

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

	Sid.
Frågan för dagen	
Flygvapnets förstärkning ★	241
Vad fordras av en flygofficer ★	245
Känner Ni igen dem?	247
Pressgrannar: Strategiskt från USA	248
Sovjets flygande personal ★	249
Vad vet Du om flygspaning?	250
Flygtjänst	
Kompressibilitetsfenomenen ★	251
Flygutbildningserfarenheter ★ i USA	253
Flygkadettskolans Danmarksbesök	254
Markttjänst	
Central tillsynstjänst ★	256
1948 års värnpliktskommitté ★	257
Flottiljpolisorganisationen ★	"
Beredskapen kring München 1938	258
Utlandsnytt	
Brittiska luftförsvarsövningen 1948	259
Turkiet får flygplan från USA	260
"An air-force-in-being"	261
Så gick det till	
Tyska transportflyget offrades	262
USA-flygvapnens expansion 1939-45	264



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) genomgåas med därav berörd personal.

INNEHÅLL

(forts):

	<u>Sid:</u>
Tekniska fronten	
Nytt hastighetsrekord - 1070 km/h	267
Amerikanska standardatmosfären	270
Haverifronten	
Att överleva en störtning ★	271
Nödlandning på vatten med reoplan ★	"
Säkerhet även på marken ★	273
Lättare än luften	276
Språkspalten - engelsk "flygslang" Omsl. 3-4 s.	

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 "Läsekreten 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:

CHEFENS FÖR FLYGVAPNET PLAN FÖR FORTSATT FÖRSTÄRKNING AV FLYGVAPNET.

Chefen för flygvapnet har nu avgivit sitt av 1948 års riksdagsbeslut om flygvapnets förstärkning föranledda förslag i ärendet. En sammanfattning av det väsentligaste däri återfinnes nedan.

Vid behandlingen av försvarspropositionen framhöll 1948 års riksdag, att det totala försvarets motståndskraft och uthållighet är i hög grad beroende av luftförsvarets styrka. Då utvecklingen enligt riksdagens mening tyder på att bemannade bombflygplan under överskådlig tid fortfarande kommer att utöva det allvarligaste hotet i en strategisk luftkrigföring, syntes jaktflyget under den tid, som kunde överblickas, komma att förbli det effektivaste luftförsvarsmedlet. Hotet från luften befaras vidare vid ett nytt krig bli ännu allvarligare än vad fallet var under det senaste. Med hänsyn till dessa förhållanden borde även enligt riksdagens mening förslaget att inom flottiljorganisationens ram så snart ske kan förstärka de tio dagjaktflottiljerna med 50 % i princip läggas till grund för en successiv förstärkning av dagjaktflyget.

Riksdagen beslöt vidare, att i första hand tre flottiljer skulle förstärkas på angivet sätt. Då departementschefen tillkännagivit sin avsikt att förelägga 1949 års riksdag en på ytterligare utredning grundad plan för fortsatt utbyggnad av dagjaktflyget, saknade riksdagen anledning att närmare än som skett gå in på frågan om en sådan utbyggnad. Då riksdagen fann det önskvärt, att samtliga kostnader för såväl berörda som andra ifrågasatta förstärkningar av flygvapnet kunde överblickas i ett sammanhang, borde i samband med nyssnämnda utredning jämväl tagas under omprövning det av chefen för flygvapnet väckta spørsmålet om uppsättande av ytterligare en nattjaktflottilj och frågan om de olika vägar, som därvid kunde beträffas.

Med anledning av riksdagens nyssnämnda uttalande har regeringen uppdragit åt chefen för flygvapnet att verkställa utredningen rörande fortsatt utbyggnad av jaktflyget och före den 1 november 1948 inkomma med därav föranledda förslag. Utredningen skulle i överensstämmelse med

riksdagens uttalande omfatta såväl den fortsatta förstärkningen av dagjaktflyget som frågan om att uppsätta en andra nattjaktflottilj och de olika vägar, som därvid kunde beträdas. Såsom inledningsvis nämnts har chefen för flygvapnet nu till Konungen avgivit på utredningen grundade förslag till fortsatt förstärkning av jaktflyget. Dessa förslag, som bygger på det i j a n u a r i 1948 avgivna förslaget, innebär i huvudsak följande. Då motiveringarna för de båda förslagen i huvudsak överensstämmer och då motiven för januariförslaget framlagts i ett föregående nummer, begränsas här redogörelsen till organisationen och därmed sammanhängande frågor.

Chefens för flygvapnet nu avgivna förslag till förstärkning av jaktflyget har begränsats till vad som bedömts möjligt att utan extraordinära åtgärder - såsom köp av flygplan i utlandet, förstärkning av utbildningsanstalter m m - genomföra under den period, som f n kan överblickas. Förslaget utmynnar i en plan, som beräknas kunna i huvudsak genomföras under en 6-årsperiod. Förstärkningen av dagjaktflyget har - i överensstämmelse med det ursprungliga förslaget - grundats på principen att förstärka "normalflottiljerna" med 50 %. Vad beträffar den andra nattjaktflottiljen har chefen för flygvapnet - med avsteg från det ursprungliga förslaget att uppsätta en helt ny flottilj - föreslagit, att ytterligare en attackflottilj skall ombildas till nattjaktflottilj och att den härav föranledda minskningen av attackstyrkan skall kompenseras genom att det kvarvarande attackflyget förstärkes inom flottiljorganisationens ram. Denna lösning är ogynnsammare än den ursprungliga, eftersom antalet operationsenheter inom attackflyget minskas, men har av ekonomiska skäl likväl ansetts böra godtagas. Sammanfattningsvis innebär chefens för flygvapnet förslag, att även återstående sju dagjaktflottiljer så snart ske kan förstärkas med 50 % inom flottiljorganisationens ram samt att ytterligare en attackflottilj ombildas till nattjaktflottilj, varvid två av de kvarvarande tre attackflottiljerna förstärkes med 50 % enligt samma principer som tillämpas vid dagjaktförbanden. Efter dessa ändringar skulle flygvapnet i f r e d komma att omfatta följande flygförband, nämligen:

10 förstärkta dagjaktflottiljer,	2 nattjaktflottiljer,
3 attackflottiljer, varav två förstärkta,	1 spaningsflottilj,
1 spaningsdivision vid flygbaskåren och	1 flygräddningsgrupp.

Flygvapnets ledande organ samt eskader- och flygbasområdestaber, utbildningsanstalter och centrala flygverkstäder beräknas i stort sett inte

bli påverkade av den föreslagna förstärkningen.

Vid flottiljen förstärkes de tre flygande divisionerna, under det att den administrativa apparaten ej ansetts behöva förstärkas. Samtidigt som antalet krigsflygplan ökas med 50 % ökas den fast anställda personalen med endast ca 15 %.

Att de kostnader, som nedlägges på förstärkning av befintliga flottiljer enligt nyssnämnda grunder, i största utsträckning bli utnyttjade för att höja stridsstyrkornas krigsberedskap och stridsvärde framgår därav, att omkring 85 % av de årliga merkostnaderna vid genomförd organisation avses för förnyelse, drift och underhåll av f l y g m a t e r i e l .

Det nu förefintliga behovet av s k y d d s a n o r d n i n g a r vid flygbaserna (berghangarer m m) ökas med anledning av den föreslagna förstärkningen av flygvapnet. I vilken takt dessa anläggningar kan utbyggas blir främst beroende av arbetsmarknadsläget. Om denna utbyggnad kommer till stånd, tillgodoses även det ökade behovet av hangarutrymmen i fred med anledning av att flottiljernas styrka utvidgas.

Med hänsyn till det trängande behovet av ett starkare jaktflyg bör de föreslagna förstärkningsåtgärderna genomföras så snart ske kan. Under förutsättning att beslut fattas av 1949 års riksdag, beräknas de - utan att extraordinära åtgärder vidtagas - kunna genomföras under loppet av de närmaste sex budgetåren. Förstärkningen av ytterligare sju dagjaktflottiljer, som beräknas kunna ske med inom landet tillverkade flygplan, har förutsatts äga rum under budgetåren 1951/52 - 1953/54. Ombildning av ytterligare en attackflottilj till nattjaktflottilj och samtidig förstärkning av två attackflottiljer bör likaledes genomföras så snart ske kan. Om denna omorganisation skall bygga på svensktillverkade nattjaktflygplan, beräknas den dock inte kunna äga rum förrän budgetåret 1954/55. Kan lämpliga nattjaktflygplan anskaffas i utlandet före denna tidpunkt, bör den andra nattjaktflottiljen dock tillkomma tidigare. Med hänsyn till svårigheterna att nu överblicka, om sådana möjligheter över huvud taget finnes, har utredningen grundats på svensktillverkade nattjaktflygplan.

Chefen för flygvapnet har ej nu kunnat taga ställning till vilken attackflottilj, som bör ombildas och vilka övriga attackflottiljer, som i samband därmed böra förstärkas. Beträffande personalrekryteringen i samband med organisationens genomförande har räknats med, att merbehovet av flygtekniker i l. hand skall täckas med utnyttjande av - i förhållande till genomförd

organisation - befintligt överskott på härför lämpat fast anställt manskap i teknisk tjänst och i 2. hand genom att rekrytera civila hjälptekniker enligt det system, som nu prövas. I fråga om elektrotekniker har det dessutom bedömts nödvändigt att i viss utsträckning direktrekrytera färdigutbildad personal.

Kostnadsberäkningarna, som grundats på pris- och löneläget den 1 / 7 1948, visar merkostnaderna i förhållande till nu gällande organisation och avser dels engångskostnader för att uppsätta de nya delarna av organisationen, dels årskostnader för att på längre sikt vidmakthålla dessa delar.

Kostnaderna ha sammanfattats i följande tabell:

Sammanfattning av merkostnader (miljoner kr).

Ändamål	1949/50			1950/51			1951/52			1952/53		
	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B
Engångskostnader	10	-	10	15	-	15	45	-	45	45	6	51
Årskostnader	-	-	-	-	-	-	6,2	0,2	6,4	14,9	0,7	15,6
<u>Summa:</u>	10	-	10	15	-	15	51,2	0,2	51,4	59,9	6,7	66,6
	1953/54			1954/55			Genomförd org.			S:a engångskostnader.		
	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B	A	B	A+B
Engångskostnader	28	16	44	-	44	44	-	-	-	143	66	209 ¹⁾
Årskostnader	24,2	2,8	27,0	24,8	7,9	32,7	26,1	13,4	39,5	-	-	-
<u>Summa:</u>	52,2	18,8	71,0	24,8	51,9	76,7	26,1	13,4	39,5	143	66	209 ¹⁾

- 1) Varav 207 milj kr för anskaffning av flygmateriel och 2 milj kr (under B) för belysningsanordningar vid vissa flygfält, avsedda att utnyttjas av nattjaktflotiljen.

U t ö v e r ovannämnda engångskostnader tillkommer ett investeringsbehov - merbehov - av ca 33 (16,5) milj kr för skyddsanordningar vid flygbaserna, varav ca 23 (11,5) milj kr under A och ca 10 (5) milj kr under B. Siffrorna inom parentes ange grundavskrivningsbehovet. Hur stor del av dessa kostnader, som infaller under 6-årsperioden, kan av förut angivna skäl inte överblickas.

VAD FORDRAS AV EN FLYGOFFICER?
=====

Lord Tedder, chef för RAF, inledde det engelska flygvapnets senaste rekryteringskampanj med ett anförande inför en samling skolmän i Oxford. Han behandlade därvid först flygets betydelse i en "fred med tänder", talade sedan om den vågdal vari RAF råkat på grund av personalavgången efter kriget och slutade med att fastställa vad som krävs av en nutida flygofficer och som alltså bör klargöras för dem som överväger denna levnadsbana. Dessa ord, som är väl tillämpbara även på vårt flygvapen, föll sålunda:

"Jag har vid olika tillfällen blivit tillfrågad av ynglingar med planer att gå in vid flygvapnet: "Vad har flygvapnet att erbjuda mig?" Mitt svar är: "Din fråga intresserar mig inte. Vad jag är intresserad av är vad Du har att erbjuda flygvapnet - om det nu överhuvudtaget är något." Jag anser det inte mer än rätt och billigt, att en flygofficer in spe tar reda på vilka möjligheter som bjuds honom vad gäller tjänstgöring, löneförmåner, befordran etc, men jag är övertygad om, att vårt vapens stolta historia skrivits av män, som sökt in av en önskan att tjäna, och inte därför att paragraferna utvisade, att de efter så och så många tjänsteår skulle få så och så många kronor i pension. Jag har hört den åsikten hävdas, att den moderna generationen saknar vilja att tjäna. Min begränsade erfarenhet vill inte godta detta som en allmän regel. Jag hoppas att Er erfarenhet istället säger, att denna vilja att tjäna kommer att leva upp på nytt, även om den kommit i skymundan genom reaktionen efter kriget. Det må för en del verka sentimentalt att säga, att försvaret behöver unga män med en kallelse att tjäna sitt land i luften - för mig är det ett kallt konstaterande av faktum.

I frågan om vad försvaret behöver har jag hört yttras, att flygvapnet saknar fog för att göra så många av sina yngre män till officerare. Motivet till denna anmärkning skulle vara att den unge flygofficeren i praktiken inte utövar något befäl, han har inget behov av ledarställning. Enligt min åsikt är detta den djupaste missuppfattning av vad som fordras av den unge officeren. Det är sant, att den genomsnittlige unge flygofficeren inte har un-

der sig en trupp karlar, på vilka han kan utöva befäl och tillämpa sitt ledarkunnande genom att drilla exercis på hangarplattan eller öva framryckning i öppen fyrkant på heden. Hans problem är långt svårare, på ett högre plan.

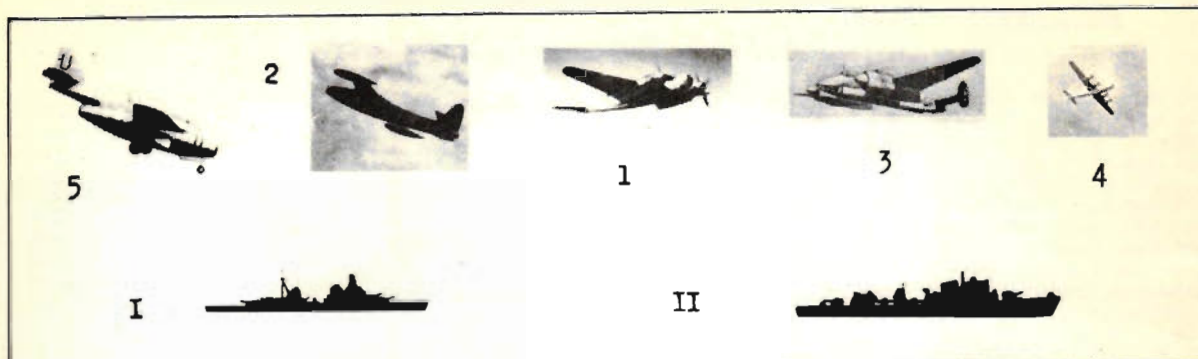
På marken skall han föra befäl över män, som besitter ett tekniskt kunnande som han själv sannolikt aldrig kommer att uppnå - män, som genom arten av sitt arbete ytterst sällan kommer att föras samman till en automatiserad enhet. Även i luften kommer flygofficeren sällan - om någonsin - att få det truppens stöd, som följer med de enklare formerna av militärt ledarskap. Av den unge flygofficeren fordras ledarskap, och ett ledarskap av högt mått - den ledning, som är baserad på oantastlighet och personligt exempel, det ledarskap, som inspirerar till lojalitet genom känsla och förståelse.

