



Nr 3

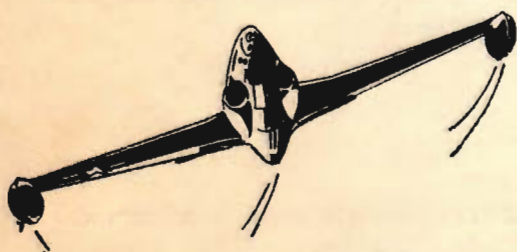
MARS 1948

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

Sid.

Översyn av krigsberedskapen ★	53
Sverige i ryska pressen 1948	55
"Allväderflygning" i RAF	57
Från väderfronten ★	58
Luftbevakningen till flygvapnet	59
CFV om hälsningsbestämmelserna	61
Utlandsnytt	63
Privatflygfronten	65
Rysk-amerikansk flygsamverkan	67
Singapores fall	69
Tekniska fronten	70
De första stegen till överljuds- hastighet	70
Vad vet Du om flygplanmekaniker- nas förutbildning?	76
Om flygning i Norra Sverige ★	77
En flyglärare berättar	78
Läsekretsen har ordet	80



föredrages eleven
av Tub före 17/4

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 flottiljchef (motsvarande) att tillse att Ufl erhåller lämplig spridning inom förbandet.

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

I innehållsförteckningen med ★ märkta artiklar skall av flottiljchef (motsvarande) genomgås med därav berörd personal.

Ufl

framställas inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, flygöverläkaren). Bidrag från flygvapnets alla övriga organ (flygeskadrar, flygflottiljer, 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:

ÖVERSYN AV KRIGSBEREDSKAPEN.

"Den senaste tidens händelser påkallar en översyn av vår försvarsberedskap", uttalar överbefälhavaren i en skrivelse, som han den 15/3 ingav till regeringen och i vilken han begär medel för att förstärka den personella beredskapen, täcka brister i fråga om materiel, ammunition och sambandsmedel samt för att bygga befästningar och utvidga flygfälten.

Samtidigt med skrivelsen har ÖB gjort ett uttalande om sin uppfattning av det utrikespolitiska läget av följande innehåll:

"Den senaste politiska händelseutvecklingen är ett uttryck för den tilltagande osäkerhet, som karaktäriserar det allmänna läget i världen och även sträcker sina verkningar till Norden. Motsättningarna mellan öst och väst tycks inte utjämnas, utan tvärtom gradvis fördjupas. De kommer också tydligare än på länge till uttryck i allmänna opinionsyttringar inom olika länder. Detta bör visserligen inte uppfattas så, att en allmän konflikt är nära förestående, ty för en sådan är västmakterna knappast beredda och Ryssland sannolikt allttjämt för svagt efter krigets påfrestningar i olika avseenden. Men det är uppenbart, att Sovjet mycket målmedvetet arbetar på att sammanfoga sitt eget säkerhetssystem i Europa, och det förefaller som om det därvid inte tvekar att tillgripa mycket bryska metoder. Man får inte utesluta möjligheten av att Sovjet under fullföljandet av sådana åtgärder för den egna säkerheten kan komma att skrida till partiella aktioner, som det bedömer möjligt att vidta utan att därför en storkonflikt behöver utlösas.

För Sveriges del måste den tilltagande aggresiviteten anses innebära, att k r i g s r i s k e r n a ö k a t och att vi alltså nu måste överväga att påbörja sådana åtgärder i avseende på försvarsberedskapen som av försvarsministern, försvarskommittén och ÖB förutsetts bli nödvändiga i ett skärpt läge. En undersökning visar att vissa åtgärder och anskaffningar

kräver så l å n g t i d , att de redan nu bör vidtas. Vidare bör sådana köp från utlandet företas, som kan bli svårare senare om det allmänna läget ytterligare förvärras".

Beträffande b e r e d s k a p e n v i d f l y g v a p n e t anmäler ÖB, att vid flotttiljerna organiserade övningsförband kan med inneliggande styrka och från sina fredsbaser lösa krigsmässiga uppgifter utan inkallelse av personal.

För eventuell beredskapsövning är åldersklass 1946 disponibel under ytterligare ett år framåt samt 1947 års klass fr o m 1/10 1948 under 1½ år framåt. Någon inkallelse föreslås dock icke f n.

Repetitionsövningar under 1948/49 kan komma ifråga för delar av 1944 och 1945 års åldersklasser, främst för att möjliggöra en luftförsvarsövning, varunder den nya luftbevakningsorganisationen skulle kunna prövas.

Brister föreligger i fråga om m a t e r i e l o c h a m m u n i - t i o n , beroende på att redan utlagda beställningar på grund av leveranssvårigheter icke kunnat fullgöras eller på att anvisade medel icke fått disponeras. Det är angeläget att nämnda brister täckas. Härutöver uppställer sig också krav på modernisering genom anskaffning av ny, tidsenlig materiel. ÖB erinrar i detta sammanhang om försvarsministerns upprepade uttalanden - senast i 1948 års statsverksproposition - att anslagen till anskaffning av materiel måste avsevärt ökas inom en nära framtid, om icke försvarets effektivitet skall allvarligt försämrats.

För ledningens utövande och för att luftbevakningen skall fungera med erforderlig snabbhet är det nödvändigt, att tillräckliga s a m - b a n d s m e d e l stå till förfogande. I en särskild skrivelse anges de trådförbindelser, som närmast bör byggas ut, liksom erforderlig anskaffning av annan sambandsmateriel.

För flygvapnets operationer är tillgång på ett flertal a n v ä n d - b a r a f l y g f ä l t av utslagsgivande betydelse. Flygmaterielens utveckling, bl a införandet av reaktionsdrift, har emellertid medfört krav på att flygfälten utvidgas. De bör dessutom i viss utsträckning förses med hårdgjorda banor för att kunna användas även under regn- och snösmältningssperioder. Vidare erfordras flygplanvägar för att möjliggöra spridd uppställning av flygplanen utanför fältgränserna. Den för utbyggnaden avsedda 3-årsplanen (1947/1950) bör därför forceras.

Medel för önskvärda anskaffningar och byggnadsarbete n finnes i några fall redan anvisade, varvid antingen medlen stå till förvaltningsmyndigheternas förfogande eller dispositionsrätten är beroende av Kungl. Maj:ts prövning. I andra fall erfordras nya anslag. ÖB avser att i samråd med försvarsgrenscheferna anmoda vederbörliga förvaltningsmyndigheter att framlägga av hans yrkanden föranledda förslag. I detta sammanhang framhålles, att nuvarande leveranstider ofta uppgår till flera år även för relativt enkla produkter. Om anskaffningarna inom landet skall kunna genomföras på rimlig tid, är det därför nödvändigt att i vissa avseenden ge försvaret prioritet ifråga om den industriella kapaciteten - material, arbetskraft och maskiner. På motsvarande sätt förhåller det sig med anläggningsarbeten. ÖB förutsätter att, då förvaltningsmyndigheternas underdåniga äskanden ingivits och möjligheterna att disponera produktionsmedel och valutor kan överblickas, tillfälle beredes att avge yttranden över den ordning i vilken olika förstärkningsåtgärder bör vidtas.

Utöver de åtgärder för krigsberedskapens höjande, som beröres i ÖB skrivelse, är det av vikt, att beredskapen inom andra delar av det totala försvaret förbättras. Främst gäller det därvid att genom åtgärder av administrativ och ekonomisk art höja den ekonomiska beredskapen samt beredskapen inom civilförsvaret, samfärdseln och kraftförsörjningen.

SVERIGE I RYSKA PRESSEN FEBRUARI 1948.

I fem av Moskvas sju dagliga tidningar har den 6/2 1948 på följande sätt återgivits vissa uppgifter i Svenska Morgonbladet och den danska kommunisttidningen "Land og Folk". Det heter sålunda:

"att det mellan USA och England å ena sidan och de nordiska länderna på den andra existerar en hemlig militär överenskommelse",

"att Sverige är inkluderat i den engelsk-amerikanska militäröverenskommelsen om standardiserad vapenutrustning",

"att leveranser av reaktionsdrivna jaktflygplan till Sverige föresiggår enligt ett hemligt avtal, som är ingånget mellan Sverige, Norge, Danmark och England, USA",

"att standardflyg kommer att användas av alla de tre skandinaviska länderna, och att dessa länder inte behöver anskaffa dyrbara bombplan - man väntar av dem endast, att de ställer sina flygbaser till de tunga amerikanska bombplanens förfogande."

Den danska dementin infördes i Pravda två dagar senare, varvid föl-

jande citat ur ovannämnda danska organ "Land og Folk" togs med i avslutningen :

"Det bör beaktas, att i denna "dementi" sammanbindes på ett mycket egendomligt sätt meddelandet om vissa leveranser av jaktplan till Sverige med en hemlig överenskommelse mellan berörda länder. Ty det kan inte falla under den danske försvarsministerns förpliktelser att dementera meddelanden om leverans av engelska flygplan till ett annat land, om det inte faktiskt existerar en hemlig överenskommelse. Och åter, om en dylik hemlig överenskommelse inte existerar, varifrån kan Rasmus Hansen veta, vilka engelska flygplan som skall eller inte skall levereras till Sverige?

