



Nr 12

DECEMBER 1948

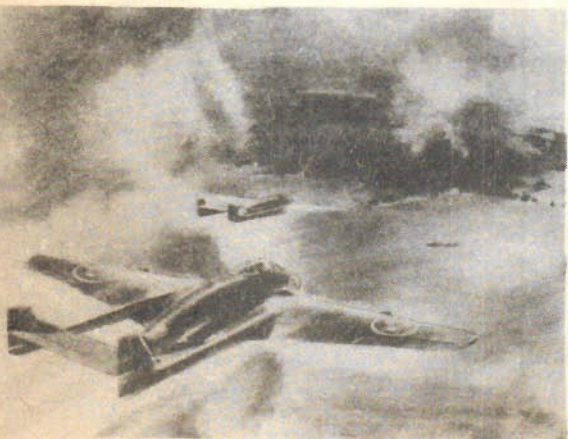
74

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

	Sid.
Frågan för Dagen	
Flygvapnets förstärkning ★	277
Dagspressuttalanden	281
Flygtjänst	
Några tips för reaförare ★	283
Åldersgränsen i England	284
Från uttagningskommissionen	285
Flygverksamhet i Etiopien	287
Markttjänst	
Initiativ, improvisering, entusiasm	289
Känner Ni igen dem?	292
Vad vet Du om försvarsläroverket?	"
Utlandsnytt	
Storbritanniens försäkringspremie	293
Så gick det till	
V-vapen och luftherravälde	297
Flyget i Egeiska havet 1943	298
Tekniska fronten	
Några aktuella sprängämnen ★	299
USA-upprustningen och industrien	301
Reamotorn och människokroppen ★	304
Kursgyrots kardanfel ★	305
Haverifronten	
Haveristatistik i USA ★	308

Forts på omslagets 2. sida.



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):

Sid:

Erfarenheter från två haverier ★	309
"Det var nära ögat"	311
"Felprognos"	312
Lättare än Luften	316
Teletekniska uttryck	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.

Föregående nummer av U f l innehöll en redogörelse för den organisatoriska innebörden av chefens för flygvapnet nyligen avgivna förslag till fortsatt förstärkning av flygvapnet. Nedan redogöres för de strategiska och taktiska skäl, som legat till grund för förslaget.

KRIGSERFARENHETER OCH UTVECKLINGSTENDENSER.

Beträffande l u f t k r i g f ö r i n g e n s r o l l i ett nutida och framtida krig framhåller chefen för flygvapnet bl a,

att luftkrigföring mot hemorten kan framkalla krigsavgörande resultat, utan att invasion behöver tillgripas,

att krigsinledande luftanfall mot huvudstad, kommunikationer och mobiliseringscentra kan lamslå motståndskraften hos en även till synes stark militärmakt, om luftförsvaret är svagt,

att luftinvasion är en sannolik betvingelsemetod, samt

att ohämmade flyganfall mot lant- och sjöstridskrafter starkt begränsar sådana stridskrafterns verkningsförmåga och uthållighet.

Det framhålles vidare, att den flygtekniska utvecklingen intill dess reaktionsdrivna bombplan bli vanliga gynnar försvaret med reaktionsdrivna jaktplan. Den pågående utvecklingen på robotvapnens område har icke föranlett någon stormakt att ändra principerna för flygvapnets sammansättning och uppgifter. Kostnader som nedlagts på invasionsförsvaret kan visa sig vara till ringa nytta, om luftförsvaret försumrats så mycket, att enbart fiendens luftanfall kan framtvinga avgörandet. Ett gott luftförsvär ökar även möjligheterna till hjälp utifrån, eftersom en stormakt icke torde vara villig att i hjälpaktioner riskera dyrbara stridskrafter, om de - i avsaknad av skydd från på platsen befintlig jakt - kan nedkämpas från luften efter hand som de når vårt land.

För att belysa utvecklingen utomlands framhåller chefen för flygvapnet vidare, att flygvapnet i Förenta Staterna skall utgöra landets främsta försvars-

linje och främsta medel för motanfall. Det amerikanska flygvapnet skall därför under de närmaste åren med hög prioritet ges en betydande förstärkning. I Storbritannien förstärkes flygvapnet i såväl offensivt som defensivt syfte enligt den 1947 fastställda principen, att flygvapnets slagkraft i första rummet skall tillgodoses före andra stridsmedel. I Sovjetunionen befinner sig flygvapnet under modernisering beträffande materielen - flygindustrien uppges åter ha nått krigsårens produktionskapacitet - och övningar för krigsberedskapens höjande pågår. Strategiska tunga bombförband har uppsatts.

Luftinvasionsföretag är sannolika led i varje stormakts krigföring.

Utvecklingen på robotvapnens område synes icke ha nått avsevärt längre än vid krigets slut, åtminstone i vad avser från marken startade missiler med underljudshastighet avsedda att ersätta eller komplettera bombplan. Möjligheterna att bekämpa dessa missiler i luften har ökats med reaktionsjaktens och radarstridsledningens införande.

Kontinentalstaterna i västra Europa (Frankrike, Belgien, Nederländerna) har påbörjat förstärkning av sina flygstridskrafter.

Utvecklingen under 1948 har - samtidigt med den utpräglade skärpningen av den utrikespolitiska spänningen i Europa - medfört, att flygstridskrafternas grundläggande betydelse i vårt lands försvarsmakt blivit än påtagligare. Förändringarna kan betecknas som omvälvande i jämförelse med läget 1941-1942, då vår nuvarande försvarsordning utformades.

BEHOVET AV FLYGSTRIDSKRAFTER.

Behovsberäkningarna bygger på det av neutralitetsprincipen orsakade faktum, att man åtminstone till en början måste räkna med ett isolerat svenskt försvar av svenskt territorium. Någon hjälp med flygstridskrafter från stormaktshåll har beräknats icke kunna erhållas inom avsevärd tidrymd.

Behovet av dagjaktflyg.

Den mångfald av uppgifter, som åvilar dagjaktförsvaret, innebär krav på ständig beredskap för ingripande med viss kraft över en stor del av landet. Landets skapnad medför ovillkorligen krav på ett relativt högt minimiantal förband (dagjaktflottiljer), om icke viktiga delar av Sverige skall lämnas oförsvarade. Detta minimiantal opererande enheter har beräknats till 13. Något tillgodosende av detta behov har icke ifrågasatts nu och ingår ej heller i

utredningsuppdraget. Med nuvarande 10 dagjaktflottiljer måste därför viktiga delar av vårt land lämnas oförsvarade. Den föreslagna förstärkningen av varje enhet för sig med 50 % ger emellertid ökad kraft och uthållighet inom de områden, som försvaras. Genom att förstärka de enskilda jaktdivisionerna med 50 % uppnås ej endast med 50 % ökad vapenverkan, sedan strid upptagits, utan även ökade tillfällen att sätta in anfall, eftersom en starkare division mindre ofta behöver undvika strid och kan taga större risker mot en överlägsen fiende.

Den ökade dagjaktstyrkan medför också, att ett betydande antal jaktflygplan snabbt kan koncentreras för att ingripa i ett invasionsläge utan att hemortsförsvaret för den skull helt överges. Om i dylikt fall läget så kräver, kan man låta en jakteskader momentant helt avstå från försvarsuppgiften för att med hela sin styrka insättas offensivt i form av jaktsvep eller låganfall mot ett invasionsföretag inom jaktförsvarsområdet, t. e. mot kusten. Därmed erhålles avsevärt ökad kraft i invasionsförsvaret.

Förutom ökad verkan av jaktförbanden medför förslaget även ökade möjligheter att hjälpa fram attackeskadern till anfall mot försvarade mål.

Den ena huvudorsaken till den föreslagna förstärkningen är sålunda ökad kraft och bredd i ett inledande krigsskede. Den andra huvudorsaken är det ökade djup och den uthållighet, som jaktförbanden erhåller därigenom att reserverna, såväl av bemannade som obemannade flygplan, samtidigt ökas med 50 %. Det finnes grundad anledning antaga, att flygvapnet tack vare förstärkningen blir i stånd att hålla ut under 50 % längre tid än eljest skulle vara fallet. Därmed ökas med all sannolikhet även de andra försvarsgrenarnas och hemortens förmåga att hålla ut med motsvarande tid. Skillnaden kan komma att innebära, att hjälp hinner anlända innan det är för sent.

I argumenten mot flygvapnets förstärkning brukar anföras, att den svenska flygindustrien har för låg kapacitet för att ersätta förluster i krig. Vi är därför i sämre läge än en stormakt, även om antalet fpl i första linjen för en viss uppgift skulle vara detsamma. Denna anmärkning är riktig men slutsatsen bör vara den motsatta. Om flygstridskrafter ovillkorligen erfordras för uppgifter, som inte kan lösas med andra medel, bör krigsmakten organiseras så, att flygstridskrafter så länge som möjligt kan insättas till försvar. Detta är just avsikten med det av chefen för flygvapnet framlagda förslagets ökade flygplanantal i fred.

Behovet av nattjaktflyg.

Nattjaktflyget skall inom landets allra viktigaste delar ingripa mot flyganfall och anfall med robotbomber av V l-typ, utförda dels under mörker och dels under dagar i moln och dåligt väder.

Det vore i och för sig önskvärt, att nattjaktförbanden kunde täcka samma område som dagjaktförbanden. Man kunde även tänka sig en kombinerad typ av dag- och nattjaktförband. De avsevärt högre kostnaderna för ett nattjaktförband medför emellertid hos oss liksom hos stormakterna, att antalet sådana förband måste begränsas. Antalet områden som nattjaktförsvaret måste sålunda inskränkas till de allra viktigaste. På grund av svårigheten att anfälla punktmål eller svårt urskiljbara mål under mörker bli de sannolika målen för fiendens anfall då väsentligt färre än under dagen. Därav följer också att en inskränkning av antalet områden som försvaret under mörker är naturlig.

Med den av 1948 års riksdag på basis av tidigare utredningar beslutade en da nattjaktflottiljen, kan svårigen mer än ett mindre men särskilt viktigt område försvaret. I chefens för flygvapnet januariförslag 1948 har minimibehovet satts till tre nattjaktflottiljer, även om förslaget begränsades till två för den närmaste femårsperioden, varav en skulle nyuppsättas.

Det synes ofrånkomligt att i flygvapnets organisation så snart ske kan förfoga över minst två nattjaktflottiljer. Med hänsyn till fredskostnaderna och rådande läge på byggnadsmarknaden torde nyanläggning av en fredsflottilj icke kunna komma ifråga. Det återstår sålunda att om b i l d a en redan befintlig flottilj. Härvid väljes en attackflottilj, dels enär antalet dagjaktförband av nyss anförda skäl ej bör understiga tio, dels enär kostnaderna för en nattjaktflottiljs och en tvåmotorig attackflottiljs fredsorganisation är ungefär lika. För att attackeskaderns verkningsförmåga inte alltför mycket skall nedsättas, bör emellertid samtidigt två andra attackflottiljer förstärkas, så att antalet attackflygplan blir oförändrat.

Behovet av attackflyg.

Krigserfarenheterna talar för att försvaret även måste ha taktiskt offensiva element, trots att den allmänna principen är strategisk defensiv. Attackflyget fyller väl kravet på ett sådant rörligt offensivt element, som utan tidsödande omgrupperingar kan ingripa i vitt skilda riktningar. Attackflygets största verkningsförmåga och värde för oss ligger i invasionsförsvaret, framförallt vid kustinvasioner. Om attackeskadern inte ytterligare försvagas bör den med stöd av det förstärkta jaktflyget ha utsikter att förebygga, avslå el-

ler avsevärt fördröja en kustinvasion. Om åter eskadern framtvingar ett nötningskrig från fiendens sida i syfte att reducera dess anfallskraft före invasionen, så har man redan därigenom vunnit tid och uppgiften till en del fyllts. Med hänsyn till attackflygets betydelse för försvaret i dess helhet bör det genom 1947 och 1948 års riksdagsbeslut starkt begränsade attackflyget ej beskäras ytterligare i samband med att en andra nattjaktflottilj organiseras, utan den föreslagna ombildningen av ytterligare en attackflottilj till nattjaktflottilj bör därför - som också ovan nämnts - kompenseras genom att två andra attackflottiljer förstärkes med 50 %.

Behovet av spaningsflyg.

Beträffande detta flygslag föreslås icke någon förändring utöver dem som redan fastställts genom beslut vid 1947 och 1948 års riksdagar.

DAGSPRESSENS UTTALANDEN:

CFV utredning om jaktflygets förstärkning har behandlats på ledarplats i dagspressen. Oberoende av politisk färg är tidningarnas inställning genomgående positiv till förslaget. Nedan följer först några uttalanden i själva sakfrågan:

Göteborgs Morgonpost (h): "Vårt läge är vad det är. Det påbjuder till en förstärkning av vårt jaktflyg både för att ge hemorten nödvändigt skydd mot fiendliga bombare och för att trygga våra gränser mot invasion. Detta är avgörande."

Stockholms-Tidningen (fp): "Flygstridskrafterna är otvivelaktigt ett dyrt vapen, vilket ingalunda är en nyhet, men den nämnda kostnadsökningen förefaller dock vara rätt liten - inte minst med tanke på den starkt ökade slagkraft, som den motsvaras av. Den erforderliga personalökningen är också betydligt mindre än man haft anledning vänta sig, vilket i ett folkfattigt land som Sverige bör noteras med särskild tillfredsställelse."