Jag har också hört sägas att flygofficeren inte gör något annat än flyger - en fruktansvärd kvarleva från de dagar under kriget, då flygverksamheten var som mest intensiv. Det är sant, att flygande personalen under sådana perioder av starkt ökad flygaktivitet måste ges största möjliga tillfälle till avkoppling mellan företagen och att de följaktligen löstes från sina övriga rutinuppgifter av officerare i marktjänst. Detta var uppenbarligen en nödåtgärd i krig, och även som sådan tillämpades den inte under alla förhållanden.

Det är anmärkningsvärt hur många missuppfattningar som råder angående arten av tjänsten i flygvapnet. Jag har mött unga män, som frågat mig: "Vad får jag för tjänst, när jag slutar flyga om fem, sex år?" Jag medger, att det finns vissa slag av operativ flygning, som fordrar ett mått av fysisk trim, som troligen är förbehållet ungdomen - låt säga under 30 år - men flygning och flygtjänst överhuvudtaget är inte ett ungdomens monopol. Två gånger under senaste flygvapenövningen såg jag - vid det flygfält jag besökte - chefen för jaktflyget (Fighter Command) i leken i sitt eget ensitsiga jaktplan - en helt normal företeelse.

Ibland får man höra, att vad flygvapnet saknar är de äldre försvarsgrenarnas traditioner. Kvantitet av traditioner saknar vi - det är ofrånkomligt, men jag lämnar ingen företräde vad gäller kvaliteten i våra traditioner. Händelser sådana som slaget om Storbritannien, försvaret av Malta, reträtten till El Alamein har motståndslöst fångat allmänhetens och historikens öga, med de är blott uttryck för vad jag betraktar som den mest fundamentala och djupast rotade traditionen i flygvapnet - den tradition som säger att ingenting är omöjligt, att alla problem på något sätt kan lösas, att nya metoder måste

Känner Ni igen dem?



Att kunna snabbt känna igen ("identifiera") egna och främmande flygplan och fartyg är en viktig sak både i krig och fred. Såväl den flygande personalen som markpersonalen - därav inte minst den som tjänstgör vid den "optiska" luftbevakningen - måste vara skicklig i denna konst.

Igenkänning (identifiering) ingår också som ett särskilt ämne i utbildningen vid åtskilliga skolor och kurser. För att emellertid bereda läsekretsen ett tillfälle att färska upp sina kunskaper inför U f l i dag några övningsuppgifter i ämnet. De gäller såväl moderna k r i g s f l y g p l a n som ö r l o g s f a r t y g . Studera bilderna på denna sida noga och sök bestämma vilka flygplantyper och fartyg de visar.

När Ni gjort detta, kan Ni för kontroll gå vidare till sid 275 där de rätta lösningarna finns införda. Där finns det också tillfälle att stif-
ta bekantskap med luftbevakningens på marken speciella "fackspråk". Detta skiljer sig i vissa avseenden från det i flygtjänsten och av flygväsendets fackmän vanligen använda.

OBS! Bildernas skala är inte enhetlig!

L O R D T E D D E R - (forts fr vidstående sida).

skapas, om de gamla och härdvunna visa sig ohållbara. Underhållet av Berlin var omöjligt - men - !'

Detta är ett av skälen varför jag säger, att flygvapnet behöver unga män med en kallelse, män med blick och med tro - blick att se hur framtiden ständigt växlande problem (vetenskapliga, tekniska, strategiska, taktiska) skall mötas och lösas, tro på flygvapnets makt som fredens väktare och, i krig, som segerns grundläggare".

Strategiska spekulationer i USA

Press-

grannar:

Av Sv. D:s flygmilitäre medarbetare

Sv D

7/10 48.

Den militärpolitiska diskussionen är mycket livlig i USA just nu. Både militära och civila skriftställare ägna sig åt öppenhjärtiga kommentarer till dagsläget och till spekulationer över hur ett eventuellt krig USA—Sovjet skulle komma att se sig. Samtidigt har årets kongress fattat viktiga beslut i försvarsfrågan, framför allt om en avsevärd förstärkning av flygvapnet. Inom försvaret ha åtskilliga strider utkämpats om uppgifternas fördelning, men efter en konferens under försvarsministerns ledning ha stridsyxorna grävts ner. Ingen bestrider längre, att flygvapnets roll blir den viktigaste både när det gäller att möta ett fientligt anfall mot hemlandet och att slå igen så kännbart som möjligt mot Sovjetunionen. De politiska skribenterna, bröderna Josef och Stewart Alsop, ha nyligen i Saturday Evening Post framlagt vad de påstå utgör den ståndpunkt som nu intages av de militära ledarna och utrikesledningen gemensamt. Man måste nu, sägs det, kräva

att de tre försvarsgrenarna ha god beredskap i fred,

att ett fast förbund knyts med England, Frankrike och Benelux, att dessa länder göras militärt starka genom lend-lease-system för materiel, så att de kunna motstå sovjetarmén, och slutligen

att USA får disponera baser på andra sidan havet, varifrån motanfall med atombomber kunna insättas utan dröjsmål efter en krigsöppning från rysk sida.

Det behövs sålunda ett "Atlantförbund", som förenar de stater som gränsa till detta hav. Det behövs icke för att underlätta ett anfallskrig utan för att kunna föra ett försvarskrig och för att utgöra det moment som skall avhålla herrarna i Kreml från aggression.

De fyra kraven äro ännu långt ifrån uppnådda och det är ett mål för amerikansk politik och upprustning att snarast nå dit. Lantstridskrafterna i Västeuropa beräknas nu till blott 15 divisioner och behöva rustas upp till 45.

I siffror räknat måste, säger man, den som producerar 96 miljoner ton stål om året, d. v. s. USA, vinna över den som producerar 18 miljoner, d. v. s. Sovjet. Men det kan bli en långvarig utmattningskampanj, under vilken sovjetarmén vanligen antages komma att översvämma Västeuropa och göra slut på dess civilisation. I Moskva lär man räkna med att göra det ganska snabbt. Den nya strategin som antagits i USA utgår emellertid från att en sådan

expansion inte skall tillåtas. Sovjetarmén skall stoppas senast vid Rhen. Den styrka, som får denna uppgift, blir det amerikanska tunga bombflyget med sina "absoluta" vapen — atombomber och kanske radioaktiva eller bakteriebomber.

Omedelbart efter krigsutbrottet komma ryssarna att avancera västerut med minst 100 divisioner och västmakterna söka upptaga försvaret i Rhenlinjen med sina 45. Samtidigt angripa ryssarna atlantströmfarten med sina ubåtar. Ryska femtekolonner sabotera bakom fronten och ställa genom strejker till stora svårigheter för mobiliseringen. Men vid första undererrättelse om krig flyga bombflottorna över Atlanten till sina förberedda baser på denna sidan. Därifrån ansättas sedan bombanfallen mot ryska livs-, industri- och kommunikationscentra, från Baku över Moskva till Leningrad. 3 000 km är den praktiska räckvidden för bombflyget. Atombombernas förödande verkningar komma snart att kännas vid fronterna. Röda armén avstånges från sina förbindelser med hemlandet och måste helt leva på de ockuperade ländernas knappa tillgångar. Västmakterna kunna måhända övergå till offensiv på marken efter 4 månader i stället för efter 4 år, som det skulle tagit utan bombflyget.

Planerna för ett motanfall från luften likt detta äro långt ifrån färdiga. Man diskuterar både målval — industricentra eller folkcentra? — och basval. Rysslands väldiga yta utgör självfallet en styrka, men ur luftkrigets synpunkt också en svaghet. Det är omöjligt att hindra bombflygets överflygning över ryska gränserna på alla ställen, varför luftförsvaret måste koncentreras till vissa bestämda områden, vid gränserna och skyddsföremålen. Det ryska jaktflyget är ganska modernt, så till vida att det håller på att försees med reaktionsplan, men dess tekniska utrustning är långt under västerländsk nivå, sägs det, t. ex. för nattjakt. Med en klok taktik beräknar man att även vid djupgående företag kunna begränsa förlusterna till högst 10 proc.

Det bombkrig man här syftar till är i viss mån ett annat än det som prövades mot Tyskland. Nu syftar man att sätta stopp för de ryska arméerna och hindra dem att vara medel för en rysk expansion i Europa. Detta måste, säger man, vara lättare att uppnå än framtvinga en underkastelse av hela ryska folket genom luftkrig. Den

röda ockupationsarméns förbindelser äro mycket långa och känsliga, mycket mera än de tyska 1944—45. Sovjets krigsindustri anses också vara beroende av endast 20 centra, vilkas förstöring skulle innebära att 99 proc. av flygplansproduktionen, 60 proc. av stålproduktionen och 65 proc. av oljeproduktionen falla bort. Motorfordonsindustrien är till tre fjärdedelar samlad i moskvaområdet, flygindustrien till hälften kring nedre Volga. Hälften av stridsvagnarna göras i Uraldistriktet. Skulle man lyckas nå 80 städer med atombomber vore Sovjet en ruinhöj utan industri och kommunikationer. Detta skulle kunna uppnås på några månader.

Det i år fastställda 70-flottiljprogrammet för amerikanska flygvapnet upptar omkring 700 tunga bombplan med bortåt 3 000 i reserv — allt detta flygplan som redan finnas, flertalet förvarade i plasthölje. Man räknar med att den operativa styrkan i Europa skulle behöva vara 300—500 bombplan, vartill komma jakt- och spaningsförband för understöd.

Hela systemet hänger emellertid på basfrågan. Skall målet nås, innan obotlig skada hinner åstadkommas vid en rysk offensiv, måste alla förberedelser vara klara för basernas omedelbara utnyttjande. Var behövs då baser? Utan att röja vad man diskuterar på militärt håll, kan man ta passaren, ställa in den på 3 000 km aktionsradie och sätta ena spetsen i de viktiga ryska centra, det ena efter det andra. Man finner då, att Skandinavien är mycket välbäddet. Därifrån nås alla viktiga centra utom de sibiriska. Från Island, England och Västeuropa kan man anfälla Moskva, Donetzområdet och några av Uralstäderna. Från Nordafrika når man lätt Baku och Sydryssland, även Centralryssland ligger inom räckhåll från det hållet. Baser i Arabien, och Indien eller Kina måste användas mot det nya sibiriska industriområdet Kusnetz och mot Östsibirien.

Om man vidhåller kravet, att baserna skola vara i högsta beredskap, måste somliga av de lämpliga utgångspunkterna för anfall uteslutas, främst Skandinavien, "som erbjuder oöverstiglika politiska hinder". I andra länder däremot ligger det nära till att ordna saken. Men kraven äro stora: 2 500 meters rullbanor för 70 tons flygplan med uppställningsplatser och körbanor till dessa på varje fält, förlägg-

ningslokaler för truppen, drivmedel, ammunition och reservdelar upplagda för 2 månaders behov allt klart med 24 timmars varsel. Uppenbarligen måste överenskomelser med berörda makter träffas i god tid, om detta skall kunna fungera. Här ligger en viktig uppgift för amerikansk politik.

Det uppges att diskussioner i ämnet pågå som bäst. Men det är lång väg att gå, ty de västeuropeiska länderna ha långt kvar till det minimum av stridskrafter som skulle behövas, och utrustningen är dålig. Till lands skulle fransmän, belgier och holländare bära största bördan, medan England skulle satsa sitt flyg och sin flygindustri för att rusta upp dessa länder i luften. Nationella prestigehäusyn försvåra planläggningen. Man måste också vara försiktig gentemot de franska kommunisterna; chefen för franska atomkommittén, Joliot-Curie, påstås vara kommunist! Närmast förestår nu i USA en granskning av den långa önskelista på krigsmateriel som man i Västeuropa gjort upp för att få hjälp till självhjälp. Det blir då inte lätt att samtidigt tillgodose de amerikanska egna behoven, som närmast äro att färdigställa 12 elitdivisioner och 6 reservdivisioner i högsta krigsberedskap jämte ytterligare 7 divisioner i ett halvårs beredskap. Man beklagar nu att man sålt undan eller låtit förstöra så mycket överskottsmateriel. Man kan emotse hård konkurrens om krigsmateriel under den närmaste tiden, det torde även Sverige få erfara. Man räknar i USA med att det ytterst blir skattebetalarna i Amerika som få betala Västeuropas upprustning — allt under förutsättning att kongressen under den nye presidenten går med härpå. Alla tecken tyda på att så blir fallet.

Denna strategiska och organisatoriska plan är, säger man, icke någon anfallsplan mot Sovjetunionen. Den är tvärtom en fredsplan och som sådan ett komplement till den ekonomiska Marshallplanen. Herrarna i Kreml äro realist. Om de finna att den fria delen av världen är för stark för att kunna anfallas, komma de att låta tala med sig. Men det fordras verkligen att styrkan är tillräcklig och att alla goda krafter verka till att den blir det. Endast en sådan "fred med tänder", som fältramskalk Jan Smuts uttryckt det, kan bli varaktig.

När Ni läst detta nummer av U f l - lämna över det till annan intresserad!

SOVJETS FLYGANDE PERSONAL.

Signaturen "Polygon" har i The Aeroplane behandlat olika spörsmål angående Sovjets flygvapen. Bl a berörs den ryska mentaliteten och hur denna återspeglats i de tyska flygarnas insatser under sista kriget.

Vi inbillar oss gärna, säger författaren, att de ryska nationerna består av millioner okunniga bönder, som kallar varandra "lillebror" och vilkas enda sysselsättning här i livet är att sitta vid en kamin, dricka vodka och vänta på sin hädanfärd. Ändå lyckades dessa ryssar under kriget bygga upp ett flygvapen med en personal på över en miljon man. Och vad mera är, de lyckades besegra de välutbildade, tekniskt skickliga tyskarna.

Enligt min mening kan man ge två förklaringar till denna synbara paradox. Först och främst måste det medges - vad vi än anser om kommunistisk undervisning - att allmänbildningen har fått en vidare spridning under den nya regimen, än vad tidigare var fallet. För det andra har Sovjets genomförande av jordbruksmekanisering i stor skala bibringat millioner landsortsbor en viss grundläggande kännedom om maskiner.

Den allmänna bildningsnivån i Sovjet ligger fortfarande långt under den brittiska, men genomsnittsryssen är intelligent och har en naturlig fallenhet för mekanik. Han är intresserad av att lära, har lätt för att ta efter, men är ändå uppfinningsrik. Som soldat och flygare är han okomplicerad, beslutsam och saknar nerver. Han är både fysiskt och mentalt hårdför, och är han en gång inkallad, bekymrar han sig mindre om familj, egendom och religion än vad vi gör. Han kan sakna initiativ, men han kritiserar aldrig en order - han utför den bara, förutsatt att ordern är enkel och han förstår den. Han är tapper krigare och framstående dryckesbroder. Framför allt tror han blint på den propaganda han får sig itutad. Det hände t ex många gånger under kriget att ryska soldater begick självmord för att undgå att bli tillfångatagna, enär man sagt dem att de omedelbart skulle bli skjutna i de tyska fånglägren.

