

(1961): 3

FLYGVAPEN

NYTT

Nr 3-1961



25. SEP. 1961

Ur innehållet:

FLYGDAGEN I MOSKVA	Sid 3
FLYGSALONGEN I PARIS	4
FLYGOFFICERARE I MARKTJÄNST	9
ENGLISH ELECTRIC P1B LIGHTNING	13
GÄVOBREV IMPULS TILL SVENSKT MILITÄRFLYG	18

FLYGVAPEN NYTT

Nr 3-1961

inriktar sig främst på frågor av betydelse för utbildningen inom flygvapnet. FV-nytt tar alltså upp spörsmål om försvarsgrenens organisation, taktik, utrustning, materiel m.m. FV-nytt behandlar också andra frågor av särskilt intresse för tjänsten inom flygvapnet. Vidare disponeras varje år omkring en tiondel av utrymmet i FV-nytt av chefen för försvarsstaben och det utrymmet ägnas då främst åt upplysning i för försvaret gemensamma frågor.

Det åligger flottiljchef (svarsvarande) att tillse att Flygvapennytt erhåller lämplig spridning inom förbandet.

Flygvapennytt skäms också ut till pressen. I FV-nytt förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

Flygvapennytt

framställs inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, inspektionerna, flygöverläkaren) under medverkan från flygvapnets övriga organ (eskaderstaber, flottiljer, utbildningsanstalter, flygverkstäder m.m.). Bidrag från alla personalkategorier är välkomna.

Bidragen adresseras till: Flygvapennytt,
Flygledningen,
STOCKHOLM 80

med uppgift om avsändarens (författarens) befattning, namn och adress. Där signatur (initialer eller pseudonym) finns utsatt under manuskriptet införa blott denna signatur i Flygvapennytt, i stället för författarnamnet.

BILDEN PÅ OMSLAGET:
Drakar beväpnade med
Falconrobotar.

Innehållsförteckning

Med ★ märkta artiklar bör genomgå med därav berörd personal.

★ Dagens fråga: Flygdagen i Moskva.....	sid 3
★ Rapport från årets flygsalong i Paris.....	4
Norske CFV på svensk blixtväisit.....	8
★ Företa årskursen flygofficerare i marktjänst.....	9
5.800 kilometer i timmen.....	10
Bekämpning av strategiska yt mål.....	11
Mer än tvåtusen svenskar har deltagit i FN-insatsen i Kongo.....	12
Flygvapennytt presenterar: English Electric P1B Lightning.....	13
Bilduppslag över deltagande flygplan i Moskva flygdagen.....	16
Gåvobrev för 50 år sedan gav impuls till svenskt militärflyg....	18
Krigsflygskolans 35-årsjubileum.....	19
★ Amerikansk militärbudget.....	20
Examen för österrikarna på F 15.....	20
DC-8 flög fortare än ljudet.....	21
Arméns och marinens flygblem.....	21
Nedbantad revolver prickskäkt flygarvapen.....	22
Bokrecension.....	24
Ingenjör från flygvapnet deltog i amerikansk decelerationskurs.....	24
Från läsekreten: Reservare ro- teflög med Örn.....	25
Sigge Signal.....	26
FVM i feksamp på F 16.....	27

ANSVARIG UTGIVARE
för Flygvapennytt
generalmajor Stig Norén



Dagens fråga

FLYGDAGEN I MOSKVA

Den stora flygdagen vid Tushino-flygfältet utanför Moskva den 9 juli var det första stora evenemanget av detta slag i Sovjet på fem år. Ett tiotal nya typer av flygplan och helikoptrar visades, om vilka man i Väst hittills endast haft mycket knapphändiga uppgifter eller inga alls. Nu visades för första gången offentligt tre nya överljudsbombplan, två nya jaktplan med fartresurser troligen över dubbla ljudhastigheten, en jetdriven flygbåt och flera VTOL-typer av ansenlig storlek.

Bilder av de nya flygplanen visar på att Sovjet helt hunnit ikapp Väst på det flygtekniska området både i fråga om aerodynamik, utrustning och beväpning. Bombplanen har fått attackrobotar av liknande slag som den amerikanska "stand-off-bomben"; jaktplanen har fått modern radar för allvädersbruk samt jaktrobotar. I de flesta fall visades de nya krigsflygplantyperna i förband om tre eller flera. Det är alltså inte fråga om mer eller mindre misslyckade prototyper och därmed faller de i Väst ofta omhuldade teorierna om "propagandabluff".

Sovjet har tydligen insett att de interkontinentala robotarna inte ensamma förmår utgöra Östeidans strategiska vapen för vidmakthållande av terrorbalansen. För vissa uppgifter krävs bemannat flyg. Denna åsikt delas av amerikanska flygvapnets ledning, som de senaste åren kämpat för att få behålla och modernisera sin flotta av bemannade strategiska bombplan. Ej heller inom luftförsvaret torde robotarna ha fått den dominans som från rykt håll antytts. Sovjet gör ju anspråk bl a på världsrekordet i höjd med ca 34000 m för sitt jaktplan E-66 med NATO-beteckningen "Fishpot". Vid Tushino visades också ett nytt jaktplan med en extramotor i form av vätakeraket. Allt pekar mot att luftförsvaret genom kombinationen flygplan-jaktrobotar nu effektivt kan verka på de höjder där det amerikanska U-2 tidigare ostört utförde sina spaningsflygningar.

USA:s "stand-off-bomber" kan också ha medverkat till jaktens förstärkning. Man anser i västvärlden att luftförsvarsrobotarna koncentreras till en inre kärna medan jakten utgör en mycket bred yttre girdel. De nya typerna förefaller att ha stor aktionsradie, vilket gör det möjligt att möta fiendliga bombplan långt utanför eget territorium. Möjligheten till beredskap i luften och identifiering av "främmande objekt" måste också beaktas.

Den nya flygbåten - betecknad Be-8 - uppträdde med flera olika slags utrustning. Den är avsedd för ubåtjakt, något som förvisso kan få vital betydelse i och med tillkomsten av Polaris-ubåtarna.

De vertikaltstartande typerna imponerade genom sin lastkapacitet. Betecknande nog demonstrerade de förflyttning av markrobotar. Liksom de fältmassiga transportflygplanen, oftast konstruerade för start och landning på små provisoriska fält, torde helikoptrarna

vara kapabla att transportera avsevärda mängder trupp och tyngre materiel även på relativt långa sträckor.

Uppvisningen ger vid handen att ryssarna flygtekniskt kommit i nivå med Väst vad gäller jaktflygets kvalitet. Samma sak torde gälla det strategiska bombflyget, även om Väst kvantitativt har större resurser. Sovjet utvecklar flygplan av hög kvalitet, sedan robotar och flygplan bägge har sina givna uppgifter inom krigsakten. Man gör sig beredd att insätta besannat flyg i de fall då detta ger den bästa stridsekonomin. Den ryske regeringschefens tidigare uttalanden om att bombplanen vore mogna för skrothögen har jävats av Sovjet självt. (Bilduppslag från Moskva flygdagen på sid. 16 och 17)

Rapport från årets flygsalong i Paris

Det tycks bli alltså uppenbart att det är fransmännen som bjuder på världens förnämsta flygshow. Årets flygsalong, som ägde rum kring månadeskiftet maj-juni, presenterade närmare hundratalet flygplantyper från femton olika länder. Det var den tjugofjärde i ordningen sedan 1909. De årliga, snart legendariska brittiska Farnborough-utställningarna får ursäkta, men deras hittills renodlat nationella karaktär kan i längden ej konkurrera med den högst internationellt betonade franska motsvarigheten.

Några stora överraskningar hade man dock inte att bjuda på. Det är kanske både mot bakgrunden härv och de för utställarna så dryga kostnaderna - utställningen beräknas ha kostat ca 70 miljoner kronor - som man nu inom utställningestyrelsen börjat diskutera ett samgående med engelsmännen, varvid i så fall den engelska utställningen skulle internationaliseras och den samsanlagda utställningsfrekvensen minska. Många hävdar, att vart

tredje år vore lagom, varvid värdskapet borde skifta mellan Farnborough och Paris'le Bourget-flygfält. Även om man ej fattat beslut i denna fråga är man överens om, att nuvarande frekvens är för hög. Den snabba utvecklingen inom aviatikens och missilernas områden täcks trots allt förvånansvärt väl främst av fackpressen men också av den numera synnerligen tekniskt sinnade dagspressen.

Den statiska utställningen var inrymd på utställningehallarnas 22.000 m² golvyta. Alla tänkbara konstruktionsfinesser presenterades där av cirka trehundra utställare. Miniaturiserad elektronikmateriel trängdes sida vid sida med landställ, flygsäkerhetsutrustning, jetmotorer, SAAB's 105-modell, Flygmotors RB 322 och mycket annat. Här fanns plats för expertgrupper att djupdyka i sina respektive fackområden.

Den dynamiska utställningen bjöd på specialprogram de olika dagarna. Sälunda var en dag vigd åt helikoptrar, en annan åt sport- och turistflyg o s v. Detta hindrade inte att de båda sista utställningsdagarnas stora flyguppvisningar, flygsalongens kulmen, även innehöll väsentligheterna från tidigare dagars specialvisningar.

Dessa båda stora flygdagar började omkring kl 1000 och pågick ända till kl 1830. Programmet var som vanligt synnerligen välregisserat, men man kan knappast begära att ens den ihärdigaste flygentusiast skall hinna tillgodogöra sig och njuta av allt det som bjöds. Det blir



för mäktigt. Det gäller alltså att i förväg sovra med hjälp av programmet. Flygvapnets representanter kunde med hjälp av detta koncentrera sin uppmärksamhet till efter kl 1400, då i huvudsak krigs- och transportflygplanen förevisades.

Nedan berörs inte så mycket de tekniska detaljerna som de intryck en svensk pilot fick vid första kontakten med några av de modernaste utländska flygplanen på årets flygsalong i Paris.

F-104

Man är vid första kontakten med F-104 beredd att satsa sin sista femma på att det inte går att flyga en sådan här apparat. Det är ju inget flygplan utan liknar mera en raket i liggande ställning. En annan svensk pilot sade första gången han såg F-104: "Dom här vingarna kan då inte vara något annat än ett moraliakt stöd för piloten".

Av alla de avancerade flygplan, som visades på utställningen var F-104:an det, som gjorde det starkaste intrycket. Dess utseende har framgått av en mängd publicerade bilder men att vingarna är så tunna och korta kan ingen bild ge full rättvisa åt. Vid vingspetsen är vingen som tjockast fem cm. Vingfrankanten är så vass att man nästan kan skära sig på den.

För att kunna pressa ner landningsfarterna till de nu använda ca 250 km/h, som ligger obetydligt över Lansens landningsfart, har hela vingfrankanten förestats med en elmanövrerad nosklaff. Landningsklaffarna har på översidan förestats med slitsar för utblåsning av komprimerad luft (gränsekiktakontroll). Med detta arrangemang fördröjs avlösningsen, varigenom landningsfarten minskar med ca 30 % och landningsträcken med ca 25 %.

De ursprungliga, amerikanska F-104:orna utgjorde ett relativt okomplicerat och föga flexibelt vapensystem. Radarutrustningen bestod i stort av en avståndsmätare med begränsade spanningsöjligheter. I de europeiska versionerna har vapensystemet avsevärt förbättrats och flygplanet torde nu med fördel kunna användas även nattetid. Användbarheten för allvädersuppdrag begränsas av att huvudbeväpningen Sidewinder, inte går att skjuta i täta moln.



F-104:s tunna vinge jämförd med ett paket cigaretter.