Ny Tid (s): "Pengarna skall sättas in där de kan ge den största effektiviteten. Ett folkfattigt land som Sverige måste så bygga upp sitt försvar, att tekniken går före massan. Den principen ger prioritet åt flyget och de tekniska vapenslagen över huvud taget. Om någon del av försvaret är i behov av en förstärkning är det uppenbarligen flyget. Det bör observeras att general Nordenskiöld i den organisation han skisserat lägger tyngdpunkten på det defensiva flyget, alltså det flyg som är avsett för landets försvar, för att hålla attackerande fiendeflyg på avstånd. Jaktflyget och luftförsvaret är i ett modernt krig ett lands främsta försvarsmedel. Starka skäl talar sålunda för att den påbörjade utbyggnaden av flyget fullföljes och att beslut träffas redan vid nästa års riksdag."

Ljusnan (fp): Elon Anderssons Tidning, skriver: "Förslaget om en förstärkning av flygvapnet överensstämmer med en vitt utbredd uppfattning i vårt eget land om en effektiv försvarsorganisations innehåll och liksom med den utveckling som kan iakttagas i andra länder. Världskrigets erfarenheter synas överallt utmynna i en övertygelse om flygets dominerande plats bland försvarsmedlen. I de upprustningsprogram, som den ovissa internationella situationen framtingat i olika länder, står flygets förstärkning därför främst på dagordningen. Flygledningens förslag ligger således, kan man säga, i nivå med den allmänna utvecklingen. Fördelarna med ett starkt flyg ligger inte blott i den ökade styrka, som försvaret i sin helhet erhåller, utan särskilt i den ökade beredskapen mot hastigt inträffade krigiska konflikter och i ökade möjligheter till hemortens skydd, som därigenom skapas. Hotet mot den civila befolkningen ligger ju mest i överraskande bombanfall, och ju starkare jaktflyget är, desto större möjligheter föreligger till förhindrande av dylika attacker. Det kan också erinras att flygvapnet måste ha en icke alltför begränsad styrka för att över huvud kunna verksamt ingripa i försvaret."

Svenska Dagbladet (h): "Naturligtvis kan den invändningen göras, att vår budget är ansträngd och att nya utgifter inte överensstämmer med det ekonomiska stabiliseringsprogrammet. Men om tiden är ond ur ovan nämnda synpunkter, så är den ännu värre i utrikespolitiskt hänseende, vilket gör en omedelbar förstärkning av vårt flygvapen högeligen önskvärd." - - - "Vad det nu gäller är en angelägen tilläggspremie till vår livförsäkring, som föranletts av ökade risker. Jaktförbanden är nämligen - jämte luftvärn och civilförsvar - vår första försvarslinje, och de måste ta första stöten vid ett anfall på vårt land." - - - "Sveriges eget flygvapen måste därför ha tillräcklig uthållighet för att möta det första anslaget." - - - "Chefens för flygvapnet begär om en andra nattjaktflottilj är förty befogad. Den föreslagna förstärkningen kan ske för rimlig kostnad och utan ansvällning av fredsorganisationen."

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (fp): "Ingen har heller på allvar gjort gällande att flygvapnet tål vid någon nedskärning eller att flygvapenchefens principprogram, tretton jaktflottiljer i stället för nuvarande tio, betecknar någon överdimensionering. Dithän måste vi en gång komma och varje försvarsprogram på längre sikt måste räkna med en dylik utbyggnad som ofrånkomlig."

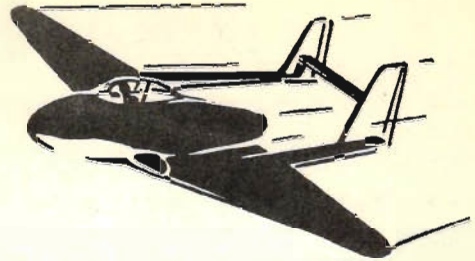
Dagens Nyheter (fp) säger bl a: "Vad som här förbereds är den viktigaste kraftinsatsen på försvarets område i nuvarande skede - en beredskapsåtgärd av ojämförlig betydelse. Med 50 procent flera flygplan i linjen och reserven blir uthålligheten mycket större, Sverige har då möjligheter att få hjälp utifrån i tid - förutsatt att denna samverkan på rätt sätt förbereds." - - - "Det svenska flygvapnet ställer ökade anspråk, men det har också fullgoda skäl att göra det."

Ny Tid (s): "Flyggeneralen har i sin promemoria självfallet inte gått in på den vanskliga avvägningen mellan olika försvarsgrenar. Det är heller inte hans sak. Det får regeringen och riksdagen göra. Den hektiska utveckling, i vilken stridsflyget världen över befinner sig, torde göra statsmakterna mera lyhörda för flyggeneralens önskemål än de eljest skulle vara för propåer från det redan nu starkt penningslukande försvaret."

Svenska Dagbladet (h): "Det kan icke bli fråga om att nedskrota nödvändiga delar av en försvarsgren för att därigenom kunna bygga ut en annan. Chefen för flygvapnet har icke heller i sin framställning berört avvägningsfrågan, som lojalt överlåtits till överbefälhavaren och statsmakterna." Forts. sid. 291.

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



N Å G R A T I P S F Ö R R E A F Ö R A R E .

1. För att en propellermotor inte skall gå upp i övervarv brukar man vid manöver, som till någon del omfattar dykning - (t ex looping och halvroll) - använda minsta erforderliga gaspådrag. Vid reaflygplan bör man däremot eftersträva högt motorvarv vid ingång i dykning. Vad är då skälet till detta?

Jo, ett reaflygplan accelererar mycket hastigt även i relativt svag dykning. Om föraren ser på machmetern eller "känner" att flygplanets hastighet håller på att överskrida gränsen till kompressibilitetszonen skall bl a varvtalet minskas (jmf Ufl nr 11/48 sid 251-252). En reducering av varvtalet från t ex 10.000 till 8.000 ger då avsevärt större bromseffekt än om motorvarvet från början varit 8.000 och föraren dragit av till 6.000.

2. För en del flygplan minskas det kritiska machtalet under sväng. Om machtalet för ett visst flygplan är t ex 0,75 kan det vid 2 g sjunka till 0,70 och vid 3 g till 0,65 o s v.

En sväng utförd på gränsen till kompressibilitetszonen kan alltså innebära ökad risk för att flygplanet skall råka i kompressibilitetsstall. Det bör observeras att upptagning från dykning icke kan jämföras med sväng i detta sammanhang - upptagningen avser fartminskning!

3. Kraftiga svängar under 3-4 g (och däröver om föraren använder G-dräkt) undvikas i kyttigt väder. Vid en flyghastighet av 600-700 km/h innebär ett kytt ofta en momentan påkänning av 5-6 g på flygplanet. Om vi antar att flygplanet samtidigt ligger i sväng under 5 g erhålles en total belastning av 10-11 g. En dylik påkänning kanske föraren klarar men flygplanet är inte konstruerat för den.

Internationella benämningar på frekvensområden.

Utöver i U f l nr 3/1948 angiven omfattning och benämning på olika frekvensområden har nu i Internationella Radioreglementet (I R R P) intagits "Extremely High Frequency" (E H F), omfattande bandet 30 000 - 300 000 mp/s och med benämningen millimetervågor.

FLYGANDE PERSONALENS ÅLDERSGRÄNS HÖJES I ENGLAND.

Air Ministry har tillkännagivit att f d flygande personal i RAF och annan personal med flygerfarenhet erbjudes speciella villkor vid ny- eller återanställning i RAF under 8-års perioder.

För erfarna förare och navigatörer (oavsett om de tidigare tillhört RAF eller ej), vilka kan påbörja flygtjänstgöring omedelbart, är den övre åldersgränsen höjd till 30 år och för flygsignalister, färdmekaniker och flygskyt-
tar till 34 år.

De, som saknar erfarenhet, t ex varit borta från flygtjänst under en längre tid, och de som tidigare ha fullföljt eller nästan fullföljt grundläggande utbildning men aldrig aktivt deltagit i flygtjänst, erhåller en forcerad utbildning, vars omfattning är beroende av vakanser i utbildningsorganisationen och vederbörandes egen lämplighet. Dessa sökande bör normalt vara under 25 år, men även äldre kan antagas om de är lämpliga.

Den personal, som inte kan räknas till någon av ovannämnda kategorier, men som har någon erfarenhet av flygning (exempelvis 5 timmars ekflygning som förare eller 50 timmar i luften i någon annan befattning) kan erhålla anställning ända tills de fyller 25 år.

F d flygförar- eller navigatörutbildade officerare erbjudes korttidsanställning under 8 år, med grad beroende på tidigare tjänstgöring. Alla övriga flygförar- och navigatörsaspiranter vilka ha officerskompetens garanteras anställning, under förutsättning att de kompletterar viss officersutbildning samt nödvändig flygutbildning. F d flygförare och navigatörer, vilka inte erhåller anställning i officers grad vid återinträde i aktiv flygtjänst, erhåller sina tidigare underofficersgrader. Liksom andra aspiranter får de kvalificera sig för officersbefordran senare. Övriga kategorier av flygande personal erhåller grad motsvarande utbildningsståndpunkten vid utbildningens början.

F d officerare ur kategorierna flygsignalister, färdmekaniker och flygskyt-
tar anställes inte i officers grad utan erhåller en speciell grad för flygande personal, med tjänsteställning beroende på vederbörandes tidigare tjänstgöring.

Ovanstående åtgärder är säkert ett led i de beredskapsåtgärder som nu vidtages i England. Personalbristen har varit stor vid RAF efter kriget och därför söker man i dagens läge återanställa dem som tidigare avmobiliserats.

Fil. Kand. Bertil Gillquist:

GLIMTAR FRÅN UTTAGNINGSKOMMISSIONENS VERKSAMHET.
=====

Då flygvapnets uttagningskommission - UTK - nyligen avslutat en av sina verksamhetsperioder torde det vara på sin plats att i korthet anföra en del erfarenheter från denna och tidigare perioder.

Ordförande i UTK är major B. F l a c h . Som representanter för flygvapnet medverkar en flygläkare som medicinsk rådgivare samt två officerare, utbildande flyglärare, som sedan skall handha elevernas utbildning. Under sista skedet av den nu avslutade perioden utökades antalet flyglärare till tre, en reform som tidigare påyrkats och som visade sig innebära väsentligt ökade möjligheter för UTK:s arbete. Vid sidan av dessa flygvapnets representanter medverkar i UTK två fackpsykologer, vilka ansvarar för en rådgivande verksamhet inom kommissionen. Major Flach tillhör som känt flygstaben.

Sedan grovsorteringen av ansökningarna avklarats vid flygstabens personalavdelning, genomgår de sökande först undersökning av ögon- och öronspecialister. I denna inledande, mycket omsorgsfulla del av undersökningen bortfaller omkring 15 % av de sökande. De återstående kallas till en särskild, slutgiltig undersökning, som omfattar två dagar för varje sökande. Det är dessa tvådagarsundersökningar som faller på UTK:s lott.

F ö r s t a d a g e n får den sökande genomgå relativt omfattande skriftliga psykologiska prov, avsedda att tjäna som hjälpmedel för psykologerna när det sedan gäller att få fram en så långt möjligt klarläggande bild av varje sökande, en bild som tar sikte dels på begåvningsstrukturen i olika avseenden, dels på de ej mindre viktiga karaktärs- och personlighetsegenskaperna hos den sökande.

A n d r a d a g e n har varje sökande ett ingående samtal med en av psykologerna, vilken först grundligt gått igenom resultaten av de skriftliga proven. Detta samtal är tyngdpunkten i psykologernas arbete. Det gäller där att skapa en naturlig och förtrolig kontakt med den sökande och bilda sig en objektiv uppfattning om den bakgrund man har att bedöma vederbörande mot, hur förhållanden under uppväxtåren, intresseriktningar etc. påverkat den sökandes utveckling, samt att få varje sökande att känna och förstå, att det ligger i hans eget intresse att tala fritt och utan att dölja något väsentligt.

Det är nämligen ej endast i syfte att avgöra, om den sökande är lämplig för antagning vid flygvapnet, som dessa prov genomföres så omsorgsfullt. Man känner också ansvaret för den enskilda människan som sådan, och går alltid in för att se problemet lika mycket ur den sökandes egen synpunkt som ur flygvapnets. Psykologen kan sålunda i en hel del fall - och dessa blir glädjande nog allt flera - ge den sökande värdefull hjälp, när det gäller att lösa skilda personliga problem, antingen det gäller livsfrågor av de mest olikartade slag eller yrkesval och därmed sammanhängande frågor.

I de flesta fall uppnås också en synnerligen god kontakt mellan psykologen och den sökande, och det är ingen sällsynt företeelse, att den sökande efter någon stunds samtal öppnar sitt hjärta helt och talar ut om sina problem mer utförligt än han kanske någonsin talat med någon människa om sådana saker. I ganska många fall har också den sökande kunnat få en hel del hjälp att ta sig ur personliga svårigheter. För att ytterligare öka möjligheterna har också i en del fall direkt samarbete öppnats med yrkesvägledare vid arbetsförmedlingen, som tagit sig an en del av de sökande, vilka icke visat sig lämpliga för flygvapnet.