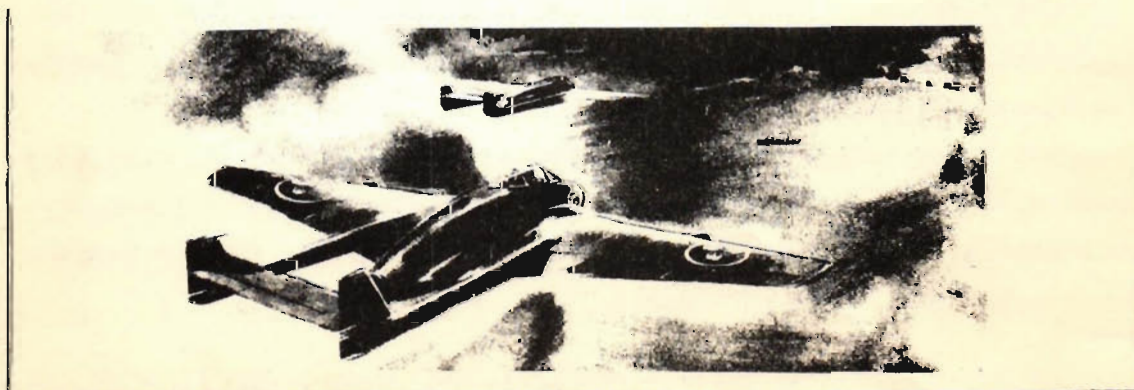
Vårt (Land og Folks) meddelande om det hemliga avtalet kom från London, där man synbarligen icke har större aktning för de nordiska ministerrarnas "dementier". I själva verket, heter det i ett London-telegram, som förtjänar den största uppmärksamhet: "Det nordiska samarbetet bedömes här som en del av det västeuropeiska samarbetet, oberoende av vad de nordiska ländernas premiär- och utrikesministrar säger i sina förklaringar. Här räknar man det som ett faktum, att Norden har slutit sig till västmakterna"

X X X X X X X

Citat ur svenska pressen:

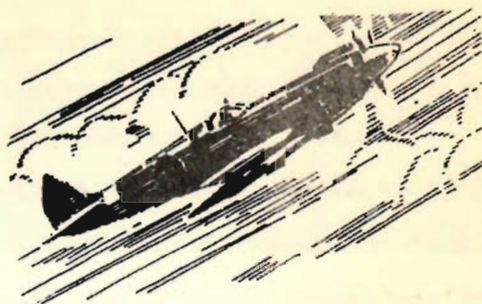
16/3: Utrikesminister Undén på Pariskonferensen: "Sverige står alltså jämt fast vid sin neutralitet och är lika litet som tidigare benäget att välja parti mellan stormaktsblocken."

13/3: Svenska flygvapnet anskaffar "ett större antal Vampire" från England, utöver de tidigare levererade.



Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



"ALLVÄDERFLYGNING" I RAF.

Enligt beslut av brittiska regeringen skall Royal Air Force utgöra imperiets första "försvarslinje". Till lösandet av denna uppgift fordras ett flygvapen på toppen av defensiv och offensiv slagkraft. Genom RAF:s minskning i fredstid och genom avgången av en stor procent krigsrutinerade och skickliga förare har brittiska flygvapnets effektivitet nedgått. Som kompensation härför har man beslutat utveckla RAF till ett "allväderflygvapen".

Den institution som närmast fått till uppgift att organisera och leda utbildningen härför är The Empire Flying School i Hullavington, Wiltshire. Som mål har uppsatts att till hela RAF och Dominion Air Forces sprida den skicklighet i instrumentflygning, som nu innehas av blott ett fåtal förare.

Förarpersonalens klassificering.

Med hänsyn till skickligheten i instrumentflygning indelas förarpersonalen i olika kategorier:

1. De som icke avlagt någon examen i instrumentflygning. Denna personal får endast flyga i "klart väder".
2. De som avlagt examen för något av följande certifikat i instrumentflygning:

- A. Grönt certifikat.
- B. Vitt certifikat.

För erhållande av grönt certifikat erfordras:

dels en flygtid av 750 timmar som l. pilot, varav minst 50 timmar öppen instrumentflygning samt minimum 5 timmar öppen instrumentflygning under sistlidna sex månaderna;

dels en muntlig examen omfattande gällande föreskrifter för instrumentflygning, meteorologi, instrumentkännedom, navigation m m.

För erhållande av vitt certifikat erfordras:

dels 5 timmar öppen instrumentflygning eller 2 timmar öppen och 8

timmar sluten instrumentflygning under sistlidna sex månaderna;

dels en muntlig examen efter samma grunder som för grönt certifikat.

Militärträningsprogram för civilflygare.

(Press)

På anmodan av presidentens "Air Policy Commission" har USA:s flygvapen tillsammans med representanter för det amerikanska kommersiella flyget börjat dryfta möjligheten att ordna ett träningsprogram för flyglinjernas förare. Man åsyftar härmed att i händelse av mobilisering kunna hålla dessa förare i erforderlig grad militärt utbildade och tränade, så att de utan vidare kan överföras i militärflygtjänst, när så erfordras.

FRÅN VÄDERFRONTEN:

(Utländsk källa).

En jaktförare:

Vi hade mörkerflygning. Jag flög på instrument strax under molnbasen, då variometern plötsligt slog rakt upp och jag var inne i molnet. Innan jag hunnit reagera, visade instrumenten ryggläge. På något sätt lyckades jag få planet i dykning, fick marksikt, tog upp och gick hem och landade omedelbart. Under hemvägen kom jag ihåg, att meteorologen sagt något om cumulonimbus inom området.

En bombförare:

Vi passerade genom en ocklusionsfront. Det började bli rätt kyttigt, varför jag gav fullgas och lade planet i brant stigning för att möjligen komma över molnen. Plötsligt gick variometern ner på noll och höjdmätaren stannade på 5000 m. Planet låg fortfarande i brant stigläge. Variometern gick i botten. Instinktivt tog jag åt mig spaken, planet stallade och vek sig över vänster vinge. Gyrohorisonten slog mot ytterläge och var sedan värdelös. Vi virvlade ner genom molnet i alla tänkbara lägen och kom så äntligen ut genom molnbasen. Jag fick planet i brant dykning, tog upp så hårt jag vågade utan att bryta vingar eller roder, och molnhöjden räckte till. Resten av flygningen var händelselös.

En spaningsförare:

..... Det nästa jag var medveten om var, att jag låg i en våldsam dykning. Jag var ju helt hänvisad till instrumenten, då jag nu mycket

Forts på sid 64.

Marktgjäst:

Fackredaktion: FS/0



LUFTBEVAKNINGENS ÖVERFÖRANDE TILL FLYGVAPNET.

I skrivelse till Konungen 19/2 1948 föreslår ÖB att luftbevakningen överföres till flygvapnet fr o m 1/7 1948 samt att en särskilt fredsorganisation med ledande organ upprättas.

ÖB förslag innebär i huvudsak:

att luftbevakningens ledning i krig och fred ävensom krigsförberedelsearbetet skall åvila chefen för flygvapnet och under honom flygbasområdescheferna i samråd med respektive militärbefälhavare (motsvarande),

att inom flygledningen skall inrättas en luftbevakningsinspektion varjämte flygförvaltningen, flygbasområdesstaberna och flygkadett-skolan förstärkes med viss personal,

att försvarsområdesstaberna skall kvarstå som organiserande och utrustande myndigheter för huvuddelen av luftbevakningsförbanden (bl a alla optiska luftbevakningsstationer samt luftförsvarsgruppcentralerna), medan en mindre del (vissa luftförsvarscentraler samt radarorganisationer) organiseras och utrustas av flygflottiljerna, samt

att manskapsutbildningen skall handhavas dels av flygflottiljerna (betr de värnpliktiga), dels av försvarsområdesstaberna (huvuddelen av den frivilliga utbildningen).

I sin motivering till förslaget framhåller ÖB bl a följande:

Luftbevakningens olika delar uppsättes f n av samtliga försvarsgrenar. Egentlig fredsorganisation saknas. Enhetlig ledning kan därför icke åstadkommas vare sig i fred eller i krig.

Nödvändigheten att samordna radarorganisationen med den optiska luftbevakningen har på sistone skärpt behovet av enhetlig ledning. Flygvapnets jaktstridsledning har blivit allt mer beroende av rapporter från luftbevakningen. En gemensam ledning för dessa båda verksamhetsgrenar bör därför skapas.

Vissa detaljer i ÖB förslag.

Ledningen:

Luftbevakningsinspektionen föreslås bestå av en överste (Mo 14) såsom

chef, en stabschef och tre kaptener. Till inspektionen avses dessutom kommanderas en off ur armén (lv).

Flygförvaltningen föreslås förstärkt med en flygingenjör av 1. gr samt två civila ingenjörer (jfr nedan) för radio- och radaruppgifter.

Flybostaberna avses förstärkas med vardera en kapten.

Flybochefsbefattningarna föreslås skola besättas med pensionsavgångna flottiljchefer i 12. lönegraden, löneplan 2. På grund av pågående utredningar om den territoriella organisationen anser sig ÖB ej kunna biträda CFV förslag att cheferna för flybo S, W, O och N borde vara aktiva off i lönegraden Mo 12.

F 21 avses förstärkas med en major.

Förvaltning. Övergång från freds- till krigsorganisation:

Försvarsområdena föreslås fortfarande skola svara för förrådshållning samt organisering och utrustning av luftbevakningsförband. Undantag bör dock göras i fråga om luftförsvarscentraler avsedda för ständig jaktstridsledning, vilka kommer att tagas i anspråk i fred för utbildning i jakt-(attack-)stridsledning.

Den centrala förvaltningen av den optiska luftbevakningens telemateriel vilken i huvudsak tillhör centralernas inredning, bör enligt förslaget i sin helhet omhändertas av flygförvaltningen.

Byggnadsfrågorna föreslås bli handlagda efter i stort sett motsvarande grunder som hittills.

Utbildning.

I och med att luftbevakningen övertas av flygvapnet föreslås den nu krigsplacerade personalen bli ställd till flygvapnets förfogande och skall truppregristreras vid flottiljerna.