F-104 skiljer sig i många avseende från de andra, moderna, amerikanska jaktflygplantyperna. Det är ett litet och lätt flygplan med god manövrerbarhet och en användning som i stort påminner om exempelvis J29:ans. De övriga amerikanska flygplanen i 100-serien är stora tunga flygplan med komplicerade beväpningsystem; flygplan som piloten sällan eller aldrig har anledning att vända på rygg och med vilka han ej heller kan ge sig in i den av alla jaktpiloter så uppekattade "dog-fighten".

Fenran på F-105 Thunderchief innehåller bl a värme känslig elektronisk utrustning, som kyls genom det okonventionella luftintaget (se bilden nedan) i fenroten.



Da US Air Force för något år sedan bestämde sig för att ej längre använda F-104 i USA:s jaktförsvär, var det med stor saknad som piloterna skildes från denna flygplantyp.

F-105

Flygplanet är stort med en startvikt överstigande 20 ton. En ytterst avancerad radar-, siktes- och navigeringsutrustning gör F-105 till ett mycket flexibelt vapensystem. Ett flertal kärnvapen kan medföras, vilket gör att ett enda plan av denna typ har en slagkraft, som väl överstiger andra världskrigets tusenplansarmador. Spaltinstrument, av ungefär samma typ som i J35, kombineras med konventionella instrument. Kabinen är ungefär lika stor som förarplatsen i Lansen. Alla de olika elektroniska system som F-105 utrustats med för att möjliggöra för en enda besättningsman att klara de tänkta uppgifterna, gör dock att antalet instrument, reglage och säkringar är överväldigande stort. De många "black boxes", som denna avancerade flygplantyp fordrar, ställer stora krav på den elektroniska servicen



En 12-grupp Mystère IV A genomförde en perfekt uppvisning i förbandsflygning under Parisalon.

Nedan: Super-Caravelle väntas få möjligheter att under slutet av innevarande decennium befrakta passagerare med överljudsfart. Flygplanet förvisades i modell.



och gör också att det många gånger är svårt för piloten att få "låna" planet från teknikererna.



B-58 Hustler

3 timmar och 19 minuter tog B-58:ans flygning från Amerikan till Paris. Det är tider som imponerar. Men smakar det, så kostar det också. B-58:ans pilot uppgav kostnaden för de hittills ca 60 tillverkade exemplaren till 75 miljoner kronor styck. I en utökad serieproduktion bedöms kostnaden kunna minska till ca 50 miljoner.

För att få flyga dessa värdefulla flygplan fordras i USA minimum 1500 timmars erfarenhet från flermotoriga jetflygplan. Piloterna uttas med stor omsorg, är i regel regementsofficerare och naturligtvis stolta över såväl utmärkelsen som flygvapnet. Varje förare får, förutom två simulatorpass, i medeltal endast göra två flygningar per månad. Detta kan verka något i underkant, men dels uppgavs flygplanet vara mycket lättfluget, dels torde det vara lika svårt att få i luften som F-105. Mängden av "black boxes" är överväldigande.

B-58:s accelerationsprestanda är väl i klass med och överträffar i en del fall de moderna amerikanska jaktflygplanens. Begränsningen av maximalt tillåten indikerad fart gör att Mach 2 får nås först på en höjd över 12 km. Den normala marschfarten är M 0,9.

Landningsfarten håller sig omkring 275 km/h. Landningssträckan kan med hjälp av bromsskärm nedbringas under två km.

Enligt uppgift är avancerad flygning ej tillåten med B-58. Det var därför något förvånande att i samband med Hustlerns flyguppvisning få se piloten göra en stigande roll och sedan försvinna i moln. Några sekunder därefter havererade flygplanet utom synhåll för åskådare

na. Om rollen orsakade haveriet, var orsakad av haveriet eller vad som annars kan ha inträffat har ännu ej publicerats. Åskådarna på Le Bourget fick ej veta något om haveriet, utan flyguppvisningen fortsatte som om inget hade hänt.

F8U-2 Crusader

Mycket väsen för litet är det intryck man får vid en första kontakt med Crusader. Flygplanet är stort och mycket imponerande och har liksom de övriga moderna amerikanska flygplanen goda fartresurser, men vapensystemet är begränsat. Radarn är i stort sett densamma som i tidigare versioner av F-104, och möjligheterna att använda flygplanet för allvädersuppdrag begränsas av att huvudbeväpningen utgörs av Sidewinder.

Intressant är pilotens möjlighet att ändra vingens anfallsvinkel, vilket gör att sikten framåt under landning blir god även vid låga farter.

F4-H1 Phantom II

Ett mycket intressant flygplan, som ännu ej är ute på förband, är Phantom II, ett hangarfartygsbaserat allvädersjaktflygplan med maxfart omkring Mach 2,4. Världsrekordhållare i höjd med över 30 km och i planflykt på 100 resp 500 km slutna bana med ca 2235 resp 1975 km/h som god medelfart.

Överst t h visas F8U-2 Crusader. Därunder och nedan F4-H1 Phantom II

Vapensystemets flexibilitet torde vara väl i klass med F-105. Sex "Sparrow 3"-robotar eller ett stort antal Sidewinder utgör jaktbeväpningen. Olika kärnvapenalternativ föreligger för attackbeväpningen.

Det intressantaste med Phantom II är dock ej dess stora användbarhet utan att besättningen här utgörs av två man.

US Air Force fasthåller även i sina modernaste jaktflygplan vid en enda pilot, som med hjälp av automatiserade system skall lösa alla stridsuppgifter. US Navy har här gått in för en arbetsfördelning mellan pilot och radar-



operatör. De moderna jakt- och bombflygplanens höga farter gör att mycket stora krav ställs på radarns prestanda och pilotens förmåga att upptäcka målet och låsa radarn. Detta arbete försvåras av störmotverkan. Mycket stora krav på simultankapacitet, flygkicklighet och träning måste ställas på jaktpiloten om han skall kunna lösa sina stridsuppgifter. Arbetet förenklas och kontaktsannolikheten höjs avsevärt om en radaroperatör kan avlasta piloten radararbetet. Det är intressant att följa utvecklingen utomlands på detta område. Engelsmännen sågs f n fundera på att använda den dubbelsitsiga skolversionen av P1B Lightning som normal stridsversion. Det originella i de engelska tankegångarna är dock att besättningen avses utgöras av två piloter; båda kompetenta att genomföra stridsuppgifterna men av vilka den ena avdelas att svara för radarmanövreringen.

FLYGPLANET MED VINGAR SOM "ANDAS"

Northrop Corporation arbetar f n febrilt med en radikalt ny teknik, som skall möjliggöra väsentliga bränslebesparingar genom att flyg-



planets och framför allt då vingarnas friktionsmotstånd reduceras. Systemet benämns Laminar Flow Control (LFC). Ett stort antal tunna "slots" finns anbringade i vingytan parallellt med vingframkanten. Genom dessa sugas gränsskiktluften in i vingarna och pressas sedan ut via de ordinarie jetmotorerna, som här får ett extra dragkraftstillskott. Insugningen av luften möjliggörs av ett par extra "sug-turbinaggregat", ett i vardera vingen utanför de ordinarie motorerna. Försök påbörjas nästa år i samarbete med USAF med två modifierade väderspaningsflygplan typ RB-66.

LODRÄT START OCH LANDNING

Lodrätt start och landning demonstrerades redan vid 1957 års Paris-salong men då bara med den så kallade flygande järnsängen. I år bjöds på riktiga flygplan, låt vara på experimentstadiet. Engelska "Short SC 1" gav klar försmak av vad som är på väg. Att se ett i stort sett vanligt flygplan bildligt talat lyftas av en osynlig hand rakt upp utan att flygplanets horisontalläge ändras var en ovanlig syn. Flygplanet stod därpå stilla ett ögonblick på något femtital meters höjd, varefter det plötsligt accelererade ganska snabbt för fortsatt flygning på vanligt sätt. Landningsförfarandet gick i exakt omvänd ordning och såg följaktligen minst lika kufiskt ut. Man fick i övrigt det intrycket att det kommer att ta åtskilliga år innan VTOL-flygplan är mogna för praktisk tjänst inom krigsflygplanparken. Svårigheterna består f n främst i att åstadkomma motorinstallationer, som ej tar för stor plats och där drivkällan om möjligt kan utnyttjas både för rörelse i lodled och i horisontell led. "Short SC 1" har inte mindre än fem jetmotorer. Enligt

Norske CFV på svensk blixervisit

Norske flygvapenchefen generallöjtnant Odd Bull gjorde en blixervisit i Sverige i somras. Han och hans maka medföljde då ett Scanap-flygplan (C 119) som mellanlandade för lastning på F 8 och sedan fortsatte via Köpenhamn till Pisa. Generallöjtnant Bull möttes av chefen för 3. flygeskadern generalmajor Lennart Peyron.

Första årskursen flygofficerare i marktjänst

Vid årets officersexamen på F 20 utexaminerades den första egentliga årskursen flygofficerare i marktjänst. De är till antalet fem och har genomgått en utbildning som motsvarar den, som deras kamrater i flygtjänst har fått. Skillnaden i stort är att flygtjänsten ersätts av luftbevaknings- och stridslednings-tjänst och vidare att utbildningen som helhet getts en mer teknisk, främst elektroteknisk inriktning. Målet för utbildningen har varit att ge dem de kunskaper och färdigheter som erfordras för tjänstgöring som fänrik i följande befattningar:

- a) Radarjaktledare i strilsystem 50 med PS-08,
- b) Ställföreträdande adjutant, radarofficer eller signalofficer i sektorstab (flottiljstab) samt
- c) Biträdande lärare vid stridsledningsutbildning.

Med ledning av erfarenheterna från första årskursens utbildning har utbildningsgången för kommande kurser något ändrats och utbildningen omfattar följande tre perioder:

- a) Grundläggande marktjänstutbildning (GMU), som motsvarar GPU, omfattar 11 månaders utbildning, huvudsakligen vid F 2. Utbildningsmålet är bl a chefsobservatörsutbildning och utbildningen omfattar vidare allmänmilitär utbildning samt grundläggande utbildning i tele- och striltjänst.

uppgift krävdes av bränsletekniska skäl fem mellanlandningar för flygningen från England till Paris. Något avkall på flygplanutvecklingens övriga prestanda såsom t e hastighet, beväpning och bränsleförråd får ju inte gärna göras. Mycket talar sålunda för att STOL-idén i stället blir den billigare och lättfrakomligare vägen.

Jetskolflygplan förevisades också. Särskilt mot bakgrunden av svenska flygvapnets planer på nyanskaffning var det intressant att se Fouga Magister, Macchi 326 och Gnat, vilka alla redan är bekanta för svenska flyglärare. SAAB:s 105 liksom Kanadas CL-41 förekom endast i modell men röntte båda stort publikintresse.

b) Fortsatt marktjänstutbildning (FMU), som motsvarar GPSU, omfattar 15 månaders utbildning. Utbildningen är uppdelad i fem skeden, två vid F 2 (ett vid vardera STRIS och FRAS) och tre vid sektorflottilj. Utbildningen omfattar vid STRIS grundläggande rrjalutbildning, vid FRAS fortsatt teknik- och allmänmilitärutbildning samt vid sektorflottilj praktisk striltjänstgöring. Utbildningsmålet är krigsplacering som radarjaktledare (och chefsobservatör) vid PS-08.

c) Officerskurs (OK_m), som omfattar 12 månaders utbildning, sker huvudsakligen tillsammans med OK_f vid F 20.