Utöver de nu nämnda psykologiska proven och samtalen genomgår varje sökande under de två dagarna även ingående allmän kroppsundersökning samt en del fysiska prov, under vilka flygläkaren och flyglärarna i UTK ha tillfälle att bilda sig en uppfattning om honom.

Slutligen kommer den sökande inför den samlade kommissionen, och får då föra ett samtal med UTK:s ordförande. Innan den sökande kallas in i sammanträdeslokalen, har varje medlem i kommissionen med ledning av sina anteckningar redogjort för sin uppfattning om pojken, och psykologen har läst upp det karakterologiska utlåtande vari han sammanfattat sina erfarenheter samt i en del fall gjort en hel del förklarande tillägg. Sedan allt detta skett kallas sålunda den sökande in och får ta plats inför kommissionens medlemmar. Situationen under detta samtal mellan ordföranden och den sökande, då pojken sitter inför så många människor, är givetvis rätt krävande för åtskilliga sökande, i all synnerhet sådana som ha tendenser till blyghet.

Ordföranden måste eliminera det pinsamma i situationen genom ett för varje sökande avvägt sätt att inleda och föra samtalet. Även mycket blyga och tillbakadragna pojkar känner sig oftast väl till mods, redan efter ordförandens första repliker. Sedan samtalet slutförts och den sökande avlägsnat sig, fattar kommissionen beslut angående den sökande, varvid psykologen icke har rösträtt utan blott utövar konsultativ verksamhet.

Några siffror belyser resultatet av kommissionens arbete. Vi väljer för detta ändamål den grupp elever av kategorien folkskolepojkar, som prövades av UTK hösten 1947 och som i mitten av oktober i år genomgått ett halvt års utbildning i flygning. - Av de 244 sökande, som upptogs till provning i UTK, ansågs 136 direkt olämpliga. Av 72 elever i denna grupp, som av kommissionen betecknats som gränsfall eller slätstruket godtagbara fall ha nu 58 % skilts från utbildningen d v s 42 st. Av de 35 elever, som av kommissionen betecknats som utan tvekan godtagbara eller bättre, har avgått 26 %, d v s 9 st. Av de 10 elever, som kommissionen ställt de största förhoppningarna på, har ännu ingen avgått.

Väljer vi nu de två förstnämnda grupperna, blir skillnaden mellan dessa procenttal $32 \pm 9,4$, och kritiska kvoten, C R, blir = 3,4, vilket i sin tur innebär, att sannolikheten för att UTK:s prognos lyckas särskilja de som lyckas och de som inte lyckas i flygutbildningen är 99,9 %.

Det måste i detta sammanhang understrykas, att resultatet icke innebär, att UTK med 99,9 % sannolikhet skulle kunna förutsäga en enskild elevs möjligheter. Det är UTK:s möjligheter att få ifrågavarande faktor under kontroll, som bevisas med ovan nämnda sannolikhetstal.

Under UTK:s hittillsvarande verksamhet ha psykologer och flyglärare utbytt mycket värdefulla erfarenheter. Man har med saknad konstaterat, att en mängd problem i samband med utbildningen av eleverna ännu återstår olösta, och att åtminstone en del av dessa problem med all sannolikhet skulle kunna lösas eller komma närmare sin lösning genom en fortsättning av det i UTK påbörjade samarbetet mellan flyglärare, läkare och psykologer i form av ett följdstudium samt en psykologisk konsultativ och pedagogisk verksamhet. Att en till flygvapnet knuten psykolog utöver denna verksamhet i samband med flygutbildningen dessutom skulle finna en mängd andra uppgifter inom flygpsykologien väntande på sig, och att man t ex i Amerika och England helt gått in för detta system att bereda psykologer tillfälle till följdstudier och långtidsobservationer genom att knyta dem fast till flygvapnet och övriga försvarsgrenar, är ett faktum som inte kan uttömmande behandlas i detta sammanhang. Det må blott framhållas, att de erfarenheter UTK samlat under sitt hittillsvarande arbete

Kaptenen i Etiopiska Flygvapnet K.-E. Engzell:

NÅGOT OM SVENSK FLYGVERKSAMHET I ETIOPIEN MM.

Etiopien har fått en militär flygskola, som avses utgöra grunden till ett kommande flygvapen. Instruktors- och teknisk personal nyrekryteras för sommaren 1948 så gott som enbart från svenska flygvapnet, och det kan därför kanske vara av intresse att erfara något om de förhållanden, under vilka den svenska personalen verkar här nere.

Utbildningen omfattar nu två kurser flygförare, två kurser signalister samt en kurs av vardera radiomekaniker och meteorologer. De flygplantyper, som hittills flygas är på yngre kursen Safir och på äldre Safir, Tiger Moth, Cessna (ett 2-motorigt 5-sitsigt skolflygplan) samt Saab 17.

Lokala förhållanden försvårar i viss mån utbildningen jämfört med Sverige, men underlättar den så till vida, att man under torrtiden, 9 månader av året, aldrig behöver riskera en "icke flygdag". Även under regnperioden är nederbörden oftast begränsad till vissa tider på dygnet, så att man i allmänhet kan förlägga flygningar till den torra delen av dagen.

Vad som främst inverkar försvårande på flygutbildningen är höjden, 1.940 m.ö.h. här i Bishoftu, där flygskolan är förlagd. Detta gör att motoreffekten åtminstone på skolflygplansmotorer är avsevärt nedsatt, vilket dels ökar startsträckan, dels minskar stighastigheten, så att under ett pass avancerad flygning t ex mycket mindre medhinner än på flygfält med lägre höjd ö.h., där utgångsläge för manövrar snabbare vinnes. Vidare ökar den mindre lufttäteten såväl start- som landningshastighet med något över 10 %. Den kraftiga turbulens i luften, som under torrtiden sätter in på förmiddagen, begränsar slutligen den effektiva utbildningstiden för dager-flygning till timmarna mellan 0600 och 1000.

"Segelflygande" glador, gamar, storkar och örnar tvingar till skärpt uppmärksamhet, särskilt före ingången i avancerade manövrar och i förbandsflygning, då ledaren måste svara för att samtliga flygplan går klara för plötsligt uppdykande fåglar. Nödvändigheten att landa på bana gör den redan förut på den högre hastigheten ökade ground-loop-risken större, när landning ibland måste företagas i någon sidvind. Öppen instrumentflygning såväl som nattflygning har större risker på grund av landskapets till största delen mycket bergiga natur.

Alla dessa saker, som givetvis inverkar på utbildningens snabbhet, har emellertid det goda med sig att eleverna tvingas till omsorgsfullare och uppmärksamare flygning än vad som kanske skulle vara fallet under lättare förhållanden.

Vad angår tjänsten i allmänhet är denna nog ofantligt mycket mera lättflytande än för bara något år sedan. Nu står såväl flygmateriel som personal något så när i proportion till behovet, och man kan endast beklaga, att de bland de svenska "pionjärerna", som redan rest hem, ej blivit i tillfälle att njuta av vad som till stor del är frukten av deras uthålliga arbete under många gånger mycket besvärliga förhållanden.

Flygande personalen har otaliga möjligheter att komma ut och se sig om i landet och även markpersonalen får tillfälle här till vid övningar på andra platser, vid bärgning av något eventuellt nödlandat flygplan mm.

Den flygning, som flyginstruktionen får vara med om, är långtifrån enbart skolflygning. Till stor del består den av gods- eller passagerartransporter till olika delar av landet. Några av de intressantaste flygningarna är, när den kejserliga regeringen beordrar rekognoscering av gamla flygplatser, som inte varit i bruk sedan kriget och som är belägna i avlägsna och svårtillgängliga områden.

Allt detta gör att man i detalj lär känna de många olikartade landskapstyper av vilka Etiopien består. Huvuddelen av landet är mycket bergig, och väldiga bergsformationer, somliga över 4000 m höga, omväxlar med uppodlade platåer, medan floder flyter fram, skärande sig ned i djupa "canyons". Detta landskapslag har en alldeles säregna, vild tjusning, som man starkt erfar, om man exempelvis flyger fram i Blå Nil-dalen upp mot Tana-sjön och ser bergväggarna skrovliga och hotande resa sig nära nog lodrätt mer än tusen meter på båda sidor om flygplanet.

Men det händer också att man kan flyga fram över en djungels mjuka matta, giftigt gröna sumpmarker, karg buskskog, ren öken, saltstäpp eller savann, där zebbor och antiloper betar i tusental och otaliga strutsar promenerar omkring. Det finns även savanner, glest beväxade med träd, över vilka man kan se giraffhalsar guppa fram eller elefanter tungt men kraftfullt bana sig väg.

I Mellan-Etiopien finnes ett sjösystem, vilket sträcker sig söderut. Längs de vackra, omväxlande flacka och klippiga stränderna finns miljoner sjöfåglar av olika slag och kulörer, på sina ställen vältrar sig flodhästar medan krokodiler ligger och latar sig i solgasset. Här och där glider lätta dimsjöor fram över ytan varslande om att heta källor rinner ut.

Personalen från svenska flygvapnet, som tjänstgör i Etiopien, förlorar givetvis rent utbildningsmässigt sett en del under sin 2-åriga bortovaro. Dock bör det förlorade säkerligen kunna tas igen på relativt kort tid efter återkomsten.

A andra sidan finns det nog en hel del som även en yrkesman kan sätta på pluskontot. Då det officiella språket är engelska, lär man sig inte bara i det dagliga umgänget med etiopier och engelsktalande utlänningar att tala vardagsengelska utan man tvingas även som lärare i olika ämnen att lära alla de fackuttryck, som förekommer i samband med flygning, flygplan, motorer, navigering m m, m m. Ett annat mycket användbart språk här nere är fransk, och den som är språkintresserad och har något så när förkunskaper har goda möjligheter att ytterligare odla dessa. På det relativt stora antalet italienare i landet och emedan det infödda tjänstefolket merendels förutom amharinja endast talar italienska, lär man sig en hel del även av detta språk, även om man för att lära sig tala grammatikalliskt riktigt bör ta lektioner.

Vad den flygande personalen förlorar i militär flygning kompenseras i viss mån av att man flyger ganska mycket mera här än hemma, omkring 500 flygtimmar per år. Det faktum att flygningar ofta förlägges till provisoriska små landningsbanor ute i landet gör att varje start och landning måste planeras med största omsorg och ske exakt efter planläggningen för att ej resultera i haverier.

Beträffande markpersonalen är nackdelen åtminstone hittills att den ej får arbeta med så modern materiel som hemma. Å andra sidan måste man deltaga i alla de skiftande arbeten, som förekommer på den förhandenvarande materielen, då ej ens specialsaker kan sändas till särskilda verkstäder. Frågan är väl också om ej uppfinningsförmåga och initiativ utvecklas i väl så hög grad som annorstädes, då begränsad materiel- och verktygstillgång m m kan tvinga till okonventionella lösningar av tekniska problem.

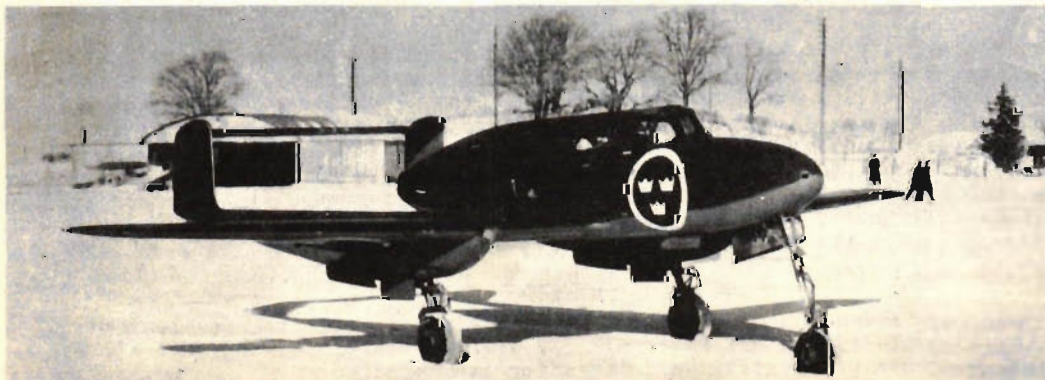
Om någon tror att man måste leva något slags primitivt "nybyggarliv", när man kommer till Etiopien, tar han grundligt miste. En av fördelarna här nere är att samtidigt som man kan leva det verkliga afrikanska vildmarkslivet, om man så har lust, man i vardagslag har tillgång till alla de moderna bekvämligheter, som underlättar ett effektivt arbete och gör tillvaron behagligare. I själva verket är de allmänna levnadsvillkoren i många fall lättare här än hemma.

Bishoftu, dit som förut nämnts flygskolan är förlagd, ligger 50 km sydost om huvudstaden. Klimatet här är tack vare den gynnsamma höjden lagom tempererat året runt, och temperaturen är ungefär densamma som i Sverige under sommaren. Svenskarnas bostäder, enfamiljshus, är alla försedda med badrum och elektriskt ljus och är rymliga och ljusa. De ligger omgivna av eucalyptus-planteringar vid randen av en kratersjö, vilken är badbar vid alla tider på året. Utsikten är storslagen. Vilda vulkanberg, vilka reser sig till mer än 1000 m höjd över omgivande terräng, omväxlar med mjukare kullar och odlar eller skogbevuxet slättland, medan långt i söder en blånande bergskedja skönjes mot horisonten.