Denna personal måste genomgå viss utbildning för att vidmakthålla sina kunskaper. En del av densamma måste dessutom omskolas för den nya organisationen. Dessa utbildningsbehov kan endast tillgodoses genom frivillig utbildning, då den nu krigsplacerade personalen nära nog 100%-igt fullgjort sin tjänstgöringsskyldighet i fred.

För den nya organisationen krävs emellertid även omskolning av vissa off vid armén och marinen och resoff vid flygvapnet samt dessutom utbildning av vpl off och uoff i luftbevakningstjänst vid flygvapnet. Årligen avses att vid F 20 utbilda 45 off- och 15 uoffelever. Lärarbehovet anges till en kapten och två löjtnanter (statökning). Utbildningens längd (1. tjänstgöring ökas med 6 mån för uoffelever och 11 mån för offelever), premier o s v förutsättes överensstämma med motsvarande vid armén.

Luftbevakningens personalbehov avses i övrigt skola i största möjliga utsträckning fyllas med frivilliga. Närmast föreslås uppsättande av en frivilligorganisation om 4500 medlemmar, huvudsakligen bestående av befäl samt lotter i centraltjänst. Det avsevärda instruktörsbehovet för en sådan frivilligorganisation avses till största delen bestridas med frivilligt uttagna off och uoff (ubef) från flottiljerna till ett antal av 4-5 pr flottilj. Utbildningen äger rum på fritid. Ersättning till instruktörerna avses utgå enligt de normer som tillämpas inom den nuvarande frivilligutbildningen vid armén.

En stor del av manskapsbehovet (lspersonalen) avses t v fyllas genom utbildning av vpl under 1. tjänstgöring. Under de närmaste åren föreslås

att c:a 700 man av flygvapnets vplkontingent erhåller sådan utbildning vid sidan av sin ordinarie tjänst (c:a 100 tim). Någon utökning av flygvapnets kontingent är ej avsedd.

Befälsförhållanden m m:

Befälsförhållandena avses slutgiltigt regleras sedan pågående utredningar om den territoriella organisationen slutförts. Provisoriskt förslås - utöver vad som ovan angivits - följande.

Flybochef organiserar och leder luftbevakningen inom vederbörligt område i samråd med arméns militärbefälhavare (motsvarande). Härför erforderligt samarbete med civila myndigheter (telegrafverket, länsstyrelser m fl) sker genom militärbefälhavare (motsvarande).

Luftbevakningsförbanden (utom vissa luftförsvarscentraler m m) organiseras och utrustas av försvarsområdesbefälhavarna, vilka därjämte handhar huvuddelen av den frivilliga utbildningen. Härför erforderliga order utfärdas av militärbefälhavare (motsvarande) efter framställning av flybochef.

Flottiljchef organiserar och utrustar vissa luftförsvarscentraler m m samt handhar utbildning av de värnpliktiga och sådan frivillig utbildning som icke åligger försvarsområdesbefälhavare. Flottiljchef lyder i vad rör luftbevakningen under flybochefen.

Kostnader:

För budgetåret 1948/49 äskas - förutom vissa tidigare begärda anslag för den tekniska undervisningen - sammanlagt 556 000 kronor för den nya organisationen. Dessutom föreslås att 285 000 kronor omföras till flygvapnet från armén och marinen.

CFV YTTRANDE ÖVER HÄLSNINGSBESTÄMMELSERNA.

CFV anför i sitt yttrande över hälsningsbestämmelserna, att begreppen fritid och måltidsuppehåll skapat missförstånd och friktioner. Bestämmelserna medför dessutom, att värnpliktiga i uniform vid möte med befäl utom kasernområdet under ordinarie tjänstgöringstid mycket sällan hälsar. Detta torde bero på, att de ju alltid kan påstå sig ha fritid, vilket vanligtvis är svårt och tidsödande att kontrollera.

Ehuru hälsningspliktens omfattning i och för sig ju kan synas inte vara av någon större betydelse, måste man dock fordra, att åttlydnaden av utfärdade bestämmelser härutinnan skall kunna kontrolleras. Om så inte är fallet, inbjuder föreskrifterna de sämre elementen till reglementsbrott och underminerar därigenom disciplinen. Att förlita sig till de värnpliktigas naturliga hövlighet synes - av de praktiska resultaten att döma - inte tillfyllest.

Av 21 tillfrågade flottiljchefer (motsvarande) ha 16 anfört, att en försämring under de senaste månaderna ägt rum beträffande de värnpliktigas hållning och allmänna uppträdande utom tjänsten. Denna försämring kan naturligtvis förorsakas av flera anledningar, t ex förkortningen av första periodens allmänmilitära utbildning eller sämre standard på årets värnpliktiga jämfört med tidigare årgångar. Lättnaderna beträffande hälsning synes dock ha bidragit till att uppmärksamheten avtrubbats, hållningen förslappats och uppträdandet blivit nonchalantare mot såväl befäl som civilbefolk-

ning. 13 förbandschefer anser också, att den primära orsaken till försämringen sannolikt är att finna i att man avskaffat hälsningsplikten under fritid. Denna erfarenhet talar för att tidigare gällande hälsningsplikt under fritid bör bibehållas.

Då risken för nonchalant och ovårdat uppträdande inom kasernområdet är relativt liten och möjligheterna att där korrigera dylika företeelser utan att väcka förargelse är större än på allmänt område, bör lättnader i hälsningsplikten kunna medgivas inom kasernområde. Härigenom undvikes också allt för den värnpliktige svårförståeligt upprepande av hälsning på ett och samma befäl.

Om tidigare gällande föreskrifter för hälsningsplikten under fritid av olika anledningar inte anses kunna bibehållas, bör, säger CFV, de nu gällande försöksbestämmelserna göras entydiga.

CFV föreslår således:

i första hand hälsning (i och utom tjänsten) enligt TjRK bestämmelser, dock att mom 322 bör ändras så att hälsning inom kasernområde skall ske från revej till kl 1000 i stället för endast till tiden för flaggans hissande,

i andra hand hälsning endast under tjänstetid, d v s vardagar (utom dag före sön- och helgdag) kl 0700-1700 och dag före sön- och helgdag 0700-1300, flotttiljchef dock medgivet att utfärda de inskränkningar i hälsningsplikten inom kasernområdet under nyss angivna tider, som kan befinnas påkallade.

FLYGTJÄNST: FRÅN VÄDERFRONTEN. (forts fr. sid 58).

försiktigt försökte ta upp. Gyrohorisonten visade äntligen åter normalt flygläge, då variometern plötsligt slog upp och visade en stighastighet av 20 m/sek. Tanklöst pressade jag spaken hårt framåt och kände efter några sekunder, att jag hängde i remmarna. Då lyckades jag äntligen tänka klart, gjorde en halvroll ur ryggläge och kom ut ur molnet i normalt flygläge

Slutledning: Undvik så långt möjligt flygning i mörka och upptornade cumulus- eller cumulonimbusmoln. Om Du av någon anledning kommit in i dessa: Nöj Dig med att med minsta möjliga roderrörelser hålla flygplanet i planflyktläge och fortsätt, tills Du passerat molnet. Det är nämligen möjligt, att ev. skador på ett flygplan under lägen som de tidigare skildrade mera förorsakas av alltför stora och häftiga roderrörelser än av de direkta vindbyarna och skiftningarna mellan upp- och nervindar.

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



Storbritanniens försvarsprogram budgetåret 1948 - 49.

Brittiska försvarsanslagen för budgetåret 1/4 1948 - 31/3 1949 har nyligen fastställts. I organisatoriskt hänseende är följande av intresse;

Försvarets högsta ledning, med den samordnande försvarsministern, tre försvarsgrensministrar, en minister för materielanskaffning och tre försvarsgrenschefer, vilken ledning efter omorganisationen varit i verksamhet ett år, avses inte undergå någon förändring.

Sammanlagning av försvarsgrenarna, som tidigare varit på tal i samband med högsta ledningens omorganisation, kommer inte att genomföras. Undersökningar i detta avseende har bibringat regeringen den uppfattningen, att en dylik åtgärd vore olämplig.

Sjukvård, själavård och undervisning vid de olika försvarsgrenarna kommer inte att bli föremål för sammanlagning, vilket varit på tal. Där- emot kommer respektive verksamhetsområden att samordnas av samarbetskommittéer, vilka lyder direkt under Ministry of Defence.

Anslagen fördelar sig, i jämförelse med budgetåret 1947-48 på följande sätt (alla belopp i eng pund):

	<u>1947/48</u>	<u>1948/49</u>
Flygvapnet	214.000.000	173.000.000
Marinen	196.700.000	153.000.000
Armén	388.000.000	305.000.000
Krigsmaterielministe- riet (för forskning och försöksmateriel)	100.000.000	61.000.000
Försvarsministeriet		600.000

I budgeten ingår inte några anslag för atomenergi, ej heller anslag för civilflygets forskning och utveckling. Den sistnämnda posten är emellertid koordinerad med flygvapnets forskning och har därför ett betydande flygmilitärt värde.

Materielanskaffningen omfattar i första hand flygmateriel fill Royal Air Force och Naval Aviation, framför allt reaktionsdrivna flygplan.

Beträffande flottan avses i första hand moderniserings-, underhålls- och reparationsarbeten. Dessutom fortsättes arbetena på fartyg under byggnad. Av dessa är huvuddelen hangarfartyg, 12 stycken.

I fråga om armén avser programmet i huvudsak underhåll av befintlig materiel. Härtill kommer nyanskaffning av pansarfordon i liten skala.

Personalen reduceras enligt följande:

	<u>1. april 1948</u>	<u>31. mars 1949</u>
Flygvapnet	261.000 (30%)	226.000 (31,6%)
Marinen	145.000	145.000
Armén	534.000	345.000

Även försvarets civila personal reduceras. Administrativ personal minskas från 242.000 till 227.000, personal i verkstäder samt i forsknings- och försöksanstalter minskas från 450.000 till c:a 350.000.

