



Nr 1

JANUARI 1948

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

Sid.

Flygvapnet i 1947 års försvars- förslag	1
Officersaspiranternas i RAF uttagning och utbildning	5
En flygsignalist berättar	7
12 månaders värnpliktstid vid flygvapnet?	8
Anslagen till flygfältens utbyggnad	8
Att överleva i flygåldern	9
Det aktuella flygplanläget i U S A	10
Brittiska Joint Service Staff College	11
Ny försvarsordning i Kanada	12
Kapprustning i luften	14
Så gick det till (rön från andra världskriget)	15
Vad vet Du om skjutning med K 14?	16
Tekniska fronten	17
Flygvapnets nya räddningsplan	20
Praktiskt prov i räddningstjänst	21

Ufl

har till ändamål att förse flygvapnets personal med aktuella underrättelser rörande utvecklingen inom vårt eget och andra länders flygvapen samt att ytterligare förkovra personalens yrkeskunskap.

Det åligger flotttiljchef (motsvarande) att tillse att Ufl erhåller lämplig spridning inom förbandet. Med ★ försedda artiklar skall genomgås med personalen.

Ufl utsändes fr o m 1948 även till pressen. I Ufl förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

Ufl

framställas inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, flygöverläkaren). Bidrag från flygvapnets alla övriga organ (flygeskadrar, flygflotttiljer, flygverkstäder m m) och personalkategorier är välkomna. Införda bidrag placeras endera under särskild rubrik "Läsekretsen Har Ordet" eller ock under respektive ämnes fackrubrik.

Bidragen enligt ovan adresseras till:

Ufl, Flygledningen
Stockholm 80

och skall vara åtföljda av namnsedel (med författarens namn och adress). Där så begäres av avsändaren utsättes signatur (initialer eller pseudonym) under bidraget i st f namnet.

Frågan för Dagen:

FLYGVAPNET I 1947 ÅRS FÖRSVARSFÖRSLAG.

Efter krigets slut var det helt naturligt att de svenska statsmakterna ansåg en översyn av vår försvarsordning nödvändig. 1942 års beslut var då visserligen blott 5 år gammalt och ännu ej ens till fullo genomfört, men tydligt var, att det tillkommit som ett hastverk under krigets tryck utan någon egentlig strategisk beräkning och undersökning av avvägningsfrågan de olika försvarsgrenarna emellan, och ej heller inom försvarsgrenarna mellan de olika vapenslagen. Strävan i 1942 års beslut hade praktiskt taget varit att i dåvarande läge bygga ut organisationen så långt resurserna bedömdes medge för de närmaste åren.

För att utreda frågan om vårt framtida försvar tillsatte regeringen 29/6 1945 en försvarskommitté. I direktiven för denna angavs bl a att målet skulle vara en "effektivisering och modernisering av försvarsmedlen och försvarsorganisationen" och att man "icke finge tveka att slopa eller med andra försvarsanstalter ersätta sådana delar som till äventyrs kunde finnas icke längre ha berättigande - krigserfarenheterna utvisade nödvändigheten att äga en effektiv och modern utrustning".

I förevarande läge fanns det två vägar att gå. Den ena vägen var att utgå från att utrikesläget var allvarligt, att den tekniska utvecklingen efter kriget ännu icke stabiliserat sig och att stridskrafterna i nuvarande skick enligt 1942 års ordning var relativt tillfredsställande. Man borde därför "wait and see" och hålla ögonen öppna för utvecklingens tendenser och tillse att inga be-

slut fattades som hindrade en utveckling åt rätt håll. Efterhand skulle partiella reformer genomföras. En dylik lösning vore ett provisorium och förutsatte ovillkorligen en giltighet på endast kort sikt.

Den andra vägen var att gå på djupet med krigets erfarenheter och söka snarast anpassa dem efter svenska förhållanden. Helt naturligt skulle man då finna, att den slumpartade avvägningen inom 1942 års ram behövde ses över och att organisationen i sin helhet måste grundligt omvärderas inom en tyvärr alltid begränsad ram. Därav följande genomgripande reformer kunde helt naturligt icke genomföras med en gång utan först under en relativt lång övergångsperiod. Desto viktigare vore det att beslut om riktlinjerna fattades snart.

Såsom ett underlag för försvarskommitténs arbete insände ÖB 31/3 1947 ett eget förslag i försvarsfrågan. Detta förslag går helt på det första av de nämnda alternativa vägarna. Det innebär sålunda i huvudsak en konsolidering av den gällande försvarsordningen. Det allra mest skriande behovet beträffande flygvapnet tillgodoses genom nyuppsättning av en nattjaktflottilj. ÖB-förslaget, som uttryckligen var en provisorisk lösning på kort sikt, tillstyrktes av samtliga försvarsgrenschefer.

Försvarskommittén inlämnade 25/11 1947 sitt betänkande. Av detta framgår, att kommittén valt en medelväg mellan de båda alternativa vägarna och föreslagit i huvudsak en allmän, ungefär likformig nedskärning av försvarsgrenarna såsom ett provisorium, men utsträcker detta provisorium över hela 10 år, sålunda fram till 1958. En sådan lösning skulle under nämnda tid förhindra väsentliga omläggningar inom försvaret grundade på krigserfarenheterna. Ett så långt uppskov med att tillvarataga dessa kan icke vara effektivt. Visserligen framhåller kommittén, att nya åtgärder kan vidtagas och nya medelsbehov framkomma mot slutet av perioden, men härvid åsyftas främst materielförnyelse för armén och marinen, som anta-

gits skola i huvudsak behålla nuvarande materiel - utan förnyelse. De riskerar sålunda i vissa fall att ingå i ett tredje världskrig med materiel, som var modern i det första eller möjligen i det andra. Denna behandling av materielfrågorna för armén och marinen visar uppenbarligen, att den valda kostnadsramen 810 miljoner kronor per år är för liten för den av kommittén föreslagna organisationen. På längre sikt måste antingen ramen upp eller organisationen ned.

Dessa förhållanden pekar ovedersägligen på, att den valda vägen är oframkomlig. Ur flygvapnets synpunkt är det uppenbart, att krigserfarenheterna och den tekniska utvecklingen redan nu ger tillräckligt underlag för en grundlig omprövning av hela försvaret. Det är tid att beträda den andra av de inledningsvis nämnda alternativa vägarna - den att gå på djupet med krigets erfarenheter och anpassa dem efter svenska förhållanden.

ÖB har i sitt förslag med all rätt framhållit, att "flygets utveckling är den faktor, som mest av allt givit det nutida kriget dess prägel". Försvarskommittén har instämt i detta uttalande. Den har emellertid underlåtit att draga den härav ofrånkomliga slutsatsen och i stället föreslagit en minskning av det 1942 beslutade efter blott 2 års krigserfarenheter utformade flygvapnet.

Från flygvapnet kan med fog hävdas, att en sådan minskning som den föreslagna kan bli ödesdiger för vårt försvar i dess helhet. Allt talar i stället för en utveckling i rakt motsatt riktning, nämligen en avsevärd förstärkning av flygvapnets slagkraft och uthållighet. Endast om en sådan kommer till stånd blir det möjligt för det svenska försvaret i dess helhet att ens närma sig uppfyllandet av två av kommittén ställda krav, ifråga om målsättningen för krigsmakten, nämligen:

att stridskrafterna skall "kunna möta ett anfall, från vilket håll det än kommer" - alltså även från luften - samt

att angriparen "i det längsta förhindras få fast fot på svensk mark och att ingen del av landet behöver uppgivas utan segt motstånd".

Dessa krav innebär mycket höga fordringar på det svenska flygvapnet, ty så länge försvaret i luften håller, så länge håller försvaret i dess helhet. När försvaret i luften elimineras har också försvaret i dess helhet förlorat sin hållfasthet och "seghet".

