

Lars Möller
2011-09-01

Kameror i S35E.

S35E levererades i 60 st exemplar. Av besparingsskäl (?) köptes inte kameror till alla 60. Man räknade med att det alltid stod ett antal flygplan för underhåll och de behövde inga kameror.

Rent praktiskt blev det så att alla utbytesenheter monterades i flygplan, ca 6 flygplan var utan kameror och de fick senare vikter i stället för kameror så att det gick att träna flygning med dessa flygplan. Dessa ca 6 flygplan kallades på skoj för S35E Sport. Avsaknad av utbytesenheter i förråd gjorde att man ofta flög med defekta kameror och använde de kameror som fungerade tills att läget blev ohållbart och hela flygplanet ställdes.

Kamerabestyrningen i början bestod av:

- 1 st framåtriktad SKA 16 med negativformat 65 x 65 mm.
- 2 st sidkamera SKA 24 med objektiv 100 mm och negativformat 126 x 126 mm
- 1 st lodkamera SKA 24 med objektiv 44 mm och negativformat 126 x 126 mm
- 3 st lodkamera SKA 24 med objektiv 600 mm och negativformat 126 x 126 mm

För SKA 24 förvaldes en slutartid genom att en lämplig ridåslutare av gummi monterades. Kamerorna var försedda med BIRK (Bildrörelsekompensering) som bestämdes av flygförarens inställning av aktuell fart och höjd på en birkväljare. För alla kamerorna förvaldes en bländare som kunde ändras av föraren med ett bländarsteg upp eller ner.

Under senare delen av 1960 fick SKA 24/600 en i förhållande till vald slutare, automatisk bländare genom att ett fotomotstånd monterades mitt på bildsidan. Det minst belysta motståndet bestämde exponeringen till ca 75 %. Arbetet gjordes av AGA.

I början av 1970 så ändrades SKA 24 låghöjdskameror efter förslag från Fotoingenjör Torsten Johansson från F11. SKA 24 B fick då automatisk exponeringskontroll. Slutarens gummiridåer byttes mot en metallridå. Vid den tiden var utprovningen mörkerspaningskamrasystem för nästa flygplan S37 klar. Det beslöts att leverans av S37 SKA34 och blytutrustningen BXE skulle tidigareläggas samt en tilläggsbeställning skulle läggas så att både S35 och S37 skulle vara operativa samtidigt. En MS-kapsel (mörkerspaningskapsel) för S35 utvecklades av dåvarande CVM. Installation i flygplanet gjordes på CVV Västerås, i samband med "mid-life" modifieringen av S35E. Efter detta så kunde kamerabestyrningen vara (det fanns inte MS-kapslar till alla flygplan S35E):

- 1 st framåtriktad SKA 16 med negativformat 65 x 65 mm.
- 2 st sidkamera SKA 24 B med objektiv 120 mm och negativformat 57 x 126 mm
- 1 st lodkamera SKA 24 B med objektiv 57 mm och negativformat 57 x 126 mm
- 3 st lodkamera SKA 24 med objektiv 600 mm och negativformat 126 x 126 mm
- 2 st sidkamera SKA 34 med objektiv 75 mm och negativformatet 65 x 65 mm
- 1 st lodkamera SKA 34 med objektiv 75 mm och negativformatet 65 x 65 m

SKA 34 använde en infrarödkänslig film och var fokuserad för detta våglängdsområde. Slutare och bländare var kombinerade. Ju mindre bländare = kortare slutartid.

Det kändes i styrspaken när blixten gick.

Med tiden blev bildresultaten allt sämre från lodkamera SKA 24 med objektiv 600 mm och negativformat 126 x 126 mm. Vid undersökning av kamerorna vid verkstaden på CVA i Arboga framkom att kittningen av linselementen lossnat så att linserna låg löst i objektivtuben. Om man vände lite sakta på objektivtuben 180 grader, så hörde man hur linserna ramlade ner.