De ryska jaktflygarna var skickliga som flygare. De var utomordentliga i individuell strid, men svaga i sådana uppgifter som eskorttjänst. Attackflygarna var även de skickliga flygare, som tappert kämpade vidare trots vetskapen att deras genomsnittliga "livslängd" var 10 "uppdrag". Båda kategorierna behandlade sina motorer ganska hårdhänt och fick därför inte alltid ut det bästa flygplanen kunde prestera. Bombflygarna hade däremot bättre teknisk förståelse för sin materiel, men var efter brittisk standard sett svaga i förbanisflygning; navigering och nattflygning. Bombfällarna var dåligt utbildade och hade underhållig utrustning, medan flygsignalisterna stod på en betydligt högre nivå. Flygskyttarna var modiga, men saknade tillräcklig vapenutbildning och slösade ofta med sin ammunition.

Markpersonalens utbildning var efter våra begrepp mindre god, men den enskilde var arbetsam och intresserad av sin uppgift. Disciplinen var god och under svåra förhållanden utomordentlig. Även den ryska förmågan att arbeta under de mest fruktansvärda villkor hade stor del i flygoperationernas framgång.

Följande tabell utgör ett intressant "provstick" på den ryska flygande personalens stridsduglighet. Tabellen utvisar operationerna under sommaroffensiven 1944, vid ett "gardesjaktflygregemente" tillhörande 1. flygarmén. Den omfattar tiden 20 maj - 24 augusti 1944. Jaktflygregementet ifråga anses vara ett av de förnämsta i sovjets flygvapen. (Ufl anm: Ett jaktflygregemente motsvarar ungefär en "flygflottilj" i numerär m m). (Tab s 250, nederst).

VAD VET DU ?

Fackredaktion: FS/U

VAD VET DU OM FLYGSPÄNING?

1. Vilken är största brännvidden på inom flygvapnet förekommande flygkameror?
2. Vilken negativskala erhålles på en film (lodbild) tagen med Ska 10 från 9000 m höjd?
3. Vilken är minsta skala för att en bild skall kunna användas för att identifiera t ex ett flygplan stående på marken?
4. Hur länge beräknas en bild, framställd genom "snabbarbete", under normala förhållanden vara användbar?
5. Vad har spaningsflygplanet typ S 31 för ursprungsbeteckning (fabriksbeteckning)?

Svar se sid 263 och 266.

=====

Fairey Gyrodyne - en ny helikoptertyp.

(Aeronautics aug 48)

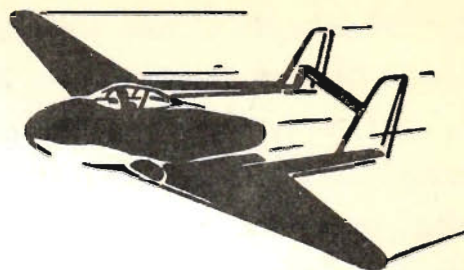
28/6 1948 sattes i White Waltham, Maidenhead, England ett av FAI kontrollerat hastighetsrekord för helikopter. Den uppnådda hastigheten var 200 km/h och det plan, med vilket rekordet sattes, var en Fairey-Gyrodyne. Denna typ är en helt engelsk konstruktion, som skiljer sig från den konventionella helikoptern framför allt därigenom, att farten framåt åstadkommes av en särskild propeller - liksom på autogiron. Den nämnda propellern är även avsedd att hindra flygkroppen att "rotera" samt för att hålla kursen. Motorn, som driver både rotor och propeller, är en 500 hkr Alvis Leonides 501. Motorns effekt kan fördelas till rotor och propeller på olika sätt. Vid start går ungefär 60 % av effekten till rotorn och 40 % till propellern. Vid horisontell flygning blir siffrorna omkastade.

Sovjets flygande personal (forts fr sid 249).

Tidrymd	Antal företag	Verksamhet m m
20/5 - 21/6 (32 dagar)	960	Bedömt antal flygplan i tjänst 30 La-5
22/6		Offensiven började
22/6 - 2/7 (11 dagar)	1300	Bedömt antal flygplan i tjänst 20-32 "
23/6 - 31/7 (29 dagar)	1200	" 20-25 "
1/8 - 19/8 (19 dagar)		Flygregementet i vila. Kvarvarande 27 st La-5 utbytta mot 40 st La-7.
20/8 - 24/8 (5 dagar)	300	2 fpl av 40 st La-7 nedskjutna

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U

KOMPRESSIBILITETSFENOMENEN UR FÖRARSYNPUNKT.Vad man kan vänta sig vid höga flyghastigheter.

Våra nuvarande flygplan är ännu inte utformade så att de kan motstå kompressibilitetsfenomenen, och därför riskerar man en del obehagliga verkningar om flygplanet utsättes för kompressionstötar. Det enda säkra sättet att undvika detta är helt naturligt att hålla sig borta från "kompressibilitets-zonen". Om man tvingas gå in i eller närma sig kompressibilitets-zonen eller om man oavsiktligt kommer in i den kan man vänta sig följande:

a) När flygplanet börjar stöta och/eller vibrera har man mött det första tecknet på farozonens närhet. Vibrationerna kan vara lokala - exempelvis i stjärtplanet eller vingarna - eller också kan de uppstå i hela flygplanet;

b) "Stampning", "rullning" eller "girning" eller kanske en kombination av alla tre fenomenen;

c) Flygplanet blir vanligen framtungt och stor kraft fordras för att röra spaken. Höjdrodret är det styrverk, som man sannolikast förlorar kontroll över. Det kan även tänkas att kontrollen över sido- och skevningsroder förloras, men de sistnämnda är i detta sammanhang inte lika viktiga som höjdrodret, ty utan höjdroderkontroll tvingas man stanna kvar i dykningen.

Förarens åtgärder för att komma ur kompressibilitetszonen.

De ovannämnda verkningarna av kompressionstötar behöver ej betyda att allt är förlorat om föraren ofrivilligt råkar komma in i den farliga hastighetszonen. Han bör emellertid exercismässigt vara drillad att vidtaga de åtgärder, som bedömes medföra minskning av flyghastigheten.

Hur man bär sig åt beror i första hand på flygplantypen och på de slag av tendenser enligt a) - c) ovan som planet visar, men det finns vissa gyllene regler, som skall inläras. De är verkligen värda att komma ihåg!

1. Försök att minska hastigheten genom att draga av motorn. Detta kan hjälpa Dig att återfå kontrollen över flygplanet.
2. Allteftersom planet förlorar i höjd ökas chanserna att få det ur kompressibilitetszonen. Även om flyghastigheten efterhand ökar något i en dykning, ökar dock proportionellt sett ljudhastigheten ännu mera och chockvågen kan plötsligt försvinna.
3. Försök att göra en upptagning genom att föra spaken jämnt bakåt. Om flygplanet lyder roderrörelsen gör Du en mjuk upptagning till planflykt under max 2 g.
4. Om flygplanet inte svarar för roderrörelse vid upptagning, bör Du öka trycket på spaken till dess det blir mycket stort.
5. Använd inte trimrodren vid urtagningsförsök annat än som en sista utväg. Om Du gör det samtidigt med att chockvågen plötsligt dör bort och den normala luftströmmen återuppstår kommer flygplanet att vara trimmat baktungt vid mycket hög hastighet. De härav orsakade kraftiga belastningarna kan vara tillräckliga för att bryta sönder planet.

Anvisningar beträffande fallskärmsprång.

Om föraren handlar enligt 1 - 5 ovan och inte lyckas få sitt flygplan ur kompressibilitetszonen skall fallskärmsprång försökas. Härvid bör följande observeras:

1. Försök inte hoppa om planet saknar utskjutbar stol. Vid sådana hastigheter har Du inte en chans att krypa upp ur förarrummet. Det är inte tillrådligt att ens öppna huven.
2. Om utskjutbar stol användes, håll munnen hårt slutet - i annat fall kan kinderna fläkas upp av luftdraget. En påtagen syrgasmask är ej något säkert skydd i detta avseende - den kan blåsa av i utskjutningsögonblicket.
3. Utlös inte fallskärmen omedelbart efter ett hopp i hög hastighet utan vänta till fallhastigheten nedgått till c:a 350 km/h. Detta tar c:a 12 sek om utsprånget skett i 800 km fart.

F L Y G A R D E V I S .

S L A R V A R D U i skolan - kan Din utbildning bli f ö r l ä n g d !

S L A R V A R D U i flygning - kan Ditt liv bli f ö r k o r t a t !

- ED.

ERFARENHETER FRÅN FLYGUTBILDNING I USA:S FLYGVAPEN.

Tillkomsten av reaktionsflygplan har medfört helt nya utbildningsmetoder. Den mest anmärkningsvärda nyheten i flygutbildningen är att skolflygplanet North American T-6 (Texan = vår Sk 16) användes som skolflygplan typ I, under det att jaktplanet F-51 (Mustang) och reajaktpplanet TF-80 C (tvåsitsig Shooting Star) tjänstgör som typ II. Detta innebär att flygeleverna, i stället för att utbildas på ett flertal olika flygplantyper med successivt ökad svårighetsgrad enligt tidigare utbildningsmetoder, numera tar steget direkt från 0 till 300 km/h och därefter till 500 km/h (F-51) och 800 km/h (F-80).

Den förberedande grundläggande flygutbildningen äger rum under en period av 8 månader. Genom att utbildningen sker på T-6 kommer eleverna redan från början i kontakt med en del av de problem som möter vid flygning med moderna krigsflygplan av kolvmotortyp. Detta anses fördelaktigt med hänsyn till den fortsatta utbildningen. Före första ensamflygningen får eleverna 20 - 25 timmar i dubbelkommando samt totalt under den grundläggande flygutbildningen c:a 170 timmar - allt på T-6.

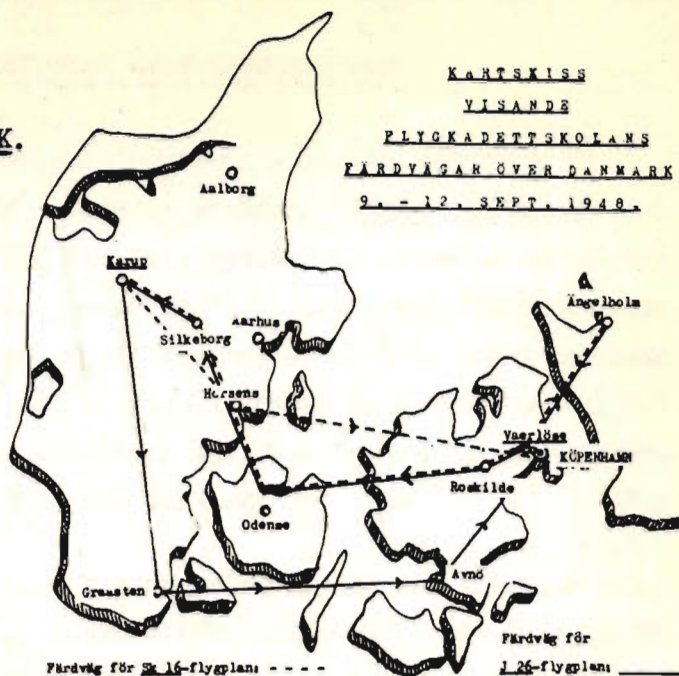
Utbildningen sker därefter som fortsatt grundläggande flygutbildning under 4 månader. Denna är till en början - under omkr 2 månader - gemensam för samtliga elever och omfattar 50 - 55 timmars flygning på F-51. Därefter fördelas eleverna på två avdelningar av vilka den ena fortsätter på F-51 under det att den andra går över till F-80 och erhåller 30 timmars flygtid före officersutnämningen. De 30 timmarna fördelas ungefär lika på inflygning, förbandsflygning och navigering.

Innan inflygning på F-51 och F-80 börjar genomgår eleverna en "torrflygningskurs" på resp flygplantyp. Strävan att minska olyckorna vid den mot slutet av kriget alltmer forcerade flygutbildningen ledde till att man började använda s k torrflygplan. Dessa består av fullt utrustade krigsflygplan, monterade på betongfundament. Alla reglage kan manövreras såsom under verklig flygning - även körning av motorn. I ett kontrollhus sitter en instruktör med telefoniförbindelse till föraren i "torrflygplanet". Instruktören kan åstadkomma olika flyglägen eller ställa föraren inför oförutsedda händelser genom att ändra instrumentens utslag. Enligt hittillsvarande erfarenheter är det tack vare denna "torrflygningsmetod", som den förberedande reaflygutbildningen kunnat genomföras så framgångsrikt.

Efter officersutnämningen fortsätter sedan utbildningen med taktisk skolning (grundläggande flygslagsutbildning) på förband. (Forts s 254).

Överstelöjtnant L. Peyron:FLYGKADETTSKOLANS BESÖK I DANMARK.

Den 9. - 12. september gjorde flygkadettskolan ett besök i Danmark, varvid först och främst olika delar av härens flygtrupper gästades. I besöket deltog 11 officerare, 8 underofficerare, 43 kadetter, 10 tekniker, 6 furirer och 2 korporaler. Alla förflyttningar utfördes flygledes med 18 J 26, 18 Sk 16 och 3 B 3 ur F 1, s:a 39 flygplan.



Den 9. september omkring kl 1100 inträffade förbandet vid flygplatsen Karup på Jylland. Där mottogs det av överste T. A n d e r s e n , som är chef för Härens flygtrupper och tillika chef för Jyllands flygavdelning, samt överste C.C. L a r s e n , som är inspektör för skolorna m fl. Eftermiddagen den 9. ägnades åt rundvandring på Karup. Denna flygplats har anlagts av tyskar. Flygfältet är mycket stort, större än något av våra, och har tre mycket långa och breda banor. Över huvud taget var det det största flygfält, någon av de besökande svenskarna varit på. Anläggningarna i övrigt är inte lika storartade, men ändamålsenliga. Mycket stora hangarer finnes. Vid Karup fanns under kriget central jaktstridsledning för Danmark och Sydnorge i en enorm bunker. Denna finnes kvar och besågs. All inredning är emellertid borta, så det är svårt att nu bilda sig en uppfattning om hur stridsledningen fungerat.

Vid Karup ligger f n Jyllands flygavdelning samt en fortsättningsskola för utbildning av flygförare. Till denna skola kommer eleverna efter det att de genomgått GFU på Avnö, som ligger på Sydsjälland. Fortsättningsskolan utbildar eleverna på Sk 16. Chef för skolan, ur Sövarnets Flyveväsen, är kapten v. W y l i c h - M u x o l l . Skolchef på Avnö är kapten W e s t e n h o l z , även han ur marinen.

På kvällen den 9. var det samkväm i resp mässar. Stämningen var från första stund mycket gemytlig och otvungen.