För flygvapnets utveckling under de närmaste 5 åren kräves:

1) Utbyggnad av de 10 dagjaktflottiljerna med en grupp per division jämte reservflygplan (d v s en ökning med 50 %),

2) Uppsättning av en helt ny nattjaktflottilj förutom omvandling av F 1 från attack- till nattjaktflottilj = s:a 2 nattjaktflottiljer i FV,

3) bibehållande av F 6 som "tung" attackflottilj = s:a 4 tunga attackflottiljer i FV,

4) kompensation för indragning av marinspaningsflottiljen genom uppsättning av en fjärde division i fred vid "spaningsflottiljen" = 5 spaningsdivisioner i fred.

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U

Officersaspiranternas i Royal Air Force uttagning och utbildning.

"Times" för den 25 okt 1947 redogör bl a för utbildningen till officer på stat vid RAF.

I denna artikel framhålls betydelsen av att det efter kriget reducerade engelska flygvapnet äger officerare av hög kvalitet - icke blott i fråga om flygskicklighet och militärt kunnande utan även och icke minst med avseende på befälsegenskaper. Man understryker, att en fredsofficer i våra dagar måste tillgodogöra sig de lärdomar kriget givit och dessutom vara kapabel att sköta den i många avseenden mera krävande fredstjänsten.

Uttagningskommission och aspiranturval.

För att erhålla de för anställning på stat bäst lämpade, har en permanent uttagningskommission tillsatts, inför vilken de blivande officersaspiranterna prövas. Kommissionens medlemmar utgöres av en ordförande (f n en Air Commodore under kriget f ö äldste RAF officer i det "beryktade" Stalag Luft III), två vice ordföranden, en medicinsk expert, fyra gruppledare och fyra biträdande gruppledare (av Squadronleaders grad). Uttagningskommissionens medlemmar äger stor krigserfarenhet och är speciellt utvalda för sin uppgift.

Aspiranterna representerar vitt skilda kategorier. En del är stammanskap ur RAF. De flesta kommer dock från det civila livet och huvudparten direkt från olika "public schools" (allmänna läroverk) och läroanstalter av motsvarande slag.

Uttagningen börjar med kontroll av att aspiranterna uppfyller de fastställda fordringarna beträffande skolunderbyggnad samt att de vid läkarundersökning visat sig äga de fysiska förutsättningarna för utbildning till flygförare. De prövas därefter inför uttagningskommissionen i omgångar om 32 man. Varje omgång indelas i 4 grupper med 8 man i varje. Prövningstiden för varje omgång är $3\frac{1}{2}$ dag. Avsikten med de relativt små prövningsomgångarna är att samtliga av kommissionens medlemmar skall beredas tillfälle att bedöma varje enskild aspirant. För att undvika favorisering är aspiranterna under prövningen "nummer" och deras namn är endast kända av ordföranden.

Uttagningsproven.

De prov aspiranterna får genomgå, är av såväl praktisk som teoretisk natur, och går alla ut på att giva examensförrättarna en uppfattning om aspirantens allmänna begåvning, karaktär, befälsegenskaper, initiativ samt uppträdande i "kritiska situationer". Som exempel på prov av s k praktisk art kan nämnas uppgiften för en grupp aspiranter att flytta en tunna över ett högt hinder

som förutsättes vara elektriskt laddat. Provet avser att utröna aspiranternas förmåga att taga befäl samt på bästa sätt utnyttja till förfogande stående, begränsade hjälpmedel. I många av proven anser man den lösning han kommer fram till vara av mindre betydelse än det sätt, på vilket det förelagda problemet har angripits. Under proven deltar aspiranterna vidare i såväl allmänna diskussioner som enskilda samtal med de olika kommissionsmedlemmarna, varvid dessa var och en har tillfälle att bilda sig en uppfattning om individen i fråga. Att bli antagen eller icke beror ej på en mans betygsättning. Samtliga kommissionsmedlemmar bildar sig var sin uppfattning och avgiver omdöme samt inlämnar efter provens slut oberoende rapporter. Därefter sammanträder kommissionen för att fatta slutligt avgörande om vederbörande aspirants lämplighet.

Kadettskolan i Cranwell.

De blivande statofficerarnas utbildning påbörjas sedan vid flygvapnets kadettskola i Cranwell, Lincolnshire. Utbildningen där omfattar c:a 4500 undervisningstimmar, under omkring 2½ år. Elevantalet beräknas vid nuvarande organisation till max 320 kadetter, vilka tillföres skolan i tre omgångar årligen. Kadettutbildningen har lagts upp med stöd av erfarenheter såväl från universitetet som militära läroanstalter. Utbildningsmålet är att ge eleverna en allmänbildning motsvarande den en student har efter 2 års universitetsstudier samt i militärt hänseende utbilda dem så att de fyller måttet som flygförare i lägsta officersgraden vid flygförband.

Varje utbildningsår vid kadettskolan i Cranwell omfattar 3 terminer. De första 2 terminerna av de blivande officerarnas utbildning vid skolan utgör förberedande utbildning och omfattar i flygutbildningshänseende enbart flygning som passagerare. De påföljande 3 terminerna omfattar grundläggande flygutbildning (Basic Stage), närmast jämförbar med vår GFU och utföres f n på fpl typ Tiger Moth (Sk 11) och Harvard (Sk 16). Återstående tid vid Cranwell omfattar fortsatt flygutbildning (Advanced Flying Training), under vilken eleven lär sig handha och utnyttja sitt flygplan i mera tillämpade övningar.

I administrativt hänseende är eleverna indelade i tre "Squadrons" var och en under sin chef. Dennes ställning är närmast jämförbar med "husfadern" på en internatskola. Varje squadron innefattar elever i olika utbildningsskeden, varvid vissa av de äldsta kadetterna utnyttjas såsom ordningsmän och biträdande befäl. Varje kadett har dessutom en handledare vars uppgift är att bistå honom med råd och hjälp av olika slag. Stor vikt fästes vid kadetternas idrottsliga och sportmannamässiga uppfostran.

Utbildningen vid Cranwell avslutas med en 4 veckors tillämpningsövning vid någon av flygvapnets permanenta fredsförbands förläggningar (RAF Station). Avsikten härmed är bl a att ge kadetten en förberedelse till tjänsten vid förband.

Meningen är även att kadetterna under utbildningstiden skall beredas tillfälle till flygning till det brittiska imperiets olika delar. Detta dels för att ge dem tillfälle att se sådana platser och anläggningar som diskuteras under utbildningen, dels för att öka deras allmänna flygerfarenhet samt göra dem förtrogna med tjänsten vid förband utanför de brittiska öarna.

Flygslagsutbildningen.

När kadetten avslutat utbildningen vid Cramwell genomgår han en 10-veckors kurs vid en utbildningsanstalt för flygslagsutbildning (Advanced Flying School) där han får flyga de fpltyper han kommer att möta på förbanden. Efter denna utbildning överföres han till ett operativt skolförband (Operational Training Unit), där han ingår i en flygplanbesättning. Officersfullmakt erhålles omkring $3\frac{1}{2}$ år efter inträdet vid Cramwell.

En "fsig" berättar. =====

Vi hade varit ute på uppdrag över ostkusten, och flugit ungefär två timmar, när det hände. Motorn började gå ned i varv, ta igen, spotta ett tag, och så blev det tyst. Fpl typ B 17 har min aktning, men någon segelflygare är hon inte, så vi kunde inte komma iland utan fick landa på vattnet.

Landningen gick "normalt" med indraget landställ, och vi klättrade ut på vingen. Just då ställer hon sig på nosen och börjar sjunka. Nå, vädret var lugnt, vi hade setts från land, och vi hade ju flytvästarna men tyvärr inga livbåtar. Jag drog i utlösningen till vänster kolsyretub, och sjönk. Den fungerade inte! Jag drog i utlösningen till höger kolsyretub, och ett väsande talade om för mig att den var all right! Sedan försökte jag blåsa upp vänster sida, men det gick inte alls. Jag hade glömt att öppna ventilen! När jag så äntligen lyckats fylla vänstra sidan hade kolsyran gått ur höger sida, ty den ventilen hade stått öppen! Det blev åtskilliga kallsupar. Hade det inte kommit en motorbåt just då och fiskat upp oss, så undrar jag hur det gått.

Jag lär ha sett åtskilligt snopen ut när vi kom upp i båten. Den vänstra kolsyretuben saknades! Detta lärde mig, att man bör se om sin flytväst innan man tar den på sig före flygning och dessutom vara intrimmad på hur man bör hantera den.

