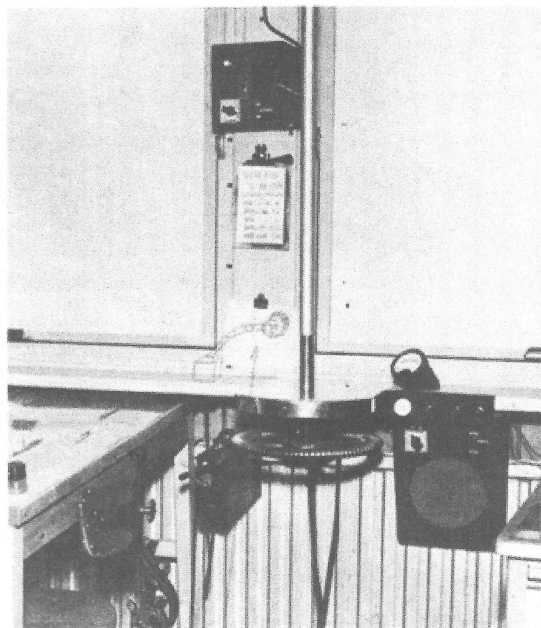
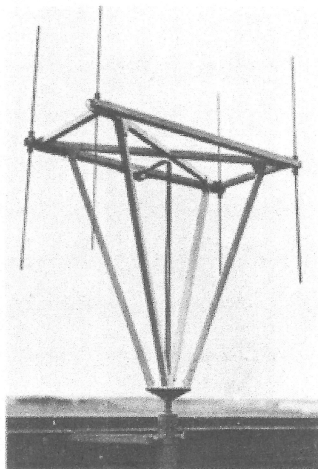


J 26 Mustang som kom till F 16 1945 var utrustade med UKV-radio för telefoni. En radiostation ställdes därför upp i tornet och med den kunde TL ha radiokontakt direkt med föraren.

Mustangen saknade radiokompass och annan navigeringsutrustning vilket medförde att det inte alltid var så lätt att "hitta hem" speciellt efter övningar över moln. Juhlin-pejlen blev lösningen! Elektromästare Martin Juhlin vid signalverkstaden på avdelning 6 konstruerade den första UKV-pejlen i flygvapnet. Han använde sig av en Mustangmottagare och tillverkade antensystem av träribbor. Till en början satt ratten för att vrida antensystemet uppe i taket vilket blev extra jobbigt då man

*Bilden i den högra spalten: FMRP 5 var Juhlinpejlens efterföljare.*

*Till vänster om dess manöverbord en pejkarta med bäringsutläggare. Dessa, JoJo-liknande trissor, vars tråd fästes i pejlstationens centrum lades ut i pejlad bärning. Om flera stationer pejlade kunde således ett läge för flygplanet utläsas vid de korsande trådarna.*

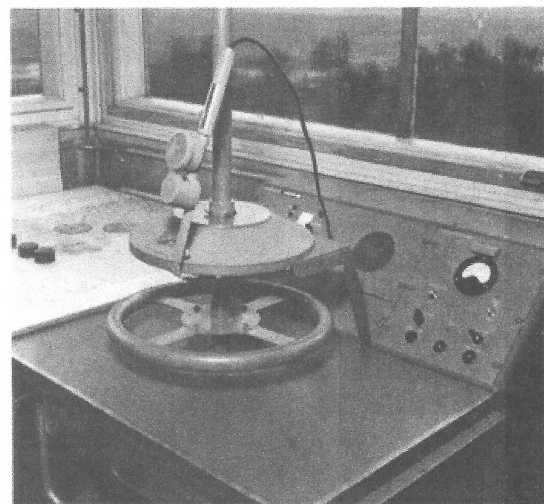


*Den ursprungliga Juhlin-pejlen med antensystemet ovan taket, pejlrott och avläsningsinstrument i tornet.*

måste stå upp för manövreringen. Det räckte inte med endast en pejling för att vara säker på att rätt gradtal hade pejlats in.

Juhlin-pejlen utvecklades till FMRP 5 och 7 (Fast MarkRadioPejl), vilka blev standard i tornen. Med hjälp av pejl kunde man nu utföra molnengenångar och instrumentinflygning för landning.

Principerna för detta tillämpas fortfarande, speciellt på krigs- och övningsflygplatser. Tillkomst av bättre hjälpmedel och därmed ökade möjligheter till flygning i sämre väder medförde ett behov av fler trafikledare för att utöva erforderliga tjänster.



Arbetspositioner och utrustning för trafikledningen förbättrades snabbt. Det gamla skrivbordet byttes ut mot stativ med plats för standardpaneler med radio, telefoner, vindinstrument med mera.

*TL Olof Peterson i trafikledartornet 1947.*