=====

Utbildningserfarenheter från USA (forts fr sid 253).

Under all utbildning på reaflygplan lägges stor vikt vid att lära eleverna att tänka "i förväg" på de särskilda förhållanden, som utmärker reaflygplan. Hit hör bl a motorns eftersläpning vid pådrag samt höghastighetsfenomenen. Enligt hittillsvarande erfarenheter synes det vara svårare att flyga in en äldre förare med "vanor" från kolvmotorflygning än en ung elev, som från början fått lära sig reaflygplanets hanhavande.

HUR FLYGKADETTSKOLAN FLÖG

ÖVER DANMARK SEPT 1948. (Forts).

Den 10. startade förbandet från Karup omkr kl 1000, varefter Mustangerna rundade kungliga slottet Graasten på södra Jylland, medan Sk 16 och B 3 flög direkt mot Köpenhamn. Kl 1100 - 1200 gjordes en flyguppvisning över Köpenhamn av Mustangerna och Sk 16. Särskilt uppmärksammat blev härvid när Sk 16 flög kungaparets initialer med Mustangerna som bakgrund.

Kl 1130 landade flygkadettskolan på Vaerlöse gamla flygplats, 20 km nordväst Köpenhamn. Där mottogs svenskarna av överstelöjtnant B j a r k o v som är chef för Själlands flygavdelning, överstelöjtnant P a g h m fl. Efter uppvaktning för överste Ö r u m var det lunch på resp mässar. Överste Örum är chef för en samordningsstab mellan härens flyg och marinflyget. På eftermiddagen den 10. var det bl a mottagning hos svenske ambassadören för samtliga officerare och 20 kadetter samt visiter hos en del höga danska officerare. På ambassaden var bl a tronföljaren, prins K n u d , prins A x e l och prinsessan M a r g a r e t h a samt prins F l e m i n g närvarande.



Flygkadettskolan marscherar genom Köpenhamn 11. sept 1948. (F 5 musikkår, som gick i täten, har tyvärr icke kommit med på bilden).

Den 11. ägde kransnedläggning rum på den kyrkogård i Köpenhamns utkan-



T h: Chefen för danska Härens Flygtrupper, överste T . A n - d e r s e n , hälsar på F 20.



T v: Flygkadettskolans fana vid kransnedläggning på de danska frihetskämparnas minnesplats.

Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O



CENTRAL TILLSYNSTJÄNST.

I oktober 1947 tillsattes inom flygledningen en kommitté för att utreda följande frågor:

- 1) Vilka svårigheter uppstå i fred och krig vid centraliserad tillsynstjänst (verkstadspluton) och decentraliserad sådan (divisionsvis)?
- 2) Hur många tillsyner och övriga arbeten beräknas pr flottilj och månad på grundval av antagen flygfrekvens i krig?
- 3) Hur bör tillsynstjänsten organiseras vid en division, som detacheras från flottiljen för att under kortare eller längre tid operera självständigt?

Efter avslutat arbete har kommittén föreslagit att verksamheten försöksvis vid ett par flottiljer borde ordnas så, att centraliserad tillsynstjänst kunde förläggas till en även i fred organiserad verkstadspluton. Dessa försök borde drivas under enhetlig ledning.

Chefen för flygvapnet har den 12/10 1948 givit souschefen vid flygförvaltningen och inspektören för tekniska tjänsten följande direktiv om sådana försök:

Central tillsynstjänst (vid en även i fred organiserad verkstadspluton) innebär en rationalisering av flygstationstjänsten och ger besparingar beträffande såväl personal som verktyg och provningsutrustning m m. Den kräver emellertid en särskild lokal (hangar eller del av hangar) för verkstadsplutonen, vilket vid flertalet flottiljer fordrar avsevärda nybyggnader, därast antalet fredsdivisioner enligt försvarsbeslutet icke skall reduceras. Mot en sådan reduktion tala såväl utbildning- som beredskapskäl.

Central tillsynstjänst torde medföra även andra nackdelar, inte minst psykologiska sådana, vilka framhållits av flera förbandschefer. Ansvaret för en division tilldelade flygplans skötsel och vård komme sålunda att delas mellan divisionschefen och chefen för verkstadsplutonen. "Divisionsandan" skulle splittras. När en division för övningar förlades utanför fredsövningsorten, skulle det bli erforderligt att förstärka dess reducerade verkstadsstropp med personal ur den centrala tillsynsorganisationen.

Det råder således starkt delade meningar om värdet av en central tillsynstjänst i fred. Frågan är emellertid av stor principiell betydelse. Före ett beslut skall systemet därför provas under längre tid vid ett par flottiljer. Proven ledes - i samråd med flygstab och flygförvaltning - av inspektören för tekniska tjänsten. I samband härmed utredes genom dennes försorg jämväl hur tillsynstjänsten i krig bör vara ordnad.

Oavsett de nu föreslagna proven får flottiljchef - då särskilda skäl föreligger och efter tillstånd av flygvapenchefen i varje särskilt fall - organisera central tillsynstjänst (verkstadsplut), t ex av utbildningsskäl i samband med förbandets omskolning på ny flygplantyp.

Intill dess beslut fattats i tillsynsfrågan, måste även materielanskaffningen alltjämt ansluta till nuvarande tillsynssystem, d v s divisionsvis.

1948 ÅRS VÄRNPLIKTSKOMMITTÉ.

Jml kbr den 30/6 1948 har chefen för försvarsdepartementet erhållit be-
myndigande att tillkalla utredningsmän för att biträda vid fortsatt utred-
ning rörande värnpliktsutbildningen och därmed sammanhängande spörsmål.

CFD har för utredningsarbetet kallat

ledamoten av riksdagens första kammare direktören K.G. Ewerlöf, ledamo-
ten av riksdagens första kammare chefredaktören J.E. Andersson, översten
N.A.H. Biörk, ledamöterna av riksdagens andra kammare N.I. Johansson och
P.S. Lindholm samt ordföranden i Sveriges socialdemokratiska ungdomsförbund
Frans Nilsson, varvid Ewerlöf tillika anmodats att i egenskap av ordförande
leda utredningsmännens arbete.

Dessutom ha militära experter tillkallats - en från varje försvarsgren,
Flygvapnets representant är kaptenen N. Personne.

Kommittén kallar sig "1948 års värnpliktskommitté".

Utgångspunkt vid utredningsarbetet skall - där ej särskilda omständig-
heter kan anses föranleda en längre tjänstgöringstid - vara en sammanlagd
tjänstgöringstid av 12 månader,

Kungl Maj:ts direktiv till värnpliktskommittén innebär i stort sett att
följande frågor bör utredas vad gäller flygvapnet:

- a) avvägning mellan övningstidens längd och vplkontingentens storlek,
- b) lämpligaste formerna för uttagning av vpl till befälsutbildning samt
utbildning av vpl befäl och specialister.

I samband härmed ytterligare utredning rörande vidareutbildningen av
vpl befäl för luftbevakningsorganisationen,

- c) omskolning (till luftbevakningstjänst eller civilförsvarstjänst etc)
vid flygvapnet inom ramen för ordinarie utbildningstid,

- d) behov av repetitions- och efterutbildningsövningar för att möjliggöra
övningar i större förband och med luftbevakningen, samt

- e) övergång till inskrivning det kalenderår vpl fyller 19 år och värn-
pliktsutbildningens påbörjande tidigare än nu (gäller främst armén men kan
påverka inryckningstiderna för flygvapnets vpl).

Kommitténs första sammanträde ägde rum den 29/9 1948. Utredningsarbetet
beräknas pågå till den 1/6 1949 varefter betänkandet torde framläggas hösten
1949.

Kommittén kommer bl a att avlägga studiebesök vid några av flygvapnets
förband.

FLOTTLILJPOLISORGANISATIONEN.

Den nya organisationen med flottiljpoliser i stället för vaktplutoner
avses delvis tillkomma fr o m budgetåret 1949/50. Försvarskommittén hade fö-
reslagit, att flottiljpoliser under första uppsättningsåret skulle tillkom-
ma vid fyra flottiljer. Chefen för flygvapnet har i samband med medelsäskan-
dena för kommande budgetår föreslagit, att flottiljpoliser skulle, under det
året, tillkomma vid tre flottiljer samt vid F 2 (radarskolan m m). Förutom
det av försvarskommittén förordade sättet för den nya organisationens till-
komst har i flygstaben ett ytterligare alternativ dryftats. Enligt detta skul-
le man göra utbyggnaden vid förbanden successiv och samtidig samt ungefär lik-
formig. I båda alternativen måste räknas med såväl fördelar som nackdelar.
Med hänsyn till bl a utrymmes- (bostads-)möjligheterna avses nu, enligt från
chefen för flygvapnet utgången skrivelse, flottiljpolisorganisationen under
budgetåret 1949/50 "koncentreras" till F 2, F 6, F 12 och F 13. Strävan är
sålunda att åstadkomma en utbyggnad i princip i enlighet med försvarskomit-
téns förslag. Flottiljpolisbeställningarna avses i första hand som möjlig-

het till fortsatt befordran för underbefäl i yrkesgrenen trupputbildare. Endast i den mån så ur rekryteringssynpunkt visar sig erforderligt avses rekrytering ske från personal utom flygvapnet. I vad mån denna senare väg skall beträdas kan för närvarande icke helt överblickas.

För 10 år sedan: Beredskapen kring München 1938.

"Vi, Tysklands ledare och rikskansler samt Storbritanniens premiärminister ha haft ett nytt möte idag. Vi är ense om att inse, att frågan om tysk-engelska förbindelser är av primär betydelse för de båda länderna och för Europa.

Vi betrakta den överenskommelse, som undertecknats i går kväll och den engelsk-tyska flottöverenskommelsen såsom tecken på våra två folks önskan att aldrig gå till krig mot varandra igen.

Vi är beslutna att förhandlingsmetoden skall vara det av oss vedertagna sättet att behandla vilka övriga frågor som helst, som kan beröra våra två länder, och vi är bestämda att fortsätta våra ansträngningar på att undanskaffa möjliga orsaker till meningsskiljaktigheter, för att därigenom hjälpa till att trygga Europas fred."

Detta aktstycke är undertecknat av Hitler och Neville Chamberlain. Datum: 29/9 1938. Det utgjorde resultatet av storpolitiska förhandlingar mellan Tyskland och England.

Kriget hade avväjts för den gången, trodde man - ehuru på en liten stats bekostnad. "Fred i vår tidsålder", sade Chamberlain vid hemkomsten. Överenskommelsen fastslog, att Tjeckoslovakien skulle utrymma Sudetområdet etappvis från den 1 till den 10 oktober. Ett utskott, bestående av representanter för Tyskland, England, Frankrike, Italien och Tjeckoslovakien skulle bestämma de områden, där ytterligare folkomröstning skulle ske, omröstningsdatum och slutliga gränser. Tjeckoslovakien sörjde, Tyskland jublade. Den övriga världen andades ut som efter en mardröm. Men kritiska röster hördes snabbt mitt i hänförelsen. Winston Churchill uppmanade underhuset att lyssna till "stormklockans djupa, ihållande slag, vilka manade till handling, såvida den icke skulle bli dödslockan över engelsk ras och engelsk heder."

Även hos oss hände det något. Signalmeddelande avgick den 28/9 1938 till bl a F 1 - F 5 samt F 8:

"All tjänstledighet indrages omedelbart. Ständig radiopassning ordnas vid F 1 - F 5 tills vidare".

Dagen därpå utsände CFV till förbandscheferna en skrivelse, vilken hade denna inledning:

"Med anledning av nu rådande utrikespolitiska förhållanden meddelas följande: Det kan förväntas att K. Maj:t kommer att utfärda order om viss beredskap vid flygvapnet."

Det angavs vidare, att förbandens krigsorganisation skulle förberedas och utbildning ske av icke ständigt tjänstgörande flygförare. Bevakning av hangarer och förråd skulle skärpas.

De svenska beredskapsåtgärderna, anbefallda före uppgörelsen, var uppenbarligen föranledda av att man bedömde att förhandlingarna i München skulle misslyckas.

PERSONAL: SE UPP FÖR PROPELLRAR I GÅNG OCH FLYGPLAN I RÖRELSE!

GÅ EJ FÖR NÄRA REAPLANEN! LÄS MANINGEN SID 273!

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



BRITTISKA LUFFFÖRSVARÖVNINGEN I SEPTEMBER 1948.

En omfattande luftförsvarsövning - den största sedan kriget - ägde rum den 3 - 7/9 i Storbritannien. Övningen betecknades som en beredskapsövning, föranledd av det osäkra militärpolitiska läget i Europa. Detta medförde bl a, att representanter för utlandet - med undantag av Dominions, USA och Benelux-staterna - inte tilläts följa övningarna.

Förutsättningen byggde politiskt på ett antaget motsatsförhållande mellan öriket "N o r d l a n d", dvs Storbritannien, och en fingerad kontinentalmakt "S y d l a n d". Den sistnämnda angavs i territoriellt hänseende förfoga bl a över de holländska, västtyska, danska samt syd- och mellannorska kuststräckorna. Ett ultimatum från "Sydland" hade avslagits av "Nordland" och resulterade i krigshandlingar fr o m den 3/9 kl 1200, varvid "Sydland" uppträdde offensivt och "Nordland" defensivt.

I övningen deltog på "Nordlands" sida luftförsvaret i sydöstra England, innefattande stridsledning, jakt- och luftvärnsförsvaret, luftbevakning (optisk och radar) samt vissa civilförsvarsförband. Jakten omfattade huvuddelen av linjejaktförbanden i R A F utom eskortjakten (Hornet), varjämte reservförbanden i Auxiliary Air Force deltog i viss utsträckning. Chefen för jaktflyget, general E l l i o t, ledde luftförsvaret.

"Sydlands" rätt så avsevärda styrkor utgjordes av bomb- och transportförband - baserade såväl i hemlandet som i Tyskland - eskortjakt samt vissa förband ur kustflyget. Dessutom deltog USA:s strategiska bombflyg i England (90 st B-29), varjämte målflygning utfördes av vissa skolförband. Chefen för bombflyget, general E l l w o o d, ledde "Sydlands" flygstridskrafter.

Som övningsledare fungerade en av lord Tedders närmaste män i Air Staff general W a l m s l e y. Luftförsvarsövningen i sin helhet betecknades med kodnamnet "Dagger".

Bombförbandens uppträdande karakteriserades i stort av samma arbetsfördelning som under sista världskriget, d v s att amerikanska förband anföll under dagar och brittiska nattetid. B-29-förbanden anföll på hög höjd, som regel 10.000 m, men även R A F -förbanden anföll delvis på hög höjd, nämligen upp till 8.000 m. För att försvåra jaktstridsledningen användes dels den från kriget kända metoden med utkastning av stannioldremor (täcknamn "Window") för att förvillan luftbevakningens radarstationer, dels vilseledande anflygning. Som regel markerades anfall med speciella bomber. Minläggning och låganfall mot flygplatser markerades även. Mål för bombanfallen blev som regel elkraftstationer och fabriksanläggningar. Flygtider på 9 timmar förekom, vilket möjliggjorde, att flera anfall medhanns i varje företag. Mellan anfallen flög bombförbanden tillbaka utanför radars räckvidd, varvid stridsladdade bomber fälldes mot ön Helgoland.