Ff såg inte glad ut han heller. Han funderade nämligen på om inte motorstoppet kunde ha berott på att han glömt koppla om bränslekranreglaget.... Jag tror att han också lärde sig något den gången!

Marktgäst:

Fackredaktion: FS/O

12 månaders värnpliktstid vid flygvapnet?

Försvarskommittén begärde i slutet av år 1947 utredning angående hur värnpliktsutbildningen borde organiseras vid flygvapnet för de värnpliktiga, som inrycka under år 1948, under förutsättning av en sammanlagd tjänstgöringstid för värnpliktiga i allmänhet av 12 månader. Denna medborgerliga plikt finge vid flygvapnet fullgöras i en följd eller med en första tjänstgöring om 11 månader och en repetitionsövning om en månad.

Chefen för flygvapnet har nu - tvingad till val mellan dessa båda alternativ, varav intet är för flygvapnets effektivitet och krigsduglighet tillfredsställande - som en provisorisk lösning av frågan förordat 12 månaders tjänstgöring i en följd för berörd åldersklass.

Anslagen till flygfältens utbyggnad.

I "augustiskrivelsen" 1946 framlade flygförvaltningen ett program för fortsatt utbyggnad av vissa militära flygfält under budgetåren 1947/50 för en beräknad kostnad av i runt tal 72.0 mill kronor.

Följande normer för flygfälten angavs (för 3 "stråk" m m):

Fljflygfält: 2000, 1500, 1500 m samt en bana 1800x40 m

Övningsflygfält: 1800, 1500, 1500 m samt en bana 1800x40 m.

Statsmakterna har ansett att flygfältsarbetena är mycket angelägna och därjämte funnit det påkallat att de utförs under relativt kort tidsperiod.

För ifrågavarande flygfältsarbeten har riksdagen för budgetåret 1947/48 anvisat 15 miljoner kronor. Med hänsyn till det skärpta läget på arbets- och byggnadsmaterialmarknaderna har arbeten emellertid endast kunnat igångsättas på ett fåtal flottiljflygfält. Tidpunkten för dessa arbetens färdigställande har jämväl avsevärt senarelagts på grund av svårigheter att erhålla tillräckligt antal kvalificerade arbetare.

Efter vad som nu kan bedömas torde flygvapnets byggnadskvot för år 1948 ytterligare komma att nedsäckas. Efter framställning från flygledningen har försök gjorts att anskaffa utländsk arbetskraft till flygfälten. Utsikterna att erhålla sådan är dock små.

utlandsnytt:

Fackred: Studiecentralen

ATT ÖVERLEVA I FLYGÅLDERN.

Under denna rubrik publicerar en av president Truman tillsatt kommitté sin rapport med förslag om flygets utveckling i USA. Kommittén, som bestått av rent civila ledamöter, hade mycket vidsträckta befogenheter. Efter 6 månaders arbete inlämnade den sitt förslag den 1 januari 1948 i form av en 5-årsplan, jämte bedömande.

Förenta Staternas försvar måste gruppera sig kring ett starkt flygvapen, mycket starkare än det nuvarande. Ytterligare 3.000.000.000 dollar bör anslås för detta och nästa år föratt bygga ut flygvapnet, som bör förses med 20.500 flygplan av de senaste och modernaste typerna. Avsevärt större summor kommer att senare erfordras.

En ny strategi är nödvändig för Amerikas försvar. Hittills har där endast funnits en försvarsgren "in being", nämligen marinen, under det att armé och flygvapen under fredstid ha varit skelettorganiserade. Från och med nu måste icke endast farlederna över vattnet utan även vägarna genom luften vara färdiga att försvaras.

Dagens amerikanska flygvapen om 55 uppsatta flottiljer, bestående av 580 tunga bombflygplan, 2.300 jaktflygplan och 8.000 andra krigsflygplan, är otillräckligt även för nuvarande förhållanden. De extra 12.800 flygplan, vilka samtidigt befinner sig i förråd, kommer inom ett par år att vara alltför gammalmodiga.

Det nuvarande flygvapnet bör genast utbyggas att omfatta 70 reguljära flottiljer, 27 National Guard-flottiljer och 24 reservflottiljer, omfattande tillsammans 12.400 nya flygplan jämte 8.100 flygplan i reserv.

Ett dylikt flygvapen tillika med en armé och en marin av ungefär nuvarande omfattning kommer att öka upp försvarsutgifterna till cirka 18.000.000.000 dollar till år 1952.

I rapporten framhölls vidare, att världsfreden helt är beroende av Förenta Staternas säkerhet.

Den närmaste framtiden kan strategiskt sett delas upp i två skeden. Det första omfattar den period, under vilken Förenta Staterna kan anses ha monopol på atomvapen. Det andra börjar, när även andra nationer producerar atomvapen i sådan mängd, att de kan användas för anfall mot Förenta Staterna.

Ett krig av någon betydelse under det första skedet synes osannolikt, men då den möjligheten finns, att världen likväl kan "smubbla in i" ett krig, måste USA vara krigsberett även under denna period.

Med hänsyn till de nuvarande möjligheterna för produktion av överljudsnabba flygplan eller långtående, styrda missiler och andra, möjliga bärare av atombomber måste följande iakttas:

1. USA måste vid slutet av första skedet ha etablerat ett tillräckligt, starkt försvar, för att i hög grad minska möjligheterna av ett anfall. Detta försvar omfattar - förutom självfallet och främst flyg - även ett utbredd radarvarningssystem och lagom avvägda lant- och sjöstridskrafter.

2. Huvudförsvaret skall läggas på flygvapnet, omfattande bl a 700 mycket tunga bombflygplan och ett antal långtgående missiler, när dessa blivit färdiga.

3. Det datum, när detta starka flygvapen, nu beräknat till 20.500 nya flygplan skall vara uppsatt, anges till den 1 januari 1953.

Enligt rapporten ansåg kommissionen vidare, att det för marinen föreslagna flyget borde vara tillräckligt. Detta omfattar 5.793 flygplan i första linjen jämte 5.100 i reserv. Den av marinen begärda utökningen till 8.000 flygplan i första linjen och 6.500 i reserv ansågs tillslut icke böra komma i fråga. Däremot ansågs marinens flygplanbestånd böra moderniseras, vilket skulle öka marinens budget för 1948 med 192.000.000 dollar och för 1949 med 310.000.000 dollar.

För flygvapnet rekommenderade kommissionen ett ökat anslag för 1948 från 2.850.000.000 dollar till 4.150.000.000 och en ytterligare utökning för 1949 till 5.450.000.000.

Det aktuella flygplanläget i USA.

Med förvånande uppriktighet har man i USA nyligen publicerat vilka flygplan som finnes vid USA:s flygvapen och vilka, som är under anskaffning. Även antalet meddelas frikostigt. Här följer några utdrag.

Flygvapnet och marinflyget har för närvarande sammanlagt cirka 30.000 flygplan, av vilka över 90 % utgöres av typer, vilka sedan segern över Japan 1945 inte längre tillverkas vid flygplanfabrikerna.

Av nämnda 30.000 plan är cirka 15.000 i tjänst och de övriga 15.000 i förråd. Flygplanen omfattar 79 olika typer, av vilka 25 fortfarande är under tillverkning och 39 i tjänst.

Sedan segerdagen har flygplanindustrien producerat 29 nya försökstyper,

av vilka 11 nu är i produktion, varierande från en minsta beställning av 7 stycken (Martin P4M) till en största beställning av 610 stycken (Republic P-84) samt med huvuddelen av dessa beställningar begränsade till ett mindre antal flygplan för tjänsteprov.

Flygplantyperna är ungefär jämt fördelade mellan de två försvarsgrenarna flygvapnet och marinen.

Flygvapnet har ett 40-tal flygplantyper, av vilka 8 är i tjänst men inte tillverkas, 6 under tillverkning men ännu inte i tjänst, 5 såväl i tjänst som under tillverkning samt 20 avsedda för försök och forskning.