Efter officersexamen genomgår fänrikerna en central stridsledningskurs, 1 år vid F 13, motsvarande flygkursen för övriga fänrikar. Målsättningen för strikursen är fortsatt instruktörs- och ledarutbildning liksom för fänrikerna i flygtjänst parallellt med en uppfriskning av rrjaltruppen.

Efter strikursen har fänrikerna placerats vid de sektorflottiljer, som följande är utrustade med den mest moderna strilutrustningen. Avsikten för framtiden är att officerarna i marktjänst i första hand skall utnyttjas i striltjänst men utrymme finns även för specialutbildning, t e till signalofficer.

När det gäller genomgång av militärhögskolan kommer den att ske vid samma tidpunkt som för officerare i flygtjänst, d v s följande alla kursens början efter 5 år som officer. För officerare i marktjänst kommer den förestående utbyggnaden av strilorganisationen och uppsättningen av robotförband med säkerhet att innebära stimulerande uppgifter och goda möjligheter för dugliga officerare att avancera till chefsbefattningar såväl i stabssom förbandstjänst.

Flygvapnets behov av att utbilda officerare i marktjänst är följande större än vad som hittills kunnat rekryteras med sökande av erforderlig kvalitet. Det är därför angeläget att de officerare som utbildats och de aspiranter som är under utbildning omhändertas så att de förstår vilka kvalificerade uppgifter som väntar dem.



5.800 kilometer i timmen

I Flygvapennytt nr 1/61 redogjordes kortfattat för de pågående proven med det raketdrivna forakningsflygplanet X-15. Sedan dess har fartproven drivits ännu längre. De utförs av majoren i amerikanska flygvapnet Robert White, som nyligen intervjuats av tidskriften U.S. News and World Report.

Eftersom proven delvis sker i militär regi har många trott att X-15 skulle vara prototyp för kommande krigsflygplan. Målet är nämligen att nå 75 kilometers höjd och sexdubbla ljudhastigheten (6400 km/t). Med sådana prestationer vore X-15 med nuvarande luftförevarens resurser ett ytterst svårberäknat mål. Det är därför naturligt att man skulle kunna tänka sig flygplanet som efterträdare av U-2 för spaningsföretag på extremt höga höjder. Så är dock inte fallet, betonar major White, X-15 är enbart avsedd för prov som siktar på att få fram nya material och bättre raketmotorer. Vidare studeras högfartsflygning, problemen vid återinträdet i atmosfären och - naturligtvis - flygning i tämligen lufttomt rum där ju bl a viktlösheten gör sig gällande.

Då det nämnda fartrekordet sattes startade X-15 som vanligt från moderflygplanet B-52 och steg brant. Under övergången mellan stigning och dykning på cirka 30 kilometers höjd inträdde viktlöshet under en dryg minut. White övergick med avsikt tidigt i dykning - fortfa-

rande på fullgas. Efter 75 sekunder gångrtid slog han ifrån motorn och farten var då cirka 5800 km/t. Luftfriktionen höjde därvid temperaturen på utsatta ställen till 425° C. Senare väntar man sig än högre temperaturer. Ytterskalet är därför gjort av en mycket värmebeständig legering och konstruktionen strävar efter att avleda värmen från de mest utsatta punkterna i riktning inåt. Detta är samma princip som tillämpas på rymdkapseln Mercury.

INGEN TID FÖR RÄDSLÅ

Föraren har aldrig tid att bli rädd. Han har fullt upp att göra med att manövrera flygplanet och att göra iakttagelser av instrumentvärden och reaktioner hos sig själv och materiel.

Under rekordflygningen fallerade kabintrycket. Därvid blåstes tryckdräkten automatiskt upp och skyddade piloten som annars skulle ha utsatts för ett lufttryck på endast några få millimeter kvicksilver. Tryckdräkten träder också automatiskt i funktion om föraren blir tvungen att lämna X-15 med katapultstolen. Utbopp kan dock inte ske vid de här nämnda farterna, utan White hoppas i en nödsituation kunna nedbringa fart och höjd till rimliga värden innan han lämnar planet. Räddningsanordningarna är nämligen av typ liknande dem i

moderna krigsflygplan och är närmast avsedda för dessas fart- och höjdområde.

X-15 torde dock kunna räknas som en direkt föregångare till ett mera militärt betonat projekt: Dyna Soar. Det är avsett att bli länken mellan extrema flygplan - sådana som X-15 - och satelliter. Det skall sålunda kunna manövrera med hjälp av vingar och roder i atmosfären men ändå vara i stånd att färdas utanför denna med raketers hjälp, kanske även i satellitbana.

Tidigare har i pressen angetts som topphöjd för X-15 cirka 150 kilometer. Major Whits vill inte bekräfta en sådan siffra men anser att erfarenheten från senare flygningar inom forskningsprogrammet får visa om man senare skall våga sig så högt - eller rättare sagt så långt ut.

Bekämpning av strategiska ytmål

(Wehr und Wirtschaft 6/61)

Genom en undersökning företagen av NATO-expertis har det visat sig att USA och Sovjet vardera innehåller omkring hundra ytmål av största strategiska betydelse. Förintandet av dessa försvarsanläggningar och trafiktekniskt viktiga mål anses kunna bli krigsavgörande.

För att absolut säkert förstöra dessa ytmål skulle motståndaren bli tvungen att skjuta ca tusen interkontinentala robotar av den största typen, dvs tio robotar per mål. I fråga om punktmål spelar träffsäkerheten en mycket viktig roll och medeldistansrobotar har i detta avseende bättre prestanda än de interkontinentala. Förstöringen av punktmål blir mycket problematisk om man bara har de interkontinentala att tillgå. Den blir nästan omöjlig då robotbaserna - som fallet är - i allt större utsträckning anläggs under jord. Man har beräknat att en underjordisk bas kräver en insats av 100 till 150 robotar för att den med säkerhet skall oskadliggöras.

USA har genom sina talrika stödjepunkter mer eller mindre nära Järnriddån en vidsträckt operationsbas för sina medeldistansrobotar. Det bästa skyddet ger dock rörliga utskjutningsbaser, varigenom de moderna atomubåtarna fått den största strategiska betydelse.

Skummatta eliminerar brandrisk vid buklandning på flygfält

(Ur tidningen Brandväsendet nr 5-1961)

I den engelska tidakriften "Fire" (april 1961) redogör en brandchef för en möjlighet att åstadkomma en skummatta på landningsbanan, som ett militärt flygförband inom hans släktningedistrikt ordnat. Skummattan är avsedd att läggas ut, när ett flygplan fått fel på landningsstället eller av någon annan anledning tvingas göra en s k buklandning. Skummet minskar då friktionen mellan landningsbanan och flygplanskroppen, samtidigt som en viss kylning sker. Vidare samlar skummet upp och "dränker" de uppkomna gnistorna, och det utepillda bränslet blir övertäckt. Risken för antändning av utrunnet och uttrinnande bränsle eliminerar därigenom i hög grad under den kritiska tidsperiod, då flygplanet sätts ner på landningsbanan, och då det på buken glider framåt på banan.

DEN ANVÄNDA UTRUSTNINGEN

Att lägga ut skum på en landningsbana för att ernå ovanstående fördelar är ingen direkt nyhet, och man har länge varit klar över de vinster, som härigenom kan ernås. Svårigheten har dock varit att med användande av en enkel utrustning och en fåtalig personal kunna få den erforderliga skummattan utlagd tillräckligt snabbt.

Den utrustning som beskrivs är uppbyggd kring en bogserbar tank, rymmande ca 48 m³ vatten och ca 7 m³ skumvätska (i ett särekilt fack). Vattnet och skumvätskan blandas i en blandningskammare, och blandningen går sedan till en stor bogserbar motorspruta. Skummet framställs därefter i fyra skumrör, monterade på en lättmetallställning. Hela enheten bogseras med en fart på mellan 5-8 km/tim. Man kan då lägga ut en 5 cm tjock skummatta, 900 m lång och 27 m bred, på 20 minuter. Enhetens besättning utgörs av endast tre man, vilket är väsentligt, då dessa ju måste vara utrykningsklara såväl dag som natt. Vidare tas de ordinarie brand- och räddningsfordonen inte på något sätt i anspråk, vilket är viktigt, då de kan komma att behövas om en brand, trots de vidtagna förebyggandeåtgärderna,

Fortf. på nästa sida.

Mer än tvåtusen svenskar har deltagit i FN-insatsen i Kongo

Den svenska FN-insatsen i Kongo har nu pågått i över ett år och under denna tid har mer än tvåtusen svenskar tjänstgjort i landet, varav på ettårsdagen den 22/7 sammanlagt 902 svenskar fortfarande fanns där. Sedan ytterligare personal anlänt från Sverige omfattade FN-bataljonen och specialistgrupperna i mitten av augusti 1345 man.

Bland specialistgrupperna är flygstyrkan en stor enhet. Den består av 56 man, varav 45 på flygfältet invid Leopoldville och de återstående på Kamina-basen. Helikopterdivisionen omfattar 25 man förlagda till Leopoldville. Dessutom finns svensk byggnads-, transport- och teleteknisk personal samt post- och brandpersonal i Kongo.

FN-bataljonen är i sin helhet förlagd till provinsen Katanga, med ett kompani i Kamina, ett kompani i Kolwezi och med resten i Katangas huvudstad Elisabethville. Ett detachement finns också vid Kitona-basen vid Kongoflodens mynning.

Specialisterna är förlagda med huvuddelen av flyg-, tele- och transportgrupperna i Leopoldville, där även viss administrativ personal finnes. Dessutom finns flyg- och transportpersonal i Bukava (Kivuprovinzen), Luluabourg (Kasiprovinzen) och i de katan-gesiska städerna Albertville, Kamina och Elisabethville.

SKUMMATTAN ELIMINERAR BRANDRISK VID NÖDLANDNING PÅ FLYGFÄLT.
Forts. från sidan 11.

Ändock skulle uppstå i samband med landningen.

EXEMPEL PÅ INTRÄFFADE TILLBUD

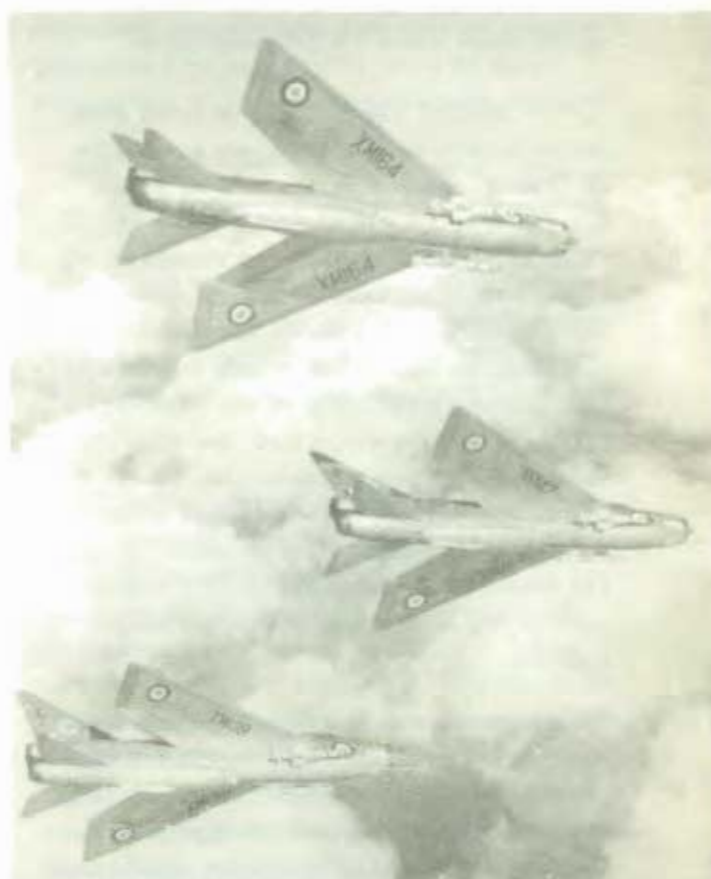
"Fire" har tidigare haft rapporter om flygplan, som utan att någon brand uppstått lyckligt har landats på detta sätt. I aprilnumret lämnas ytterligare några exempel härpå.