Den förnämsta fritidssysselsättningen är utflykter i bil eller till häst. Var och en som är intresserad av ridning kan hålla sig med egen häst och en fullgod sådan kan erhållas för 150 kr. och föder sig praktiskt taget själv.

I Etiopien har man rika tillfällen till jakt och här finnes praktiskt taget alla de djurslag, som ingår i den afrikanska faunan. En hel del kan ses från flygplan, medan man för att komma andra inpå livet måste närma sig dem på marken. Många trakter är utomordentligt viltrika. Det finns till exempel alltför långt från Bishoftu god terräng för vilt, där det vimlar av vildsvin och antiloper. I närheten av ett guldält, dit flygningar brukar göras en gång i månaden, kan man få se både lejon och leoparder ända in på husknuten.

Givetvis kan livet här nere även ha sina besvärigheter, men man glömmer dem gärna för alla de stimulerande intryck man får. Om man exempelvis på kvällen efter en dag i skog och mark sitter omkring lägerelden och dryftar dagens erfarenheter under den sammetsmjuka afrikanska natthimlen, medan lejon ryter i fjärran och hyenor skrattar i närheten och en av sällskapet väl beväpnad går på post som skydd mot människor och djur, då känner man sig ganska nära "Äventyret", som så många drömmer och längtar efter, men som det är så få förunnat att uppleva i verkligheten. "Passage"-åren i Etiopien blir bl a just därför ett minne för livet.



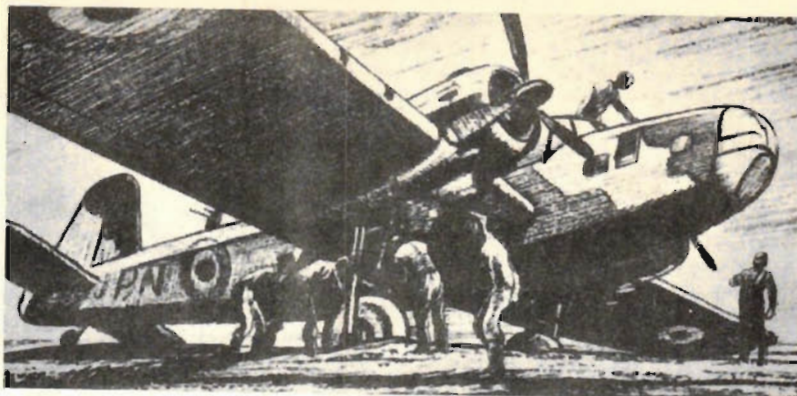
EN
GOD
JUL!

önskas
läsare
och
medar-
betare!

Red
U f 1.

Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O



INITIATIV, IMPROVISERING OCH ENTUSIASM.

En artikel i engelska flygvapnets briljanta utbildningstidskrift "Air Clues" (ordagrant = Flygets "ledtråd" el "vägledare") ger oss en inblick i de svårigheter, som brittiska flyg- och basförband hösten 1944, under fälttåget på den italienska halvön, där hade att kämpa med på sina provisoriska flygfält, när höstregnen satte in. Artikeln innehåller en hel del om "lera, svett och slit". Den är berättelsen om hur det till sist - med tillhjälp av i n i t i a t i v , i m p r o v i s e r i n g o c h e n t u s i a s m lyckades de berörda brittiska förbanden, en flottilj på c:a 100 st 2-motoriga bombplan samt bastrupperna att få loss den djupt nedsjunkna flygstyrkan från det så gott som helt översvämmade flygfältet C e c i n a i Italien, några km söder om Livorno. I vårt land, där de tekniska resurserna av naturliga skäl inte kan vara desamma som i ett stormaktsflyg, finns så mycket större behov att sätta in de tre hjälptrupperna "initiativ, improvisering och entusiasm" i åtskilliga lägen. Även och ej minst när dessa lägen ter sig som mest hopplösa.

Författaren i "Air Clues" skriver om "episoden Cecina" följande:

"Flygfältet var ursprungligen blott avsett för bruk sommartid. Bana och flygplanväg runt fältet hade hyvlats ut (med vägskrapor) från något som ursprungligen varit en vinodling. Under dessa arbeten på att jämna till fältet hade man inte brytt sig så värst mycket om fältets dränering, ej heller om åtgärder för att bibehålla den fasta mark, som fanns. Man hade t o m fyllt igen flera små kanaler och avloppsdiken.

Så länge det torra vädret fortsatte var fältet bra - kanske inte minst därför att det fanns en härlig sandstrand för bad alldeles intill. Under några alltför korta veckor ansåg också den i Cecina baserade bombflottiljen, att platsen var den bästa krigsbas man hittills haft under den långa framryckningen genom Afrika och Italien.

Men - alla goda ting har ett slut någon gång. Den 1 oktober 1944 kom det första regnet av vinterns många följande. Det skedde just som det sista planet i flottiljens båda tvåmotoriga Boston- och dito Baltimore-divisioner landade, efter ett flottiljeföretag. I t i o d y g n fortsatte det nu att regna, utan uppehåll - och när de dygnen var slut var flygfältets utseende högst förändrat - tillräckligt för att förfära även den mest erfarne frontkämpe. Fältet tedde sig fullständigt oanvändbart - tidigast på våren 1945 kunde man räkna med det på nytt, tycktes det. Och vad som var minst lika illa - det föreföll som om de i dyn och vattnet djupt nedsjunkna bombplanen också skulle vara ur tjänst lika länge!

Inräknat några vid fältverkstaden befintliga reparerbara plan och reservplan samt några "besökande" plan från andra förband stod nu 91 flygplan nedsjunkna i gytjan - en del ända ned till hjulaxlarna. Ute på flygfältet var vattendjupet över 60 cm. Av startba-

nan, som varit över 1800 m lång och mer än 70 m bred fanns blott kvar en omkring 500 m lång och 25 m bred remsa! Något måste tydligen göras och göras snart, innan nästa regn helt och hållet satte "p" för ombasering. Flotttiljchefens order blev: "Alle man till grävning och dränering!" I tio dagar arbetade nu hundratals man, flygande personal och markpersonal - med chefen själv som föregångsman och spade eller annat verktyg i hand.

Bärgningsarbetet börjar - - -

Chefen bestämde, att man först skulle försöka bärga de "minst" sjunkna flygplanen. Omkring 40 plan klassades som "normalt" nedsjunkna. På dessa inriktades arbetet i första hand - där grävdes, dränerades och gjordes provisoriska "flygplanvägar". Många tusentals kilo sten och grus skaffades fram från sandstranden, träd fälldes, grenar kapades, timmer, järnvägssliprar och järnplåtar skaffades fram från alla håll för att åstadkomma en hård yta. En någorlunda torr plats i närheten av vad som återstod av banan utvaldes till parkeringsplats. Så snart som ett plan släpats dit ur dyn, togs det om hand av verkstadsförbandet. Alla hjul togs loss, landställ och bromsar rengjordes och smordes, allt prövades, hopsattes och prövades på nytt. Dessutom plockade man av planen all tyngande utrustning och minskade ner bränsleförrådet till 900 l per plan, för att få ned startvikten och korta startsträckan.

Första starten iaktogs med spännt intresse av hela förbandet. Bostonplanet lättade dock redan över den torra delen av startbanan - en framgång som lovade gott för fortsättningen och märkbart piggade upp alla. Den 13 oktober lyckades man få iväg 22 plan flyglades, och följande dag ytterligare 21. Sedan började den verkliga striden mot gyttja och vatten!

Striden mot gyttjan - - -

Vid flygträttets södra ände hade man lagt ned ett fantastiskt arbete på att gräva och göra avloppsdiken. 13. divisionens stationsavdelningschef gjorde stor lycka, när han dirigerade några lag oxar, förspända italienska plogar, och härmed lyckades få avlopp för det vatten, som samlats i divisionens olika flygplanvärn.

Vid motsatta änden på startbanan hade en stor sjö bildats just vid 55. divisionens reservgrupp och stationsavdelning. Under flera dagar hade den divisionens personal arbetat med att transportera bort tung utrustning, reservdelar m m medelst gummilivbåtar, tillhörande flygplanens nödutrustning, 55. divisionens område var det lägst belägna på basen. Allt vatten, som 13. divisionens framstående "oxlag" lyckades plöja bort från sitt område rann alltså ned till 55:orna. Härifrån kom nu enträgna böner att sluta plöjningen vid 13. divisionen!

Flotttiljens och basförbandets traktorer och motorwinschar rådde inte med uppgiften, att ge någon verklig hjälp i arbetet på att bogsera loss de återstående c:a 40 planen. I o m artilleritraktorer, som det till basförsvaret hörande lvbatteriet välvilligt lånade ut och som "garanterades att bogsera vad som helst", grävde bara ner sig i dyn när de skulle försöka dra. Till sist, när man lyckats låna ett par verkliga hejare till b a n d t r a k t o r e r från en amerikansk ingenjörbataljon, tog sakerna en fördelaktigare vändning. Under påföljande tre dagar till hälften bogserades, till hälften lyftes och bars det ena Baltimoreplanet efter det andra upp ur vattnet och gyttjan. Personal av alla grader lyfte, sköt på och släpade - ibland t o m simmade - för att få upp planen på fast mark.

Lyckligtvis hade det ännu inte börjat regna på nytt. Startbanan hade "återerövrats" till en längd av c:a 900 m. Alla, uppmuntrade av framgångarna, var fast beslutna att föra den till en början så gott som "hopplösa" uppgiften till ett gott slut.

"Kälkar" till hjälp - - -

Mitt ute i "sjön" stod nu 6 verkligt djupt sjunkna plan kvar. Det var tydligt att här skulle det behövas någon sorts speciell teknik, om man skulle lyckas bärga dessa. De två amerikanska traktorerna plus ett "dragkampslag" om 100 man lyckades nätt och jämt flytta ett av planen en decimeter. Chefen beslöt nu att pröva ett förslag, som 55. divisionens stationsavdelningschef väckt. Denne konstruerade två stora släpor eller snarare "kälkar" av grov plåt, kantad med decauvillebaneräls. Rälson bockades först, så att man fick "brätte" på kälkarna, varefter plåtarna svetsades fast. Genom nosen på varje kälke leddes en grov stålbar, för att tjäna som fäste för bogserwirarna. När denna utrustning tillverkades ute i skogen intill fältet, i den kolsvarta italienska natten, såg fältverkstadens med skyddsmasker och läderförkläden utrustade svetsare, omvärvda av gnistor och svetslagor precis ut som klippta ur Dante's berömda bok "Inferno"!

Under tiden hade flygplanen gjorts i ordning för "släpning". Runt varje hjul hade man byggt en sluten fördämning av sliprar och sandsäckar. Vatten och gyttja östes sedan upp ur dessa konstgjorda dammar, så att de upplade planens hjul blev fria. Så sköts kälkarna ned under hjulen, planen surrades vid kälkarna, wirarna anbragtes - bogseringen kunde börja på allvar.

Det var närmare 200 m till fast land. När de stora bandtraktorerna nu satte till full motoreffekt tog det 10 minuter, innan det första Baltimoreplanet lyckligt bragts på det torra. Glidningen genom dyn, på leran, gick tämligen lätt tack vare kälkarna. Sen togs det ena planet efter det andra "lekande och lätt" över till fast land på samma sätt. Flotttiljens och basens personal kunde med gott samvete ta sig "5 minuter" för att hålla vatt-

net ur gummistövlarna och beskåda sitt verk från en torrare utsiktspunkt än tidigare.

En omöjlig uppgift?

En uppgitt återstod - att bärga två 4-motoriga Halifax-plan, som oförsiktigt nog sökt sig till fältet före "översvämningen". De stod djupt nere, ute i vattnet vid fältets norra och mest översvämmade del. Här såg det ännu mera omöjligt ut än någonsin tidigare. Men - kort sagt - efter ytterligare en dags hektiskt arbete var saken klar. Det blev en mer än lycklig stund för flottiljchefen, och speciellt för hans stavnadch, när överkanten på den sista Halifax'ens hjul började på att höja sig ur dyn. Nysnämnde stationsavdelningschef utförde också med stor framgång något som liknade ett mellanting mellan sailors-jig och skotsk säckpipe-dans, när han i triumf ledde "sista paret" traktorer upp på det torra med den sista Halifax'en på släp!

V a r f ö r lyckades man överhuvudtaget med den till synes olösliga uppgiften? Ja, bl a därför, att det dessbättre inte kom något nytt skyfall under bärgningstiden - och inte heller något flentligt flyganfall mot basen. Men också främst därför, att alla gjorde sitt bästa, alla hjälpte till helt och fullt. Det var ett lag av flygets män, som gav sitt yttersta i striden mot flygets evige fiende vädret. Ett lag, som dessutom tagit förmågan till i n i t i a t i v, konsten att i m p r o v i s e r a och e n t u s i a s m för uppgiften i sin tjänst. Man hade därmed lyckats med vad alla böra kunna, ej minst i krig - konsten att hjälpa sig själv.

FRÅN FLYGLOTTAKONFERENSEN I STOCKHOLM.

Den 28-29/10 1948 avhölls flygvapnets första flyglottakonferens i Stockholm. Den var förlagd till flygstaben och leddes av chefen för flygstabens organisationsavdelning. Lottachefen, generalskan M. S t e n b e c k deltog. Förutom personal ur flygledningen deltog även flottiljernas lottarekryteringsofficerare och moblottor. Konferensens ändamål var dels att med flottiljernas representanter gå igenom nu gällande bestämmelser för flyglottaverksamheten, dels att genom diskussion av gällande bestämmelser nå fram till lämpligaste utformning av dessa.