Marinen har också omkring 40 flygplantyper, av vilka 19 är i tjänst men inte längre tillverkas, 7 under tillverkning men ännu inte i tjänst, 7 både under tillverkning och i tjänst samt 7 avsedda för experiment och forskning.

Följande flygplantyper är såväl i tjänst som under tillverkning:

a. Flygvapnet

Lockheed P-80 Shooting Star, North American P-82 Twin Mustang, Republic P-84 Thunderjet, Fairchild C-82 Packet och Boeing C-97 Stratocruiser.

b. Marinen

Grumman F8F Bearcat, McDonnell FH-1 Phantom, Vought F4U-5 Corsair, Lockheed P2V Neptune, Douglas AD-1 Skyraider, Sikorsky HO3S och Bell HTL-2.

Följande flygplantyper är under tillverkning men ännu inte i tjänst:

a. Flygvapnet

Northrop B-35, Convair B-36, North American B-45, Boeing B-50, North American P-86 och Fairchild C-119.

b. Marinen

Vought F6U Pirate, McDonnell F2h Banshee, North American FJ-1, Martin AM-1 Mauler, Martin P4M Mercator, Martin PBM-5A Mariner, Piasecki HRP Rescuer.

Brittiska Joint Services Staff College.

(Flight 27/11 47)

Ovanstående institution har varit igång sedan 20/1 47. Ändamålet är att utbilda officerare för tjänst i staber, gemensamma för de tre försvarsgrenarna, och därmed också att meritiera dem för högre tjänster i staber inom egen försvarsgren.

Den följda kursplanen har omfattat följande ämnen:

- a) de tre försvarsgrenarnas organisation och styrka samt samarbete inbördes och med regeringsdepartementen,
- b) planering och verkställande av kombinerade operationer,
- c) administrativa synpunkter i stort på sådana operationer,

- d) imperiets strategi,
- e) krigsindustri och produktionsmetoder, ekonomiska synpunkter på krigsföringen, arbetskraftens fördelning och dettas inflytande på krigsmaktens behov,
- f) vetenskapliga och tekniska framstegs inflytande på strategi och taktik.

Av eleverna har 30 tillhört flygvapnet, 20 marinen, 20 armén, 12 civilförsvaret och 12 brittiska imperiets Dominions.

Ny försvarsordning i Kanada.

(Press)

Försvarsministern i Kanada har utgivit en officiell skrift, vilken belyser såväl den nya försvarsordningen efter kriget som den under kriget tillämpade organisationen. Nedanstående siffror utvisar anslagstilldelning, personalfördelning m m.

A. Den nya försvarsordningen.

Kostnadsavvägning:

Flygvapnet	60	milj	dollar
Marinen	47	"	"
Armén	80	"	"
Gemensamt	28	"	"
S:a	215	"	"

Personalfördelning:

Flygvapnet	12.150
Marinen	7.500
Armén	18.750
S:a	38.400

B. Insatsen under kriget 1939-1945.

Personalfördelning

krigsmakt - krigsindustri:

Krigsmakten	1.086.771
Krigsindustrien	1.166.000
S:a	2.252.771

Personalfördelning

mellan försvarsgrenarna:

Flygvapnet	249.624
Marinen	106.522
Armén	730.625
S:a	1.086.771

Förluster (döda och sårade 1939-1945):

Flygvapnet	74.374
Marinen	2.300
Armén	18.463
S:a	95.137

Argentinska flygkadetter på långfärd.

(Press)

Över 70-talet argentinska flygkadetter och deras lärare startade i de-

cember 1947 en flygning till Spanien och Brasilien. Färden företogs i tre Douglasplan. I Spanien besökte kadetterna under tre veckor flygkadettskolan och förband vid spanska flygvapnet. Besöket vid brasilianska flygvapnet - på hemvägen - varade i två veckor.

Argentinas president, general Peron, inspekterade flygkadetterna före avresan.

Militära attachéers rörelsefrihet beskäres.

(Press)

Genom en notis i dagspressen bekantgjordes nyligen, att Canada - i likhet med tidigare England och USA - har förbjudit "östblockets" militära attachéer att göra tjänsteresor inom landet. Åtgärden har föranletts därav, att Sovjetunionen sedan länge inskränkt rörelsefriheten för västmakternas motsvarande representanter.

Engelska flyget tränar polarflygning.

(Aeroplane 27/12 47)

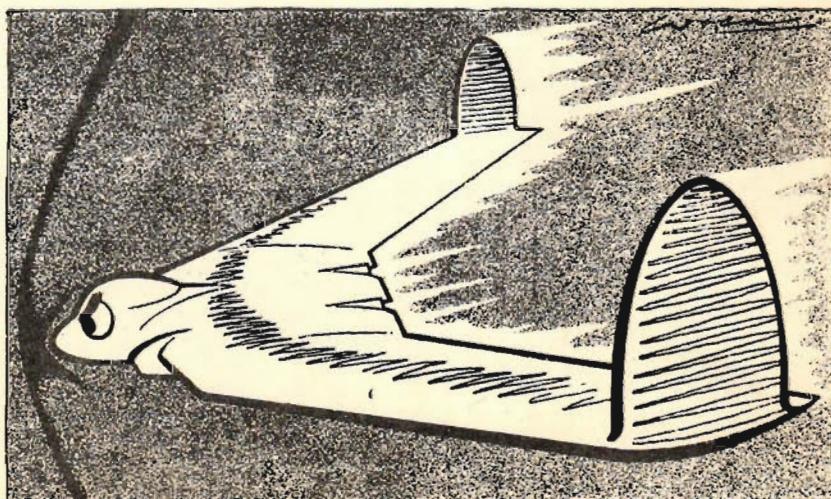
Empire Air Navigation School i Shawbury företog nyligen en försöksflygning till en punkt 720 km från nordpolen. Avsikten med denna flygning liksom med kommande är dels att utbilda personal och dels utarbeta förbättrade metoder för navigering i dessa trakter.

Flygfotboll England-Belgien.

Som ett led i det sportsliga samarbetet kan noteras, att engelska RAF och belgiska flygvapnet i slutet av förra året möttes på Bryssels fotbollsstadion till en vänskapsmatch.

Amerikansk humor:

Brittiska Armstrong Whitworth 52 försöker passera "ljudvallen".



Press-
grannar:

Kapprustning i luften.

(Sv D

25/1 1948)

Av. Sv. D:s flygmilitäre medarbetare.

Som bakgrund till Marshallplanen framlade nyligen amerikanska representanthusets utrikesutskott siffror på rustningarna i Europa under motivering att "det kommunistiska motståndet mot Europas återuppbyggnad nått den punkt, där en granskning av de militära krafterna i Europa är nödvändig".

Man bedömer sålunda i USA att Sovjets väpnade styrkor utgöras av 4,05 milj. man fördelade med 2,6 milj. på armén, 450 000 på flygvapnet, 600 000 på flottan och 400 000 man polistrupper. I unionens västra delar och i ockuperade Europa har armén 1,7 milj. man. Här till komma 8 "vasallstater" med 1,1 milj. man.

Det sovjetryska flygvapnet antages ha 14 000 flygplan i första linjen, vilket skulle innebära att dess nedrustning efter 1945 varit obetydlig, men troligen också att materielen alltjämt huvudsakligen omfattar samma flygplanstyper som under kriget. Endast siffrorna ge därför icke uttryck för stridsvärdet. Man framlägger emellertid i USA bevis för att Sovjet börjat tillverka flygplan av samma typ som de amerikanska flygande slagskeppen B 29, vilka på sin tid ödelade Japan. Detta skulle innebära en ny linje i rysk strategi och tyda på att den ryska krigsföringen framdeles skulle bli mera luftbetonad än förra gången, då understödet åt armén i de kontinentala härmassornas möten var huvudsaken för flygvapnet. Man får likväl anta att USA och England ligga flera år före i den ytterst komplicerade och svårärlärd teknik som bombning dygnet runt i alla väder utgör. I fråga om atombomben har ju Molotov förklarat, att denna icke längre är någon hemlighet för Sovjetunionen. Steget från knuskar om hemligheten till att äga användbara bomber, som kunna fällas med precision i flygplan, är dock långt. I Amerika förklarar man att den 1 jan. 1953 är "Adagen", då även USA skulle kunna anfallas med atombomber.

