B3 (1937-1958), J30 (1948-1953), J33 (1953-1960)

J 33/De Havilland Aircraft Co DH 112 VENOM i bruk = 7 år. Motor: De Havilland GHOST 50/RM 2-A/2.270 kp Toppfart: 900 km/tim Mach: 0.86 Operativ höjd: 15.000 m Spännvidd: 11.8 m Flygvapentjänst: 1953-1960



**J9 F8**



USA-best flp ströps 1940 120:79+88-B6: blev=52-79 o 2-B6 16-79 kom via Trondheim 36-79 via Petsamo-Haparanda (70 mil) Några Sverigemärkta flp hamnade i strid på Filipinerna mot Japanska anfäll?

Det påstås att denna flygplantyp kunde hålla undan från tyska flygmaskiner så det verkade vara ett bra förvärv. Hurra va bra!

En del motorer + reservdelar erhöjlls också via Petsamo. Om en hjälpförare medföljde fick denna stå med påk o vapen skydda last o lastbil vid motorstopp. Om ensam förare lämnade bilen kunde hjulen vara borta vid återkomsten. Usch!

J 32 B/SAAB 32B LANSEN Må till-Vidsel-(Målbojs)Fr-åter till F1. "Huga". Motor: Rolls Royce AVON/RM 6/5.000 kp Toppfart: 1.125 km/tim Mach: 1.0 + Operativ höjd: 15.000 m Spännvidd: 13.0 m Flygvapentjänst: 1958- Flyger=målbojsering ännu 2012?!



**F1**

B 18B/SAAB 18B ersätter B 3. Projekterades 1938-1939. Motor: 2 x Daimler-Benz 605/2 x 1.475 hkr Toppfart: 570 km/tim Operativ höjd: 9.800 m Spännvidd: 17.0 m Flygvapentjänst: 1944-1957 Anmärkning: Provflögs första gången den 10 juni 1944 Består av: 1500 delar, 160 spakar, 45 instrument att avlösa Huga ligen.



Höst: 1949-drifts-BAB:s Fung-ej trots Flygf. Philips Dokt-Bejli, England, o CVA ing-trimmade utrustning blev den ej brukbar = feltrimn superreg-mott Jag B, Edin CVA blev ombedd av Flygdir: Bergens Flygförv = i mån av tid titta på problemet. När strö stod vid radar service-huset tog jag in reserv-mott-sänd o bänk-trim den. Jag hade satt ut den i Babs när Bergens service-ing kom o skulle provf mot Babs. Det fung UA Babs flyttades ut på dess plats=300m bortom ban-slutet. Ve o fasa, service-ing plockade bort reserven o pluggade in huvu-enheten o höri-trimmd. Bergen hade kommit från STF o var i en Mosquito på banan=Ingen land-signal. Service-ing blev utskäld isattes flöas 30 dagar=UA Bergen blev rasande. Jag blev kallad kläpare. Det var hanses servicetekniker som scubbede prov. Här servas Rebeca

Med en sänd mottagarantenn...  
 Jag 26 fick alltså teka-linje o riktigt felbild Undervisade i pulsnav. Orsak osäkert färgsinne

Tillh Eureka...  
 Det finns ett oscilloskop på franten. Genom att sätta dess koax på elrörens skärmgaller i frekvg gick det trimman i mångfalldarstegen. Hurra va bra!

Vi var 4st från CVA som bistod Engelsk servicegrupp

Jag Heint Edin byggde superregenerativ mott o telefor i AFE på jussna på me flygskola 1943, 1944.

Jag Heint Edin byggde superregenerativ mott o telefor i AFE på jussna på me flygskola 1943, 1944.