Huvudpunkten i nyssnämnd genomgång gällde att klarlägga skillnaden mellan militära flyglottaärenden och övriga flyglottaärenden. Bestämmelser härför kommer att utfärdas.

Under konferensen framkom, att brister ännu vidlåder gällande bestämmelser. Det är flygledningens avsikt att före årsskiftet söka rätta till de allvarligaste av dessa brister.

DAGSPRESSEN OM FLYGVAPENFÖRSTÄRKNINGEN: Forts fr sid 282.

I pressen heter det vidare:

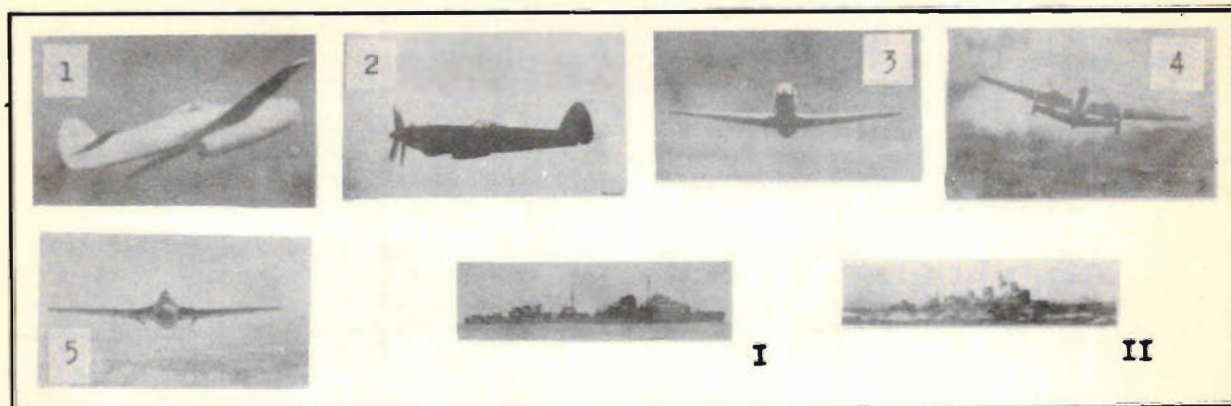
Dagens Nyheter: "Avvägningen har inte behandlats närmare av flyggeneralen. Han avstår från att diskutera om ökningen för flyget skall tas från annat håll i försvarsbudgeten. Några större merutgifter är det heller inte fråga om de två närmaste åren (10 och 15 miljoner)".

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (fp): "Näppeligen skulle inom någon annan del av försvarsorganisationen för motsvarande belopp kunna utvinnas tillnärmelsevis samma valuta i form av ökad effektivitet."

FLYGTJÄNST: UTTAGNINGSKOMMISSIONEN (forts fr sid 286).

I mycket stor utsträckning pekar på, att vi nu även i svenska flygvapnet nått den punkt i utvecklingen, då åtgärder av antytt slag måste vidtagas, och att varje onödigt dröjsmål härmed betyder förluster i effektivitet, materiel och människoliv.

Känner Ni igen dem?



Inte helt så lätt som Ni tror! De rätta lösningarna finns på sid 306-307.

VAD VET DU ?

Fackredaktion: FS/U

VAD VET DU OM FÖRSVARETS LÄROVERK (FL) ?

1. Vilka utbildningslinjer och klasser finns vid FL?
2. Till vilka linjer beordras elever ur flygvapnet?
3. Vilka är fordringarna för kommandering som elev till FL?
4. Vilka kunskaper och examina bibringas i de olika linjerna?
5. Vilka bestämmelser gäller för inträde i olika klasser?
6. Var återfinnes närmare bestämmelser om undervisningen?

Svar se sid 306.

SÅ GICK DET TILL! FLYGET I EGEISKA HAVET 1943. (forts fr sid 298).

Willis' slutord är värda att citeras in extenso: "Inte under något skede av operationerna kunde våra sjöstridskrafter upprätthålla det herravälde till sjöss, som deras överlägsenhet i förhållande till tyskarnas flottstyrkor berättigade dem till - detta på grund av tyskarnas fullständiga herravälde i luften.

Med hjälp av våra ubåtar och tillgängligt flyg och med svåra förluster genom fientliga flyganfall kunde vi tillfoga enstaka handelsfartyg skador, men vi lyckades aldrig stoppa ett enda axelfartyg, av vad slag det vara mån-
de, som förflyttade sig under dagar med stark jakteskort. Än en gång har det tydligt påvisats som ett faktum, att sjöstridskrafter inte kan operera i be-
gränsade farvatten utan flygskydd."

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



STORBRI TANNIENS "FÖRSÄKRINGSPREMI E" .

Enligt den engelska pressen uttalade Lord T e d d e r , RAF chef, nyligen vid ett tal i London, att i vår moderna tid utgör luftförsvaret en mera betydelsefull faktor för den nationella säkerheten än någonting annat. Alltför tydligt har historien visat oss, att svaghet inbjuder till anfall. Tedder sade sig tro, att Storbritannien hade de bästa jaktplanen i världen. Han yttrade vidare, att RAF:s framtid, eller snarare hela den brittiska nationens framtid, låg i händerna på de unga män och kvinnor man nu vände sig till i rekryteringskampanjen.

Flygministern, mr H e n d e r s o n , sade vid samma tillfälle, att han betvivlade att allmänheten hade en riktig uppfattning om RAF:s verkliga personalbehov. Under 1949 kommer 114.000 värnpliktiga, som varit inkallade vid RAF upp till två år, att rycka ut. F o m januari 1949 kommer de värnpliktigas tjänstgöring att omfatta endast ett år och deras insatser för vapnet att minska i proportion härtill.

Målet vid rekryteringen av den aktiva personalstyrkan vid RAF utgör en ökning från 129.000 till 180.000 man. Detta nödvändiggör rekrytering av 100.000 man stamanställda inom de närmaste två åren, med en takt av ungefär 1.000 man per vecka, för att uppväga den förlust förkortningen av värnpliktstiden medför. Dessutom fordras bl a 25.000 man för Royal Auxiliary Air Force och 35.000 för RAF Voluntary Reserve.

Inom vissa områden har redan en tydlig förbättring gjort sig gällande. Den nyligen utfärdade appellen till flygande personal om återanställning med förbättrade villkor (se ovan sid 284) Åstadkom omedelbart resultat. Inom en vecka hade antalet ansökningar till flygförare- och navigatörutbildning ökat från i genomsnitt 50 per vecka till 200 per vecka. Ungefär 1.100 man flygande personal hade också ansökt om återanställning under senare hälften av september. Om en liknande förbättring kunde åstadkommas beträffande markpersonalen, skulle man kunna se framtiden till mötes med ökad tillförsikt.

Flygminister Henderson lämnade vidare intressanta siffror angående styrkan hos Royal Auxiliary Air Force. Den består f n av 20 flygande divisioner, 12 luftvärnsdivisioner samt jaktstridsledningsförband. Inte mindre än 20.000 av den erforderliga personalen på 25.000 skulle komma att utnyttjas inom jaktstridsledningen (inkl radarluftbevakningen).

Arktisk navigering.

(Ordnance sept/okt 48)

Amerikanska flygvapnet - USAF - har en kedja av radio-navigeringsstationer under byggnad i Alaska och Kanada. Dessa blir av utomordentligt stort värde för lägesbestämning vid flygning i närheten av polen.

I dessa trakter finns likaså ett system av "ls", kallade "lufträd-varningsstationer", som skall upptäcka och inrapportera fientliga flygplan kommande från Europa eller Asien via polarområdet.

HÅLL MEDVINDEN BLÅS ANDE!

Den norska tidskriften "Militaer Orientering" citerar på ledande plats följande avslutningstal, hållet vid en norsk officersexamen häromdagen av chefen för norska krigsskolan, major F r i s v o l d :

"När Ni från kl tolv i dag blir officerare och skall lämna denna skola, står Ni på intet sätt vid slutet på Er militära utbildning. Möjligen kan det sägas, att Er utbildning t i l l officer är avslutad, men utbildningen s å - s o m officer fortsätter. Ingen av Er kan följa med i den yrkesutbildningen utan att han varje dag förnyar och u t ö k a r sina kunskaper.

En annan sak vill jag också påminna Er om, nämligen skillnaden mellan den duglige officeren och den mindre gode. Den duglige officeren är den, som tänker mera på sina plikter än på sina rättigheter. Och här kommer vi in på förhållandet till de meniga. Utan att Ni har Edra underlydandes fulla respekt och tillit, så kommer Ni inte att uppnå några fullgoda resultat.

Idag blåser det medvind på många sätt för försvaret. Det är vi officerare som i första hand har ansvaret för att den medvinden skall fortsätta att blåsa. Genom vårt uppträdande, yrkestekniskt och moraliskt sett, och genom det ansikte, vi visar utåt, skall vi inte bara vinna de menigas utan också ett helt och samlat folks förtroende."

Den norske skolchefen riktade sina ord till en samling nyss utexaminerade kadetter. Han framhöll närmast officerns plikter och uppgifter. Dessa ord äger emellertid också hel tillämpning, om man ser till befälskåren som enhet, för alla dess olika personalkategorier, militärer, civilmilitära och andra. De gäller ej minst vid ett flygvapen. Här kan envar hjälpa till!

"Operation Combine".

(Press)

I USA har nyligen avhållits den största militära manövern sedan kriget, med deltagande av 9.000 man samt 500 reajaktpplan och långdistansbombplan. Övningen hade givits namnet "Operation Combine", emedan förband ur samtliga försvarsgrenar deltog. Som huvudmoment ingick etablerandet av ett "Air Head" (genom flyg taget "bröhuvid") inom motståndarens territorium, varvid c:a 1000 man med hela sin utrustning landsattes och underhölls från luften.

Manövern studerades av cirka 3.000 elever vid de olika högre militära skolorna i avsikt att vinna värdefulla erfarenheter för försvaret av USA.

Transocean ombasering inom amerikanska flyget.

I syfte att utröna möjligheterna för snabb transocean ombasering av enmotoriga flygplan, sändes den 5 oktober tre 4-grupper av flygplantyperna Bearcat, Corsair och Skyraider flygledes från Moffet Air Force Base i Californien till Hawaii, en sträcka på 3360 km.

Som mellanlandningsplatser för tankning användes hangarfartygen "Tarawa", vilket låg 1280 km från San Francisco, och "Princeton", som låg 1280 km från Honolulu.

Samtliga tolv flygplan landade vid Barber's Point på ön Oahu i Hawaiiarkipelagen 11 tim 53 min efter starten. Tack vare de flyttbara baserna kunde routen läggas över områden med det bästa flygvädret. I oceankrig kan fartygen läggas ut så, att fientlig motverkan undviks.

Hangarfartygsbaserad reajakt.

(Press)

I augusti 1946 utfördes den första starten med ett amerikanskt reaflygplan från hangarfartyg, med en McDonnell CFH-1 Phantom från hangarfartyget "Franklin D. Roosevelt". I november samma år utförde överstelöjtnanten Marion Carl vid flottflyget en serie starter och landningar på samma fartyg med en F-80 Shooting Star. I mars 1948 utfördes starter och landningar med FJ-1 North American Fury på hangarfartyget "Boxer".

Våren 1948 tog flygning i förband med reaflygplan från hangarfartyg sin början, då en division FJ-1 baserades på hangarfartyget "Boxer". I maj månad i år utfördes omfattande övningar med FH-1 Phantom ombord på hangarfartyget "Saipan", varefter ytterligare en div (16 flygplan) var klar för hangarfartygsbasing.

Efter dessa övningar förklarade amerikanska flottflyget officiellt, att flygning i förband med reaflygplan från hangarfartyg hade lämnat experimentstadiet och nu ingick i flottflygets ordinarie uppgifter. Det meddelades, att start och landning inte längre utgjorde något större problem, eftersom start- och landningsegenskaperna hos de reaflygplantyper man beställt, inte skilde sig mycket från vanliga propellerdrivna flygplans.

Amerikanska flottflygets upprustning.

(Press)

Som ett led i det amerikanska flottflygets återuppbyggnad kommer 5 flygbaser vid ostkusten, som varit nedlagda sedan krigets slut, att snarast åter öppnas.

Nybyggnadsprogrammet för budgetåret 1949 omfattar 1.165 flygplan. Det totala flygplanbeståndet kommer den 1. juli nästa år att utgöra 14.500 flygplan, varav cirka 3.000 tidigare förrådsställda. Som jämförelse kan nämnas att flottflygets totala flygplanbestånd vid krigets slut var 41.272.

Av de 1.165 nya flygplanen kommer 576 att vara reaktionsjaktplan, därav 176 av den 2-motoriga Mc Donnell-typen. I anskaffningsprogrammet ingår dessutom 426 attackflygplan, 82 spaningsflygplan, 16 transportflygplan, 37 helikoptrar och 28 plan av ännu ej bestämd typ.

Ett nytt hangarfartyg på 65.000 ton planeras. Fartyget kommer att bli världens största med en längd av 300 m, d v s 40 m längre än det hittills längsta fartyget i amerikanska flottan.