Det "fria Europas" stridskrafter uppskattar det amerikanska utrikesutskottet till 2,9 milj. man fördelade på 12 stater samt 5 100 flygplan i första linjen. USA:s stridskrafter omfatta i Europa 113 000 och i USA 258 000 man aktiva.

Med särskilt det ryska flygvapnet som jämförelse har den amerikanske flygministern framlagt sina organisations- och budgetplaner för nästa år. Från en styrka av 230 "flottiljer" 1945 rustade man efter stilleståndet med Japan ned till nästan intet. Snart började emellertid återuppbyggnad och vid årsskiftet 1947-48 fanns 55 flottiljer flygklara med 335 000 man. Det närmaste målet för 1948 är 70 flottiljer med 7 000 flygplan i första linjen och 8 000 i reserv — sålunda en fördubbling på ett år. Personalstyrkan skulle öka till 400 000 man. För att vidmakthålla detta flygvapen kräves en årskvot på 3 200 flygplan nyfärdverkade, d. v. s. materielen ersättes kontinuerligt efter 5 år. Kärnan

i det nya flygvapnet är 21 tunga bombflottiljer med 630 plan, som skola kunna fälla atombomber eller andra bomber var som helst på jordklotet med kort varsel. Nyligen funnos endast 150 B 29:or i beredskap, men nu ha 250 stycken till tagits ut ur förråd och satts i tjänst. Till deras stöd har man också plockat fram 400 Mustangar och Thunderbolt, de från kriget välkända eskortjaktplanen, som på sin tid flögo från England till Berlin eller från Iwojima till Tokio och åter. Nya tyngre bombplan äro under leverans med räckvidd som medger flygning från Amerika till Europa och åter. Värdet av den långa räckvidden är dock begränsat, eftersom anfall utan eskortjakt gentemot väl luftförsvaret (jakt- och luftvärn-) område är förlustbringande. Jaktvapnet omfattar 29 jakt- och jaktspaningsflottiljer med 2 200 flygplan, de flesta reaktionsdrivna. attackflyget 5 flottiljer (290 plan) som är under utrustning med tunga reaktionsplan. Fjärrspaningen ombesörjes av 5 flottiljer med 150 plan. I de angivna flygplansantalen ingå icke reserver.

Flygministerns krav understödjas av presidentens luftförsvarskommission, som dessutom påyrkar att flygvapnet skall vara kärnan i landets försvar. Därjämte skall forskningen drivas vidare på atomvapen och bakterievapen. Kommittén kräver en radikal omläggning av försvarspolitik till flygvapnets favör.

I USA frigjordes flygvapnet den 1 augusti från förmynderskapet under armén och blev en fullt självständig försvarsgren. Något behov av att "sammansmälta" försvarsgrenarna synes sålunda icke föreligga. De praktiska amerikannerna ha funnit att effekten blir störst enligt regeln "getrennt marschieren, vereint schlagen". Marinens flyg lyder alltjämt under flottan och dess mål är för 1948 6 000 flygplan i första linjen och 6 000 i reserv. Av linjeplanen äro 3 300 baserade ombord och utgöra kärnan i amerikanska flottan, kring vilken övriga sjöstridskrafter gruppera sig som stöd.

Den amerikanska armén organiseras nu målmedvetet för lufttransport, så att den skall kunna omgrupperas snabbt över stora avstånd. I de 70 flottiljerna sörja 10 för trupptransport. De komma att tilldelas nya flygplanstyper som lasta 100, i ett fall t. o. m. 400 man. Luftinvasion övas mycket, och 1947 års stora manöver gällde just en sådan.

Av ovanstående framgår att man i USA rustar upp sitt flygvapen och gör det berett till luftkrigföring i stort — strategiska bombföretag på djupet samt luftinvasioner. Dess sammansättning är utpräglat offensiv. Man synes räkna med att ett framtida krig till stor del skall utkämpas i luften. Av en årlig blivande värnpliktskontingent på 850 000 man beräknas flygvapnet få 20 proc., sålunda en högst betydande andel av landets levande värnkraft. Man synes sikta på att i framtiden mer än under andra

världskriget spara blod med teknikens hjälp. Särskilt märkligt är detta såsom svar på Sovjetunionens relaterade styrkesiffror med utpräglat tonvikt på armén och massan.

I England brottas man nu med finansiella svårigheter, som mer än någonsin framtvinga en rationell sammansättning av försvaret. Lösningen blir enligt vad försvarsministern nyligen meddelat, att försvarets behov skola tillgodoses i följande prioriteringsordning: 1) teknisk forskning, 2) flygvapnets omedelbara slagkraft (motiverat av utrikeslägets utveckling), 3) flottan, så stark som omständigheterna medgiva för att trygga sjöförbindelserna, 4) armén, för vilken man skall göra vad man kan, sedan de övriga fått sitt. Av krigsmaktens personal 1948 fick flygvapnet 1947 307 000 man eller 23 proc. Vid en eventuell nedskärning under 1948 torde flygvapnet beröras minst eller icke alls.

I RAF är kärnan nu liksom under kriget ett strategiskt bombflyg, alltså offensiv. Jaktflyget tjänade till hemortens försvar och till understöd åt trupperna på kontinenten och behövs alltjämt för samma uppgifter. För närvarande arbetas framför allt på förbättring av de tekniska metoderna i luftförsvaret och i blindbombning och navigering, d. v. s. på ökad effekt av det enskilda flygplanet i defensiv och offensiv. Här till krävas också ökade fordringar på personalens utbildning. Endast var 10:e sökande till flygarbanan i RAF antages f. n. Jaktflyget är helt reaktionsdrivet så när som på eskortjaktförbanden.

Den engelska lösningen visar att man arbetar på lång sikt och skaffar sig kvalitet under en nödtvungen begränsning i kvantiteten. Man synes lägga stor vikt vid att materielen skall vara förstklassig, modern och fulltalig. Detta är f. ö. genomgående inom hela försvaret; personalorganisationen hålles tillbaka till förmån för materielen. Man väntar sig att i ett krigs första skede, så när som på strategiska bombanfall, vara tvungen till övervägande defensiv, och får under denna förlita sig främst till jaktflyget, liksom 1940.

I belysning av dessa fakta bör man se det svenska försvarsförslag, som icke blott minskar flygvapnet med 2 flottiljer i förhållande till vad som redan 1941 godtogos som ett minimum utan även ger oss en armé som väl utbildad hela svenska folket till soldater, men icke har råd att hålla dem med moderna vapen.

Ett uthålligt flyg

är det första villkoret för ett segt försvar av Sverige.

Så gick det till!

Fackred: Studiecentralen

H J Ä L P L Ö S H E T.

Den 14 maj 1940, efter fyra dagars krigföring, befann sig den holländske överbefälhavaren, general Winkelman, i en förtvivlad situation. Hollands flygvapen var nedkämpat. Rotterdam var ödelagt från luften. Armén var tagen i ryggen genom luftinvasion. Han beslöt nedlägga vapen och utfärdade kl 1900 en proklamation, med bl a följande ord:

"Vi stod mot en fiende, vars moderna vapen var oss vida överlägsna. Våra soldater har kämpat tappert. Vårt flygvapen var emellertid för svagt för att kunna bekämpa en sådan fiende. Gentemot denna övermakt stod våra trupper maktlösa. Jag har icke blott rättighet utan även skyldighet att fatta detta beslut för att undvika flera offer".

Franska Flygets ledning 1940.

I tidskriften Forces Aériennes Françaises har en fransk officer - Capitaine Rouquette - skrivit en artikel om bl a franska jaktflygets ledning och organisation under fältttåget 1940. Han betecknar de då tillämpade principerna som felaktiga och vill därmed förklara det franska flygets ringa motståndskraft mot tyskarna.

