

Förf. Roland Bidemar

KAMERATEKNIKER, ETT JOBB I FÖRVANDLING

En stor del av den moderna flygspanings- ochameratekniken har under åren utvecklats på F11. Så ävenamerateknikerns arbete. När jag våren 1947 kom från furirskolan som vapentechniker vid F11 blev jag den förste fast anställda som arbetade med kameror och jag lydde då under fotoavdelningen. Tidigare hade kameratjänsten skötts av fotograferna med hjälp av värnpliktiga. Under de första åren av min tjänstgöring, då jag var ensamameratekniker, användes enbart handhållna kameror. Kamerorna var av typen Hk5, Hk7 och så småningom Ska4, även den handhållen. Ska4 försågs sedermera med eldrift, men var fortfarande handhållen. Normalt flögs då två pass om dagen. Arbetet innebar då att på morgonen ladda kamerorna och bära ut den kamerautrustning som beställts och lägga denna i flygplanen. Kamerorna hade lösa objektiv och filter och flygplanbesättningen beställde den utrustning man ville ha inför varje flygpass. Vid lunchtid, när flygplanen landat efter första passet skulle alla kamerorna hämtas in och laddas med ny film. Det blev mycket spring över plattorna med kamerakassetter i famnen. Något fordon hade jag inte tillgång till, utan det blev att bära kamerorna från flygplanen in till mörkerutrymmet i hangaren, ladda med ny film och bära ut dem och lägga dem på plats i flygplanen igen inför eftermiddagspasset. Flygplanen var då B3, S9 och S18. Till och med i Storcken medfördes kamera. Möjligheten att fotografera skulle alltid finnas, om inte för uppdrag så för övnings skull.

Ny teknik med Spitfire

När F11 under 1948 började förses med Spitfire kom också de första stora förändringarna avamerateknikerns arbete. Egentligen kan man säga att det var då som begreppetameratekniker tog sin början, i och med att alla vapentechniker då omskolades tillameratekniker. Omskolningen av F21:s vapentechniker skedde också vid F11. Även vapenmästarna omskolades till kameratjänst och den tidigare kombinerade vapen/kameratroppen blev en renodlad kameratropp. I den vevan fick jag också ta mitt första "fordon" i bruk, det var en säckkärra. Det låter idag inte som något stort tekniskt framsteg, men underlättade faktiskt arbetet väsentligt. Och kärran var dessutom nödvändig eftersom Spitfire hade fast monterade kameror, som var för stora och tunga att springa och bära för hand. Arbetet innebar nu inte bara att ladda kamerorna med ny film. Ibland skulle även hela kamerautrustningen bytas, eftersom flygplanen hade två alternativa kamerautrustningar. Ett höghöjds- och ett låghöjdsalternativ.

Första fordonen

Efter ett par år hade även säckkärrorna tjänat ut och kameratroppen fick från flygplantroppen ärva ett par Dodge-Jeepar att transportera kamerorna på. Dessa fordon använde vi sedan ända fram till 29-tiden då de första mörkerrumsbussarna kom. Inredningen till prototypen för dessa bussar gjordes vid F11, medan resten av bussarna utrustades hos VW i Södertälje. Därmed var det slut på transportererna fram och tillbaka till hangarerna för att plundra och ladda kamerorna. Allt det arbetet gjordes nu i mörkerrumsbussarna. Varje kompani hade två bussar, som till stor del sköttes av värnpliktiga. Den exponerade filmen spolades av kassetten, lindades in i svartpapper och lades i burkar. Varje uppdrag fördes omsorgsfull i en liggare och noterades på filmburkarna varefter filmen transporterades till fotolabbet. Senare tillverkades ljustäta transporttuber av plåt att frakta filmen i, varvid svartpapperet inte längre behövdes. Nästa steg i utvecklingen för transport av film till labben blev en filmlåda som kunde placeras direkt på framkallningsmaskinen, så att även momentet med avspolning av film kunde tas bort.