Reaktionsdrivna bombplan deltog inte, men markerades av 2-motoriga Hornet-jaktplan. Dessa utförde dock endast låganfall, företrädesvis mot flygplatser. Robotvapen ("Guided missiles") användes inte.

Pressen i England har kritiserat övningen med avseende på anfallsstyrkans sammansättning. Den anförde, att reajaktp lan borde ha markerat reabombplan vid åtminstone något av anfallsföretagen, för att på så vis ge utslag på jaktförsvarets effektivitet mot snabba inflygningar. Vidare ansåg man, att Hornet-jaktplanen, som i vissa anfall markerade reabombplan, borde ha utfört både hög- och låganfall i stället för enbart låganfall. Luftförsvarsövningen ansågs med andra ord ha tagit alltför litet sikte på framtiden, även om man insåg huvudsyftet, nämligen att pröva förhållandena vid ett eventuellt krig inom de närmaste månaderna.

Erfarenheterna från övningen har endast angivits i grova drag i brittiska pressen. Sålunda tycks luftförsvaret ha lyckats väl, när det gällt att bringa jaktförbanden i kontakt med anfallsstyrkorna, framför allt med hänsyn till de svåra väderleksförhållandena under övningen. Kontakt hade i regel nåtts vid kusten och i en del fall redan ute över Nordsjön. Genomsnittstiden för uppnående av kontakt, troligen räknat från tidpunkten för startorder, uppges till 15 minuter. Ett undantag härifrån utgjorde emellertid Hornet-jaktplanen (som markerade låganfallande reabombplan), med vilka kontakt nåddes först innanför kusten. På grundval av detta ansåg pressen, att Londons första försvarslinje f n måste anses ligga på kontinenten. Endast en ökning av radars räckvidd kan tänkas medföra en ändring. I samband härmed framhölls vikten av fortsatt forskning på radarområdet.

Erfarenheterna detaljbearbetas för närvarande i Air Ministry och torde väl knappast komma till offentlig kännedom. En del intressanta detaljer har dock framskyttat i pressens referat. Bl a uppgavs, att nattjakten med stridsledning står på ungefär samma ståndpunkt som under kriget. Det är fortfarande förenat med betydande svårigheter att leda nattjaktplanen till kontakt, och readrivna nattjaktplan saknas alltjämt.

Erfarenheterna från reajakten, vilken sålunda endast uppträdde under dager, visade olämpligheten av att använda väntlägen. Flygtiden var för kort för denna taktik. Det var nödvändigt att sätta in jaktplanen direkt från startplatserna.

Beträffande radarstationer och jaktförband på marken påtalas risken för nedkämpning av dylika målgrupper genom fientliga låganfall. Vid ett tillfälle pejlades en av nattjakten stridsledningsstationer och kunde kort därefter anfallas. Vid två tillfällen anfölls jaktförband på marken under pågående tankning och torde under verkliga förhållanden ha blivit nedkämpade. I alla tre fallen var det Hornet-förband, som insattes till lyckade låganfall mot markmålen. Det var f ö samma division, som besökte Sverige i maj 1948.

Amerikansk bombanfallsövning.

(Press)

Strategic Air Command ur amerikanska flygvapnet har i sommar iscensatt det största fingerade bombanfallet sedan kriget. 200 bombplan typ B-29 med 150 Mustangar som jakteskort anföll flygbasen Selfridge Field i Detroit. Jaktförsvaret utgjordes av ett 50-tal reajaktp lan, till större delen Shooting Star, samtliga utrustade med kspkameror. Resultatet av övningen offentliggöres inte förrän noggranna studier av kspfilmerna avslutats, men jaktförsvaret skall enligt uppgifter ha "kämpat framgångsrikt."

Amerikanska flygplan i turkiska flygvapnet.

Chefen för amerikanska flygvapnet, general V a n d e n b e r g , har vid ett besök i Ankara gjort ett uttalande inför pressen, vari han framhållit att turkiska flygvapnet, sedan det nu utrustats med nya amerikanska flyg-

plan, är i stånd att framgångsrikt möta ett överraskande angrepp. Vidare meddelade han, att 70 % av den flygmateriel USA åtagit sig att leverera i år nu överlämnats till turkarna och att procentsiffran skulle ha varit 90, om inte Berlinkrisen kommit hindrande i vägen.

Nya helikoptrar för USA-flygvapnet.

(Itav 1480 -48)

Två nya helikoptrar, Piasecki XH-16 och Kellett XH-17, befinner sig nu på försöksstadiet. Den förstnämnda typen skall kunna medföra 25 fullt utrustade soldater eller 2,27 ton last, den senare 11,2 ton last, på en längsta flygsträcka av 105 km. XH-17 har en reaktionsdriven rotor vars diameter är 40 m.

Internationell flygfälttävlan.

I Vichy i Frankrike har nyligen avhållits en internationell militär flygfälttävlan, arrangerad av franska flygvapnet. Deltagande länder var England, Frankrike, Holland, Belgien och Schweiz. Varje lag bestod av 2 man ur respektive länders flygvapen.

Tävlingen inleddes med en navigeringsflygning från Vichy till Paris, med vissa fotograferingsuppgifter under flygningen. Efter landning följde värjefäktning, snabbskjutning med pistol, korgboll, simning 50 m, hopp från trampolin och slutligen en "flyktövning".

I den sistnämnda började "flykten" med en löpning på 600 m till en idrottsplats, därefter 500 m på löparbanan, följt av ett 200 m sprinterlopp. Fortfarande iklädda full uniform med 10 kg packning skulle de tävlande ta sig över muren till idrottsplatsen för att omedelbart därefter forcera ett hinderområde med taggtråd, varvid den ene lagmedlemmen "svårt sårad" skulle bäras 100 m av den andre. Ytterligare en terränglöpning på 6 km och en simning skulle deltagarna avverka innan de stod vid slutmålet. Tävlingen vanns av Frankrike, med England på andra och Schweiz på tredje plats.

SPRÅKSPALTEN: "AN AIR-FORCE-IN BEING".

Vår skäligen lätta språkfråga i förra numret resulterade bl a i ett svar (från en läsare vid F 2), som emellertid "glömde" att bifoga namnsedel. Något införande av nämnda opus kan det alltså inte bli då författaren ej vågat presentera sig för red. Läsarens namn hade ju, om han meddelat oss det, inte alls blivit utsatt, utan blott hans pseudonym (signatur), om han endast nämnt sin önskan härvidlag.

Vederbörande ramlade emellertid med kläm ned genom uppgiftens "fall-lucka", uttrycket "an air force-in-being". Detta har han (på 2 ställen) översatt med "ett flygvapen i vardande".

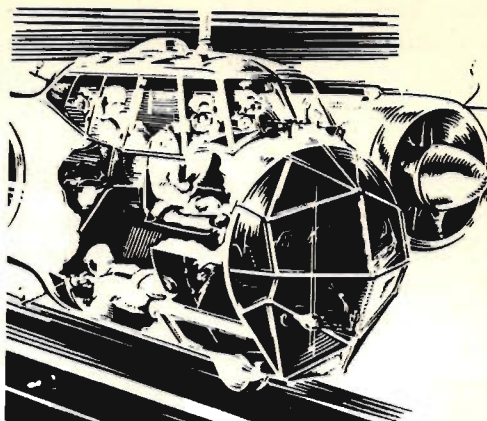
Nu är det emellertid så, att orden "in-being" betyder raka motsatsen till något vardande, nämligen något verkligen "existerande", "befintligt", "ständigt" eller "stående". Alla dessa uttryck hade kunnat användas. Bäst hade kanske varit att översätta "an air-force-in-being" med "ett ständigt stridsberett flygvapen" (jfr "ständig beredskap") eller med "ett verkligt, existerande flygvapen", för att stryka under vad de amerikanska källorna velat framhålla, att flygvapnet måste finnas till för att kunna verka i fredsbevarande syfte och för landets försvar i krig.

Så gick det till!

Fackred:
Studie-
centralen.

TYSKA TRANSPORTFLYGET

OFFRADES VID STALINGRAD.



Den schweiziska tidskriften *F l u g w e h r u n d - T e c h n i k* har i ett av årets nummer lämnat en redogörelse för ovannämnda flygoperationer. En deltagande tysk flygofficer angives som sagesman. B l a heter det:

I november 1942 inringades den tyska Stalingradarmén - 330.000 man. I detta läge åtog sig *G ö r i n g*, tyska flygvapnets högste chef, att underhålla de inneslutna styrkorna flygledes, trots att förutsättningar för tyskt luftherravälde icke förelåg. Detta djärva beslut, som ur rent flygstrategisk synpunkt otvivelaktigt var felaktigt, måste betraktas som en desperat handling, föranledd av den fruktansvärda katastrof som hotade de tyska lantstridskrafterna på östfronten. Resultatet blev emellertid en dubbel katastrof, ty tyska Stalingradarmén kom på detta sätt att draga med sig huvuddelen av det tyska transportflyget i förintelsen.

För de inneslutna styrkornas underhåll räknades med ett behov av i medeltal 1.500 landningar per dag inom "mottin". Härför beräknades en minimistyrka av 1.050 transportflygplan, om hänsyn till stridsförluster inte togs. Den styrka, som på kort tid samlades sydväst Stalingrad, uppgick till över 2.000 plan. C:a 1.000 Ju 52 och Ju 86 samlades på flygplatserna vid Tatzińskaja och Morosovskaja (omkring 180 km västsydväst om "Stalingrad-mottin"), en flottilj Fw 200 och Ju 290 vid Stalino (150 km nordväst om Rostov), tre flottiljer He 111 vid Novo Tsierkask (50 km nordost om Rostov) och slutligen lastglidplan av typerna Go 242 och Me 323 vid Makejevka (80 km nordväst Rostov). För bogsering av Me 323 (last 11 ton) användes en femmotorig He 111 Z (två sammanbyggda He 111) eller tre Bf (Me) 110. Samtliga transportförband underställdes chefen för 14. flygkåren, general *F i e b i g*.

I det inneslutna Stalingradområdet fanns tre flygplatser. Navigatoriska hjälpmedel för landning på dessa fält var radio, radiofyrar och en pejlanläggning. Man behövde flyga dygnet runt för att få fram erforderliga förnödenheter. För jaktskydd disponerades den starkt decimerade jakteskadern *U d e t*. Två jaktdivisioner ur denna eskader baserades i Stalingradområdet för att under dagar skydda urlastningarna.

Det visade sig emellertid snart att jaktskyddet var otillräckligt. Härtill kom att dimma, snöbyar och låga moln ofta gjorde det omöjligt för jakten att starta eller omöjliggjorde sammanträffande med de transportförband, som skulle skyddas. När det var bra väder på transportförbandens baser kunde det hända att det var dåligt på jaktbaserna och tvärtom. Transportförbanden fick ofta flyga utan jakteskort. Den ryska jakten kunde då effektivt ingripa mot de oskyddade transportflygplanen. Följden blev att under november - december av transportförbanden hälften eller mer gick förlorad. 172. transportflottiljen förlorade sålunda under en dag 90 % av sina flygplan. Resultatet blev, att tyskarna från och med den 15/12 1942 inställde all transportflygning i förband och övergick till flygning flygplanvis. Under dager flög man blott när det var dåligt väder. I övrigt flög man nattetid.

Samtidigt åsamkade ryssarna transportflygförbanden ytterligare förluster genom flyganfall mot de tyska flygbaserna. Någon ordnad förbandsindeling kunde därefter icke tillämpas. Disponibla flygplan dirigerades centralt från högsta ledningen och startade enskilt med 3-5 minuters mellanrum. Varje flygförare fick sin starttid. Tillgången på flygklara plan minskade. Förutom skottskador var fel på radioanläggningarna i flygplanen på grund av det fuktiga vädret och dålig översyn närmaste orsakerna. Vädret mot jul försämrades, så att endast mycket skickliga flygförare kunde genomföra flygning till och landning på flygplatserna i Stalingradområdet. Av tio plan kom i genomsnitt knappt sex fram till Stalingrad. Knappt tre återvände till startbasen. Nedisning, kollisioner med andra plan i dåligt väder eller med terrängen under mörker, misslyckade landningar, felnavigeringar samt det ryska luftvärnet, som samlats i en tät ring runt Stalingradområdet förorsakade förlusterna.

Samtidigt med att det tyska utbrytningsförsöket julen 1942 avvisades, erövrade ryssarna genom markanfall flygfälten Tatzinskaja och Morosowskaja - de tyska huvudbaserna för underhållstransporter till Stalingrad - med därvarande stora förråd och talrika flygplan. De plan, som lyckades starta och undkomma och inte flög vilse, samlades så småningom till flygplatsen Salsk, 320 km flygväg från Stalingrad. Från denna flygplats ordnades nu underhållstransporter till de instängda trupperna vid Stalingrad på nytt. Men avståndet till "mottin" hade nu blivit längre och transportererna försvårades ytterligare.

Försörjningen av trupperna vid Stalingrad måste, sedan flygfälten där gått förlorade, ske genom nedkastning av förnödenheter. Åtskilligt hamnade därvid hos ryssarna. Detta läge blev dock av kort varaktighet. Natten 1 - 2/2 1943 återvände de tyska flygplanen med sin last. De överenskomna signalerna hade nämligen inte besvarats från marken, vilket betydde att dramat vid Stalingrad hade nått sitt slut.

Försörjningen av de tyska Stalingradtrupperna misslyckades alltså. Av mer än 2.000 insatta transportflygplan återstod endast ett fåtal. På 9½ vecka förlorades 1.400 flygplan. En flottilj Ju 52 om 110 plan återvände västerut med endast 15 användbara flygplan. I stället för de beräknade 1.500 landningarna per dag inom Stalingradområdet hade endast omkring 67 per dag kunnat utföras. 48.000 sårade hade man dock lyckats rädda ur "mottin".

V A D V E T D U O M F L Y G S P A N I N G ?

Svar på frågorna sid 250 är följande: (bilder härtill se sid 266).

1. 92 cm brännvidd - Ska 10 (= RAF type F.52). Kamerans längd 1 m.
2. C:a 1:10 000. 3. 1:10 000. 4. Minst åtta dagar.
5. Spitfire Mk XIX.

De amerikanska flygvapnets expansion under andra världskriget.

Under USA:s deltagande i andra världskriget (1941 - 1945) bidrog de amerikanska flygvapnen som känt i betydande, ja, avgörande grad till segern. Den väldiga ökning i numerärt hänseende, som såväl flygvapnet (under krigsåren benämmt U.S. Army Air Forces = "arméns flygvapen", och flottflyget = U.S. Naval Aviation då undergick, åskådliggöres här i följande fem tabeller.