Tjugo jaktflottiljer disponerades. Dessa hölls emellertid inte samlade under en gemensam ledning enligt moderna principer, utan var uppdelade med 10 på luftförsvaret och 10 som understöd åt armén. De sistnämnda var dessutom uppdelade med en jaktflottilj på vardera av tio högre arméenheter och där underställ- da respektive chefer. På grund av denna splittring kunde erforderlig koncentra- tion aldrig ernås gentemot tyskarna, utan dessa - som i motsats till fransmännen hade sitt jaktflyg centralt organiserat - kunde vid varje tillfälle åstadkomma en förkrossande överlägsenhet.

Finska luftförsvaret under andra världskriget.

Det finska luftförsvaret visade sig under andra världskriget förvånans- värt effektivt trots sin ringa numerär. Sålunda nedsköt jaktflyget i luftstri- der icke mindre än 1.481 flygplan. Under samma krig nedsköt finska luftvärnet 924 plan.

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM SKJUTNING MED DET AUTOMATISKA REFLEXSIKTET TYP K 14?

1. Ger siktet rätt förhållning om målet flyger orent - kanar eller glider?
2. Ger siktet rätt förhållning om det skjutande fpl råkar komma i orent flygläge?
3. Ger siktet rätt förhållning vid korta skjutavstånd då målet inte längre kan omslutas av "ruteresscirkeln"?
4. Ger siktet rätt förhållning vid skjutning med 8 mm vapen (övningsinstallation)?
5. Kan siktet användas för att bestämma förhållningen vid skjutning mot rörligt markmål?
6. Kan man - inom avstånden 730 - 180 m - använda siktet under alla förutsättningar?

Svar på frågorna 1 - 6 ovan se sid 24.

(Forts. på "Så Gick Det Till!" sid 15).

Erfarenheter från kommunikationsbekämpning.

Under vintern 1944-45 bekämpade de allierades taktiska flyg i Italien de tyska järnvägslinjerna under 4-5 månader, varvid verksamheten koncentrerades mot broarna. Resultatet blev, att järnvägsnätet - med undantag för enstaka dagar - icke kunde trafikeras längre sträckor än 50-65 km, förrän en förstörd bro hinderade. Den allierade järnvägsbekämpningen hade till ändamål:

- att hindra de tyska underhållstransporterna i Italien;
- att hindra omgruppering från Italien till västfronten;
- att hindra tyskt återtag ur Jugoslavien.

Framgången blev fullständig och då tyska armén under de allierades slutoffensiv skulle dra sig tillbaka över Po var det omöjligt att ta sig över floden. Det återstod endast att kapitulera. Italienska fronten var den första där tyskarna måste ge upp.

Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M

XF2R-1 - plan med två olika kraftkällor.

XF2R-1 är ett experimentjaktplan byggt för amerikanska marinens räkning. Det är en efterträdare till FR-1 Fireball. Den sistnämnda har en konventionell flygmotor av kolvtyp med propeller fram och en reaktionsmotor i stjärten. Hos XF2R-1 har kolvmotorn blivit utbytt mot en turbinmotor.

Ovannämnda tidning diskuterar i en lång artikel för- och nackdelar med en kombinerad kraftkälla och anser, att denna form framdeles kommer att slå igenom.

En jämförelse mellan 5 tänkta jaktplan med olika motorer visade en del intressanta fakta. Av de fem jaktplan som jämfördes, här kallade A,B,C,D och E, var

A ett plan med såväl kolvmotor som reaktionsmotor,

B ett med kolvmotor och samma fart som A på låg höjd,

C ett med kolvmotor och samma stighastighet som A på låg höjd (upp till 3.000 m),

D ett med reaktionsmotor och samma fart som A på låg höjd, samt

E ett plan med reaktionsmotor och samma stighastighet (upp till 3.000 m) som A.

Samtliga plan var jämförbara i fråga om vikt, vingyta, vingbredd, vingbelastning m m.

Jämförelsen omfattade fart, stighastighet, kurvradie, startsträcka och längsta flygsträcka.

Planet A var i fart underlägset E, i stigförmåga avsevärt underlägset B men också avsevärt överlägset D.

Beträffande kurvradien intog A ett mellanläge. A och B hade de kortaste startsträckorna och i jämförelse med D och E (i synnerhet den förstnämnda) avsevärt bättre (hälften av D). I fråga om längsta flygsträcka var A klart överlägsen alla.

Artikelförfattaren slutar med att säga, att i många fall behöver man flygplan, vilka kunna uppträda under förhållanden då både det propellerdrivna och det reaktionsdrivna flygplanets egenskaper erfordras.

Douglas-Skystreak allt snabbare.

(Aeroplane 1901 14/11 47)

Ett meddelande från New York berättar att Douglas-Skystreak nyligen flugits med en hastighet av 1094 km/h vid ett icke officiellt hastighetsprov vid Munroe i USA. Världsrekordet är 1047 km/h. Det sattes med samma plan i augusti 1947.

Percival Prentice - ett skolplan för "vilket väder som helst flygning".

(SBAC-medd nov 47)

Percival Prentice tre-sitsiga skolplan, försett med uk-radio, full blindflygutrustning m m har nyligen prövats. Under svåra väderleksförhållanden skollades en elev, som gjorde sin första ensamflygning efter 8 tim.

Bakom lärare och elev finns plats för ytterligare en elev, som får följa instruktionerna och manövrerna och därvid har möjlighet att uppsnappa en hel del lärdomar utöver de instruktioner han själv får, samtidigt som hans luftvana ökar.

Införandet av detta skolflygplan är ett led i RAF strävan att höja instrumentflygskickligheten hos förarna - så att dessa redan från utbildningens början får instrumentflygningen i blodet såsom en lika naturlig sak som öppen flygning.

Nya helikoptrar - XR-10 och XR-17 - till USA flygvapen. (Itav 1398 11/12 47)

Typ XR-10 är avsedd för en mängd uppgifter såsom transport, ambulans- och räddningstjänst. Den har en flygvikt av 4670 kg och tar en last av 1245 kg (10 passagerare). Typ XR-17 blir större och skall kunna taga 65 passagerare.

Isbildning vid reaktionsmotorer.

(KFF MD 346:113 8/12 47)

På grund av att reaktionsmotorn förbrukar avsevärt större luftmängder än kolvmotorn ökar risken för isbildning vid flygning med reaktionsplan.

Några av möjligheterna att förhindra isbildning är:

- a) Uppvärmning av den inströmmande luften,
- b) uppvärmning av kalla ytor i motorn, samt
- c) anordnande av isavledare i luftintaget.

Då flygvapnets reaktionsplan icke är försedda med isskydd på vingar och roder och flygning under nedslagningsförhållanden endast sker under en liten del av den totala flygtiden - uppskattningsvis 1 % härav - följer därav att man icke bör utföra isskyddet på sådant sätt att det medför olägenheter under normala förhållanden. Under vissa förutsättningar torde en "avisningsindikator", som automatiskt igångsätter isskyddet, vara värdefull.

För motorns del är det önskvärt att vid isbildning flyga med hög fart och litet motorpådrag (dykning). För att minska isbildning på vingar och roder däremot bör farten minskas ner så mycket som möjligt.

Beträffande den lämpligaste avisningsmetoden torde isavledare i luftintaget genast kunna slopas. En sådan skulle medföra att en stor del av rammtrycket förlorades och anordningen kan icke i- och urkopplas under flygning.

Beträffande de andra två metoderna kan man ännu icke ge företräde åt någon, då erfarenheterna hittills är mycket små. Uppvärmning bör utan svårighet kunna ske genom att vid nedisningsrisk heta gaser ledes från motorns utloppsdela till luftintaget eller till de delar, som skall uppvärmas. Även olja kan användas för uppvärmning.

Neptune - en ny amerikansk raketprojektil.

(Ordnance nov 47)

Firman Glenn L Martin Co har för amerikanska flottan byggt ett antal raketer, kallade "Neptune", som skall ersätta de som krigsbyte tagna tyska V2, och skall avskjutas från krigsfartyg. Neptune har många fördelar framför V2. Topphastigheten (2590 m/sek) uppges kunna nås på 61 km höjd (75 sek efter avskjutningen). På denna höjd är raketens förråd av flytande syre och alkohol slut. Raketen fortsätter emellertid till en höjd av nära 380 (377) km. Neptune väger tom 5 ton och kan bära sprängladdning eller extra utrustning, alternativt från 50 till 700 kg. Dess längd är 15 m, diametern 0,8 m. Beställningen omfattar 10 st raketer till ett pris av sammanlagt 1.85 miljoner dollar. Leveranstid 3 år.