Värnplikten reduceras från $1\frac{1}{2}$ till 1 års första tjänstgöring. Dessutom inkallas endast en del av årsklassen, nämligen 150.000 man. Hela årsklassens storlek är ungefär 200.000. De värnpliktiga fördelas med 48.000 på flygvapnet, 2.000 på flottan (inkl Naval Aviation) och 100.000 på armén.

Forsknings- och försöksverksamheten erhåller fortfarande högsta prioritet i vad gäller såväl personal och materiel som anslag. Huvuddelen av verksamheten är inriktad på nya flygplantyper, bl a med överljudshastigheter, samt fjärrvapen och försvarsmedel mot dessa. Beträffande fjärrvapenforskningen fortsättes samarbetet med Australien.

Följande principer för försvarsgrenarnas verksamhet ha fastställts:

"Flygvapnet (RAF) måste vidmakthållas på en sådan nivå, som är tillräcklig för att bevara det väsentliga i dess uppbyggnad och den slagkraft, som flygvapnet äger från början. Flottan (RN) med dess flygväsende (NA) måste sättas i stånd att utföra sin livsviktiga roll för behärskandet av Storbritanniens förbindelser på haven samt för att utföra sådana företag över haven, som pålägges den. Armén (Army) måste vara i stånd att möta kraven på trupp till platser utanför de brittiska öarna samt skall kunna tillhandahålla den utbildningsorganisation, som behövs för utbildning av dess värnpliktskontingent."

Sovjets försvarsbudget.

(Itav 1420 3/2 48)

Försvarsutgifterna för 1948 beräknas till 66 miljarder rubel, vilket säges vara 2 miljarder mindre än föregående år. Utgifterna till försvaret utgör 17% av hela budgeten.

Forskningsanslaget är 7% större än föregående år. Att märka är att flygmaterielanskaffning icke sker på försvarsanslaget, utan bokföres utanför detta.

Belgiens budget 1948.

(Itav 1420 12/2 48)

Hela budgeten uppgår till 56 miljarder belg. frcs. Av dessa pengar går 4,3 miljarder till försvaret (icke fullt 8 %). Flygvapnets anslag går upp till 693,9 miljoner belg. frcs. En miljon härav avses för att sätta upp en skola för fallskärmstrupper.

Schweiz köper Mustang.

(Itav 1420 3/2 48)

Då leveransen av de beställda 75 st Vampire icke kan tänkas fullgjord förrän efter två år, har man för omgående leverans inköpt ett antal (sannolikt omkr 100 st) amerikanska War Surplus-Mustanger. Härigenom kan personalen hållas i trim och flygvapnets effektivitet provisoriskt upprätthållas.

Internationella frekvensområdesgränser.

Följande gränser ha internationellt fastställts för olika radiofrekvensområden:

Frekvens	Våglängd	Benämning	
		Internationell	Svensk
< 30 kp/s	10000 m	very low frequency (VLF)	Långvåg
30-300 "	10000-1000 "	" frequency (LF)	
300-3000 "	1000-100 "	medium frequency (MF)	Mellanvåg
3000-30000 "	100-10 "	high frequency (HF)	Kortvåg
30000-300000 "	10-1 "	very high frequency (VHF)	Ultrakortvåg
300000-3000000 "	1-0,1 "	ultra high frequency (UHF)	Decimetervågor
3000000-30000000 "	0,1-0,01 "	super high frequency (SHF)	Centimetervågor

PRIVATFLYGFRONTEN. Statsunderstöd till engelska privatflyget.

En särskilt tillsatt kommitté, med f d Air Commodore Whitney Straight som ordförande, föreslog den 10/7 1947 att det engelska privatflyget skulle bättre understödjas av staten. I förslaget, som utmynnar i begäran om ett omfattande statsunderstöd åt såväl motordrivet som motorlöst privatflyg framhålles bl a:

"Det engelska riket har sedan århundraden varit en sjöfarande nation. I dag, när vi står på tröskeln till flygåldern, måste vi för att bevara vår ställning i världen bli lika starka i luften som vi i det förgångna varit till sjöss. Vi måste bli en stark luftfarande nation".

I fortsättningen framhåller kommittén det engelska folkets stora håg för flygning och anför såsom exempel härpå den kraftiga anslutningen till RAF under kriget. "Den enkle mamen av idag", säger kommittén "önskar inget högre än att få flyga, det är blott tillfällen därtill som fattas honom".

Kommittén anser att alla grenar av privatflygning, modell-, segel- och motorflygning bör understödjas. Detta understöd bör börja för ungdomar redan i skolåldern - modellflyg - och därefter fortgå över segel- och motorflygning, vilka verksamhetsgrenar anses bilda den naturliga kedjan i den personliga flygningens utökande efterhand.

Understödet åt segelflyget.

Kommittén föreslår att utbildningspremier skola utgå enligt följande:

B-diplom 10 pund C-diplom 20 pund Silver-C 90 pund

Nämnda premier beräknas giva eleven $\frac{2}{3}$ av totala utbildningskostnaderna.

F n finnas endast 12 aktiva segelflygklubbar inom landet. Med ett understöd av 490.000 pund, fördelade på en 5-årsperiod, beräknas 100 flygklubbar kunna föra fram 20.000 elever till lägst B-diplom.

Understödet åt motorflyget.

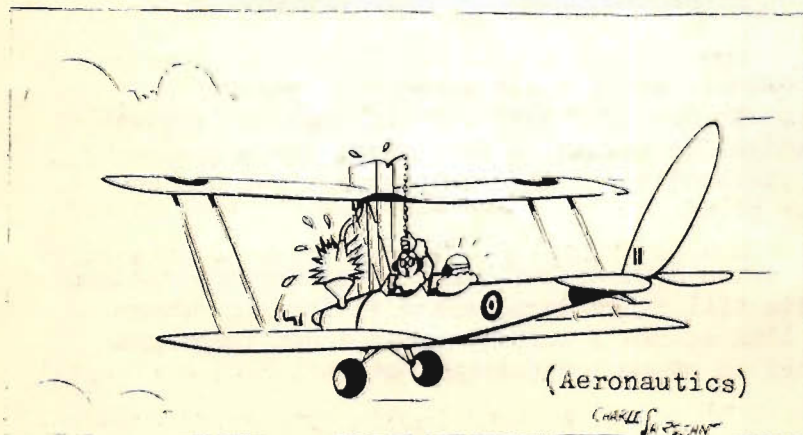
Enligt kommitténs uppfattning bör motorflygelevernas egna bidrag till kostnaderna uppgå till högst 1 pund (omkr 16 kr) per flygtimme.

I likhet med för segelflyget föreslås premier utgå med 30 pund för certifikat och med 5 pund för förnyelse härav.

Understödet, som baseras på motorflygutbildning vid 100 flygklubbar, bör efter 3. utbildningsåret uppgå till 900.000 pund per år. Med nämnda understöd beräknas 10.000 förare årligen kunna utbildas.

Understödet åt flygindustrien.

Slutligen kan nämnas ett förslag från kommittén, att 84.000 pund ställes till förfogande för tillverkning av lämpliga prototyper (nya flygplantyper) för såväl segel- som motorflyget. För produktion vid flygindustrien av 1.000 motorflygplan och 200 segelflygplan bör staten dessutom lämna tillverkarna ett räntefritt lån på sammanlagt 1.170.000 pund.



LUFTIGT INTERMEZZO:

Läraren:

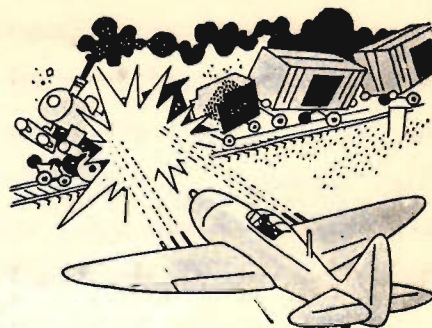
Va' innerst gör
Jonson ???

Eleven:

Provar flygplan-
mästers nya vat-
teninsprutning
till motorn!

Så gick det till!

Fackred:
Studie-
centralen.



RYSK - AMERIKANSK FLYGSAMVERKAN.

Den amerikanske generalmajoren John R. Deanes bok "The Strange Alliance" innehåller mycket av flygmilitärt och allmänt intresse. Bl a läser vi där följande:

Den rysk-amerikanska flygsamverkan under kriget inskränkte sig i stort sett till två områden. Det ena var skyttelbombningen, det andra vissa förberedande åtgärder i avsikt att hindra "kollision" mellan respektive flygstridskrafterns verksamhet. Enligt generalmajor Deane visade sig även dessa begränsade former av samverkan synnerligen svåra.

Beträffande skyttelbombningen tog det mer än 7 månader från det USA:s förslag i princip godkännts av Sovjetregeringen till dess det första anfallet av summa 18 st B 17-plan (Flying Fortress) kom till utförande. Tidsutdräkten och det begränsade resultatet berodde enligt Deane dock ej på svårigheter i att få kontakt med den berörda ryska personalen. De för ärendets handläggning avdelade ryska flygofficerarna, deras stab och hela vägen ner till den enkle flygfältsarbetaren mötte amerikanerna med vänskap och samarbetsvilja. Hos den ryska generalstaben, hos det kommunistiska partiet och utrikesdepartementet tycktes däremot endast förefinnas önskan att sabotera de tidigare godkända åtgärderna. Som exempel härpå nämner Deane, att utfärdandet av pass för den erforderliga amerikanska markpersonalen och passkontrollen för de landande bombplanens besättningar var en ytterst tidsödande och invecklad procedur. Amerikanerna tilläts ej använda radiostationerna på sina ryska baser utan att ryska kontrollanter närvaro. Ryssarna tillät till en början ej heller att amerikansk markutrustning med amerikanska transportflygplan transporterades till de upplåtna baserna o s v.