A. Flygvapnet.

Flygplanbestånd:

Flygslag	Antal fpl						
	1/7 1939	1/7 1940	1/7 1941	1/7 1942	1/7 1943	1/7 1944	1/8 1945
Tb (B-29)	0	0	0	0	3	500	2865
Tb (övriga)	16	56	121	1062	4921	11967	11065
Mtb	400	483	642	1380	4415	5606	5384
Lb	276	161	323	819	1786	3043	3079
J	494	500	1101	3375	8749	15793	16799
S	356	410	434	463	458	1332	1971
Tp	118	128	159	1066	4648	9908	9561
Skol	735	1357	4568	13054	23345	27568	9558
Samband	7	7	75	2018	3458	4191	3433
Totalsumma	2402	3102	7423	23237	51783	79908	63715

Personalbestånd:

Kategori		A n t a l			
		31/7 1939	31/7 1940	31/7 1941	
Officers		2.636	3.650	13.175	
Enlisted men		22.088	53.500	181.451	
Summa		24.724	57.150	194.626	
		31/7 1942	31/7 1943	31/7 1944	30/6 1945
Officers		68.894	217.161	342.914	368.344
Enlisted men		771.743	2.021.641	2.060.892	1.884.838
Summa		840.637	2.238.802	2.403.806	2.253.182

B. Flottflyget.

Flygplanbestånd:

Flygslag	Antal fpl				
	31/12 1941	31/12 1942	31/12 1943	31/12 1944	30/11 1945
<u>Fartygsbaserade</u>					
Jakt (enmotorig)	514	1253	5516	11974	10081
Jakt (tvåmotorig)	0	0	0	60	239
Bomb	709	983	3958	5418	3441
Torped	100	582	2227	3920	4320
Spaning	682	1594	1512	1104	819
<u>Landbaserade</u>					
Spaning-bomb	466	1021	2421	3962	3180
Transport	303	624	1397	2445	2942
Skol	2459	5714	9141	7905	7388
Totalsumma	5233	11772	26172	36788	32410

Personalbestånd:

Kategori	A n t a l		
	1/7 1940	30/6 1941	30/6 1942
Off, flygande	2.559	3.936	10.343
Off, markttjänst	186	990	6.061
Manskap, flygande	406	681	817
Manskap, markttjänst	7.772	13.691	39.869
Summa	10.923	19.298	57.090
	30/6 1943	30/6 1944	31/8 1945
Off, flygande	25.745	47.783	60.273
Off, markttjänst	23.377	31.002	32.827
Manskap, flygande	906	516	474
Manskap, markttjänst	155.930	275.132	343.950
Summa	205.958	354.433	437.524

Hangarfartygsbeståndets ökning - se tab å följande sida.

Hangarfartygsbestånd:

Typ av hangarfartyg	A n t a l				
	1941	1942	1943	1944	1945
45.000 ton	0	0	0	0	1
27.000 "	7	4	13	20	23
10.000 "	0	0	9	8	8
Eskorthangarfartyg	1	12	35	65	72
Summa	8	16	57	93	104

VAD VET DU OM FLYGSPANING? - (Text härtill se sid 250 och 263).

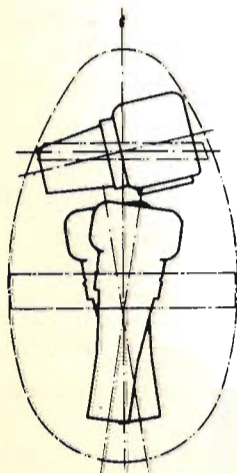


Flygplan typ S 31 →
(Vickers Spitfire Mk XIX).

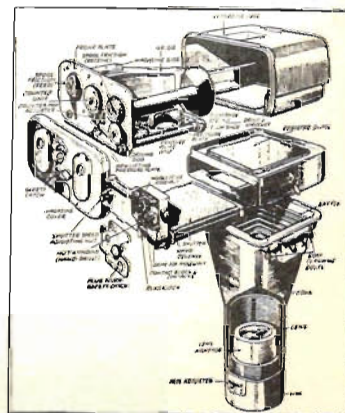
Seriekamera typ
Ska 10 i samman-
satt skick. Hela
kameran är 1 m
lång.



Flygvapnets seriekamera
typ Ska 10 (F.52) i upp-
skuren bild. ↓



Hur kamerautrustningen
monteras i ett ensit-
sigt spaningsflygplan:
Nedtill kamera typ Ska 10,
upptill en mindre kamera
typ Ska 12.



Tekniska Fronten:



Fackred: FF/M

Nytt hastighetsrekord i USA - 1.070 km/h.

(Itav 1536 21/9 48)

Den 15/9 1948 satte major J o h n s o n vid amerikanska flygvapnet med ett jaktplan typ North American F-86 (med full beväpning inmonterad) nytt världsrekord i hastighet på rakbana. Han uppnådde en fart av 1.070 km/h (670,98 mph). Det föregående rekordet löd på 1.040 km/h (650,796 mph) och sattes för omkring ett år sedan med en Douglas D-558 Skystreak. Vid världsrekordförsök för hastighet får medelhöjden inte överstiga 100 m vid flygning över banan (3 km lång). Flyghöjden får dessutom från start till landning inte vid något tillfälle vara högre än 500 m. Dessa regler är till för att eliminera en hastighetsökning genom dykning.

På slutan bana har engelsmännen rekordet med 974 km/h (605,23 mph). Detta rekord sattes i april i år av D e r r y på en DH-108-Swallow. Samme pilot nådde för kort tid sedan som förste officiellt erkände europe överljudhastighet, också med en DH-108.

Skystreak och DH-108 är båda experimentplan för höga hastigheter, medan F-86 är ett jaktplan, som torde vara under produktion (serietillverkning).

Republic F-84 Thunderjet beväpnas med raketer. (New York Herald Tribune 15/6

Efter en rad försök, vars resultat inte offentliggjorts, har som standardutrustning å ovannämnt flygplan bestämts raketer med hög hastighet 1.500 km/h. Raketerna (8 st om vardera 65 kg) är anbragta under vingarna (4 st på var sida) i indragbara fällningsanordningar. Härigenom minskas icke hastigheten. Under försöken avfyrades raketer vid en hastighet av 800 km/h. Flygplanet beräknas nå en toppfart av 1.000 km/h på en än så länge inte angiven höjd. Minst 1.000 st F-84 kommer att byggas.

Dykbromsar på flygkroppen.

(Aviation Week 30/8 48)

En ny typ dykbromsar anbragta på flygkroppen till en North American F-86A har visat sig mycket effektiva. Hastigheten i brant dykning kunde hållas så låg som 575 km/h. Utan bromsar uppnådde det nämnda jaktplanet ljudhastighet vid dylik dykning.

Nytt material i jaktplanvingar.

(Aviation Week 30/8 48)

På ett flygplan Lockheed F-80 har efter laboratorieförsök installerats en vinge framställd av en magnesium-zirkonium-legering. Detta material medger användande av tjockare plåt utan att vikten - jämförd med konventionella vingar ökas. Den nya vingen skall provas såväl i tropiska som arktiska trakter.

Amerikanska snabbfällningförsök.

(Itav 1530 11/9 48)

För att undvika utspridning över ett stort område av den materiel, som med fallskärm fälls från ett flygplan, kommer man att inom amerikanska flygvapnet göra försök för att åstadkomma en snabb fällning av godset, 6 ton på 5 sekunder. Den fällningsanordning man avser pröva utgöres av tre "ändlösa" transportband, vart och ett separat manövrerbart. På dessa omkr 1 m breda band placeras den materiel, som skall fällas. Bandens igångsättning och rörelse regleras av föraren i transportplanet. Proven avses utföras med en Fairchild C-82.

Helikopter med "stötmotor" provflugan.

(UTPS 15/9 48)

Med den första helikoptern med s k stötmotor, en speciell form av reaktionsmotor, har nyligen provflygningarna lyckligen avslutats. Enligt ovan nämnda publikation innebär denna nya konstruktion ett stort steg framåt beträffande helikoptrarnas bärförmåga och enkelhet i konstruktionen. Kraftkällan utgöres av två stötmotorer, monterade en å vardera rotorbladet. Helikoptern är ritad och byggd vid Marquart Aircraft Co, Kalifornien.

Fallskärmsutsprång vid 830 km fart.

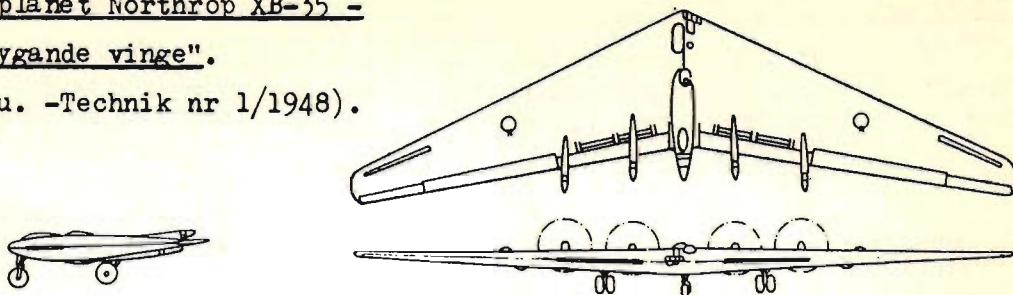
I tidigare nr av U f l omnämndes hur en fransman lät sig utskjutas ur en tvåsitsig Meteor vid en hastighet något överstigande 600 km/h. En engelsman har nu gjort om bravaden, ävenledes i en Meteor, vid en hastighet av 830 km/h. Även han landade helskinnad i sin fallskärm. Bakom försöken står Martin-Bakerfabrikerna i England, som tillverkar de katapultstolar, vilka nu levereras till engelska flygvapnet.

Ryska fallskärmar.

Vid den nyligen avhållna flygdagen i Moskva använde sig de ryska fallskärmschopparna under uppvisningen av en fallskärms typ med fyrkantiga skärmar. Dessa skärmar säges ha mycket goda stabilitetsegenskaper och liten fallhastighet.

Utlösningen sker på samma sätt som vid den engelska skärmen Statichute, där bärninorna först utlösas, och sedan drar skärmen fri från höljet. Detta minskar i hög grad chocken vid öppnandet. Ett liknande system har kommit till användning vid fallskärmar, speciellt avsedda för höga hastigheter, däribland den tyska nättypen Wako, som användes mycket under kriget. Denna fallskärm har utan missöde utlösts vid 680 km/h.

Tunga bombplanet Northrop XB-35 -
av typ "flygande vinge".
 (Flugwehr u. -Technik nr 1/1948).



Ända sedan sommaren 1946 ha vid försöksbasen Muroc Dry Lake i USA provflygningar gjorts med denna radikalt nya och stjärtlösa tunga bombplantyp. Planet, som projekterades före B-36, är försett med 4 st 3000 hk Pratt & Whitney-stjärnmotorer typ R 4360 - 17/21, vardera med 48 cylindrar.

Planets beväpning utgöres av 4 st från en stridsledningsplats (observationscentral) i mittvingen fjärrstyrda torn med vardera 2 st 20 mm akan, s:a 8 st akan. S:a bomblast 20 ton, medfört i 4 st bombrum.

Följande d a t a ha meddelats:

spännvidd	52,4 m	tomvikt	40,4 ton
längd	16,2 "	flygvikt (normalt)	73,5 ton
höjd	6,1 "	d:o (max)	94,5 ton
vingyta	370 m ²	vingbelastning	198 resp 255 kg/m ²

P r e s t a n d a uppges till:

max. hastighet	650 km/h	topphöjd	10 km
Marsch "	450 "	längsta flygsträcka	16.000 km.

Heinkelfirman en föregångare.

(Aeroplane 27/8 48)

I en artikel redogöres för denazifieringsdomstolens i Tyskland frikännande för professor E r n s t H e i n k e l . Tidskriften påpekar även i nämnda artikel vad Heinkel verkligen uträttat inom det flygtekniska området och omnämmer bl a följande:

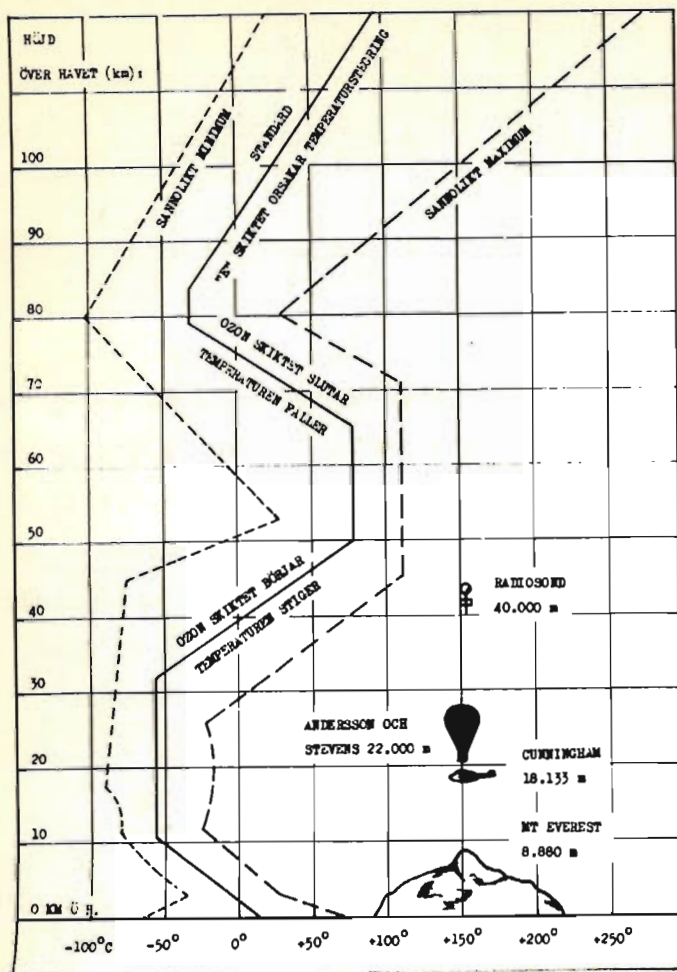
1932/33 konstruerade H. världens bästa enmotoriga passagerarflygplan He 70, som med 80 km/h överträffade de dåtida flygplanen inom denna kategori.

H. var likaså den förste konstruktören av reaktions- och raketflygplan. 1937 flög He 176, det första reaktionsplanet, och 2 år senare gjordes en lyckad flygning med ett litet monoplan (5 m² vingyta), försett med raketmotor. 1938 byggde Heinkelverken ett 2-mot reaktionsjaktplan, He 280. H. var inte väl anskrivnen hos tyska regeringen och blev på grund därav av Göring förbjuden att fortsätta med att bygga reaktionsflygplan. Detta överläts i stället på firman Messerschmitt.

Heinkel byggde under första världskriget sjöflygplan av Hansa-Brandenburgstyp, som fick efterföljare i den svenska "Hansan", varav olika versioner var i tjänst 1923-43 (typerna S 2, S 3, S 4, S 5, S 5 A - D).

Heinkels bästa konstruktion för andra världskriget var det 2-motoriga bombplanet He 111, som byggdes i 6600 exemplar.

AMERIKANSKA STANDARDATMOSFÄREN.



Den amerikanska standard-atmosfären.