Vid det hangarfartygsbaserade flyget kommer tyngdpunkten av utbildningen att läggas på ubåtbekämpning och konvojeskortering. Sedan ryssarna i sin flotta införlivat de snabba, djupgående ubåtar med lång räckvidd, som tyskarna hade klara vid krigets slut, har man inom den amerikanska marinen etablerat ett intimt samarbete mellan över- och undervattensfartyg och flyg för övning i ubåtsspaning och -bekämpning.

Det nya jättehangarfartyget kommer möjligen att innebära en ny princip. Det skall nämligen kunna medföra långdistansbombplan för anfall "på djupet" mot fientligt område.

Man avser utöka antalet hangarfartygsbaserade flotttiljer från 13 till 24, varvid varje hangarfartyg får 2 flotttiljer i stället för 1; den nya flotttiljen hålles i beredskap i land. Samtidigt kommer antalet landbaserade flotttiljer för ubåtsbekämpning att fördubblas. För närvarande är 4 sådana flotttiljer i tjänst.

RAF utbildar falkenerare.

(Press)

Under kriget urfärdade RAF dödsdom över falken, sedan man upptäckt att denna naturens mest dödsbringande "jaktflygare" saboterade brevdvetrafiken

under slaget om Atlanten.

Nu har emellertid denna fiende inte bara benådats utan t o m blivit tagen i tjänst av RAF. Förra året orsakades 13 flyghaverier i England av kollisioner med fåglar. För att hålla dessa "olycksfåglar" borta från flygfälten har RAF nu på prov anskaffat ett antal falkar och utbildat flygsoldater som falkenerare.

Ubåtar i luftförsvarets tjänst.

(Press)

I november kommer en ny fartygstyp i det amerikanska försvaret att börja sin verksamhet. Det är en ubåt med "radarögon" för spaning mot fientliga flygplan, vilka eventuellt försöker närma sig den amerikanska kontinenten längs sådana undangömda vägar som polarhaven.

Den första radarspaningsubåten är utrustad med luftmast (snorkel) för att kunna stanna i undervattensläge under längre perioder. Det är meningen att en hel serie radarspaningsubåtar skall byggas, som tillsammans skall bilda en spaningskedja i särskilt utsatta områden.

Amerikanska flottflyget i Nordatlanten.

(Press).

Den 1 - 23 november avhöll amerikanska flottan manövrer i Nordatlanten i avsikt att utröna operationsmöjligheterna under arktiska förhållanden. I övningarna deltog 31.000 man ombord på 65 fartyg samt 30 divisioner ur flottflyget.

Amerikanska försvaret gör sig kvitt kommunister.

I den amerikanska tidningen "Army & Navy Register" för den 4/9 1948 läses nedanstående:

Amerikanska försvarsledningen har framlagt förslag om ett nytt, enhetligt system för utrensning av illojal personal ur försvaret. Enligt förslaget skall all militär personal ställas under prövning i avsikt att eliminera kommunister m fl medlemmar av revolutionära organisationer.

Man föreslår följande bedömningsgrader för personal vars lojalitet är ifrågasatt:

1. I händelse av bevislig illojalitet skall den anklagade ställas inför krigsrätt eller överlämnas till civil domstol.

2. Om efter prövning av militära myndigheter en person bedömes vara illojal, skall han ges avsked med beteckningen "annan än hedrande". Medlemskap i kommunistpartiet anses som tillräckligt bevis på illojalitet och medför avsked av denna art.

3. Misstänkes någon för illojalitet - t ex medlemskap i någon revolutionär organisation - men misstanken inte kan bevisas, avdelas vederbörande till sådan tjänstgöring, där han inte har tillgång till militära hemligheter, ej heller möjlighet att sprida oenighet och split bland personalen.

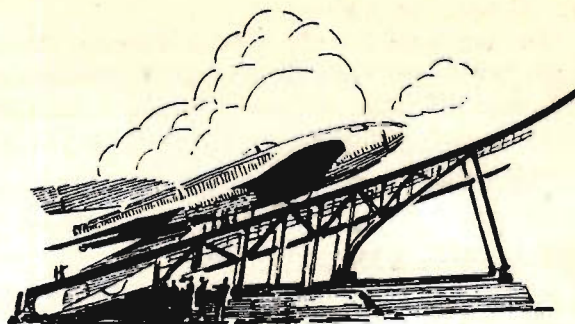
Man föreslår vidare fyra olika typer av avsked för militär personal, som entledigas på grund av kommunistisk eller annan illojal verksamhet:

1) "allmänt" avsked, som kommer till användning när vederbörandes vandel inte medger avsked med heder, men man eljest intet har att invända mot hans militära uppträdande, 2) avsked "utan utlåtande med avseende på karaktär", 3) avsked "för dåligt uppförande", och 4) "vanhedrande" avsked.

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

Så gick det till!

Fackred:
Studie-
centralen.



"V - VAPEN" OCH LUFTHERRAVÄLDE.

I juninumret av U f l lämnades en redogörelse för hur V 1 - bomben besegrades. Härnedan följer ett utdrag ur flygmarskalkens, Sir R o d e r i c H i l l , tidigare en av cheferna för engelska luftförsvaret och tiden 15 oktober 1944 till krigets slut chef för Fighter Command, rapport om V 2-kampanjen samt hans tankvärda slutsatser om det oavvisliga kravet på luftherravälde för att ett framgångsrikt insättande av V-vapen skall kunna ske. Rapporten utgör en del av hans i Supplement to The London Gazette återgivna uttömmande rapport för engelsmännens kamp mot V-vapnen.

Den 8. september 1944 kl 18.43 föll den första V 2-bomben över London. Sexton sekunder senare följde nästa och sedan anlände de med oregelbundna mellanrum de närmaste tio dagarna framåt med ungefär två per dag. Efter några dagars uppehåll återupptogs offensiven och fortsatte sedan med stigande intensitet.

Trots oavbruten flygspaning och intensiv radarspaning och trots intim kontakt med de underjordiska styrkorna i Holland visade sig problemet att lokalisera avskjutningsplatserna mycket svårlöst. Själva stommen i en sådan avskjutningsplats utgjordes av enkla cementplattor nedsänkta i vägbanan på en vanlig landsväg - naturligt nog synnerligen svårupptäckta från luften. All utrustning i övrigt, som var erforderlig för avskjutandet av V 2, var transportabel. Så snart de allierade lokaliserat en avskjutningsplats flyttade därför tyskarna bara sin utrustning till en annan plats och började ivägsändandet av bomberna på nytt.

Detta gjorde att Bomber Command ställdes inför en svår uppgift.

Den 27 mars 1945 föll emellertid den 1115:de och sista V 2-bomben vid Orpington i Kent. V 2-kampanjen hade då pågått i mer än 7 månader och under denna tid hade 2.724 människor dödats och 6.467 allvarligt skadats.

"Vedergällningsvapnen" V 1 och V 2 anställde tvivelsutan stor förödelse, men båda stod dock tyskarna mångdubbelt dyrare. Över 10.000 V-bomber sändes iväg mot England. Med samma material och samma antal arbetstimmar, som hade

åtgått till produktionen av dessa 10.000 robotbomber skulle tyskarna kunnat få fram 3.000 välbehövliga jaktplan. Enorma kvantiteter för den tyska krigsmakten välbehövt bränsle gick till spillo samma väg.

Att tillämpa eljest vanlig strategisk kritik, säger flygmarskalk Hill, på ett handlande som tillkommer under pressande yttre tryck, kan knappast vara riktigt. Icke desto mindre är det påtagligt att den komplicerade tyska "strategiska väven" saknade en tråd av livsviktig betydelse. Även om detta förhållande till en början doldes på grund av det stora antalet flygplan, som anförde de tyska fälttågen till lands, kom det dock mer och mer till synes under det kriget fortskred. Vad jag avser är tyskarnas oförmåga att tänka flygsinnat - att tänka flygsinnat oavbrutet. Styrkan hos det tyska flygvapnet tilläts att gå ned, och tillräckliga åtgärder att ge det nytt blod vidtogs aldrig, speciellt vad gäller kompetenta bombplansbesättningar. Resultatet härav blev förlust av luftherraväldet, först över de ockuperade territorierna och slutligen över det tyska hemlandet.

Om avsikten var att de flygande bomberna skulle utgöra en ersättning för ett strategiskt flygvapen, var det ett kapitalt fel att tro, att dessa nya vapen skulle kunna användas effektivt i frånvaron av luftherraväld. Blott luftherraväldet hade kunnat lämna tillräckligt skydd åt de platser där V-vapnen låg i förråd, betjänades och avsköts, åt besättningarna och åt de transportmedel, som forslade bomberna på landsväg och på järnväg.

Under den tid V-vapenkampanjen fortgick vann de allierade överlägsenheten i luften över alla de territorier, från vilka bomberna kunde utskjutas. Tack vare detta kunde vi, skriver Hill, sätta igång motoffensiver efter eget gottfinnande, utan motverkan från fientligt flyg, varhelst mål uppenbarade sig och närhelst storleken av de tyska anfällen motiverade att draga vårt bombflyg från dess huvuduppgift. Det allierade luftherraväldet vände de tyska vedergällningsvapnen mot angriparen själv.

TYSK FLYGÖVERLÄGSENHET DREV BRITTERNA FRÅN EGEISKA HAVET.

Ännu ett belägg för betydelsen av överlägsenhet i luften ges i Supplement to The London Gazette, i en rapport av förutvarande chefen för brittiska sjöstridskrafterna i Levanten, viceamiralen Sir A l g e r n o n W i l l i s . Denne redogör där för de brittiska operationerna i Egeiska havet senhösten 1943.

Efter Italiens kapitulation den 8. september 1943 bedömde britterna situationen gynnsam för att skaffa ett fast grepp i Egeiska havet med de styrkor, som för ändamålet kunde disponeras i Främre Asien. Till den ändan besatte de öarna Castelrosso, Kos, Leros, Samos, Kalymnos, Symi och Stampalia, samtliga i den italienska ögruppen Tolvöarna. Visiten blev dock kort, då tyskarna, främst tack vare sin därvarande överlägsenhet i luften, kastade ut britterna från öarna en efter en, med fullständigt tillbakadragande av de brittiska styrkorna från Egeiska havet som avslutning på kapitlet. Vid det första tyska flyganfallet befann sig huvuddelen av de brittiska flottenheterna på annat håll för förrådspåfyllning, men även sedan dessa återvänt till stridsområdet kunde de inte uträtta mycket. I brist på jaktskydd tvingades de att operera nattetid med begränsade operationsmöjligheter, under det att de tyska fartygen stäva framåt under full dager under stark jaktflygeskort. Detta tyskarnas oavbrutna och i det närmaste ohindrade framförande av förstärkningar och britternas oförmåga att underhålla trupperna på öarna av brist på transportfartyg gör den för britterna försmädliga och smärtsamma utgången av operationen väl förstående.

Forts sid 292.

Tekniska Fronten:

Fackred: PF/M



NÅGRA AKTUELLA SPRÄNGÄMNE.

Verkan i målet av olika ammunitionstyper såsom bomber, raketer, eldva-penammunition m m är i hög grad beroende på det använda sprängämnet. Den last av ammunition, som kan medföras i ett flygplan är förhållandevis liten, de kostnader, som måste nedläggas för att med flygplanet transportera denna am-munitionslast till målet, är däremot mycket stora.

För flygvapnet är det därför ytterligt viktigt att den använda ammuni-tionen ger största möjliga verkan och det skulle vara en dålig affär att lad-da upp vår ammunition med något annat än det för ändamålet bästa sprängämne, som står att få, även om priset på detta sprängämne är högt.

Närmast före andra världskriget var t r o t y l det ojämförligt van-ligaste sprängämnet i ammunitionseffekter. Trotylen är förhållandevis ofarlig vid hantering, den är oerhört lagringsbeständig och har goda sprängtekniska egenskaper.

Genom den avspärming, som kriget medförde, uppstod brist på råvaror för trotyltillverkningen och vi blev tvingade att i stor utsträckning använda er-sättningsprängämne. För detta ändamål tillgreps n i t r o l i t , som är ett huvudsakligen för sprängningsarbeten lämpat blandsprängämne, med ammoni-umnitrat som huvudbeståndsdel. Nitrolit är underlägsen trotyl som laddning i ammunitionseffekter, såväl sprängtekniskt som beträffande lagringsbeständig-het och säkerhet.

Lagringsbeständigheten hos nitrolit är dock rätt god, om sprängämnet för-varas väl skyddat för fukt, vilket kan uppnås i t e bomber. Det är för stöt-känsligt för användning i artilleriprojektiler och har för låg detonationshas-tighet för att vara lämpligt i sprängbomber. Som laddning i minbomber är det dock användbart tack vare sin stora specifika gasvolym och det var också bland annat för detta ändamål nitroliten kom att utnyttjas. Numera befinner vi oss

inte längre i samma tvångssituation som under kriget beträffande sprängämnesanskaffningen utan ha fått större valfrihet.

De för flygvapnet närmast aktuella sprängämnena är , förutom trotyl, hexol, hexotonal och pentyl.

T r o t y l användes fortfarande i stor utsträckning för laddning av granater till eldvapenammunition därför att man här fordrar ett sprängämne, som är mycket okänsligt för stötar. Detta gäller speciellt pansarbrytande ammunition. Av samma skäl använder man helst trotyl i spetsar till pansarraketer.