Likartade förhållanden uppkom, när amerikanerna i början av april 1944 önskade en närmare samordning av stridsverksamheten. Deras begäran,

att på välkänt, av västmakterna beprövat sätt få utväxla sambandsavdelningar (sambandsofficerare) mellan de amerikanska strategiska flygstyrkorna och de clika ryska armégrupperna, avslogs helt. Allt samband skulle enligt ryssarna - liksom i fråga om skyttelbombningen - gå via Moskva. Skälet härtill angavs vara, att det röda flygets strategiska operationer leddes av generalstaben i Moskva.

Man försökte nu på amerikansk sida andra möjligheter. Man angav vissa slags mål och ett område i stort, som Moskva skulle godkänna. Detta godkändes på rysk sida, men riskerna blev snart för stora, när ryssarnas framträngande västerut började gå fort. Man drog då upp en "bomblinje", öster om vilken amerikanerna ej fick bomba. Detta visade sig snart ge tyskarna fördelen av ett bombfritt område mellan "bomblinjen" och ryska taktiska flygets verksamhetsområde. Man försökte med en sambandsofficer i Moskva enligt ryssarnas förslag. Systemet var alldeles för tungrott och ineffektivt. Efter ett amerikanskt vådaanfall på en rysk kolonn i Jugoslavien, varvid en rysk generallöjtnant dödades, återgick man till "bomblinje"-förfarandet. Vådaanfallet föranledde en rysk protest vari amerikanerna beskylldes för avsiktligt anfall mot rysk trupp!

Man försökte också - med en rysk arméchefs goda minne - att "fuska" in ett par flygsambandsofficerare i hans stab. Detta medförde goda sambandsresultat till gagn för operationerna - ända till dess att Moskva fick vetskap om förhållandet och förbjöd det. När "bomblinjen" senare måste utdragas norrut till Östersjön, ville ryssarna ha den 700 km väster om de ryska linjerna. Då amerikanerna protesterade, angavs från rysk sida som skäl, att man ville förhindra brittiska vapenleveranser med fallskärm till de polska partisanerna. På Jalta-konferensen i januari 1945 föreslogs slutligen, att västmakterna ej skulle flyga närmare de ryska linjerna än 300 km utan att i så fall ge 24 timmars förvarning. Denna metod användes därefter till krigets slut.

En lyckad krigslist.

För att skydda flygplanproduktionen byggdes under år 1940 hos en av de krigförande 4 "skenfabriker" med flygfält. De var välbyggda med rykan- de skorstenar, värdelösa bilar stod parkerade på vägarna och flygplan- attrapper fanns på flygfälten. Dessa skenmål drog på sig 9 anfall under dagar och 14 under nätter.

SINGAPORES FALL - OTILLRÄCKLIGT FLYG.

En av chefen för RAF i Fjärran Östern 1941-42, vice flygmarskalken M a l t b y 1942 avgiven och nu publicerad rapport säger om anledningarna till Singapores fall:

"Kriget i Europa hade ansträngt våra resurser till det yttersta. Vi hade betydligt underskattat japanernas slagkraft. Våra styrkor i Fjärran Östern var otillräckliga. I synnerhet bristen på flygunderstöd var av avgörande betydelse för motgångarna i början av operationerna.

Trots framställning redan 1940 från försvarsledningen på Malacka om tilldelning av 582 flygplan, ansåg högsta ledningen 336 moderna flygplan i första linjen tillräckliga för försvaret i Fjärran Östern. Denna siffra var baserad på erfarenheterna från mellersta Östern, Malta och försvaret av England. I verkligheten kunde RAF på Malacka vid krigsutbrottet i december 1941 dock inte mönstra mer än 158 flygplan, flertalet föråldrade.

Fiendens överlägsenhet i luften gav honom frihet till sjöss och fria händer att slå var och när han önskade. Våra flygplatser på Malacka var otillräckliga i alla avseenden. Trupper för deras försvar saknades. Därigenom tvangs vi överge dem och försatt därmed också möjligheterna att lämna flygunderstöd åt armén på norra och mellersta Malacka. Inte förrän japanerna fört fram striderna längre söderut, inom räckhåll för flygplatserna på Singapore-ön, kunde armén erhålla flygstöd - även detta bristfälligt".

Resultatet blev att det avsedda "sega" försvaret av Malacka uteblev, och japanerna nådde fram till Singaporebasen, 600 km framryckning, på mindre än två månader.

Vad flottan beträffar blev följden av det bristande jaktflyget och otillräckliga flygfältsförsvaret, att slagskeppen "Prince of Wales" och "Repulse" sänktes av japanska flygplan. Därmed var det slut med möjligheterna att sjöledes sätta stopp för japanska invasioner.

Förre chefen för arméstyrkorna på Malacka, generallöjtnant Percival, understryker ovanstående synpunkter angående flyget:

"Det fanns aldrig, inte ens före kriget, tillräckligt starka flygstridskrafter på Malacka eller i dess närhet. I framtiden kommer det bli nödvändigt för försvaret av en så betydelsefull del av imperiet, att hålla flyg av erforderlig styrka antingen på själva Malacka eller som strategisk reserv någonstans i Östern."

Tekniska Fronten:

Fackred: FF/M



DE FÖRSTA STEGEN TILL ÖVERLJUDHASTIGHET.

Den utmärkta brittiska flygtidningen "A e r o n a u t i c s" skriver i sitt marsnummer 1948 bl a:

Det är många data och uppgifter, som måste vara kända, innan man kan bygga flygplan för överljudshastigheter. Framförallt innan man låter mänskliga piloter ta hand om överljudsflygplan.

Engelsmännen byggde ett flygplan i full skala med avsikt att utföra prov med planet bemannat. Detta projekt stoppades emellertid, för att som tidningen uttrycker det, inte riskera ett aeronautiskt "harakiri". Vind-tunnelförsök har inte gett tillräckliga erfarenheter. Det har visat sig nödvändigt att flygplanmodellen själv flyger.

Modellen eller modellerna är gjorda av Vickers och går under namn av "TR". Spännvidden är 2,44 m och längden 3,35 m. Diametern är 0,46 m och vikten 400 kg, varav tredjedelen utgör bränsle. Den beräknade farten är 1450 km/h. Modellen är gjord av stål och trä, gulmålad på översidan och svart på undersidan för att på bästa sätt avteckna sig mot havet resp himlen.

Motorn utvecklar en dragkraft av 400 kg. Modellen släppes från en Mosquito på 11 km höjd. Efter lösgörandet glidflyger TR (12° glidvinkel) under 15 sek varunder den förlorar 460 m i höjd. Raketmotorn sättes där- efter igång automatiskt och modellen planar ut till horisontell flygning. Motorn arbetar i 55 sekunder varvid modellen kommer upp till överljudshastighet. Sedan motorn stoppat saktar TR ned till underljudsfart, vilket är av vikt för att jämföra bl a stabiliteten vid såväl över- som underljudsfart. 20 sek efter det motorn stoppat lägges rodren för stört dykning, och modellen går i havet.

Modellen kan sägas vara ett flygande laboratorium. Den sänder hela flygningen igenom radiosignaler, som anger vad instrumenten visar. Detta kallas telemetrering och kan sägas vara en slags television ehuru icke av konventionellt slag (en sådan skulle vara för skrymmande). Instrumentvisar- nas rörelser omändras till frekvensändringar i sändaren.

Sex uppgifter erhålles per radio kontinuerligt nämligen:

1) dynamiskt tryck, 2) statistiskt tryck, 3) acceleration i längdaxelns riktning, 4) accelerationer vid gir och rörelser kring längdaxeln, 5) stabilisatorns vinkel och 6) trycket i brännkammaren.

1) och 2) ger fart, 2) ger höjd, 3) ger dragkraft minus motstånd, 4) ger rörelsen i gir och rollplanet, 5) ger rörelser kring tväraxeln, 6) ger dragkraft. Av dessa fakta kan sedan Mach-talet uträknas.

Markstationen är belägen på Scillyöarna. Här mottages telemetersignalerna och samtidigt pejlas modellen med radar. Med den sistnämnda kontrolleras också att inga fartyg befinner sig på havet inom till följd av försöken farligt område.

Flygplanmodellens flykt fotograferas så länge det går, dels från moderflygplanet (Mosquito) och dels från en Meteor. Det första försöket med TR-modellen gjordes 1947 i maj, men detta misslyckades.

Andra försöket gjordes i oktober samma år. Ehuru modellen icke riktigt bar sig åt, som den skulle, är det dock möjligt att denna flygning var den första i världen, där överljudshastighet nåddes.

Rapporten om detta försök är inte offentliggjord ännu.

Som framgår av den efterföljande notisen, säger sig amerikanerna ha nått överljudshastighet med *b e m a n n a t* flygplan. Det amerikanska försöket gjordes dock senare än det engelska.

Nytt världsrekord på 100 km sluten bana.

(Flight 4/3 48)

Fredagen den 27/2 sattes på 100 km sluten bana nytt hastighetsrekord enligt FAI:s (Fédération Aéronautique Internationale) bestämmelser av engelsmannen Lithgow med ett Vickers-Supermarine Attacker-plan vid Chilton England. Attacker flögs med all utrustning ombord - bl a 4 st 20 mm akan - och normal flygvikt, 5,1 ton. Motorn var en Rolls Royce Nene reaktionsmotor. Banan var delad i fyra raksträckor, vilket innebar, att kursen måste ändras vid tre punkter. Rekordet hade förut satts med en Meteor och dessförinnan med en Vampire. Den noterade rekordhastigheten blev 564,881 miles p.h., motsvarande omkring 905 km/h.