C.I.N.A. (I.C.A.N.)-atmosfären ger en ideal fördelning av temperaturen med höjden upp till c:a 20.000 m. Höjdmätare, som bygger på barometerprincipen är graderade efter standardatmosfären. Den amerikanska N.A.C.A. atmosfären skiljer sig ej nämnvärt från C.I.N.A.-atmosfären.

Under 1946 sammanställde amerikanerna tillgängliga uppgifter om temperaturen i högre luftlager (från radiosonderingar, radio- och astronomiska observationer) och fick därmed fram en standardatmosfär, som sträcker sig upp till c:a 120 km höjd. De givna värdena (se vidstående diagram) överensstämmer ganska väl med de första mätningarna med V-2-raketer. Då mera material föreligger från V-2-observationer kommer denna standardatmosfär att arbetas om. Men sannolikt blir det inga stora ändringar. Figuren visar i mitten en kurva märkt "standard". Denna

representerar den sannolika årliga medeltemperaturen över jorden och tjänar som underlag för beräkning av prestanda m m hos flygplan och raketer. De yttre linjerna "maximum" och "minimum" representerar ytterligheter, beroende på variationer i solstrålningen dag och natt, sommar och vinter, vid pol och ekvator samt ändringar i energiflödet från solen.

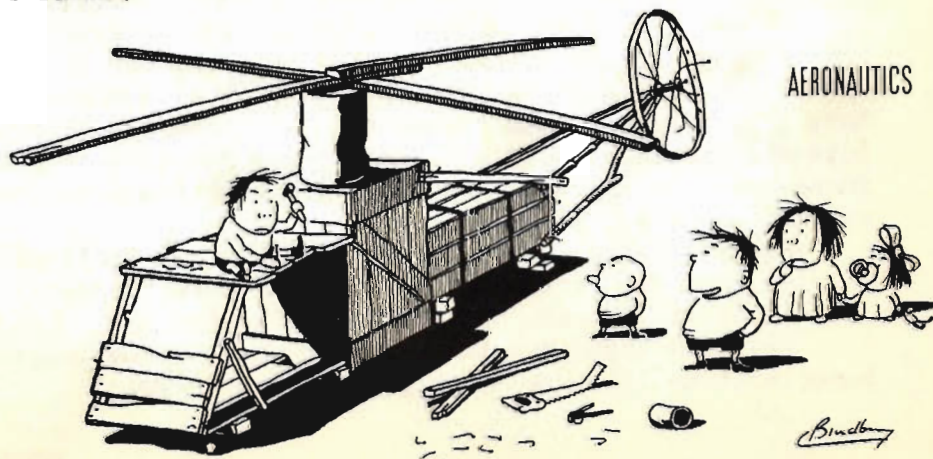
Temperaturändringarna i atmosfären beror på dennas sammansättning. Den första temperaturstegringen börjar på c:a 30 km höjd i "ozonskiktet" och beror på absorption av solens skadliga ultraviolettera strålar.

En andra temperaturökning börjar på c:a 80 km höjd, i det s k "E-skiktet" eller "Kenelly-Heaviside-skiktet", där luften uppvärms och joniseras av vissa kortvågiga strålar.

TEKNIKENS
FRAMSTEG.

- Nä, titta på lille Igor, nu har han hittat på en ny helikopter igen!

(Aeronautics).



Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

ATT ÖVERLEVA EN STÖRTNING.

(Aviation Week 30/8 48)

Under kriget tillsattes i USA en expertkommitté för att undersöka chanserna att klara livet vid en störtning. Kommittén har undersökt hundratals fall och gjort omfattande experiment. Resultatet föreligger i en nyligen avgiven rapport. Det framgår ur denna:

att de flesta dödsfallen berott på huvudskador (skallskador),

att fastbindningsanordningarna är verkliga livräddare och sällan orsakar inre skador,

att flygplanen bör byggas så att konstruktionen tar upp de vid kraschen uppkomna krafterna innan den når flygplanbesättningen,

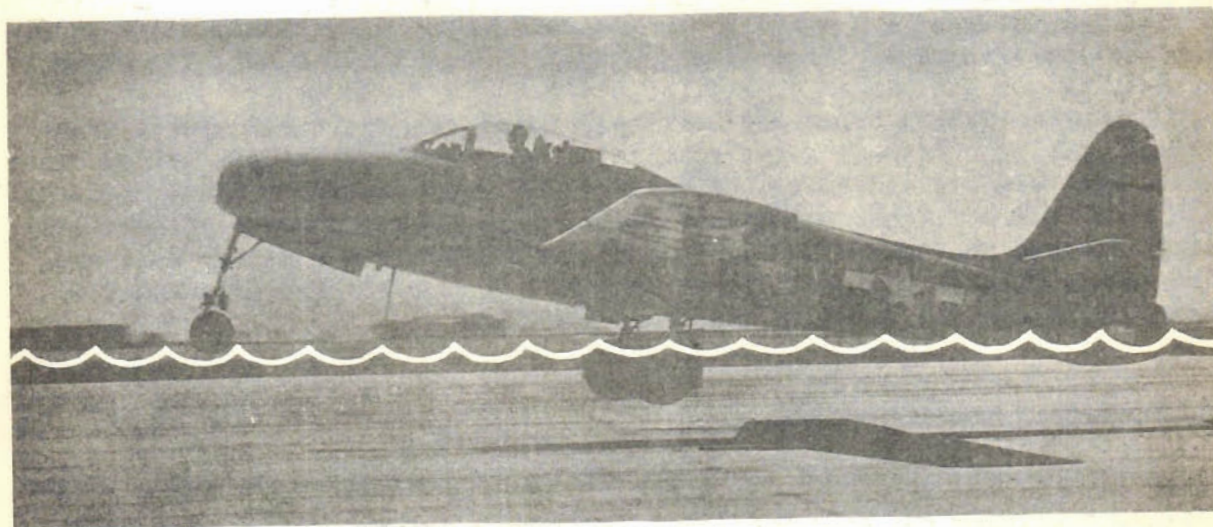
att förare och andra vid flera tillfällen har klarat livet genom att draga upp fötterna (så att sidoroderpedalerna icke bryter benen) och lutat huvudet mot armarna, som hållits vilande på någon lämplig del av flygplanet belägen framför flygaren ifråga.

NÖDLANDNING PÅ VATTEN MED REAKTIONSJAKTPLAN.

För någon tid sedan utfördes i USA en lyckad nödlandning på vatten med ett reaflygplan. I USA har vid två tidigare tillfällen nödlandning i vatten med reafpl resulterat i att flygaren omkommit.

I tidskriften "A i r F o r c e" skildrar föraren den senaste nödlandningen sammanfattningsvis sålunda:

Planet var en Republic F-84 "Thunderjet", som genomgick leveransprov. På c:a 3000 m höjd över Long Island Sound uppstod motorstopp. Höjden var därvid



Hur F-84:an landade i vatten visas på denna bild. Klaffarna nere - men landstället ej utfällt vid tillfället. Den vita våglinjen visar vattenytans läge i förhållande till flygplanet då detta sattes "i diket". Planets bakre del tog vattenytan först.

otillräcklig för att möjliggöra landning på flygfältet. Flygaren beslöt då att söka nödlanda på norra stranden av Long Island. På 300 m höjd upptäckte han emellertid, att stranden var fylld med stora, mycket skarpa stenar. Han tvingades därför att i stället försöka "sätta sig" i vattnet.

Då flygaren ej hade erfarenhet av att "landa ett plan på något våtare än en regnvåt landningsbana" och ej heller fått några instruktioner för nödlandning till sjöss med reoplan, beslöt han sig för att göra en "fullt normal landning", dock ej med hjulen ute. - "Thunderjet" är som bekant ett rätt så snabbt plan, vars landningshastighet är omkring 200 km/h.

Vid landningen sökte föraren taga ner farten så mycket som möjligt. Han flöt ut med hög nos omedelbart över vattenytan. Den första kontakten med vattnet fick planet med stjärtpartiet (under stabilisatorn). F-84:an gled framåt på vattnet och sjönk så småningom till dess att vingarna befann sig i vattenytan. Uppbromsningen var relativt långsam.

I god tid före landningen hade föraren skjutit tillbaka huven för att snabbt kunna hoppa ur. Sedan planet stannat lämnade han det och simmade därifrån så snabbt som möjligt, för att ej sugas ner då planet sjönk. På c:a 10 m avstånd vände han sig om och upptäckte då till sin förvåning, att det ännu flöt. Först efter omkring 45 sek sjönk planet långsamt.

Två dagar senare bärgades F-84:an. Om inte nödlandningen utförts i saltvatten, hade alla viktigare delar kunnat användas. Nu hade vistelsen i det salta vattnet medfört avsevärda skador på planet.

U f l a r m: Resultatet av denna nödlandning är onekligen överraskande. Den skedde dock under synnerligen lyckliga omständigheter. Vingtankarna var tomma, vilket ökade planets flytkraft. Luftintagets placering långt framme i nosen medförde, att vattnet trängde in först sedan farten bromsats upp betydligt. Hade luftintaget varit placerat i vingarna är det sannolikt, att flygplanet bromsats upp snabbare och även skadats mer. Slutligen utfördes landningen synbarligen i mycket lugnt vatten. Hade sjöhävning förekommit synes det troligt att planet, då första vågtoppen passerade, fått en studs samt vikit sig och gått på nosen för att därpå skära ner under vattenytan.

I detta sammanhang kan det vara av intresse att framhålla den amerikanska uppfattningen, att nödlandning till sjöss i även obetydlig sjöhävning alltid bör utföras p a r a l l e l l t med vågor eller dyning eller i dessas rörelseriktning så länge vindstyrkan är mindre än 10 m/sek. Vid högre vindstyrka bör landningen om möjligt utföras m o t vinden.

Även om således denna nödlandning lyckats, måste det med skärpa framhållas, att en nödlandning med reoplan, i synnerhet till sjöss, alltid måste anses innebära ett allvarligt faromoment. På grund av sådana plans höga fart och i de fall möjlighet saknas att med motorpådrag korrigera flygläget vid studs orsakad av vågor eller dyning, kommer flygplanets slutliga uppbromsning sannolikt att ske betydligt mera bryskt än vad som inträffade med den amerikanska F-84:an vid ovan skildrade tillfälle.

En engelsk flygläkare berättar:

(Air Clues)

Se upp med dina öron! Är de och din fysik i övrigt i fin form, skall branta dykningar med stor hastighet inte skada dej det minsta. Men om du är förkyld, flyg då endast när det är nödvändigt. Och flyg i sådant fall inte heller högre än nödvändigt! Undvik brant plané före landningen, kläm till näsan ibland och "blås ren" öronen samtidigt så där varannan hundra meter!

SÄKERHET ÄVEN PÅ MARKEN.

Brittiska flygledningen, som inom parentes sagt förfogar över ett särskilt "Deputy Directorate" med uppgift att förebygga haverier så långt görligt är, och vilket direktorat räknar minst ett 50-tal officerare och andra tjänstemän, har låtit detta sitt organ framställa en serie affischer, avsedda att leda uppmärksamheten på olika faromoment.

Bilden härinvid visar ett exempel på en sådan affisch. Denna manar personalen att inte uppehålla sig själv eller placera lösa föremål inom ett område av omkring 4-5 m framför (sugning från luftintagen) eller inom ett annat sådant område, omkring 90-100 m bakom ett reoplan. Allt när dettas motor (-er) går eller kan vänta bli startade.



REAMOTORERNAS LJUDVERKAN.

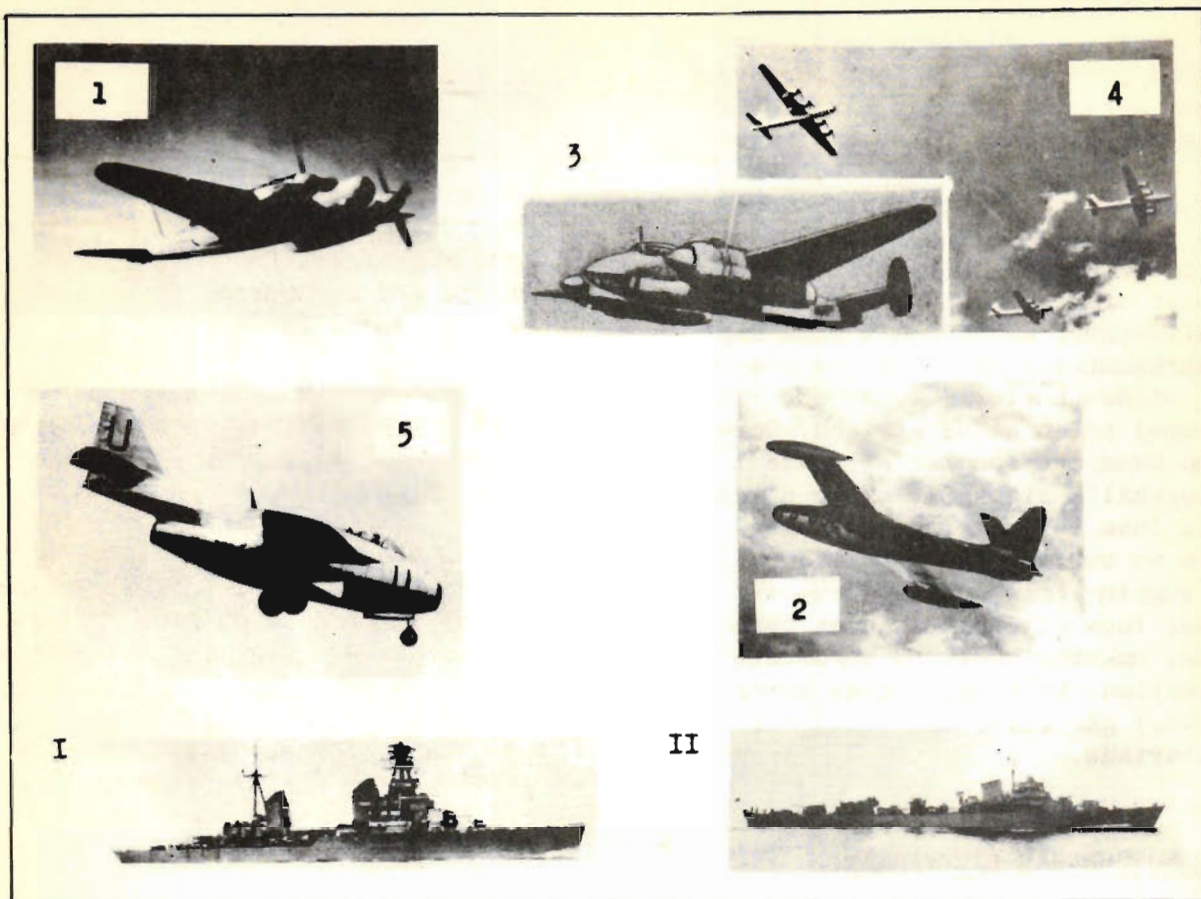
Genom det öronpinande ljud reaktionsaggregaten framkallar vid uppkörning, start, flygning och landning, uppstår ett omfattande och svårlöst ljudisoleringsproblem. Detta problem berör emellertid inte endast flottiljetablisementen utan även och i minst lika hög grad i dess närhet befintlig civil bebyggelse.