Klockan 1320 den 5 dec 1960 fick ett flygfält, där ovannämnda utrustning fanns stationerad, besked om att ett flygplan (typ Victor)

på vilket landningsstället inte kunde fällas ut, var på väg mot fältet och beräknades vara där 1415. För att skummet inte onödigtvis skulle ta skada av den kraftiga vind, som rådde, väntade man i 15 minuter innan skumbeläggningen påbörjades. För att få skummet så beständigt som möjligt tillsattes denna gång en extra stor skumvätskemängd. Skumutläggningen var avslutad kl 1400. Flygplanet befann sig då i närheten av fältet, där det cirklade runt för att bränslemängden i tankarna skulle minska. Flygplanet fick per radio order att sätta sig just i början på skummattan och efter en provlöpning kom det in i en mycket låg anflygning och sattes ner på beordrad plats kl 1438.

Ingen gnistbildning förmärktes, och ingen brand uppstod, när flygplansskrovet mötte landningsbanan. Flygplanet plöjde fram genom skummet likt ett sjöflygplan på vatten, allt medan farten successivt minskades. Genom den stora tillsatsen av skumvätska hade den utlagda skummattan denna gång blivit kortare än normalt. Detta resulterade i att flygplanet så småningom gled ut på den i öke skumbelagda delen av banan. Hastigheten var då fortfarande så hög, att antändning genom gnist-

Forts. på sidan 26.



Flygvapennytt presenterar:

ENGLISH ELECTRIC P1B LIGHTNING

Royal Air Force' modernaste jaktplan, Lightning, drivet av två Rolls Royce Avon med efterbrännkammare började för ett halvår sedan sin förbandstjänst. En kort teknisk beskrivning var införd i Ufl 4/57. Flygplanet har Ferranti Airpass eldledningssystem och är beväpnat med två 30 mm Adenkanoner och två de Havilland Firestreak jaktrobotar. De sistnämnda har infrarödsökare.

Lightning beordrades redan från början i hela 20 förproduktionsexemplar (1954). Det första av dessa flög för första gången i april 1958 och redan i oktober 1960 lämnade det första serieflygplanet fabriken.

Motorernas placering i kroppen - den ena ovan på den andra - gör att säkerheten ökas, ty föraren får vid motorbortfall aldrig besvär med kraftmoment som strävar att föra flygplanet ur dess normala bana. Dragkraften är 5100 kp utan och 6500 kp med efterbrännkammare för vardera motorn. Flygplanets topphöjd är bortåt 20 km och det accelererar från Mach 1 till Mach 2 på under 3,5 minuter. Toppfarten anges till 2400 km/tim.

Bilden t v: Tregrupp P1B i luften.
Nedan: P1B i landningsvarvet.

Lightning har fullständig servostyrning samt autopilot. Denna kan användas för många slag av flygning, bl a vid inflygning för landning i dåligt väder. Troligen är den också kopplad till eldledningssystemet så, att den kan användas vid anfall mot flygplan i luften. Eldledningssystemet kan också eventuellt vara kompletterat av ett automatiserat navigations-system.

Bränslesystemet har en anmärkningsvärd detalj. Förutom vingtankar och "buktank" är även klaffarna fyllda med bränsle. I beväpningen anses jaktrobotarna vara det viktigaste. Ett alternativ innebär även 48 jaktraketer och ett annat ytterligare två Aden-kanoner utöver de som ligger i kroppens övre del.

ÖVRIGA VERSIONER

Tidigare i år har tillkännagetts att två modernare versioner, F. Mk2 och F. Mk3, är under utveckling. Inga detaljer har lämnats, men det gissas på Rolls Royce RB. 146 Avon 300 som ger 8200 kp med efterbrännkammare.

Forts. på nästa sida.



ENGLISH ELECTRIC P1B LIGHTNING

Forts. från föregående sida.

Dessa versioner lär få mera variabel utrustning och beväpning samt bättre jaktrobotar liksom större bränslelast.

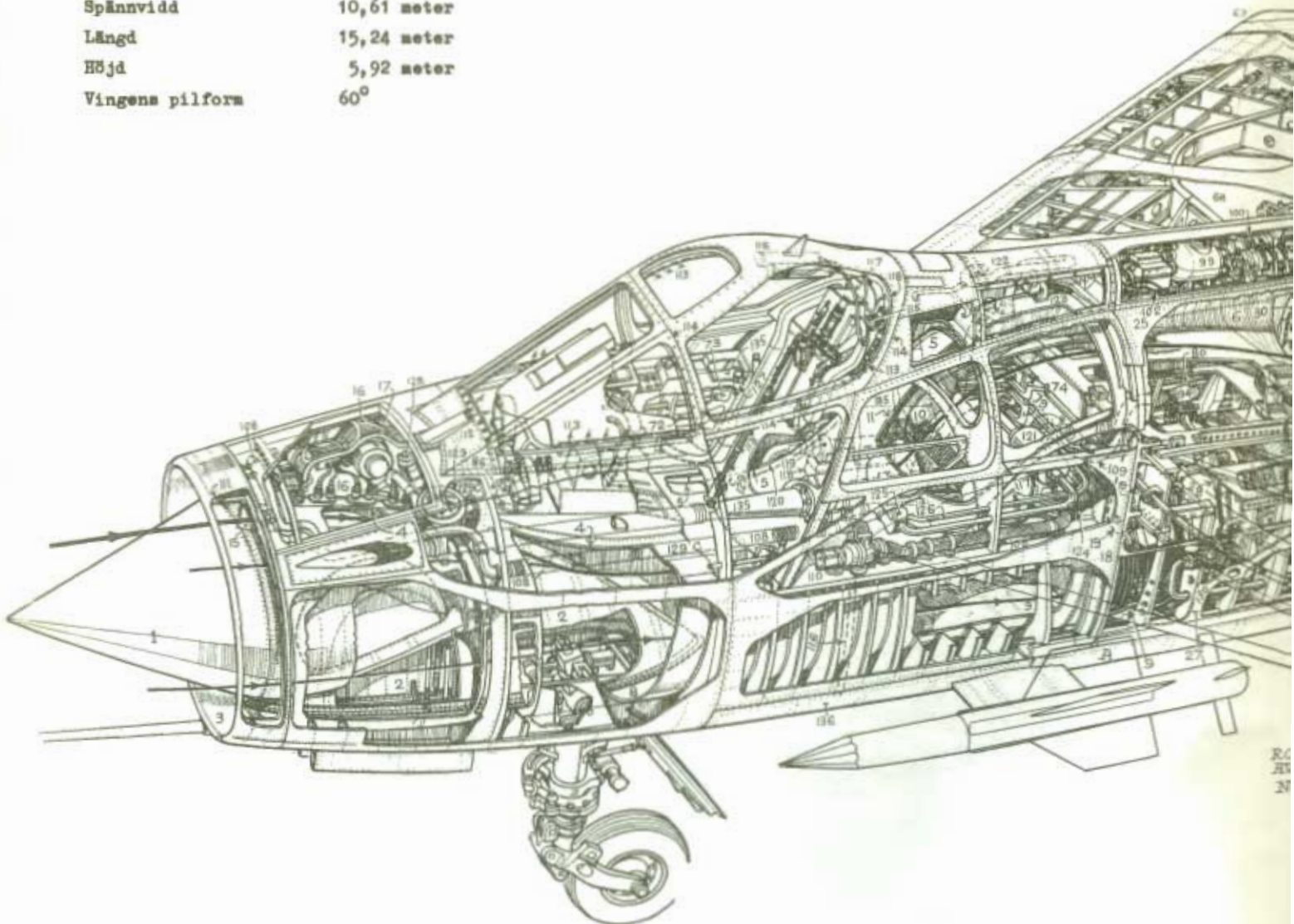
T. 4 är skolversionen med förare och elev sida vid sida. Den har fullständigt dubbelkommando och varje division får ett eller två exemplar. All operativ utrustning ingår och prestanda är knappast sämre än för P1B, varför flygplanet fullt ut kan användas i krigsoperationer. T. 4 användes mest för den taktiska utbildningen men utnyttjas också vid typinflygning.



Lightnings på produktionsbandet i English Electric's fabrik i Saalesbury.

DATA FÖR P1B

Spännvidd	10,61 meter
Längd	15,24 meter
Höjd	5,92 meter
Vingens pilform	60°



FÖRKLARINGAR TILL SKISSEN

Allmänt

1. Noskon - radom
3. Luftintag för motorerna
14. Efterbrännkammare
32. Luftbromsar med hydraulanövrering
46. Vridbar stabilisator, tillika höjdroder
52. Bronsakärn