Engelsman nära höjdrekordet med Vampire.

(D.H. Enterprise 3/2 48)

De Havillands provflygare Cunningham utförde den 31/1 i Hatfield en flygning varvid han nådde en höjd av 17 080 m (56.000 ft).

Flygplanet var ett vanligt standardexemplar av den typ som levereras till brittiska och kanadensiska flygvapnen, Sverige och Schweiz. Motorn (typ Ghost) var icke standard utan av en nyare typ, som i något förbätt-

rad form är avsedd för trafikflygplan. Den utvecklar en dragkraft av 2100 kg. Planet hade ingen beväpning och var försett med en speciell huv. Höjden nåddes efter 25 min. Flygplanets vertikala hastighet under flygningen var 121 km/h (33,6 m/sek) under de första 9 150 meterna (30.000 ft).

Gällande höjdrekor, satt 1938 av italienaren Pezzi med en Caproni 161 - är 17.098 m (56.061 ft).

Resultat av försöksflygningar under nedisningsförhållanden.

(Aeron Eng Review, USA, jan 48)

Försöken, som utförts av NACA, ha pågått från januari 1946 till maj 1947 och ha varit utspridda över hela USA. Speciella meteorologiska instrument och särskilt uppvärmda sektioner användes för att utröna de meteorologiska faktorer, som inverkar på nedisningen, och för att bestämma den värmemängd, som erfordrades för att hålla en viss slags yta fri från is.

Genom försöken utröntes bl a, att överdelen av cumulusmoln innehåller större kvantiteter underkyllt vatten än de lägre befintliga delarna av dessa moln. Cumulusmoln kan innehålla dubbelt så mycket underkyllt vatten som stratusmoln (skiktmoln). Vattendropparnas storlek har en avgörande inverkan på den mängd värme, som behövs för att skydda en viss yta.

Resultatet av försöken visar också, att man med ett avisningssystem grundat på uppvärmning kan tillfredsställande skydda sig mot nedisning även under långa flygningar.

Fotoutrustningen m m på fjärrspaningsplanet Republic F-12.

(Flugwehr u -Technik jan 48)

Ett stort antal kameror är inmonterat. Särskilt mörkrum finnes likaså, vilket innebär tidsbesparing vid långa flygningar. På flygkroppens undersida finnes 18 st ljusstarka blixtljuslampor för mörkerfotografering på låg höjd.

Planets besättning utgöres av 7 man. Marschfarten är 755 km/h på 12 km höjd, topphöjden 14,9 km och längsta flygsträckan 7.250 km.

Amerikanska flygvapnet har f n beställt 20 sådana plan.

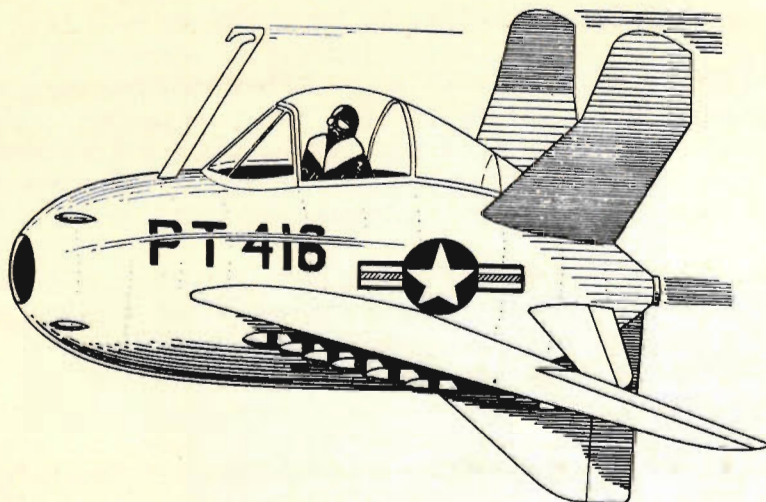
Anordning för sidvindslandning.

(Flight 29/1 48)

På ett försöksflygplan typ Fairchild - försett med konventionellt landställ - har försök gjorts med styrbara hjul (fram), varigenom flygplanet vid landning i sidvind kan ha hjulen parallellställda med flygplanets rörelseriktning.

Mer om "parasitjaktplanet" Mc Donnell XP-85.

(Aviation Week 1/12 47)



Idén med parasitjaktplan prövades redan i början av 1930-talet i USA, då genom medförande av jaktplan typ Curtiss F9C-2 på luftskeppen Macon och Akron. Man använde en på planets översida anbragt krok, varmed jaktflygaren hade att "häkta på" en under luftskeppet anbragt, hissbar trapezanordning.

Det i förra Ufl-n:ret omnämnda, av det tunga amerikanska bombplanet Convair B-36 A "flygplanburna" och originella jaktplanets Mc Donnell XP-85 utseende framgår av bilden här ovan. Den tunnliknande flygkroppen har ett centralt placerat luftintag, som delvis motverkar den eljest aerodynamiskt sett mindre gynnsamma formen. Den av tecknaren visade kroken, varmed kontakt tas med "moderflygplanet" är sannolikt indragbar. Roderytornas m m originella placering och utseende lär vara ett av de sätt, varmed man sökt att öka stabiliteten hos detta enligt tidskriften eljest rätt så "nyckfulla" jaktplan. Vingen har enligt vår källa både pilform samt negativ V-form, det sista en detalj, som visat sig nödvändig på med pilform byggda plan i denna fartklass (1100 km/h). Landställ saknas helt, planet måste alltid starta och landa "i luften", från sitt moderplan.

USA bygger engelsk reaktionsmotor på licens. (SBAC medd dec 47)

Rolls Royce Nene med en dragkraft av 2.500 - 2.800 kg kommer att licenstillverkas hos Pratt & Whitney i USA.

Gasturbilmotorer med propeller för civilt bruk. (SBAC medd sept 47)

Den enda turbinmotor (T-motor) med propeller som undergått Air Ministry's prov är Bristol Theseus, men flera engelska firmor ha byggt eller ämna bygga T-motorer. Bland de motorer som underkastats typprov märkes:

Armstrong Siddeley Mamba och Python, Napier Naiad, Bristol Proteus och Rolls Royce Dart. Engelsmännen är klart ledare inom denna del av motorindustrien.

USA-flottflyget provar landningshjälpmedel. (US Army and Navy Register nr 3542/47)

En liten grupp av USA-flottans jaktflygare har kommenderats till Landing Aids Experiment Station, Arcata, Calif för att där utföra start- och landningsförsök i tjock dimma. Flygprov för undersökning av teletekniska, mekaniska och visuella landningsanordningar vid Arcatafältet har tidigare utförts med bomb-, transport- och övningsflygplan. På grund av sin lämplighet för instrumentflygning, sin större stabilitet och lägre hastighet har dessa flygplantyper dock ej erbjudit möjligheter att sätta dessa landningsutrustningar på verkligt hårda prov.

Jaktflygarna kommer emellertid nu att flyga nattjaktplan typ Hellcat och Tigercat, vilka är ensitsiga flygplan av hangarfartygsbaserad typ. Eftersom flygvikten i detta fall är begränsad och planen i första hand måste vara snabba och vändbara, har inte förarna i dessa tämligen små plan tillgång till den mera fullständiga instrumentutrustning, som finns i de större flygplantyperna. Vidare blir landningshastigheterna högre och ingen reservförare finns till hands.

Bland de projekt, som nu är föremål för undersökning vid Arcatafältet, märkes FIDO (Fog Intensive Dispersal Of), högintensitet-landningsljus, ILS (Instrument Landing System) och GCA (Ground Control Approach).

Mer än 11 olika slag av FIDO har provats vid Arcata. FIDO är ett dimslingringssystem, som avlägsnar dimman över ett område av landningsbanan genom antändning av olja eller bensin. I den senaste FIDO-typen bränner man förvärmad Dieselolja under högt tryck. Den antändes på elektrisk väg vid munstyckena. Härigenom erhålles ett område dimfri luft, som på 2-3 minuter når en höjd av omkring 100 m.

Vid Arcatafältet försiggår även forskningsarbete enligt ljud- och överljudsmetoder. Man använder sig av sirener och ångvisslor för att frambringa ljudvågor, som ligger utom örats uppfattningsförmåga. Dessa får vattenmolekylerna i dimman att stöta samman, varigenom de blir så tunga att de faller ner som regn.

En nyhet i fråga om belysningsutrustningen, som provats av flottflyget vid Arcata utgöres av ett instrument, som riktar en svag ljusstråle mot ett ljuskänsligt element för kontroll av landningsljusens styrka. Det kallas för en "transmissometer" och beräknar automatiskt sikten i dimman samt kontrollerar att en flygare som landar, varken får för stark eller för svag landningsbelysning.

Radarluftled i USA snart färdig. (US Army und Navy Register nr 3542/47)

Ett system av 50 st Raconstationer, som kommer att bli USA:s första transkontinentala radarluftled blir färdig inom en snar framtid. Den kommer att skötas av USA:s flygvapen, flottflyg och kustbevakning i samarbete.

Luftleden kommer att sträcka sig längs ostkusten, tvärs över kontinenten längs den södra huvudflygleden och upp längs västkusten. Dessa sträckor anlitas oftast av militära flygplan.

Namnet Racon är bildat av orden radar och beacon. Racon är ett system för kortdistansflygnavigering. Radarimpulser från flygplanet "frågar" Raconfyren, som svarar med en kodsägnal. Denna sägnal återges mycket tydligt på flygplanets radarskärm, där bäring och avstånd från flygplanet till fyren kan avläsas.