H e x o l ger stor lufttrycksverkan och stor utgångshastighet för skrot från exempelvis en sprängbomb eller spetsen till en sprängrocket. Den är ett blandsprängämne, sammansatt av hexogen och trotyl. Hexogen är ett mycket effektivt sprängämne, som dock på grund av sin stora stötkänslighet är för farligt att användas oblandat. Genom blandning med exempelvis trotyl ernår man en flegmatisering av hexogenen, som ger blandsprängämnet tillräcklig hanteringssäkerhet utan att i alltför hög grad nedsätta verkan.

Vill man, som fallet är vid minbomber, få största möjliga verkan även vid undervattenskrevader, bör i sprängämnet ingå en komponent, som ökar gasvolymen. Detta är fallet med h e x o t o n a l , som består av hexogen, trotyl och aluminiumpulver.

De två här avhandlade hexogensprängämnena är ur verkanssynpunkt c:a 30 % bättre än trotyl och ur säkerhetssynpunkt sämre men fullt godtagbara. Lagringsbeständigheten är god. Priset är ungefär dubbelt så högt som för trotyl.

P e n t y l till slut är ett sprängämne med mycket god verkan, men även den är i ren form för känslig för att vara trevlig att handskas med. Genom iblandning av dämpande ämnen erhålles en flegmatiserad pentyl, som har goda egenskaper ur säkerhetssynpunkt och som sprängtekniskt står i samma klass som t ex hexol. Pentylen är lätt att forma till laddningar både genom pressning och genom bearbetning med skärande verktyg. Detta i förening med sprängämnets goda verkan gör att det trots sitt höga pris användes i stor utsträckning till laddningar för riktad sprängverkan. Pentyl användes även mycket i detonatorer och sprängkapslar.

Nytt lastglidflygplan i USA.

(Ordnance sept/okt 48)

För amerikanska arméns räkning har konstruerats och nyligen provflugits ett lastglidflygplan, helt av metall och sannolikt "biggest in the world". Dess beteckning är CG-18A Avitruc. Planet tar 32 fullt utrustade soldater eller 4 ton last. Utrymme finns för en $1\frac{1}{2}$ tons lastbil.

U S A : S U P P R U S T N I N G O C H I N D U S T R I E N .

Genom amerikanska pressen lämnades i september 1948 vissa uppgifter om USA:s flygplanbeställningar m m. Bl a meddelades:

Orderstocken hos de 15 största flygplanfirmorna ökade under första halvåret 1948 med 1/2 miljard dollar. Ökningen beror helt på de gjorda militära beställningarna. Av hela flygplantillverkningen går mindre än 5 % till civilt bruk, och det är endast 4 av de större firmorna och en del smärre företag, som över huvud taget tillverkar civila flygplan. Nästa år (1949) räknar man med, att produktionen av civilflygplan helt upphört. Detta senare faktum är dock inte helt orsakat av upprustningen utan även av den kris, som det civila flyget f n genomgår samt av svårigheter för utländska köpare att skaffa dollarvaluta.

Nedanstående tabell, plan beställda för leverans sista kvartalet 1948 och 1949, är hämtad ur tidskriften Aviation Week för den 6/9 1948:

Firma	Beställningar				Firma	Beställningar			
	1948		1949			1948		1949	
	Fpltyp	An-tal fpl	Fpltyp	An-tal fpl		Fpltyp	An-tal fpl	Fpltyp	An-tal fpl
Boeing	B-50	82	B-50D	132	Martin	PBM-5a	24	AM	47
	C-97	27	B-50C	30	Mc Donnell	F2H	26	F2H	179
Curtiss			F-87	58	N.A.	F-86	190	F-86	451
			RF-87A	30		B-45	43	T-28	266
Douglas	AD	194	AD	356				B-45	51
			C-124A	28	Northrop	C-125	10	B-49	30
			F-3D	28	Republic	F-84	154	F-84	409
Fairchild	C-82	20	C-119	99	Sikorsky	H-5F	39	HJS	19
	C-119	37	R4Q-1	8		HO3S	46	HO3S	18
Grumman	SA-16	20	SA-16	32	Vought	F4U, F6U	60	F6U	33
	F8F, F9F	196	JR-2F	6				F7U	19
	AF	30	F9F	317					
			AF	23					
Lockheed	TF-80	28	F-80C	457	<u>S:a flygplan:</u>		1339		3336 ^{x)}
	C-121	10	TF-80C	128	x) Beställningar för flottflyget inte samtliga inräknade.				
	TO	50	P2V	82					
	P2V	53							

Många svårigheter kommer att möta denna kraftiga produktionsökning inom flygindustrien. Ett problem är att få fram reaktionsmotorer till alla planen. Där väntar man sig, att en flaskhals uppstår. En annan svårighet är att få fram instrument och utrustning, särskilt sådan som amerikanska staten själv anskaffar.

Under kriget sysselsattes 2.102.000 personer inom flygindustrien. År 1947 när produktionen var som lägst sysselsattes endast 140.000. Den nuvarande siffran är ej känd, men den har säkerligen ökat betydligt sedan 1947 och tenderar att växa avsevärt.

Nya B-36 B börjar levereras.

I januari 1949 kommer det första B-36 B-förbandet att vara uppsatt, varmed det amerikanska flygvapnet får en slagstyrka, som kan nå dubbelt så långt som B 29-orna.

Denna Convair' s nya skapelse har en praktisk aktionsradie på 6.400 km med en bomblast på 4,5 ton, d v s en atombomb. 13 flygplan står redan färdiga och nästa 13 följer snart, varefter Convair kommer att producera B-36 med en kapacitet av ett flygplan i veckan fram till hösten 1949 då beställda 95 plan skall vara levererade.

6 st Pratt & Whitneymotorer på 3.500 hk vardera ger B-36 B en max hastighet av över 480 km/h. Främre bombrummet är inrett för att kunna rymma ett flygplanburet jaktplan av typen McDonnell F-85. Största bomblasten är 32 ton, som kan fördelas på olika bombtyper. I stället för bomber kan flygplanet ta en last på upp till 36 ton, som regel i form av 6 st 6 tons lastbilar, som kör direkt in i flygplanet.

Beväpningen är ovanligt kraftig. I stjärten finns ett fjärrmanövrerat kanontorn med en 37 mm och två 20 mm kanoner. Två torn med vardera två 20 mm kanoner är belägna intill fenans främre del. Två liknande dubbelkanontorn finns dels på bakre delen av flygplanets undersida, dels bakom förarrummet. Ett par 20 mm kanoner är monterade ovanför bombfällarens plexiglashuv. Sammanlagt utgörs flygplanets beväpning av 1 st 37 mm och 16 st 20 mm kanoner, alla med radarsikten. Kanontornen är indragbara, alla utom nos- och stjärttornen.

Besättningen är 15 man: 3 piloter, 4 navigatörer-bombfällare, 2 färdmekaniker, 2 signalister och 4 skyttar. Besättningsrummen är tryckkabiner. En "trycksäker" tunnel leder från förarrummet i nosen till ett bakre rum med 3 kojrader för besättningens vila. Man "åker" genom tunneln liggande på rygg på en tralla.

Då B-36 B-serien levererats, övergår fabriken till att göra det 8-motoriga reabombplanet Northrop-Convair B-49.

Några data och prestanda för B-36 B:

max vikt	147 ton	aktionsradie (prakt.)	6.400 km med en atombomb
längd	49 m	startsträcka till 15 m höjd	1.500 m
spännvidd	69 m	max bomblast	32 ton
höjd	14 m	max annan last	36 ton
max hastighet över	480 km/h	besättning	15 man
normal marschfart	380 km/h	beväpning	1 st 37 mm + 16 st 20 mm akan
tjänstetopphöjd	12.000 m		

6400 km räckvidd (=praktisk aktionsradie) motsvarar avståndet Alaska - Uralbergen eller Moskva över polen.

Värdet av dessa stora, mycket dyrbara bombplan är omdiskuterat. Deras sårbarhet mot jaktplan måste vara stor. Det är i medvetandet härom som man byggt "parasitjaktplanet" som skall kunna medföras. Detta problem torde dock ej vara helt löst. I övrigt sätter man sin lit till att flyga på mycket hög höjd - över 10 km, där trots radar planen blir svåra att hitta och till den kraftiga försvarsbeväpningen.

B-45 störtar under provflygning.

Under en provflygning vid Muroc Air Force Base i Californien störtade ett fyrmotorigt reabombplan typ B-45, varvid de båda ombordvarande provflygarna dödades. Denna flygplantyp har genomgått prov under 18 månader utan tidigare missöden, och det amerikanska flygvapnet har beställt 190 flygplan av denna typ.

Reglerbar anfallsvinkel på flygplanvingar.

(Aviation Week 20/9 48)

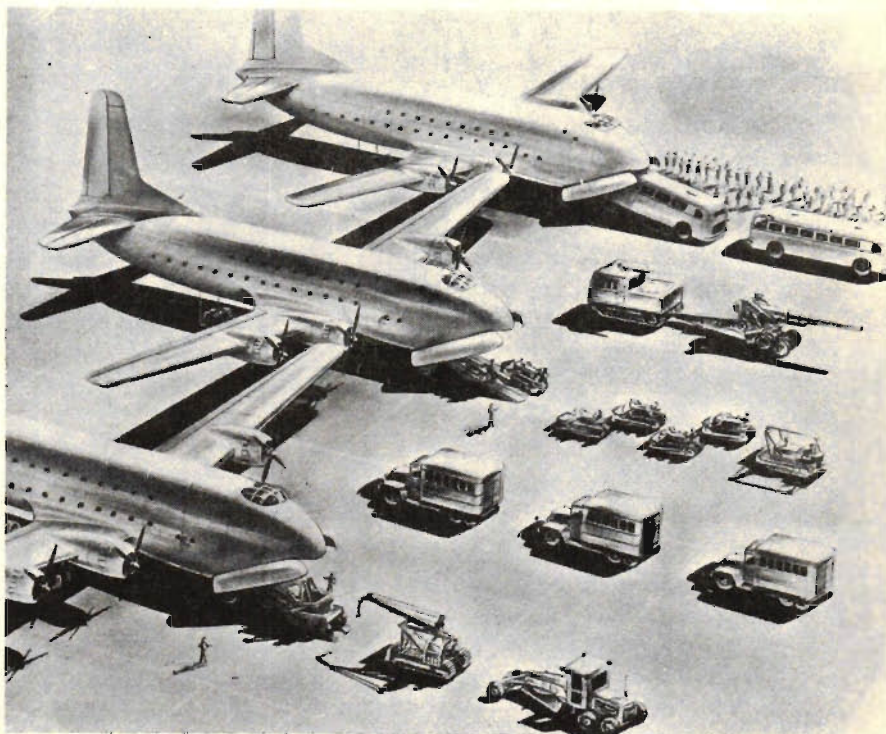
På Vickers nya amfibie Seagull är införd en intressant nyhet, nämligen den att vingarna är vridbara, varigenom anfallsvinkeln kan ändras.

Genom ökning av anfallsvinkeln ernås en större lyftkraftkoefficient och därmed en kortare startsträcka och lägre landningshastighet. Det senare betyder även en ökad säkerhet. Vingarna på Seagull har dessutom hjälpvingar (slots) längs hela framkanten samt hjälpvingar och klaffar på bakkanten.

Transportplan för 222 soldater.

(Ordnance sept/okt 48)

Bland USAF nybeställningar märkes 28 st C-124 transportplan hos Douglas. Planet blir 2½ ggr så stort som Douglas C-54 Skymaster. Det kommer att väga c:a 80 ton men skall likväl kunna användas på samma fält som C-54. Vidstående bild visar några exempel på olika slags fordon, som kan transporteras i det nya "jätteplanet".



Red Ufl anm: Annan källa, Aviation Week juli 1948, uppger C-124 flygvikt till 62,5 ton och dess flygsträcka (range) till över 3 800 km, med militär last av c:a 25 ton. Motorerna är 4 st Pratt & Whitney Wasp Major på 3000 hk vardera.

1800 KM/H.

(Itav 1541 28/9 48)

Enligt ett uttalande av S y m i n g t o n (USA flygminister) har försöksplanet B e l l X - 1 nått en hastighet överstigande 1.600 km/h (1.000 mph).

En halvofficiell rapport (enligt Aeroplane inspirerad av NACA) uppger att man vid proven i USA nått en hastighet av 1.800 km/h (1.180 mph) på stratosfärshöjd, vilket motsvarar ett machtal av 1,8.

Beträffande B e l l X - 1 kan följande kompletterande uppgifter till den anförda källans siffror lämnas:

Fpl X-1 är enbart avsedd för flygförsök vid överljudfart. Upphängd under en B-29 föres planet till starthöjden, omkring 10 km. Raketmotorn ger en maximal dragkraft av 2750 kp, varvid gångtiden blir 4 min. Vid överljudfart uppstår vid flygplanets nos en bogvåg, som bildar ytan av en kon med spetsen i flygplan-nosen. Ju större farten är, desto mindre blir konens toppvinkel.

Vid machtalet 1,8 är den 68°. Strömningen blir minst komplicerad om hela flygplanet ligger inuti konen. X-1 skulle av denna anledning ha c:a 55° pilform. Att den trots detta försetts med r a k v i n g e beror på följande faktorer:

Vid p i l f o r m e r över 45° måste vingen göras mera robust och alltså tyngre än en rak vinge. Risker för "tipstall" och osymmetrisk överstegring vid vingspetsarna blir stor. Anfallsvinkeln vid landning blir större än för en rak vinge.