Begärliga droppar

Den utrustningsdetalj i bussarna som alla kände till, och många var avundsjuka på, var den 96-procentiga spriten; nödvändig för rengöring av objektiven men ack så begärlig. Spriten kunde inte drickas ren men ändå hade vi under en period starka misstankar om att en del av spriten konsumerades, eftersom förbrukningen var osedvanligt stor för vissa soldater. Efter idogt spaningsarbete kunde vi en dag avslöja vart de begärliga dropparna tagit vägen. En företagsam värnpliktig hade nämligen kommit på att man kunde dränka in sockerbitar med spriten och på så sätt få verkligt smaskiga och stärkande karameller att suga på. Uppfinningsförmågan inom kameratropparna har det aldrig varit något fel på.

Bara att spola på

Med de nya fasta kamerorna kom också de moderna filmkassetterna och filmspolarna, vilket avsevärt underlättade själva filmladdningen. Betydligt svårare hade det varit att i fullständigt mörker ladda plåtväxelskassetterna, 5 st i varje kassett, med de glasplåtar som användes i de första kamerorna. Det gällde att lära sig vissa knep för att kunna känna sig fram till glasplåtens skiktsida. Ett sätt var att fukta lätt i ett hörn för att på så sätt känna skillnaden mellan den rena glassidan och filmskiktet. Och sedan jaga iväg över plattan med kamerautrustningen under armen.

Många kameratyper

I början fanns inte heller reservkassetter. Dessa kom först under 29-tiden och innebar också en stor förbättring. Flygplanen kunde då snabbt iordningställas mellan flygpassen genom att bara byta kassett. Urtagning och laddning av ny film kunde sedan göras under lugnare former. Själva plundringen av kamerorna skulle emellertid kunna göras snabbt om det krävdes. Plundringen av lågalternativet, dvs 3 st låghöjdskameror på S35 klarades på drygt 2 minuter. Allt emellanåt stod de ansvariga och tog tiden med stoppur, ofta i samband med besök, för att demonstrera den korta klargöringstiden. I flygplan S32 fanns även en småbildskamera som användes för att fotografer navigatörens radarbild. Ett uppdrag med 32:an kunde därför medföra att inte mindre än 7 st kameror skulle tömmas och förses med ny film.

Fotolaboratorier på hjul

Redan under kriget kom de första mobila fotolabben. Det var ju nödvändigt att kunna sköta framkallning och kopiering av bilderna även under fältmässiga förhållande på reservflygbaser. Kamerateknikern skulle då inte bara klara kameran servicen, de var även utbildade för att kunna klara framkallning och kopiering av filmerna. Med de rullande fotolabben följde även jobbet att sköta underhållet av dessa fordon. Det innebar både rundsmörjning, reparationer och, under krigsåren, eldning av de gengasaggregat som var kopplade efter bilarna.

Okontrollerat läge

Dessa bussar var riktiga åbåken, fruktansvärt tungstyrda, osynkroniserad växellåda naturligtvis och med växelspaken placerad nästan bakom ryggen. Maxfarten var 50-60 som bäst och ändå lägre med gengasen. Trots det kunde vidundren skena, ja faktiskt skena. Det hände på hemväg från en övning i Söderhamn i en bra utförsbacke, jag satt bredvid och PO körde. Det ska fan gå på motor när det går fortare att rulla, sade han och lade ur växeln. Och nog ökade farten. Ganska fort till och med, så att det började skaka och rista ordentligt i det gamla skrovet. Bromsa PO, och PO

bromsade, trampade och trampade men pedalen gick rätt ner i botten. Då kom vi på det, bussen hade luftbromsar och med avstängd motor fick inte bromsarna tillräckligt tryck. Försöken att få i en växel för att minska farten var dödsdömda från början, farten ökade allt mer. Den klumpiga bussen hoppade, skakade och for fram och tillbaka över vägen. PO slet som ett djur för att hålla den kvar på vägen. Jag kunde bara skräckslagen titta på, höll mig krampaktigt kvar i stolen och väntade bara på att braka ut i naturen. Men nästan som ett mirakel lyckades vi hålla oss kvar på vägen tills backen planade ut och bussen självstannade. För oss var det en skräckfärd, men då skulle ni sett våra två passagerare som helt ovetande suttit inspärrade i bussens bakre del och fullständigt skräckslagna stapplade ut när vi öppnade dörrarna.