Största värdet hos en Raconluftled består i att ett flygplans exakta läge alltid kan bestämmas. Till skillnad från radiopejling med en vanlig "radio range", då föraren vet kursen till stationen endast när han befinner sig "mitt i strålen" och känner till sitt exakta läge endast när han befinner sig rakt ovanför en station el. lägesfyr, kan Racon-eko användas för exakt lägesbedömning av flygplan när som helst.

På Raconluftlederna kan föraren ta ut kursen var som helst inom stationernas räckvidd. Genom ständig kontroll av bäring och avstånd steg för steg kan han även följa sin avsedda färdlinje, oberoende av väderleksförhållandena. På nuvarande flygleder måste all trafik passera fram och åter längs samma bana, vilket leder till trafikstockning under perioder av ihållande dåligt väder.

Raconfyrens effektiva räckvidd sammanhänger med flyghöjd och terrängförhållanden. Inom det nya fyrsystemet kommer flottflyget att ha hand om 22 stationer, medan flygvapnet och Coast Guard sköter 14 stationer vardera. Flygvapnet planerar en utvidgning av nätet med fyra även längs andra livligt trafikerade luftleder, framför allt längs den nordvästra flygleden från Seattle till Chicago via Great Falls och Minneapolis och längs ett flertal flygvägar i de östra staterna.

Raconflygleden kommer huvudsakligen att användas av militära flygplan, men den kommer också att bli tillgänglig även för trafikflyget. I och med den tekniska utvecklingen av trafikplanens radarutrustning kommer Racons användbarhet vid navigering i dåligt väder att få ökad betydelse.

På "Navy Day" 1947 var alla kust- och ö-stationerna som flottan fått på sin lott att bemanna i tjänst dygnet runt på ett undantag när, medan tre Coast Guard och tre flygvapen-stationer likaledes hunnit träda i funktion.

Automatisk flygning.

(Instruments jan 48)

I sin strävan att möjliggöra "all sorts väder flygning" - genom att pröva och nykonstruera hjälpmedel därför - har amerikanska flygvapnet utfört en hel del experiment vid sin "All-Weather Flying Division" vid Clinton-flygfältet nära Wilmington Ohio.

Alla hjälpmedel på ett flygplan är nödvändiga för en säker flygning, men samtliga fordrar förarens uppmärksamhet. Ju fler instrumenten är, desto mindre tid får föraren att tänka och fatta nödvändiga beslut i samband med sitt uppdrag. Det är för att frigöra honom så mycket som möjligt från skötseln av flygplanet, som man vid Clinton uppfunnit och konstruerat "The Automatic Flight Controller," vilken fullständigt manövrerar och övervakar ett stort flygplan under hela dess färd, utan att en mänsklig hand medverkar varken i flygplanet eller på marken.

Apparaten är icke en fjärrmanövrerad radiopilot utan mycket riktigt en "hjärna", som lagrar de upplysningar den får före flygningen, som avläser instrumenten, som lyssnar på radiosignaler, som mäter hastigheter och distanser och som utför alla de funktioner, som föraren och hans besättning normalt måste utföra. Apparaten vet genom sitt "minne" och genom att avläsa instrumenten vilken flygväg planet skall gå, hur snabbt det skall gå, när landningsstället skall ut, och vilken landningsbana det skall välja.

Flera försöksflygningar ha gjorts, därav två över Atlanten.

Hur apparaten arbetar.

Vid flygning från ett ställe till ett annat med automatisk pilot kan man särskilja 12 moment. Dessa är följande:

1. Förinställningar före start.
2. Start.
3. Stigning efter start (landningsstället går in då planet nått 20 m höjd.
4. Stigning till den höjd flygningen skall utföras på (på 300 m tages klaffarna in).
- 5.6.7.8. Navigering. Flygplanet kan därvid flyga på kompass, bestick eller radio.
9. Planering till höjd för flygning i närzon.
10. Närmande till fältet på närtrafikfrekvens.
11. Inflygning och planering.
12. Landning.

Vid flygningen över Atlanten från Clinton till Brize, Norton, England, utförde apparaten samtliga dessa moment utan ingripande av någon människa.

För drift av "The Automatic Flight Controller" fordras en generator driven av en särskild bensinmotor.

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM FLYGPLANMEKANIKERNAS FÖRUTBILDNING?

1. Var fullgör flygplanmekanikern sin yrkesutbildning före anställningen vid flygvapnet?
2. Hur många ynglingar avslutar årligen utbildning vid flygmekanikeravdelningarna?
3. Hur stort är flygvapnets årliga behov av flygplanmekaniker?
4. Vad omfattar yrkesutbildningen?
5. Varför förutbildas flygplanmekanikern icke vid flygvapnet?
6. Vem har ansvaret för utbildningen?
7. Vilket inflytande har flygvapnet på utbildningen?

Svar på frågorna 1-6 ovan se omslagets 3. sida.

=====

SÅ GICK DET TILL!

(Forts fr sid 69).

Nära ögat - en påskhändelse 1941.

(Hawker-Siddeley Rewiew febr 48)

Vid påsktiden 1941, vid lunchdags, mitt på ljusa dagen, uppenbarade sig ett ensamt flygande tyskt bombplan över den stora brittiska flygplanfirman A.V. Roe's största fabrik vid Greengate, Middleton, invid Manchester. Sikten var klar och bombfällaren kunde tydligt se alla de talrika fabriktaken under sig.

Fyra bomber fälldes och träffade alla målet. Två briserade och vållade skador, men två var "blindgångare", d.v.s., de detonerade inte. Bombfällaren hade likafullt gjort sin sak alldeles för bra. Om bomberna i stället fällts en obetydlighet på sidan om målets mitt, hade de briserade bomberna mer än väl räckt till för att förstöra Avro-firmans centrala ritkontor, där man just då hade samtliga originalritningar till det nya 4-motoriga bombplanet "Avro Lancaster" framme på ritborden, i så gott som sluttrit skick. Det var blott de traditionella skynkena som skyddade ritningarna mot sol m m. Några blåkopior hade tagits av ett fåtal ritningar, men ingen som helst fotografering för arkiv- och duplikatändamål till den blivande, stora serietillverkningen av typen, vid ett flertal fabriker, var ännu medhunnen.

Man överdriver inte, säger tidskriften, om man konstaterar, att hela krigsförloppet kunnat ändras, därest just det ritkontoret blivit förstört.

De brittiska flygfälten efter kriget.

(Press)

Vid 2. världskrigets slut fanns över 600 flygfält på de brittiska öarna för egna och allierade flygförband m m. Sommaren 1947 hade 240 av dessa bibehållits för brittiska flygvapnets behov. Ytterligare 25 underhöllos och 70 hade återställts till markägare. 7 var överlämnade till municipala myndigheter och 70 reserverade för civilflyget.

De återstående nära 200 flygfälten användes som förrådsplatser.

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

OM FLYGNING I NORRA SVERIGE.

Snöbyar i södra Sverige ha som regel mycket begränsad utsträckning. De är ofta relativt lätta att flyga runt. Snöbyarna i norra Sverige däremot kan ha en utsträckning från några km diameter upp till 100 km eller mer. De kommer hastigt. Även erfarna meteorologer ha svårt att i förväg fastställa deras utbredning och varaktighet. Följande exempel, som inträffade vid F 4 för några år sedan, kan vara belysande.

Vädret i Jämtland var halvklart med god sikt och medelhöga moln. Snöbyar i fjällen. För Storsjöbygden förutspådde meteorologen enstaka snöbyar av kort varaktighet. Ett fpl Ju 52 startade för övning i inflygning till flygplatsen med hjälp av radiopejling. Kort efter starten meddelade meteorologen enligt order till flotttiljchefen att "snöby kommer". Beräknad varaktighet 10-20 min. Föraren i Ju 52:an fick order att avvakta snöbyns passerande omedelbart öster Östersund. Så kom "byn", som en häftig snöstorm. Sikt 50-100 m. Ännu efter en halvtimme hade den icke upphört. Planet sökte från Östersund ta sig in till flygplatsen. Isbildning uppträdde i snöbyn, sikten var mycket dålig och 52:an måste vända. Nytt försök gjordes efter ytterligare en timme men med samma resultat. När två timmar gått och snöstormen fortfarande rasade över Storsjöbygden, beordrades planet landa i Sundsvall. Ännu på kvällen rasade snöstormen och planet kunde inte återvända förrän följande dag.

Flyg aldrig i fjällen, när meteorologen förutsäger snöbyar, om Du inte har stor erfarenhet av fjällflygning. Var överhuvud taget försiktig vid flygning i norra Sverige när prognosen anger snöbyar. Vänd därest personalen inte har vana att flyga under vinterförhållanden.

"Nersvep" i fjällen.

Vid en kraftig genomsjunkning före landning känner ff i regel en otäck "sugning" i magen, som varnar honom så att han kan ge gas eller doppa flygplanets nos för att få upp farten. Vid nersvep över fjällen uppträder oftast inte denna känsla. Fjället bara reser sig högre och högre. Flygplanet ligger i bästa stigning, men sjunkhastighetsmätaren visar nedåt. Norr Oviksfjällen

EN FLYGLÄRARE BERÄTTAR.

Dåligt väder hade åstadkommit förskjutningar i utbildningsplanen, varav det kom sig att jag en dag i somras fick order att utföra flygprov med en del elever som jag inte kände till. Under starten med den första eleven märkte jag, att han tycktes ha svårt att hålla fpl på rakbana. Han parerade med nästan fulla roderutslag, men jag trodde det berodde på nervositet, varför jag inte fäste mig mycket vid det.