Vingar

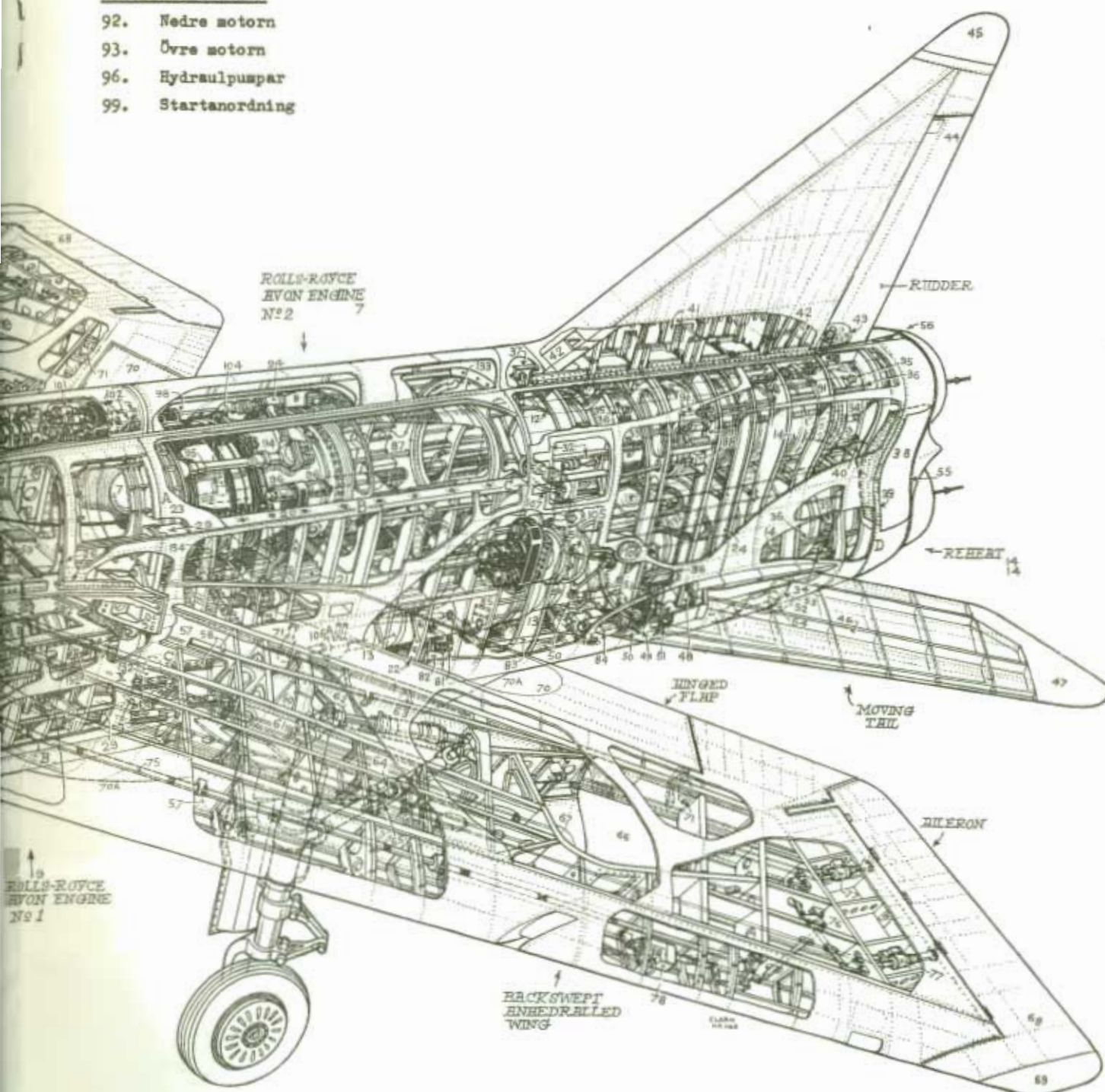
66. Hjulhus
- 70A. Kroppstank

Motorinstallation

92. Nedre motorn
93. Övre motorn
96. Hydraulpumpar
99. Startanordning

Beväpning

135. Aden-kanoner (2 st) med magasin
136. Beväpningslåda med kanoner, raketer eller robotar



ENGLISH ELECTRIC P1B LIGHTNING

Forts. från föregående sida.

Dessa versioner lär få mera variabel utrustning och beväpning samt bättre jaktrobotar liksom större bränslelast.

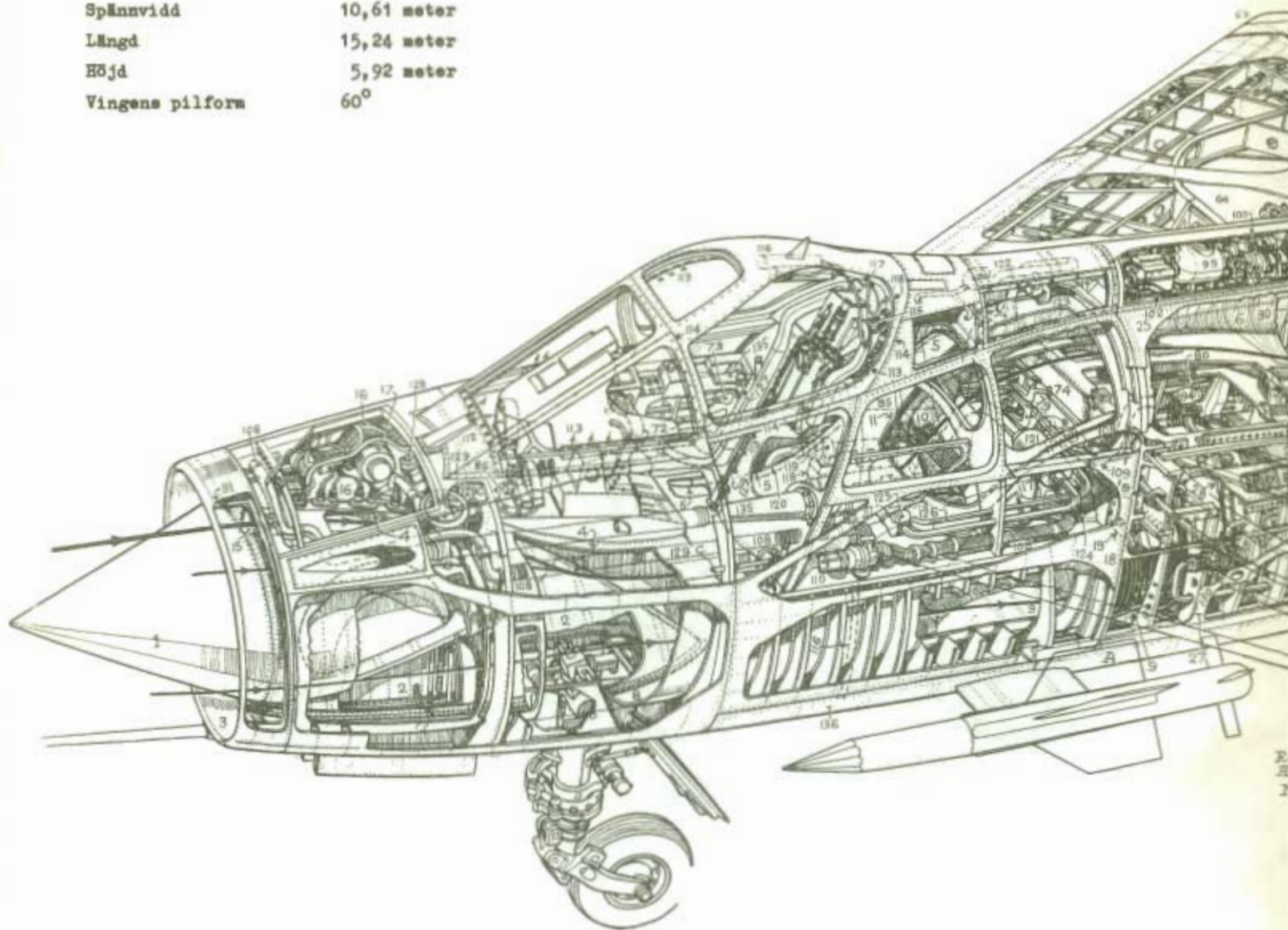
T. 4 är skolversionen med förare och elev sida vid sida. Den har fullständigt dubbelkommando och varje division får ett eller två exemplar. All operativ utrustning ingår och prestanda är knappast sämre än för P1B, varför flygplanet fullt ut kan användas i krigsoperationer. T. 4 användes mest för den taktiska utbildningen men utnyttjas också vid typinflygning.



Lightnings på produktionsbandet i English Electric's fabrik i Salisbury.

DATA FÖR P1B

Spännvidd	10,61 meter
Längd	15,24 meter
Höjd	5,92 meter
Vingens pilform	60°



FÖRKLARINGAR TILL SKISSEN

Allmänt

1. Noskon - radom
3. Luftintag för motorerna
14. Efterbrännkammare
32. Luftbromsar med hydraulmanövrering
46. Vridbar stabilisator, tillika höjdroder
52. Brossakärn

Vingar

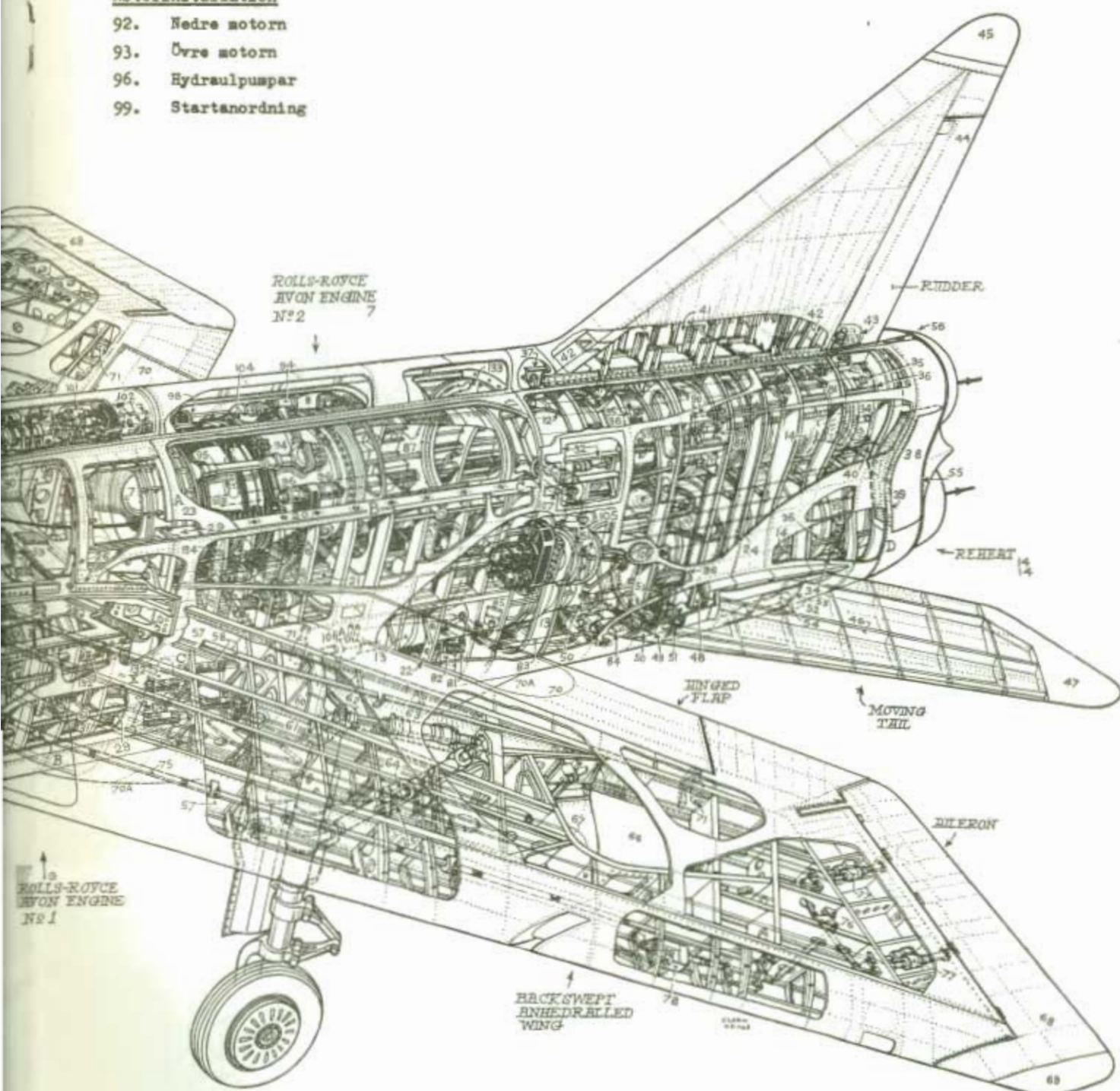
66. Hjulhus
- 70A. Kroppstank

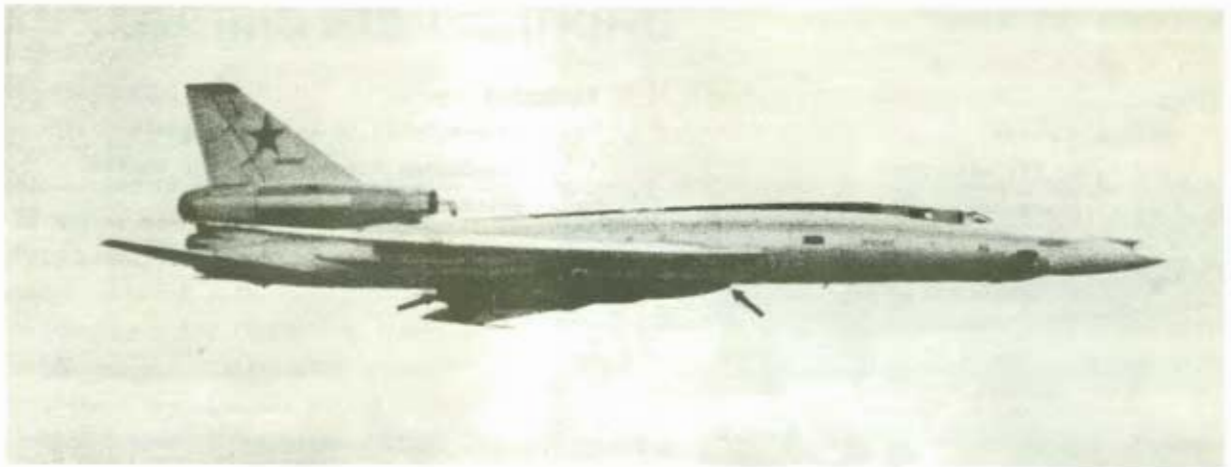
Motorinstallation

92. Nedre motorn
93. Övre motorn
96. Hydraulpumpar
99. Startanordning

Beväpning

135. Aden-kanoner (2 st) med magasin
136. Beväpningslåda med kanoner, raketer eller robotar





Den nya "Beauty" anses göra dubbel ljudfart och bär en attackrobot som kan vara av ballistisk typ liknande den amerikanska "Skybolt". Roboten, som syns vid pilarna, är raketdriven, omkring 20 meter lång och delvis infälld i flygplanets kropp. Räckvidden bedöms vara över 800 kilometer vid överljudfart.