Tekniken går framåt.

Från en intresserad "radiofantast" har Ufl fått mottaga vidstående bidrag, som onekligt ger en inblick i utvecklingens möjligheter.

Man får väl utgå från att flyghastigheten (i ryggläge) ligger någonstans i närheten av ljudets.¹⁾

"Nu har vi äntligen fått någon stil på den här radiostyrningen"



1) Ljudets? - Sätt anm.

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

F L Y G V A P N E T S N Y A R Ä D D N I N G S F L Y G P L A N .

Consolidated Catalina amfibieflygplan typ Canso.

Typen, som ursprungligen konstruerades såsom "Patrol Bomber" d v s för spaning och övervakning till sjöss, utgör nu standardutrustningen vid amerikanska och kanadensiska flygräddningsorganisationerna för "medium search". Flygplanet anses vara utmärkt för sitt arbete och relativt lättskött. Placeringen av motorerna tätt intill varandra medför, att enmotorsflygning icke kräver väsentlig omtrimning, men gör å andra sidan flygplanet svårmanövrerat på vattnet, vattenroder saknas. Flygplanet är därför mindre lämpligt såsom ambulansflygplan inom skärgårdar o d, enär det kräver övad baspersonal och - vid användning på vatten - tillgång till båtar för tilläggning vid svårtillgängliga platser.

Den relativt låga hastigheten, de goda observationsplatserna samt den långa flygtiden gör däremot planet, särskilt lämpat för den speciella form av långväga spaning, som kräves i flygräddningstjänsten. Dessa egenskaper har medfört, att amerikanerna använder flygplanet ej endast för flygräddningstjänsten över hav, utan även över land, över sin vidsträckta kontinent.

Tidigare användes Catalina-plan i USA och Kanada med flygplanburen liv-

(Forts. på "Vad Vet Du?" sid 24).

Skjutavstånd meter	Fpl hastighet km/tim (km/h)			
	400	500	600	700
200	7,7 g	9,5 g	11,5 g	13,4 g
300	5,3 "	6,5 "	7,9 "	9,3 "
400	3,8 "	4,8 "	5,8 "	6,7 "
500	3,0 "	3,8 "	4,5 "	5,3 "
600	2,5 "	3,1 "	3,7 "	4,3 "
700	2,1 "	2,6 "	3,1 "	3,6 "

båt. Sedan flygräddningsförbanden därstädes nu även utrustats med 4-motoriga flygplan av typ Boeing Fortress, vilka kan taga flygplanburna livbåtar av större typ, användes i Catalina endast gummibåtar och annan "kastbar" nödutrustning.

De av svenska flygvapnet inköpta tre flygplanen skall placeras vid flygräddningsförbandet på F 2 och i första hand avses för spaning i förening med flygräddningstjänst. Då medel för inköp begärdes hänvisades bl a till flygplanets användbarhet för civila räddningsbehov, varför flygplanet, i den utsträckning flygvapnets övningar och personaltillgång m m det medger, även kommer att utnyttjas för den civila sjöräddningstjänsten.

Flygvapnets Catalina-plan har försetts med startraketer (typ Jato, vätskeraketer) vilka är de första av detta slag, som sålts till Europa. Med hjälp av startraketerna beräknas startsträckan kunna minskas med c:a 60 %. Raketerna, som är placerade på vardera sidan av flygkroppen kan omladdas efter användning genom påfyllning av ny vätska. Kostnaderna för varje start med startraketer är dock relativt höga, varför de endast bör användas vid nödläge.

Data för Catalina-flygplanet:

Motorer: 2 st Pratt & Whitney R-1830-92 om vardera 1200 hk.

Tomvikt: 8600 kg

Flygvikt: 13800 kg

Maximalhastighet: 280 km/h (vid marken)

Maximal marschhastighet: 240 km/h (vid marken)

Ekonomisk marschhastighet: 210 km/h (vid marken)

Landningshastighet: 100 km/h

Flygtid med en bränslelast av 4 ton: 18 timmar

Startsträcka med full last: 365 m (på land).

Praktiskt prov i räddningstjänst.

Den 13/12 1947 utfördes ett praktiskt prov (kontroll) av räddningstjänstens funktion vid en svensk flygflottilj. Kontrollen utfördes i form av en övning, som i huvudsak skulle överensstämma med verkligheten.

Ett kasserat flygplan typ S 16 uppställdes i sydvästra fältgränsen. En sprängladdning (nitrolit) anbringades vid flygplanet och bensin spolades över flygkropp och vingar. På förarplatsen placerades en trädocka. Ett flygplan typ S 18 utrustades med behållare för kivrök, vars utblåsning reglerades från förarplatsen genom två trycktuber.

Kontrollanter placerades i trafikledar- (tl-) tornet, brandstationen, beredskapsbilarna samt vid haveriplatsen i fältgränsen. Filmkamera uppställdes vid haveriplatsen. Flottiljens personal beordrades uppställning vid en hangar, varifrån haveriplatsen icke var synlig.

Övningens förlopp.

Kl 0820 meddelades till "tl" att ett fpl typ S 18 nr 8 stnsignal M, skul-

le provflygas. Beräknad start 0840 och landning 0940. Flygning i flottiljens zon. Flygplanet startade kl 0837.

0840 meddelades genom flottiljens högtalareanläggning: "Samtlig personal uppställning vid hangar II kl 0910. Avlämning till flottiljchefen."

0907 meddelade fpl HQ: "Motorstörning vänster motor, avser buklanda om 3 minuter." Tl svarade: "Uppfattat, landa höger bana 28."

Trafikledarens åtgärder var:

1. Ringde brandstationen (avseende ambulansen): "Ryck ut omedelbart till uppställningsplats, hämta sjukvårdare, fpl avser buklanda."

2. Ringde sjukhus: "Sjukvårdare ut, ambulansen kommer, flygplan avser buklanda."

3. Ringde beredskapsbilarna: "Flygplan buklandar om c:a 2 minuter. Håll uppsikt."

Kl. 090745 meddelade plan HQ: "Brand i höger motor". Tl svarade: "Uppfattat". Tl meddelade till beredskapsbilarna: "Flygplanet har brand i höger motor".

0908 kom flygplanet med kraftig rök efter sig i plané mot fältet från NW. Efter högersväng kom det med överskottsfart och låg höjd in över bana 28, passerade personalen vid hangaren, gjorde svag vänstersväng, försvann ur personalens synhåll samt passerade över det fpl S 16, som stod uppställt vid fältgränsen. Strax efter att fpl försvunnit över skogskanten bringades sprängladdningen i fpl S 16 att detonera. Samtidigt började fpl S 16 brinna. Uppfattningen blev att det fpl S 18, som kommit in över fältet med kraftig rök, hade havererat.

Kontrollanternas rapporter blev följande:

Vid Trafikledaren.

Tl:s åtgärder framgår av händelseförloppet. Tl skulle ha meddelat brandstationen i samband med order om ambulansutryckning besättningens antal. Detta är av stor betydelse då det kan tänkas att någon av besättningen vid haveriet kastas ur flygplanet och icke hittas av räddningspersonalen.

Vid beredskapsbilen.

