

TILLBAKABLICK PÅ RADARNIS FÖDELSE

(The Aeroplane 7/12 -51)

Några hittills icke publicerade fakta om den första utformningen av luftburen radarutrustning har lämnats av Air Ministry den 30 november, på tioårsdagen efter den dag då den första ubåten sänktes av ett Coastal Command-flygplan, med hjälp av radar (A.S.V.).

Fört av löjtnant R.W.G. Holdsworth lämnade flygplanet - en Whitley - Chivenor, Devon, före gryningen och efter sex timmars händelselös patrullering över dimbelagt hav ungefär 400 km väst om St Nazaire rapporterade radarobservatören ett eko på sin radarskärm, 8 km framåt. Flygplanet kom dit, och efter några ögonblick siktade man en ubåt i övervattensläge, som genast gjorde en snabbdykning. Whitley-planet fällde sex 112,5 kg sjunkbomber på den uppskattade positionen, Det fastställdes senare att ubåten U 206 hade sänkts.

Denna operation innebar en vändpunkt i Coastal Commands krig mot ubåtar. En del flygplan hade utrustats med radar av typen ASV Mark 1. sedan slutet av 1939, men resultatet hade varit magra. De flesta ubåtarna upptäcktes fortfarande genom ögonspaning, och misslyckanden ifrågasatte det praktiska värdet av radar. Trots tekniska svårigheter och andra bakslag fastställdes dess värde genom nya framgångar i början av 1942 med A.S.V. Mk 2.

Senare fick man den effektiva kombinationen av A.S.V. och Leigh Light för nattoperationer, och Coastal Commands sänkningar av ubåtar ökade stadigt i antal. Slutliga siffror för alla de förstörda tyska ubåtarna håller fortfarande på att samlas, men man vet att flygplan från Coastal Command kan tillskrivas de flesta av de 198 sänkningarna, som utförts av flygplan baserade vid brittiska kusten.

Kort efter det att de första experimenten med markradar mot flygplan påbörjades 1935, stod det klart att också luftburen utrustning behövdes.

En liten mottagare fullbordades och insattes i ett Handley Page Heyford bomb-

plan redan i december 1936. Använd i förbindelse med en markstation gav denna apparat det första beviset på att ekon från ett flygplan kunde uppfångas i ett annat.

En förbättrad apparat insattes i juli 1937 i ett Anson-plan och vid ett tidigt försök fick man ekon från ett transportflygplan på 8 km avstånd. Uppmuntrad av detta resultat beslöt en expert att forska vidare i användningen av radar för att upptäcka fartyg på havet. Man ordnade det så, att försök skulle anställas i sträng hemlighet under Home Fleets och Coastal Commands övningar i september. En förberedande flygning företogs kvällen före övningens början, varvid örlogsfartygen "Rodney", "Southampton" och "Courageous" upptäcktes på ett avstånd av 6,5 km på väg genom Engelska Kanalen till övningsområdet.

Övervåldigande bevis på framgången med den nya installationen framkom följande dag, den 4 september. Strax efter övningens början försämrades vädret alltmer och alla flygplan från Coastal Command återkallades per radio, innan några upptäckter av flottan rapporterades. Ansonplanet var inte försett med radio och hörde inte ordern om att det skulle återvända utan fortsatte sin privata spaning.

Medan Anson-planet flög i mycket dålig sikt upptäckte det "Courageous", "Southampton" och eskorterande jagare genom radar på ett avstånd av omkring 14,5 km. När det kom inom synhåll för att fastställa identifieringen av krigsfartygen, trodde dessa att ett anfall var att vänta, och "Courageous" sände iväg sina jaktplan för att hindra anfallet. Även dessa visade sig på Anson-planets radarskärm, när de startade.

Med hjälp av radar från kusten landade Anson-planet trots mycket dåligt väder, och den kvällen fick en något förvånad officer i flygstaben, som trodde att all flygning hade upphört, ett telefonmeddelande som noggrant angav flottans position.