Glimtar från Tushino

(Ur Aviation Week den 24 juli 1961 återges här en del bilder och uppgifter om deltagande flygplan i årets stora flygdag på Tushino-fältet i Moskva)

Nedanstående Mikojan-konstruktion är utrustad med jaktrobotar och har två turbinmotorer, dubbla utblåsningarör samt en raketmotor mellan dessa.



Del av stort "Fishbed"-förband under förbiflygning i divisioner. Vingens deltaform och robotbeväpningar framgår av silhuetterna. Även bukfsnan är synlig.





Den ryska Beriev Be-8, en tvåmotorig, jetdriven flygbåt har motorerna under vingarna och medelhög placering av stabilisatorn. Den skiljer sig alltså i dessa avseenden från amerikanska Martin P6M och kräver högre skrov för att få upp motorerna från vattenytan. Be-8 är alltså mindre slank än P6M, men kroppen medger lägre stjärtplacering medförande enklare konstruktion. Motorerna



förefaller vara placerade tätt intill kroppen. Den komplicerade nosutformningen och avbärarkanten från nos till luftintag kan ha tillkommit för att hindra vatten att nå luftintagen.

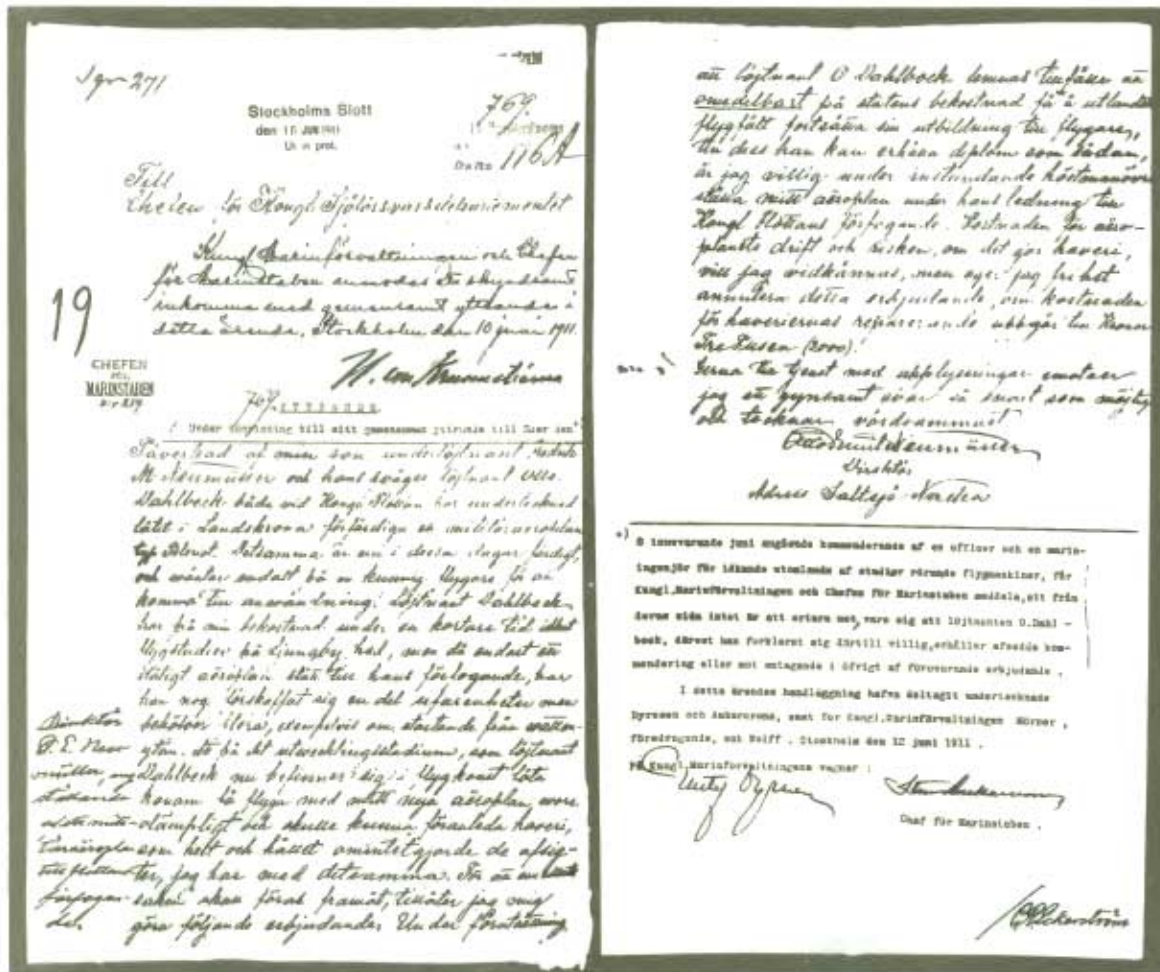


Nedans: "Fishpot" konstruerade av Pavel Sukhoi har utvändiga kapslar som antingen torde innehålla bränsle eller raketer. Som prototyp förekom "Fishpot" redan vid uppvisningen 1956 och har varit i produktion och förbandstjänst såsom dagjaktplan i flera år.



Två olika jaktplansprototyper i Mach 2-klassen flög vid Tushino (ovan och t v). Båda förefaller vara Sukhoi-konstruktioner och har en stor jetmotor och deltavinge. Flygplanet ovan var egendomligt målat med röda band längs vingfrämkanterna och runt kroppens mitt.





Faksimile av direktör Neumüllers gåvobrev den 8 juni 1911. Nedan: Flygvapnet hyllade direktör Neumüllers minne genom en enkel ceremoni den 8 juni i år då två officerare ur flygstaben lade ned en krans på hans grav. Kransnedläggningen förrättades av överstelöjtnant Kindberg (t v) och major Christell.



Gåvobrev för 50 år sedan gav impuls till svenskt militärflyg

I år är det femtio år sedan det första egentliga initiativet togs till ett svenskt militärflyg. Den 8 juni 1911 sändes till dåvarande Kungl Sjöförsvarsdepartementet det första av tre gåvobrev från framlidne direktören Otto Emil Neumüller i Saltsjö-Nacka. Detta brev, som återges nedan, ledde i december 1911 till att försvaret fick sitt första flygplan genom ett beslut av Sveriges dåvarande regering att "med välbehag" motta gåvan - ett svenskbyggt Nyrop-monoplan av Blériotliknande typ och med en fransk 50 hästkrafters roterande Gnomemotor.

Sverige hade kort förut - år 1909 genom de av fransmannen Legagneux verkställda första flygförsöken på Ladugårdsgärdet vid Stockholm och den också på Gärdet avhållna första svenska flygveckan med den legendariske "flygbaronen", friherre Carl Cederström som främste deltagare, förts in i de aktivt flygande nationernas led.

Krigsflygskolans 35-årsjubileum

Krigsflygskolan firade sitt 35-års jubileum med en stor flygdag den 18 juni. Tyvärr började dagen med hållande regn, vilket bland annat medförde att den ankomsttävling, som anordnats för civila flygplan måste inställas. Även på publiktillströmningen hade det dåliga vädret en ogynnsam inverkan. Lagom till flyguppvisningarna klarnade det dock och hela programmet utom fallskärshoppen kunde genomföras.

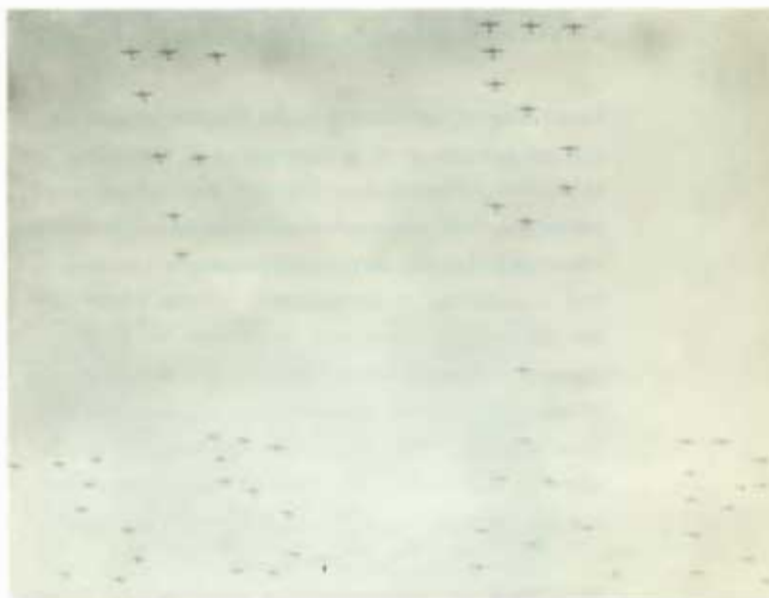
Uppvisningen inleddes med en applåderad överflygning av 57 st Sk 50, som formerade "F 5 35 År". Sedan följde avancerad flygning enskilt och i förband. "Acro Hunters" från F 18 och Drakarna från F 13 uppekattades särskilt av publiken, liksom ballongjakten med Sk 50. Finalen utfördes av 32 st J 28 i

I juli 1909 hade fransmannen Louis Blériot gjort sin epokgörande flygning över Engelska kanalen. Möjligheterna att använda flyg för krigsändamål skystade. Man tänkte väl då närmast på att använda "aeroplanen" för spaning. Det var främst flygspaning till sjöss åt flottan, som direktör Otto Emil Neumüller år 1911 hade i tankarna, när han förberedde sin donation av det som sedan blev den svenska krigsmaktens första flygplan - det neumüller-ska Nyrop-monoplanet.

Det av direktör Neumüller skänkta flygplanet flögs första gången i militär regi år 1912. Detta år, under vilket den första militära flygorganisationen skapades, räknas som det svenska militärflygets födelseår.



Direktör
Neumüller.



Ovan: Forma-
tionsflygning.
Nedan: CFV ut-
delar ST:s
guldmedalj.

formation "Tre kronor".

De omfattande utställningarna "Männen på marken" och "F 5 35 År" tilldrog sig ett mycket stort intresse, inte minst den gamla Sk 6 Heinkel, som flög på Ljungbyhed i början av 30-talet samlade många åskådare. Den hade F 5 fått låna för utställningen av ägarerna, ett par flygintresserade pojkar, som hoppas kunna få den i luften igen. Demonstration av säkerhetsutrustning och röjdykarnas arbete i simbassängen var en omtyckt programpunkt.