Då tl meddelade, att fpl skulle buklanda klargjordes bilen för utryckning. När fpl sedan kom in över fältet för landning körde föraren ut på flygfältet och följde flygplanet. Samtidigt som fpl S 18 försvann över skogen och fpl S 16 började brinna meddelade kontrollanten att det var övning och beordrade föraren till haveriplatsen. Körtid från uppställningsplatsen till haveriplatsen 1 minut. Föraren på beredskapsbilen, som var först på platsen, gjorde bilen klar för räddningsaktion (öppnade lådor för asbestkläder och verktyg, gjorde loss skumaggregat m m). Under tiden kom ambulans och skumbil. Föraren på beredskapsbilen gjorde ett försök att via fpl-dörren taga sig fram till förarplatsen på det brinnande flygplanet men trängdes tillbaka av den kraftiga röken och hettan. Han försökte därefter att krypa upp på fpl vänstervinge för att taga ut föraren genom takluckan, som var borttagen. Icke heller detta lyckades, varför han var tvungen att stå överksam på vingen tills skumsläckningen började. Om han i stället hade tagit på sig asbesthandskar och ansiktsskydd samt medtagit en mindre eldsläckare är det möjligt att han omedelbart kunnat rädda föraren ur flygplanet. Nu skedde icke detta förrän han själv besprutats med skum som skydd och elden kunnat börja dämpas i flygplanets nos. Tiden från det flygplanet börjat brinna tills föraren räddats ur flygplanet blev 3 min. 45 sek. Resultatet blev i detta fall likväl tillfredställande då det visade sig, att den på förarplatsen placerade trädockan icke var brandskadad. Däremot torde en människa under samma tid ha blivit avsevärt skadad av röken och hettan. Vad som nämnts om asbesthandskar, ansiktsskydd och handeldsläckare skall därför alltid beaktas. Den tid man har till förfogande att rädda besättningen ur ett brinnande flygplan är synnerligen begränsad. I detta fall var planets bränsletankar borttagna men normalt måste man räkna med att dessa exploderar vid ett haveri av den art, som övningen sökte illustrera. Därför måste personalen utrusta sig

med skydd för åtminstone händer och ansikte för att räddningsarbetet skall kunna ge positivt resultat.

Vid ambulansen.

Då ambulansföraren erhållit order om uttryckning körde han omedelbart till sjukhuset, där sjukvårdare redan var i beredskap. Körtiden från brandstationen till sjukhuset blev 35 sek. Då sjukvårdaren hämtats kördes ambulansen till uppställningsplatsen vid hangar II, men då haveriet redan inträffat fortsattes omedelbart till haveriplatsen. Körtiden från sjukhuset till haveriplatsen blev 4 min. Ambulansen var på haveriplatsen 50 sek efter det flygplanet börjat brinna. Detta resultat måste anses som mycket gott, bl a med hänsyn till det hala väglaget. Det visar också att ambulansens uppställningsplats i brandstationen är lämplig vid denna flotttilj bl a med hänsyn till att sjukvårdare skall medfölja vid uttryckning. Efter framkomsten till haveriplatsen deltog föraren på ambulansen i räddningsarbetet medan sjukvårdaren icke vidtog några åtgärder. Flotttiljläkaren, som mycket snabbt kommit till platsen, vidtog icke heller några åtgärder, så snart det framgick att haveriet utgjorde övning. Övningsledningen hade väntat sig större initiativ och fantasi från sjukvårdspersonalens sida.

Då trädockan uttagits ur flygplanet placerades den på gräset invid ambulansen och lämnades utan avseende. C:a 40 meter från flygplanet hade en man placerats och skulle utgöra den andra besättningsmannen. Först efter påstötning från övningsledningen påbörjades sökandet efter denne, dock utan organisation och metod i arbetet. Detta bestyrker kravet på, att en räddningsledare skall finnas, för att lämplig fördelning av arbetet skall erhållas. I detta fall borde åskådare tagits till hjälp vid efterforskningen och initiativet kommit från sjukvårdspersonalen. Då den andre besättningsmannen småningom hittats måste övningsledningen återigen ingripa genom att meddela, att transport skulle ske till lasarettet i staden. Tl hade meddelat vaktmanskapet om haveriet och att de skulle vara i beredskap vid flotttiljgrinden om ambulansen kom. Körtiden från haveriplatsen till lasarettet blev 10 min. Ambulansföraren, som bär glasögon, hade deltagit i räddningsarbetet vid flygplanet. Han hade därvid fått skumväska på glasögonen vilket besvärade honom vid körningen till lasarettet. Detta bör beaktas vid placering av personal till befattningar av detta slag.

Vid skumbilen.

På grund av att skumbilen har för liten motorstyrka i förhållande till tyngden på bilen, kom denna till haveriplatsen efter såväl beredskapsbil som ambulans. Den ankom till haveriplatsen 1 min 10 sek efter det branden i fpl börjat. Skumbilen uppställdes endast c:a 5 meter från vänster vingpets. Detta medförde att slangarna måste läggas i långa slingor för att inga skarpa brytningar skulle uppstå, vilka skulle ha hindrat skummet att komma fram. Avståndet måste vara minst 20 meter mellan skumbilen och det brinnande flygplanet. Detta icke bara med hänsyn till vad nyss nämnts utan också på grund av risken för kringflygande flygplandelar i händelse av att flygplanets bensintankar skulle explodera. Man får även tänka på att avståndet icke blir allt för stort, då slanglängden skall vara tillräcklig för att angripa eld runt hela flygplanet. Tiden från det skumbilen kom till platsen och tills eldsläckningen började blev 1 min 50 sek vilken tid bör avsevärt kunna förkortas. Elden var i huvudsak släckt 4 min efter att den börjat. Skumblandningen var bra och effekten god.

Civilflygets olycksstatistik.

(Dagspress dec 47)

Under 1947 förolyckades vid civilflyget i hela världen på 1 million passagerare 3,4 st. Motsvarande siffra för 1946 var 1,2. Ökning 1947 alltså 280 %.

VAD VET DU - OM SKJUTNING MED DET AUTOMATISKA REFLEXSIKTET TYP K 14 ?

Svaren till frågorna på sid 16, är följande:

1. Ja. Förhållningen uttages av siktet i förhållande till målets verkliga rörelseriktning och ej i förhållande till den skenbara flygriktningen.
2. Nej. Siktet korrigerar ej för den sidvindskraft, som verkar på projektilen. Den avvikelse i sidled som erhålles spelar dock ingen roll under 350 m skjutavstånd.

Obs! Ren flygning skall alltid eftersträvas!

3. Nej siktet ger för stor förhållning. Ju mindre skjutavståndet blir ju längre framför målet träffar kulkärven.

Detta korrigeras genom att man när målet helt "vuxit ur" siktbilden (avståndet till exvis ett jaktfl<100 m) håller målet mitt emellan det fasta korset och den rörliga siktbildens mittprick.

4. Nej, siktet är konstruerat för skjutning med 13 och 20 mm am. Om man samtidigt skjuter med exvis 8 och 13 mm vapen träffar 8 mm kulkärven bakom 13 mm.

Detta korrigeras genom att man vid skjutning med 8 mm vapen inställer spännviddsreglaget 10 % över målets verkliga spännvidd.

5. Ja. Man inställer avståndsskivan på max avstånd och flyger ett par sek med fasta korset mot målet. Den rörliga siktbilden ger då ett utslag vars storlek bestämmes av målets och vindens rörelseriktning och hastighet. Siktbildens utslag visar även i vilken riktning förhållningen skall uttagas.

Förhållningen bör lämpligen uttagas i korsbredder. Vid exvis målfart 80 km/tim, skjutavstånd 500 m och dykvinkel 20° uppgår förhållningen till omkring 4 korsbredder.

Obs! Kontrollera alltid förhållningen genom nedslagsobservation!

6. Nej, endast under förutsättning att målet följes i "jägarkurva" och den rörliga siktbilden hunnit stabilisera sig. Tiden för stabilisering beror på hur pass bryskt ingång i jägarkurvan skett.

Om accelerationen i en sväng är så kraftig att siktbilden avviker mer än 150 streck (8,5°) från den fasta siktlinjen slår gyrot mot stoppläge och fordrar viss tid för stabilisering.

Tabellen s 20 anger med hänsyn till flyghastighet och skjutavstånd de accelerationsvärden, vid vilkas överskridande gyrot slår mot stoppläge.

Läsekretsen Har Ordet:

Under denna rubrik

erbjuder Ufl sina läsare möjlighet att delge en större krets sådana erfarenheter och uppslag, som de bedömer vara av värde och intresse för vårt flygvapens stärkande i olika avseenden. Närmare anvisningar för bidragens insändande, adressering m m återfinnes på omslagets andra sida.

Sådana bidrag bör vara Ufl tillhanda (om möjligt) senast den 10. i månaden, för att kunna påräkna införande.



Nr 1/1948.