Snart var vi uppe på höjd, och jag började med att låta eleven ställa fpl; dels med, dels utan motor. Han var inte särskilt slängd i konsten, och irriterad över hans brist på teknik visade jag hur det ska göras. Då upptäckte jag att fpl reagerade trögt och osäkert, som om det var något fel på roderorganen.

Vad skulle jag göra? Antingen gå ned och byta fpl eller fortsätta. För att inte förlora dyrbar tid beslöt jag att fortsätta och se bort från fpl sätt att reagera.

Vi fortsatte alltså med branta svängar. Ett par gånger var jag tvungen att ta rodren för att hindra fpl att gå i spin. Sedan eleven hade klarat de flesta manövrerna tillfredsställande, tog jag rodren och började stiga till 3000 m för spinövningarna. Väl uppe gav jag order om en spin på två varv. Eleven drog av gasen och tog åt sig spaken. Just som fpl stallade, gav han fullt sidoroder och tog spaken i magen. "Bra ingång", tänkte jag, när nosen gick ner.

Ett varv... två varv... sarkastiskt sade jag till eleven att vi inte hade hela dagen på oss, två varv, inte mer, skulle han göra.

Han gav motroder och sköt fram spaken. Spinnen saktade av.

"Nersvep" i fjällen. (Forts).

i trakten söder Vålådalen har sålunda vid ett tillfälle vid flygning med en Storch fastställts en sjunkhastighet av mellan 10 - 15 m/sek trots att planet låg i bästa stigning och instrumenten i övrigt visade korrekta värden. Någon känsla av att det bar i väg nedåt hade föraren inte. Men bergväggen reste sig snabbt och sjunkhastighetsmätaren såg ut som den kollapsat. I dylikt fall är det blott att med bibehållande av tillräcklig flyghastighet - kontrollera flyghastigheten på hastighetsmätaren - att vända ut från fjället och det farliga nersvepsområdet för att med tillräcklig höjd - minst 3 - 500 m över de högsta topparna - passera det farliga området.

stannade upp och - övergick till spin åt motsatt håll. Istället för att ta rodren lät jag eleven känna på spin åt motsatt håll, en ganska obehaglig manöver. Det här ska allt lära honom, tänkte jag. Spinnen blev emellertid värre än jag hade tänkt, så jag talade om för eleven hur han skulle ta sig ur den. Han följde mina instruktioner till punkt och pricka, men spinnen blev bara trängre.

Då försökte jag själv. Inget resultat. Som sista utväg drog jag på gas, och hoppades att motorns moment skulle minska rotationen. Ingenting hände. Jag tittade på höjdmätaren. 1000 m! Det var litet för lågt med ett fpl som inte ville gå ur spin ordentligt. Jag beordrade eleven att hoppa.

Han kopplade ur talslangen, fällde huven och försökte resa sig. Han blev alldeles röd av ansträngningen, men kunde inte komma ur. Han hade glömt att lossa remmarna! Jag bultade frenetiskt på huven, men han hörde inte. Med ett stönande fäste jag mina egna remmar, jag kunde inte lämna honom ensam. Jag körde ner huvudet så att jag inte kunde se marken och försökte det sista. Med bägge händerna körde jag fram spaken så långt det gick, gav fullt sidoroder, och bad. Långsamt, långsamt kom visaren på girindikatorn tillbaka till centrum, så jag återförde rodren till neutralläge och tittade ut. Det första jag såg var småskog som visslade förbi. Planet var upp och ned, på ungefär 30 m höjd! Jag steg ögonblickligen, och halvrollade sedan till rättvänt läge. Svetten droppade från pannan, och skjortan klibbade vid kroppen. Det var bra nära ögat!

Nere på marken satt jag och väntade på att knäna skulle sluta skaka. Eleven klev ur, och sa: "Det var mitt fel, jag glömde att lossa remmarna." Jag nickade. "Sån't händer ibland. Vi ska ta en annan kärra och försöka på nytt."

En hastig undersökning visade att roderlinorna var alldeles för lösa, rodren blev bara effektiva till tre fjärdedelar.

Varenda gång jag tänker på detta, minns jag vad min egen lärare en gång sade: "Kom ihåg, att 90 procent av alla haverier börjar på marken." Jag lärde mig något den gången.

Omdömeslös flygning.

Vid en flottilj inträffade att en fänrik under rotetflygning med en elev i GFSU (grundläggande flygslagsutbildning) som rotetvåa upprepade gånger "anföll" ett över svenskt område flygande danskt trafikflygplan, varvid roten en gång passerade så nära som 20 - 50 m från trafikflygplanet. Fänriken dömdes av krigsrätten till 10 dagars arrest.

Läsekretsen Har Ordet:

Ny barmhärtig samarit.

En av flygets män i chefsställning kom en morgon i februari efter ett av vinterns svåra snöfall cyklande på den oplogade Valhallavägen i Stockholm. Plötsligt kör en lastbil upp tätt intill den cyklande officeren så att han nästan trängs ut i den djupa snön. Ut sticker ett huvud och ropar: Vart ska Ni? - Till Tegelhuset på Gärdet! - Släng upp cykeln på bilen och hoppa upp! - Ett tidvis ganska sällsynt exempel på hygglighet mot officerare. Att den hygglige chauffören - en civil svensk i värnpliktsåldern - blev inbjuden att medfölja på en flygtur borde kanske inte nämnas, då Sveriges lastbilschaufförer nu kanske börjar "jaga" cyklande flygofficerare - i hopp att få följa med och flyga.

Störtis.

Fler flygsugna?

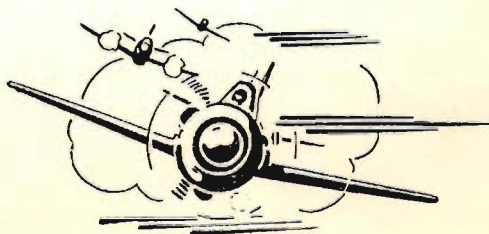
Jo, var så säker! T o m detta "blads" kombinerade gågosse, korrekturläsare, ombrytare och redaktionssekreterare erhöll i går, på hemväg från "tegelhögen" och med "redaktionskappsäcken" i näven en liknande invit. Tyvärr gick dock färden den gången åt andra hållet - i följd av olika färdriktningar och i detta fall tyvärr rådande brist på flygmöjligheter - - -

N.M.

Ett duktigt flygplan.

Ett engelskt Lincoln-bombplan skulle demonstreras vid en flyguppvisning på kontinenten. Planet flög först över åskådarna med alla fyra motorerna igång. Vid nästa överflygning var en motor flöjlad. Tredje gången kom flygplanet tillbaka på endast två motorer. Åskådarna applåderade och trodde att uppvisningen var slut. Men planet gjorde ännu en överflygning, denna gång på lägsta höjd med tre flöjlade propellrar.

En amerikansk general, som stod och såg på, utbrast: "Nästa gång tror jag ta mej tusan att han kommer igen på bara vindruteskraporna!"



VAD VET DU OM FLYGPLANMEKANIKERNAS FÖRUTBILDNING?

Svaren på frågorna sid 76 är följande:

1. Han genomgår en 2-årig kurs för flygplanmekaniker vid flygmekanikeravdelning, antingen vid en statlig central verkstadsskola eller vid en kommunal skola för yrkesundervisning. Dessa skolor upprättades med början år 1943.
2. Omkring 300. Detta antal var beräknat efter det bedömda behovet under de anställningsförhållanden, som var rådande omkring år 1943, då regeln ännu var, att huvuddelen av FV mekaniker avgick ur tjänst efter i medeltal 4-5 års anställning (korttidsanställning).
3. Omkring 70 . Av dessa antages vid vissa förband försöksvis 20 civila hjälptekniker. Som volontärer antages sålunda endast omkring 50. Anledningen till denna minskning av antalet i förhållande till antalet under år 1943 är övergången till "långtidsanställning" (tekniker). Någon minskning i antalet från yrkesskolorna årligen utgående är dock inte önskvärd, enär endast omkring 15-20 % av de 300 söker till FV, återstoden söker arbete i den civila marknaden.
4. Ungefär 3/4 av tiden ägnas åt praktiskt yrkesarbete och 1/4 åt teori. Under det praktiska yrkesarbetet får ynglingarna främst lära sig filning, borrarning och nitning samt - med hjälp av arbetsmaskiner - svarvning och fräsning m m. Dessutom får de viss kortare tid ägna sig åt flygplan- och motorarbeten.

Bland teoriämnena märkes materiallära, mätteknik, yrkesritning samt flygplan- och flygmotorlära.
5. Det är olämpligt att förlägga dessa unga pojkar (14-15 åringar) inom militära etablissemang. Den engångskostnad för inköp av arbetsmaskiner m m, som blivit nödvändig, om skolorna lagts till FV, undveks nu, då dessa maskiner redan fanns vid de civila skolorna när flygmekanikeravdelningarna skulle organiseras. Kostnaderna för utbildningen bestrides nu av annan huvudtitel än försvarets.
6. Rektor för resp verkstads- eller yrkesskola. I utbildningshänseende lyder skolan under Överstyrelsen för yrkesutbildning.
7. CFV har möjlighet att följa utbildningsverksamheten vid flygmekanikeravdelningarna och att föreslå åtgärder att effektivisera densamma. Innevarande år har CFV bl a föreslagit ändring av utbildningsplanerna, innebärande ökad tid för flygtekniska ämnen på bekostnad av bänk- och plåtarbeten. Varje skola har sedan 1943 tilldelats minst ett flygplan, 1-2 motorer, propellrar, verktygssatser m m. Bland läroböckerna märkes FV motorlära och flyglära (Hermods) samt beskrivningar över flygplan- och motortyper. Utredning pågår angående möjligheten att tilldela skolorna kasserade flygplan av typ Saab 17 C.



Nr 3/1948.