En extra festlig prägel fick flygdagen genom att dåvarande fänriken Clementsson, F 17, ur flygvapenchefens hand fick ta emot Stockholms-Tidningens guldmedalj för 1960 års flygarbragd.

AMERIKANSK MILITÄRBUDGET

Under det budgetår som i de flesta länder - liksom i Sverige - börjar den 1/7 1961 har militärbudgeterna i allmänhet ökat bland västmakterna. Vad som i detta avseende sker bakom Järnridån är däremot liksom tidigare svårt att analysera. Atlantpaktens styrka växer undan för undan. Av årets brittiska "vitbok" angående försvarsbudgeten framgår att ett s k V-bombplan kostar lika mycket som åtta bombplan gjorde 1946. Med sina kärnladdade bomber har det emellertid 500 000 gånger större verkan än föregångarna under andra världskriget.

För USA:s del lade avgående presidenten Eisenhower fram sitt budgetförslag strax före sin avgång i början av året. Förslaget var på 42,9 miljarder dollar och innebar en ökning på 1,4 miljarder. Därmed har efterkrigstidens högsta siffra i detta avseende, som inföll under Korea-perioden, överträffats. Av anslagen får flygvapnet ensamt 45 procent.

Med den nya administrationen skedde en omfattande revidering av försvarsbudgeten. Detta innebär tilläggsåskanden, vilka i någon mån

motvägs av besparingar. Slutresultatet blir en ökning på nära två miljarder dollar.

En revision i den angivna riktningen var allmänt väntad, men samtidigt framlade president Kennedy sina motiv för revideringarna. Dessa är intressanta såtillvida att de delvis innebär en ny försvarsfilosofi.

Syftet med krigsmakten är fred, inte krig. Det gäller att avskräcka från totala eller begränsade krig såväl som nukleära eller konventionella. USA hoppas alltså på allmän nedrustning, men bakom förhandlingarna kring denna - liksom vid övrig diplomati - behövs vapen.

USA ämnar aldrig slå fört men skall ha tillräckliga vedergällningstyrkor för att förmå fienden att avstå från att börja krig. Allt skall göras för att åstadkomma besparingar på försvarets område, men likväl vågade presidenten inte lova, att man inte skulle behöva öka militärbudgeterna ytterligare under senare budgetår.

Den fria världen måste effektivt skyddas mot den ständiga urgröpning som försiggår. Tiden efter 1945 har präglats av icke-nukleära krig,



Examen för österrikarna på F15

Torsdagen den 29 juni avslutades utbildningen vid F15 av de österrikiska flygare och markpersonal, som varit i Sverige sedan mitten av mars. Avslutningen övervaks bl a av den österrikiske flygvapenchefen generalmajor Paul Lube. I samband med att österrikarna återvån-

de hem flögs de fästön av Österrike inköpta J29:orna av svenska och österrikiska flygofficerare till Wiens flygplats. På bilden ovan ses en av "Tunnorna" med österrikiska nationalitetsbeteckningar.

begränsade konflikter och guerillakrigföring. USA måste öka sina möjligheter att bekämpa konventionella vapen med egna konventionellt rustade styrkor. På de flesta håll måste dock det lokala försvaret bära huvuddelen av denna börda. Risken för totalkrig är ett gemensamt problem för västvärlden, anser president Kennedy. Det är lättast för USA att hjälpa de nationer som i försvarehänseende försöker stå på egna ben.

BEMANNADE FLYGPLAN NÖDVÄNDIGA

För närvarande är den existerande bombflygplanflottan den viktigaste strategiska styrkan. För att undvika att denna slå ut på marken skall beredskapen höjas, vilket bland annat innebär att ett antal flygplan ständigt befinner sig i luften beredda att slå mot praktiskt taget vilken punkt i världen som helst.

De kommande strategiska systemen skall dock påskyndas. Stora anslagsökningar säkas därför för polarisubåtar med sina robotar, för den interkontinentala roboten Minuteman och för den flygburna Skybolt.

Bemannade flygplan kommer att behövas under perioden 1965-75 för uppgifter i samband med begränsade krig. De krävs sålunda för identifiering av mål och för precisionsanfall där så erfordras. Vidare erhålles luftherravälde över av fienden besatta områden lämpligast med jaktflyg.

Ett nytt jaktplan måste tas fram till 1965 för ersättning av då föråldrade typer vid flygvapnet och marinen. Under tiden skall F-105 modifieras för att ernå bland annat ökad fältnärsighet. Luftförsvaret av nordamerikanska kontinenten får mera pengar för stridsledning m m.

DC-8 flög fortare än ljudet

För första gången har ett transportflygplan flugit fortare än ljudet, meddelas från Douglas-fabriken. Denna fart uppnåddes på 12300 meters höjd där ljudfarten under rådande förhållanden var 1060 km/tim. Provet utfördes med ett fyrmotorigt jetflygplan av typen DC-8, alltså samma flygplan som förekommer i SAS. För kontroll av den verkliga farten

användes kameror som fotograferade marken och gav underlag för triangelberäkningar.

Tydligt gick flygplanet genom ljudvallen under dykning, ty under samma flygning uppnåddes 15240 meters höjd. Därmed slog nytt rekord för jettransportplan genom att flygplanet bar sin normala last till denna höjd.



Arméns och marinens flygblem

Ovan avbildas arméns flygmärke. Det är utfört i "metallfärg m/60" och bärs på vänster bröstficka. Märket anläggs av personal som godkänts i arméflygförarutbildning samt personal som genomgått grundutbildning och dessutom under repövningskedje I-II godkänts som artilleriflygförare eller under särskild artilleriflygförarkurs förklarats lämplig som artilleriflygförare. Arméns märke har utdelats till samtliga som sedan 1957 genomgått flygförarutbildning.

Marinens helikoptermärke, som ses nedan, är av förgylld metall. Av flottans personal och personal i för marinen gemensamma kårer bärs märket på livplagg ovanför högra bröstfickan, om sådan finns, och annars på motsvarande plats. Av kustartilleripersonal bärs märket på livplaggets vänstra bröstficka nedanför ficklocket. Personal som tidigare tilldelats flygvapnets flygförarmärke må bära detta istället.



Nedbantad revolver pricksäkert flygarvapen

En ny fattning och övning är allt som fordras för att uppnå pricksäkerhet med den genomslagskraftiga lättviktersrevolvern Smith & Wesson Chiefs Special Airweight, berättar skytten Roger DeBaun i en "recension" i amerikanska tidskriften Gun. Denna Smith & Wesson används sedan våren 1959 av den flygande personalen i svenska flygvapnet. Här har den beteckningen 9 mm revolver m/58. DeBauns erfarenheter av sin Smith & Wesson är alltså direkt tillämpbara på revolver m/58.

Fastän avsedd för den kraftiga 0,38 Specialpatronen väger Smith & Wesson Chiefs Special Airweight revolver endast ca 3,5 hg. Pipan är bara 2" lång och visirlinjen 3 1/2". Den ytterst lilla kolven ger utrymme för endast två ordinarie mansfingrar. Hur effektivt kan detta lilla vapen vara i stridsakjutning?

För mängden av skyttar som under år vant sig vid tanken att träffsäkerhet vid akjutning med



Figuretskytte.

handeldvapen erfordrar anseelig tyngd, 6" pipa, "skräddarsytt" grepp och justerbara siktnedel, kan detta oansenliga vapen tyckas vara enbart en roande leksak. Hur skulle det vara möjligt att kontrollera rekylen och stegringen från detta nästan viktlösa vapen?

Vad händer med skyttens hand? - Kan man räkna med någon träffsäkerhet eller anslagsenergi från en så kort pipa? - Dessa frågor gjorde jag mig själv, när jag började pröva vapnet för halvtannat år sedan.

Det första jag lärde var att det vedertagna greppet om en stor målekjutningsrevolver icke passade för "Chief" ifråga om min hand. För varje skott fick långfingrets andra led ett kraftigt slag av varbygeln baksida. Upprepade föreök under flera dagar gav vid handen att det grepp som rekommenderades av några "double-action"-förespråkare var det som gav mig de bästa resultaten vid all sorts akjutning med dvärgvapnet. Med denna fattning kom långfingrets andra led förbi varbygeln och kolven ligger stadigt i handen. Tummen ligger tätt intill vapnets sida och pekar nedåt mot pekfinger-toppen. Den ger i detta läge ett fast stöd och löper ingen risk att skadas av säkerhetspärren eller revolvertrusman vid rekyl, samtidigt som den kontrollerar avtryckarfingret vid långsam "double-action" eldgivning.

TRE VIKTIGA FÖRDELAR

Tre viktiga fördelar uppnås med denna fattning. Vid "double-action" vinnas stor hävstångsverkan eftersom pekfingrets andra led vilar mot avtryckaren. Revolvern omsluts så väl av handen, att de två tycks vara ett. Man får utan medveten ansträngning en mycket säker fattning utan spänning eller darrning och därmed undvika att vapnet glider eller vrider sig i handen. Allt som allt kändes rekyl ej längre så hård och jag slapp särliga knogar.

När jag kommit underfund med att vapnet kunde hållas tillräckligt säkert för att medge någon sorts bestämning av dess värde, sköt jag 1000 skott som jag handladdat. Dessutom hade jag till hands ett förråd av Remingtons fabriktillverkade patroner för dubbelkontroll och jämförelse.

All avfyrning skulle ske utan hand- eller armstöd, eftersom den viktigaste uppgiften var att ta reda på vad som kunde förväntas av revolvern som självförsvarsvapen under naturliga omständigheter. Det var inte enbart en fråga om revolverns inneboende, fabriksmässiga träffsäkerhet, utan den mer omfattande huruvida det var möjligt kontrollera ett vapen som tycktes sakna allt som generationer av mästarekyttar fordra för precisionsakjutning.

Uppriktigt sagt fruktade jag att det skulle va-

ra omöjligt att flera gånger i följd träffa en 30 cm prick på 9 m håll på grund av den korta siktlinjen och vapnets ringa vikt. Intet antagande kunde vara mera felaktigt. Dvärgvapnet satte alla skotten i det svarta, tio gånger av tio. Inte heller på 50-fots håll blev det några bommar, så jag satte upp en pistoltavla på 25 yards avstånd. Även på detta håll, när jag gjorde vad på mig ankom, höll Airweight alla skotten i det svarta, som här bara har en diameter av 14 cm. Ibland satt så mycket som sju skott av tio i en 9 cm grupp.

Härnäst satte jag upp några plåtburkar i en snövall på 37 m avstånd. De var 3 tum breda och 4 tum höga och sotade för att synas. Till min förvåning kunde det otroliga lilla vapnet träffa två och ibland tre gånger av fem med de flesta bommarna alldeles tätt invid, som syntes av hålen i snön. Hade jag själv varit skickligare, tror jag att jag kunnat notera tio träffar.

SKJUTNING UTAN SIKTMEDEL

Så långt hade all skjutning varit "single action" med användande av siktmedlen, och resultatet hade vida överträffat träffsäkerhetsfordringarna vid stridskjutning. Men hur effektivt kunde vapnet vara vid skjutning utan användande av siktmedlen, t ex vid skjutning från höften, "single" eller "double action"? Skulle den lilla kolven och mitt invanda grepp resultera i för stor spridning och många bommar?