Såsom en preventiv åtgärd mot olämplig stadsplanering utfördes nyligen en "oljudsmätning" vid F 8, varvid ett förband ur F 13 medverkade. Vid mätningen, som gjordes med instrument från Statens institut för folkhälsan och Tekniska högskolans samt av personal från samma institutioner, voro bl a representanter - förutom för nämnda organisationer - även för Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms Stad, Fortifikationsförvaltningen samt Vattenbyggnadsbyrån närvarande.

Till "Haverifronten"

behöver U f l bidrag från förbandschefer och annan personal, vilka bidrag belyser bra åtgärder till undvikande av haverier eller rådigt uppträdande till minskande av med haveri uppkommande skador på personal och förluster av materiel!

Sänd in kortfattade redogörelser - högst $\frac{1}{2}$ - 1 sida - till U f l, Flygledningen, Stockholm 80.

KÄNNER NI IGEN DEM?
=====FLYKADETTSKOLANS DANMARKSFLYGNING. (Forts fr sid 255).

ter, där frihetskämparna ligger begravna. Före denna kransnedläggning marscherade förbandet med musik från Ljungbyhed och fana genom Köpenhamn. Vädret var härunder synnerligen gynnsamt och marschen väckte stor uppmärksamhet. Efter kransnedläggningen vidtog en utflykt bussledes till Nord-Själland med besök på Kronborgs slott och Fredriksborgs slott. Lunch intogs på Härens kornettskola, som ligger på Kronborgs slott.

På kvällen den 11. var alla svenskar inbjudna till middag ute på
V a e r l ö s e .

Flygkadettskolan mottogs från första stund med en hjärtlighet och en gästfrihet, som var fullkomligt överväldigande. Publiciteten kring besöket var också mycket stor, både i press, film och radio. Från dansk sida framhölls vid upprepade tillfällen den tacksamhetskuld man anser sig ha till Sverige och svenskarna, för vad som gjorts för Danmark under kriget och efteråt, samt även en stor uppskattning av svenska flygvapnet. Ett av de viktigaste syftena med besöket var från båda sidor att knyta kontakter mellan de båda flygvapnen. På grund av den verkligt gemytliga och hjärtliga stämning, som rådde från första stund till den sista, råder det icke något tvivel om, att detta syfte också nåtts.

KÄNNER NI IGEN DEM?

Lösningar till igenkänningsuppgifterna på sid 247.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>J 30</u> Mosquito	Tvåmotorigt propellerfpl. Midvingat. Hängande motorer. Lång trubbig nos i jämnhöjd med motorerna. Stjärtsidplan enkelt, högt och med avrundad framkant.
2	<u>F 84</u> Thunderjet (Republic)	Enmotorigt reafpl. Midvingat. V-formade vingar, här med extra tankar monterade på vingspetsarna. Svagt V-format stjärthöjdplan. Enkelt sockertoppsliknande stjärtsidplan. Cigarrformad flygkropp.
3	<u>Tu 2</u>	Tvåmotorigt propellerfpl. Dubbla ovala stjärtsidplan. Spetsig nos sticker fram framför motorerna. Gläsfönster på nosens undersida. Huven placerad långt fram. Mindre steg på flygkroppens undersida. Överliggande stjärthöjdplan.
4	<u>Tu 70</u>	Fyrmotorigt propellerfpl. Långt framskjutande motorer. Midvingat. Enkelt stjärtsidplan med långsluttande fena. Spolformig flygkropp med långt framskjutande nos. Jfr amerikanska B-29.
5	<u>J 29</u>	Enmotorigt reafpl. Kort, tvärt avskuren nos. Huven placerad långt fram. Tjock spolformig flygkropp, med steg på undersidan. Högt ansatt stjärtparti. Enkelt upptill tväravskuret stjärtsidplan med raka kanter.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Kirow</u> tung rysk kryssare	Stort avstånd mellan de två skorstenarna. Steg i däck mellan skorstenarna. Två trippeltorn förut, ett akterut. Bestyckning: 9-180, 6-100 (lv), 10-37, 6-13, 6-53 TT, 170 M. Tunga lv placering kring aktra skorstenen. Längd 187 m, bredd 17,7 m. D 600 ton.
II	<u>Öland</u> svensk jagare	Starkt fallande stäv, en bred skorsten, obruten däckslinje. Ett dubbeltorn förut och ett akterut. Bestyckning: 4-120, 7-40, 8-25, 6-53 TT. Längd 107 m, bredd 11,2 m. D 1800 ton.

När Ni läst detta nummer av U f l - lämna över det till annan intresserad!

Lättare Än Luften:

Inte alltid så lätt - - - (Efter Air Clues)

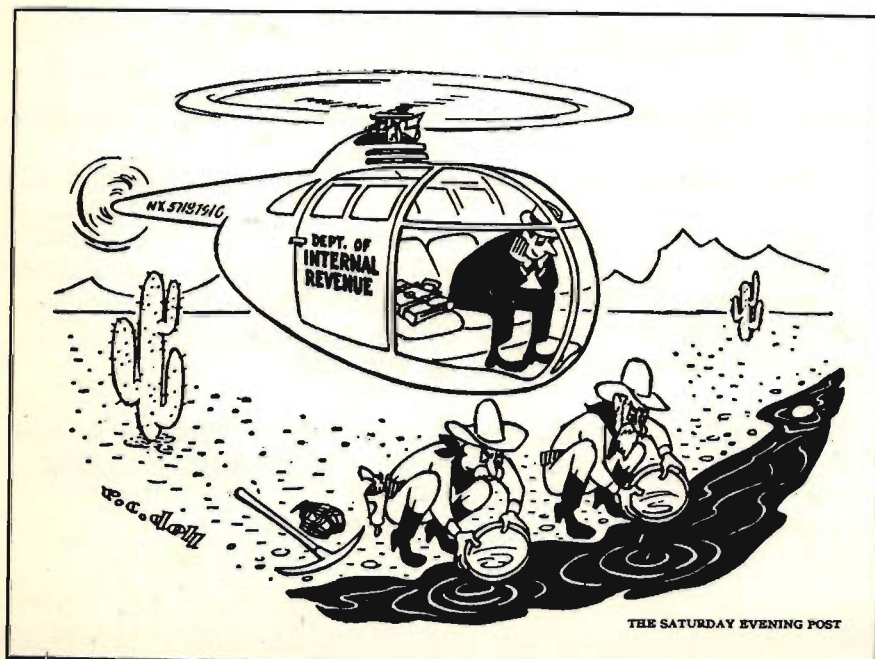
Att luftnavigeringen stundom har sina besvärigheter vet man ju. Vi minns t ex den där historien om "greven av Windau", som från Gotland kom till lettiiska kusten i st f till Sverige. Här kommer nu en annan historia, som är nästan lika bra.



Det begav sig, att en engelsk flygare fick order att från en plats i södra England frakta en högt uppsatt person till ön Man, belägen i mellersta delen av Irländska sjön, mellan Storbritannien och Irland. Före starten uttryckte passageraren sin önskan "att som gammal van yachtseglare" få svara för navigeringen under färden. Föraren samtyckte - betänkligt nog - och så stack man iväg.

Man flög och flög - den beräknade ankomsttiden var för länge sedan inne, men inte en skymt syntes av ön Man. Slutligen kom land i sikte - det var norra Irland, som föraren lyckligtvis kände igen. Förargad upplyste denne "navigatören" om läget och bad om "ny kurs", ett nytt gradtal till ön Man. Han fick ett, kursen lades om och så flög man igen, på den nya kursen. När man så småningom passerat Skottland och kom ut över Nordsjön blev det - uppenbarligen inte för tidigt - nytt meningsutbyte mellan förare och navigatör.

Den sistnämnde tar fram sin karta och visar den vackert inritade färdlinje han kompletterat den med. Och där han fullt riktigt mätt kursen med transportören (gradskivan). Det är bara ett enda litet fel. Den inritade färdlinjen från norra Irlands nordostpunkt ledde upp till övre högra hörnet på kartan, där det fanns en specialkarta i större skala över ön Man inlagd.



SKATT VID KÄLLAN:

Tack vare helikoptern har de amerikanska skattemyndigheterna fått ett nytt vapen i kampen mot försumliga inkomstdeklaranter i guldgrävarkretsarna - anser "Saturday Evening Post", ur vilken tidning denna bild hämtats.

SPRÅKSPALTEN: NÅGRA AXFLOCK UR BRITTISKA FLYGVAPNETS "SLANG".

Varje flygvapen har sitt speciella språk eller "tjänsteslang", som i större eller mindre utsträckning förekommer i den dagliga tjänsten, speciellt ute på förbanden. Att t ex de svenska uttrycken "K ä r r a" och "S c h ä s" betyder F l y g p l a n vet väl snart sagt varje tidsenlig svensk, men att den engelska motsvarigheten härtill är "K i t e" (eg. = Drake av den typ, pojkar leker med) vet han sannolikt inte.

Här följer nu några exempel på en del slanguttryck från brittiska flyget, som där snart sagt tillhör vardagens tjänstespråk. Man påträffar dem också ofta i engelsk facklitteratur, varför en översättning till svenska här ansetts befogad som orientering. För att underlätta återfinnande av betydelsen är de engelska glosorna uppställda i alfabetisk ordning. Obestämd artikel (A, an) och infinitivmärket (to = att) m fl förtydliganden till orden har satts inom parentes.

<u>BALE OUT</u>	= hoppa fallskärm.	<u>DUD</u> (adjektiv)	= sättes före ordet "weather" (väder) när detta är olämpligt för flygning.
<u>(A) BIND</u>	= byråkrat, krångelmakare.	<u>DUST BIN</u>	= bakre undre tornet i ett bombplan (eg. = soptunna).
<u>(TO) "</u>	= besvara.	<u>ERK</u> (AN)	= nybörjare (i vad slags jobb som helst).
<u>(A) BLACK</u>	= ett dåligt arbetsresultat. Kallas även "a bad show".	<u>FAN</u>	= propeller (eg. = fläkt).
<u>BROWNE OFF</u> <u>(TO BE)</u>	= alldeles uttjatad, uttråkad. (Om det gäller i något mindre skala användes uttrycket "brassed off". Genomsnittsengelsmannen använder "to be fed up" för att beteckna samma sak).	<u>FLAK</u>	= luftvärnseld.
<u>BUMPS AND CIR-</u> <u>CUTS</u>	= landningsövningar.	<u>FLAP</u> (A)	= något störande, allmänt oroande.
<u>BUTTONED UP</u>	= ett fullständigt genomfört, "avklarat" arbete.	<u>FOX</u> (TO)	= att göra något riktigt slugt eller kanske snarare verkligt skickligt.
<u>COCKPIT</u>	= förarplats (i flygplan).	<u>GEN</u> (förkortning av intelligence = under rättelse).	= allmän orientering (upplysning) av vad slag som helst. Sådan orientering kan vara "D u d g e n"
<u>COMPLETELY</u> <u>CHEESED</u>	= inget hopp alls.		= oklar, suddig orientering, eller "P u k k a g e n"
<u>CORKSCREW</u>	= undanmanöver av bombplan mot jakt eller lv	<u>GEORGE</u>	= gyrostyrning, autopilot.
<u>CRABBE ALONG</u>	= att flyga på låg höjd över land eller vatten	<u>GET CRACKING</u>	= sätt igång!
<u>DOG FIGHT</u>	= luftstrid (vanligen med kort skjutavstånd och mycket "kurvning")	<u>GONG</u> (to collect a)	= att få en medalj e d
<u>(TO) DITCH</u> <u>(IN THE DRINK)</u>	= nödlända i sjön, hamna "i spa't".	<u>GREENHOUSE</u>	= kabinhuv.
		<u>HEDGE-HOPPING</u>	= att flyga på lägsta höjd, så lågt att pla-

	net tycks hoppa över häckar, gärdesgårdar o d.	<u>SHOOT A LINE</u>	= göra överdrivna påståenden, särskilt beträffande egen duglighet.
<u>HAVE A CRACK</u>	= gör ett försök!	<u>GOOD SHOW</u>	= bra!
<u>HAVE IT</u>	= "lämna in".	<u>BAD SHOW</u>	= dåligt!
<u>HE HAS HAD IT</u>	= han är borta (död).	<u>SPUN IN</u>	= ett svårt misstag. En analogi till flygplan som "går i backen" i spin, utan att föraren kan få det under kontroll.
<u>JINK AWAY</u>	= tvär manöver, ett plötaligt undvikande av motståndare i luftstrid m m.	<u>(A) STOOGES</u>	= en som har litet att göra.
<u>KITE</u>	= flygplan (av vilket slag som helst).	<u>STOOGING ABOUT</u>	= att flyga så sakta som möjligt över ett område. Att patrullera el (på marken) gå och driva.
<u>LAY ON (TO)</u>	= att planlägga.	<u>TAIL END</u>	= bakre skytten i ett tungt plans "stjärt-torn" el sista planet i en flygformering.
<u>MAE WEST</u>	= flytväst (uppbålsbar).	<u>CHARLIE</u>	
<u>MICKEY MOUSE</u>	= bombfällningsmekanism el d:o låda.	<u>TEAR OFF A STRIP</u>	= att förebrå någon något.
<u>MUSCLE IN (TO)</u>	= draga fördel av något bra, armbåga sig (el tränga sig) fram.	<u>TOUCH BOTTOM</u>	= att landa med totalhaveri som följd.
<u>OFFICE</u>	= förarkabin (-plats) i flygplan (eg. = kontor).	<u>TYPE</u>	= en gradering, vanligen av männskor. Vanliga "types" är Good, bad, "ropey" och poor.
<u>ORGANIZE</u>	= att "skaffa sig" något man önskar (jfr tyska "besorgen").	<u>VIEW</u>	= syn på, åsikt om någon el något. RAF-personalen har alltid sin "syn" på tingen, t ex: Good view, poor v, dim v, long-distance v, lean (mager) v, outside v, "ropey" v.
<u>PACK UP</u>	= upphöra att fungera	<u>WASH OUT (TO)</u>	= slopa. I USA även "a washout" = ngt "ur funktion".
<u>PANCAKE (TO)</u>	= landa.	<u>WIZARD</u>	= verkligt förstklassig, utomordentlig, snillrik. (W. eg = trolsk, av "trollkarl". Jfr svenska: "ett trolle-ri").
<u>PEEL OFF (TO)</u>	= bryta formering för att börja luftstrid.		
<u>QUICK SQUIRT</u>	= kort, snabb eldskur (ordagr. "rask insprutning").		
<u>RANG THE BELL</u>	= fick bra resultat.		
<u>RINGS</u>	= gradbeteckning (galloner) på vapenrock)		
<u>RASPBERRY</u>	= utskällning.		
(GIVE A)			
<u>ROPEY</u> (adj.)	= skum, dålig. Ex. "a ropey landing", "a ropey type", "a ropey evening" o s v.		
<u>SCRAMBLE</u>	= snabbstart.		
<u>SCREAMED</u>	= gjorde en störtdykning med pådragen motor.		
<u>DOWNHILL</u>			
<u>SCRUB</u>	= göra en "washout" el störtvätt (=grundlig upprepning).		