För att få ett svar använde jag en silhuetttavla. Det tog mig ett par dussin skott långsamt "double action" skjutning för att få den rätta känslan för vapnet vid skjutning från höfthöjd. Sedan fick jag snart lika hög träffprocent med det som med min Colt Officer's Model eller med min S&W K38. Vid hastig eldgivning visade lättviktsvapnet ingen som helst benägenhet att stegra sig eller att vridas löst i handen tack vare den redan beskrivna fattningen. Eldhastigheten var 5 skott på 1 1/2 till 3 sekunder, vilket ansågs snabbt nog för stridskjutning.

För att vara av något värde måste ett självförsvarsvapen ha både stoppande kraft och träffsäkerhet. Hur skulle Airweight med sin 2-tums pipa motsvara dessa fordringar? För ett prov an-

vände jag väl torkade kvistfria furuplankor. Dessa lades ovanpå varandra och bands tillsammans till en kompakt trave, som placerades mot ett ordentligt stöd. Som jämförelse använde jag min K38 med dess fabrikstillverkade 6-tums pipa. Dessa revolverar har ett spel mellan cylinder och pipa på 0,004 tum. Båda piporna är av exakt 0,356 tums kaliber och höggglanspolerade.

Då jag prövade patroner med ogival projektil och min egen ovannämnda Wadoutter-ammunition

Forts. på sidan 25.



Bilderna ovan visar fattningen om kolvens långfingerleden bakom varbygel; tummen säkrar greppet. Nedan: I hukande håller man hårt om revolvern.



LÄSVÄRD LITTERATUR:

Sådant var bombkriget

av Hans Rumpf

När de stridande under andra världskriget tillgrip metoden att bekämpa varandras hemorter var detta början till det totala kriget. Numera är det totala kriget accepterat som oundvikligt om det blir en världskonflikt. Men när de stora bombanfallen mot städerna började, var det en revolutionerande händelse, som helt förändrade krigets ansikte.

Efter kriget lät de allierade en kommission undersöka verkningarna av hemortsbekämpningen. Resultatet publicerades i en rapport "United States Strategic Bombing Survey - European War", som i detalj angav hur många ton bomber som fällts, hur många människor som dödade o s v. Det märkliga är, att tyskarna själva efter kriget i mycket liten utsträckning har berört denna del av krigshandlingarna. Nu har emellertid den tyske författaren Hans Rumpf i sin bok "Das war der Bombenkrieg" gjort ett försök att sammanställa de tyska erfarenheterna och analysera verkningarna av de allierade bombanfallen mot tyska hemorten.

Hans Rumpf var under kriget inspektör för det tyska brandskyddet. Han är således väl insatt i sitt ämne. Rumpf säger i inledningen att han med sin bok inte avser att kasta skulden för det skedda på någon. Han vill så objektivt som möjligt redovisa bombkriget från tysk synpunkt. Men boken har även ett annat syfte. Rumpf vill för tyska folket klargöra, vad som verkligen skedde och detta därför att man under tiden efter kriget av olika anledningar undviktit ämnet. På grund av denna attityd var risken mycket stor för att väsentligheter skulle glömmas bort och att det så småningom skulle bli svårt att skriva luftkrigets historia. Rumpf har i "Das war der Bombenkrieg" på ett överskådligt och intressant vis redovisat inte bara siffermaterial utan även parallellt med händelserna givit en resumé av de politiska och militära bedömandena och besluten.

Trots författarens deklarerade föresats att vara objektiv kan läsare inte undgå att stundtals märka en viss bitterhet i vad som sägs. Men boken är intressant och av stort värde

för den militärt och historiskt intresserade.

Den nämnda bitterheten måste man se mot bakgrunden av Rumpfs egna upplevelser under kriget och det är sannolikt dessa som även dikterat hans motivering för sin bok som lyder "Dieses Buch ist ein Appell an Moral und Vernunft: Die Unverletzlichkeit der Waffenlosen, nicht kampfteiligten Zivilbevölkerung muss wieder oberstes Gesetz, muss wieder politisches Credo werden".

Ingenjör från flygvapnet deltog i amerikansk decelerationskurs

I slutet av juli hölls en 14 dagars fortbildningskurs i "Aerodynamic deceleration" vid "University of Minnesota". Kursen hölls vid center for "Continuation Study of the General Extension Division" i samarbete med "Department of Aero-Nautical Engineering" under ledning av Dr Helmut G Heinrich, "Professor of Aeronautical Engineering". (Flyttade från Tyskland 1946 och för närvarande den västliga världens främste expert inom området).

Kursen rörde huvudsakligen uppbromsning och bärgning av föremål i luften (människor, bomber, laster, satelliter etc) och metoden för beräkning av decelerationsbanor och kan därför sägas vara synnerligen aktuell med hänsyn till de ryska och amerikanska rymdfärderna. Förträdesvis studerades fallakärmsystem som uppbromsningsanordningar.

Till kursen hade kommit ett 60-tal ingenjörer från olika delar av USA, från forskningsinstitutioner, militära försöksanstalter och privata firmor. Dessutom en man från Canadensiska flygvapnet, en man från Deutsche Forschungsanstalt für Luftfahrt, Braunschweig samt en man från flygförvaltningen i Stockholm (byråingenjör Lennart Bewe).

Kursen väckte stort intresse i press, radio och TV. Den ansvarige ingenjören för "Mercury project", som var en av kursdeltagarna, intervjuades i TV med anledning av att USA sköt upp sin andre rymdman (Grissom) under det kursen pågick.

Kursämnet har stor aktualitet i USA. Ett flertal universitetsstudenter med "Bachelors

Degree" arbetade inom ämnet i samband med studierna för sin "Masters Degree". Dessa presenterade sina försöksresultat under kursen.

Under kursen togs värdefulla kontakter, och ett omfattande tekniskt underlag medfördes hos, som kan komma att ställas till förfogande av flygvapnet för intresserade institutioner och firmor.

Det finns ett starkt intresse för att lägga dessa utbildningskurser på en internationell basis för att i diskussionerna dra in övriga intresserade nationer, bredda deltagarunderlaget och få del av erfarenheterna inom övriga länder. Tidigare utbildningskurser har hållits vid Massachusetts Institutet for Technology, Purdue University och närast föregående (1958) vid University of Minnesota. Man var inte främsande för att söta upp i Stockholm, ifall man där kan få fram de lokaler etc. som behövs för kursen.

Från läsekretsen

Reservare i Sk 15 rotelfög med örn

Från en kapten i flygvapnets reserv har red. mottagit nedan återgivna brev:

När jag läste Eders artikel i FV-nytt angående en F16-pilot, som flög i rote med en havsörn erinrar jag mig en liknande händelse under en flygning någon gång 1943.

Jag hade startat med en Sk15 från F12 på väg till F8. När jag befann mig utanför kusten mellan Västervik och Valdemarsvik på ca 500 m flyghöjd närmade sig en havsörn från vänster med ungefär samma kurs och kom så småningom att flyga på linje med mig med ca 30 m lucka. Försiktigt drog jag mig närmare örnen till dess luckan var ca 10 m; jag kunde tydligt se detaljerna i fågelns teckning.

Vid ytterligare försök att minska luckan gjorde örnen motsvarande kurskorrektion åt vänster så att luckan hölls konstant. Örnen vred då och då huvudet åt höger för att iaktta sällskapet. Fågelns lugna vingslag var tillräckliga för ca 150 km/tim. Någon större fartkorrektur från min sida var onödig. Ef-

ter 2-3 minuter bröt örnen ut åt vänster och förevann ur sikte under dykning med bakåtfällda vingar.

NEDBANTAD REVOLVER PRICKSÄKERT FLYGARVAPEN Forts. från sidan 23.

blev det bara en halv tums skillnad i inträngning med 158 grains "Round-nose"-prj från 2-tums pipan jämfört med 6-tummaren. Och ändå hade kulorna från den korta pipan slagit an snett, vilket framgick av de något ovala hål de gjort i brädytan. Skott från 6 fots håll gav smeller-tid icke något snett anslag, vilket visar att på detta avstånd ger den korta pipan tillräcklig rotation för att stabilisera kulan. Wadout-ter-ammunitionen gick icke snett på någotdera avståndet, vare sig från den korta eller den långa pipan.

De tvivel beträffande mekanismens och lättmetallramens hållbarhet som jag hyste till en början var grundlösa. Lossandet av 1400 skott kunde icke framkalla några påvisbara fel.

Stor varsamhet tillrådes vid skottlossning med denna revolver i ett slutet utrymme, t ex rum, källare eller skjutbås. I likhet med alla kortpipiga vapen är knallen från detta skarp och kraftig.



NÅGRA SYNPUNKTER PÅ TALKKOMMUNIKATION

Artikeln "Några synpunkter på talkkommunikation" i Flygvapennytt nr 2 1961 var ett utdrag ur en redogörelse med samma rubrik och med registreringsnummer ELR 1566. Den består av såväl text som bild och ljudband och har sänts ut från flygförvaltningens utvecklingssektion (ELR 5) till samtliga flygflottiljer.

"Sigge" SIGNAL

Rikssamtal är dyra och ofta både långsamma och olämpiga som sambandsmedel.

Jag kan inte hitta uppgifterna utan måste fråga flottiljning. Jag återkommer i eftermiddag.



Luleå och löjtnant Berg underrättar.



Jag har lunch just nu och har inte tillgång till mina papper. Jag ringer senare.



Det här måste jag först föredraga för flottiljningschefen. Jag ringer i morgon.



Använd fjärrskrift då Du bedömer det osäkert att mottagaren direkt kan besvara Dina frågor. Tänk på risken att under sistalets gång oavsiktligt yppa uppgifter av hemlig natur.

Menar Du med nordligaste "snurran" den nära Lövestad?



SKUMMATTAN ELIMINERAR BRANDRISK VID NÖDLANDNING PÅ FLYGFÄLT.
Forts. från sidan 12.

bildning där uppstod i uttrinnande bränsla. Denna brand blev dock av liten omfattning och slocknade av sig själv, när flygplanet stannade upp. Flygplatsens brandfordon var då på plats, och från dessa skumbegöts flygplanets undersida i förebyggande syfte.

Den 24 jan 1961 inträffade ett liknande tillbud med ett Canberraflygplan. Klockan 1240 meddelades att flygplanet måste nödlanda på flygfältet inom 15 minuter. Skumbeläggningen påbörjades omedelbart men måste avbrytas se-

dan en 180 meter lång matta lagts ut, då det meddelades att flygplanet nu landade. Även här sattes flygplanet ner just där skummattan började. Flygplanet plöjde genom skummattan, kanade ut på den obelagda banan och gled så ut och lade sig på den banan omgivande gräskanten. Ingen brand uppstod.

I de omtalade fallen har skadorna blivit förhållandevis små, inga människoliv har spillts och faran för brands uppkomst har blivit ytterligt reducerad.

Årets FVM i flygfemkamp

Årets flygvapenmästerskap i flygfemkamp avgjordes i juni på F 16. Deltagarantalet var inte så stort, men festion tappra från sju flottiljer ställde upp till kamp. F 20 var representerat av fyra män, F 9 av tre, F 1, F 16 och F 18 av vardera två, F 7 och F 11 till sist av vardera en man. Segrare och flygvapenmästare 1961 blev fältflygare Hans Andersson, F 11, med fältflygare Brattberg, F 16, på andra och fältflygare Bengt Andersson, F 18, på tredje plats.

Bilden t h: Bengt Andersson, F 18, och Brattberg, F 16, i en fäktduell under tävlingen.

Nedan: Trittion i Årets FVM, fr v trean Bengt Andersson, F 18, ettan Hans Andersson, F 11, och tvåan Brattberg, F 16.