När X-1 projekterades kände man ej till vilka möjligheter som fanns att eliminera dessa nackdelar. Det faktum, att Bell-företaget numera har ett p i l v i n g a t överljudsflygplan nästan färdigt, tyder emellertid på att man kommit över svagheterna.

Red Ufl am: I detta sammanhang uppställer sig dock några frågetecken, som till exempel: Hur uppnås farten? Genom dykning? Och vad gör föraren? Dessa frågor är alla t v obesvarade.

SNABET RYSKT JAKTFLYG.

(am press 48)

Sovjets nyaste jaktplan typ Jak (konstr av Jakovlev) uppges ha en hastighet av 1.060 km/h, vilket överstiger USA:s i tjänst varande jaktplan Lockheed F-80 Shooting Star och Republic F-84 Thunderjet med nära 100 km/h. North-American-planet F-86 - med vilket världsrekordet i hastighet på rakbana är satt - har högre hastighet än sista Jak, men detta amerikanska flygplan (F-86) är ännu inte i tjänst. Jak har varit i tjänst i minst 6 månader. Det har en Rolls Royce Nene-motor, av vilka c:a 60 st tidigare erhållits från England.

Vissa andra uppgifter om ryska reajaktpplan fanns införda i U f l nr 6/1948 sid 157, ävensom flygplanssilhuetter av två nya typer.

REAMOTORNS INVERKAN PÅ MÄNNISKOKROPPEN.

Även vid RAF har undersökningar nyligen slutförts beträffande inflytandet av buller från reaktionsmotorer på den personal, som dagligen arbetar med dessa motorer.

Proven har pågått ett år. Man har undersökt representanter för följande personalkategorier: flygplanbesättningar, montörer, vapenmekaniker, elektromekaniker och flygmekaniker. Samtliga dessa personalkategorier har utsatts för periodiskt återkommande observationer. Man har därvid kommit till den slutsatsen, att inga påtagliga negativa verkningar på allmäntillståndet, vare sig fysiskt eller psykiskt, har kunnat påvisas uppkomma av det ljud som alstras av f n i bruk varande reaktionsmotorer.

KURSGYROTS KARDANFEL.

Våra instrument löser i allmänhet de uppgifter för vilka de är avsedda eller i varje fall de uppgifter för vilka de ursprungligen avsetts. Exempel på att utvecklingen på flygplansidan eller på instrumentflygningsområdet ställt nya krav på beprövade instrument saknas inte. Sålunda är den "gamla hederliga" svängindikatorn snart mogen för en viss modifiering, då nämligen dess känslighet betydligt sänks genom av allt högre fart orsakade stora sidlutningsvinklar. - Om horisontgyrot hette detförr på fullt allvar att "dess utvandring i samband med svängar i allmänhet helt eliminerats efter c:a 1 minuts flygning på rak kurs och således saknar betydelse". Nyare metoder för instrumentflygning har medfört ökade krav på detta instrument och framtvingat modifiering för nedbringande av utvandringen. I undantagsfall ha instrument blivit efter i utvecklingen, men i det stora hela torde de tillfredsställa normala krav.

Den som mera ingående intresserar sig för instrumentens principer har emellertid möjligheter att öka deras användningsområde, och detta är anledningen till att flygförvaltningen finner det lämpligt meddela kortfattade orienteringar om instrumentens principiella begränsningar. Hos kursgyrot föreligger en mindre känd sådan principiell begränsning, kardanfelet.

Välbekant är att kursgyrot icke är pålitligt mer än 15 å 20 min efter varje inställning, utan då på nytt måste jämföras med kompassen och eventuellt omställas några grader. Detta beror på att gyrots egenstabilitet inte kan göras tillräckligt stor för att förhindra en långsam utvandring, närmast orsakad av ofullkomligheter hos gyrolagren och hos utbalanseringen. Utöver denna utvandring med tiden lider kursgyrot av ett fel, som uppträder vid sid- eller längdlutning, det s k kardanfelet. Medan utvandringen enligt ovan beror på vissa ofullkomligheter, ligger kardanfelets orsak i själva kardanupphängningens princip.

Kardanfelet uppträder icke på kardinalkurserna. Felet når sitt maximum i närheten av varje interkardinalkurs. Mot viss lutning svarande största möjliga kardanfel framgår av följande exempel. För jämförelses skull är även motsvarande fart angiven.

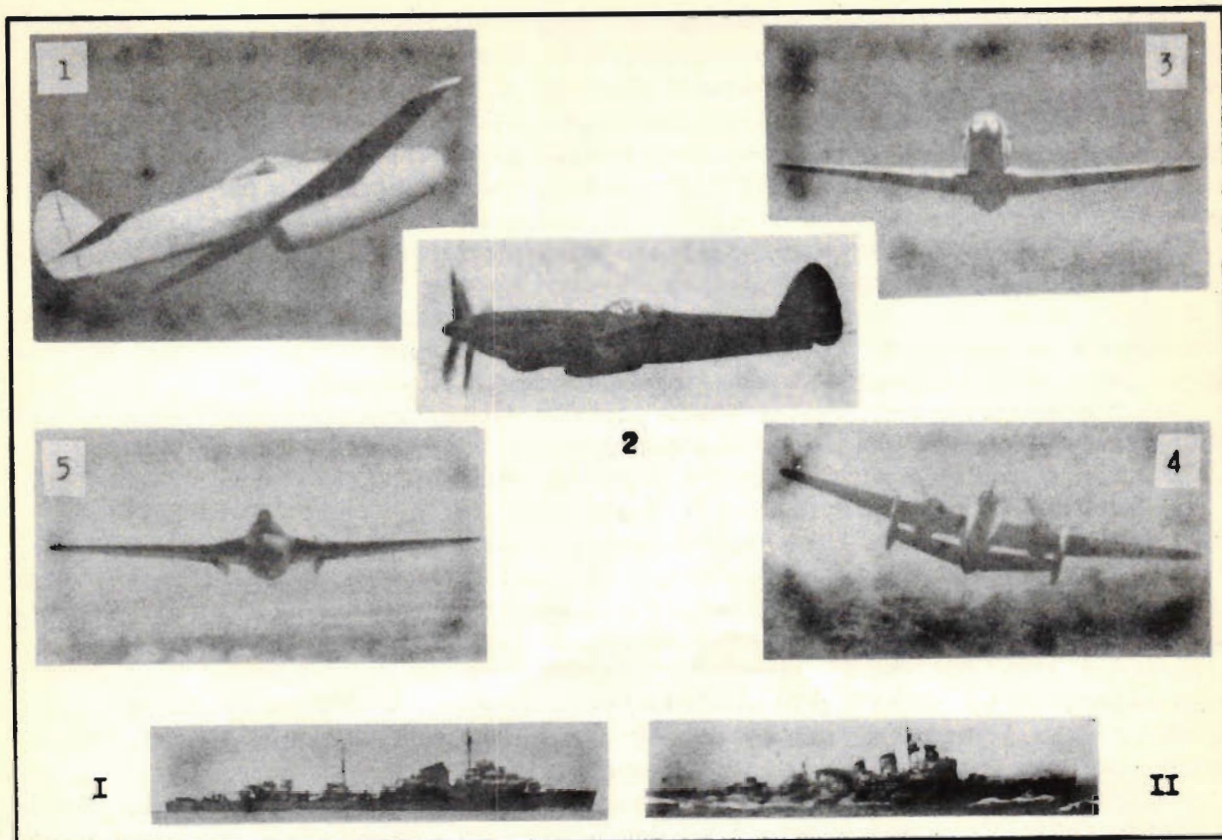
Lutning:	10°	20°	30°	40°	50°	60°
Maximal felvisning:	$\frac{1}{2}^{\circ}$	2°	4°	7 $\frac{1}{2}^{\circ}$	12 $\frac{1}{2}^{\circ}$	20°
Fart vid 2°/sek: km/h	180	370	585	850		
Fart vid 4°/sek: km/h	90	185	290	425	605	875

Det framgår av tabellen, att kardanfelet inte har nämnvärd betydelse vid instrumentsväng, särskilt som det - så när som på en av detta fel under svängen orsakad eventuell utvandring på ett par grader - omedelbart försvinner så snart planet lägges rätt på vingarna och därigenom felet huvudsakligen eliminerats redan före kurssättning för flygning rakt fram. Vid branta svängar kan kardanfelet iakttagas som en tydlig olikformighet hos kursskalans rörelse, så att i närheten av 0° och 180° kursskalan går för långsamt och i närheten av 90° och 270° för snabbt.

Under speciella förhållanden vid brant stigning eller dykning kan kardanfelet kräva korrektion vid övergång mellan olika stig- (dyk-) vinklar. Kardanfel uppträder icke hos kurshorisonten.

KOM IHÅG - FLYGSÄKERHETEN BÖRJAR PÅ MARKEN!

KÄNNER NI IGEN DEM?



VAD VET DU OM FÖRSVARETS LÄROVERK?

Svar på frågorna sid 292 är följande:

1. Utbildningslinjerna är de nedan uppräknade 4 (5) st:
allmänna linjen (A-linjen),
tekniska linjen (T-linjen),
realskolelinjen (R-linjen), samt
studentlinjen (S-linjen), uppdelad på normal- (Sn-)
och special- (Ss-) linjen.
Varje linje omfattar två klasser (klass 2 och 3), studentlinjen dock tre
klasser (klass 2-4).
2. Till A-, R- och S-linjerna. Till Ss-linjen dock endast vpl med realexamen
som uttagits för utbildning till meteorologer.
3. Till A- eller R-linjen kan beordras furirer, som genomgått furirsutbild-
ning med huvudbetyget MBG och därefter fullgjort minst ett års praktisk tjänst
vid förband samt av flottiljchef förklarats lämpliga för utbildning till under-
officer på aktiv stat. För signalister fordras därjämte genomgången GFSU:fsig
med godkända vitsord. Till S-linjen kan beordras flygutbildade furirer, som ut-
tagits till officersutbildning, och vpl som uttagits till meteorologutbildning.

Forts sid 310.

KÄNNER NI IGEN DEM?

Lösningar till igenkänningsuppgifterna på sid 292.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>Jak-15</u>	Enmotorigt reafpl. Lågvingat med dubbeltrapetsformiga vingar och smala vingpetsar. Triangulärt bakåt avrundat stjärtsidplan. Stor utblåsningsöppning bildar steg strax framför mitten av flygkroppens undersida. Lång avrundad nos. Låg huv ovanför vingroten.
2	<u>Seafire 47</u> (Vickers-)	Enmotorigt propellerfpl. Dubbelroterande propeller. Lågvingat. Stjärtsidplan symmetriskt, avrundat och "toppig". Lång spetsig nos. Kylare under flygkroppen mitt under vingen.
3	<u>Jak-3</u>	Enmotorigt propellerfpl. Lågvingat. Flygkroppen oval tvärsektion. Svagt V-format vinge med kylluftintag vid vingroten.
4	<u>Pe 2</u>	Tvåmotorigt propellerfpl. Dubbla stjärtsidplan. Svagt V-format stjärthöjdplan. Framskjutande nosparti.
5	<u>J 28</u> (DH 100 Vampire Mk I)	Enmotorigt reafpl. Midvingat. Triangulära luftintag vid vingroten. Flygkropp (mittkabin) med rund tvärsektion. Uppstående huv. Svagt V-formade vingar. Stjärtbommarna skymtar under vingarna.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Gromkij-typ</u> rysk jagare	Kort back. Steg i däck mellan skorstenarna. En tydlig triangelformad avfasning av däckslinjen under bryggan. En bred platt skorsten med snedavskuren topp. Två torn för och akter, det ena över det andra. Bestyckning 4-130, 2-76, 4-37, 1-20, 8-ksp, 6-53TT, 68 MM. Dim: 109 x 10,2 x 3,8. Depl ton: 1657.
II	<u>Sundsvall</u> svensk jagare mod. "stadsjagare"	Obruten däckslinje, fallande stäv. Två skorstenar, den förliga grövre. Ett torn förut, två akterut, det ena över det andra. Lv kring bryggan och i ett torn akter om aktra skorstenen. Bestyckning 3-120, 4-40, 4-20, 6-53TT, MM. Dim: 95 x 9,2 x 3,8. Depl ton: 1135.

Haveri # Fronten #

Fackredaktion: FS/Fh

HAVERISTATISTIK VID AMERIKANSKA FLYGVAPNET.

Med utgångspunkt från i USA under tiden f o m 1946 t o m 1. halvåret 1948 inträffade militära "major air accidents" (större flyghaverier, motsvarande "totalhaverier") har följande statistik där offentliggjorts:

Antal totalhaverier per 100 000 flygtimmar:

<u>år</u>	<u>antal</u>
1946	61
1947	43
1948	38 (första halvåret).

Motsvarande siffror för svenska flygvapnet blir:

<u>år</u>	<u>antal</u>
1946	35
1947	27
1948	35 (första halvåret).

Även om jämförelsen är till vår fördel får detta icke minska våra ansträngningar att pressa ner haverifrekvensen!

B R A G J O R T !

Löjtnant Holmbäck, F 13, startade den 20/2 med en J 28 från F 15 för att flyga hem till F 13. Med hänsyn till molnhöjden flög han på c:a 300 m höjd. I trakten av Dalälven stoppade motorn plötsligt. Det lät på samma sätt som då man stoppar den genom att stänga högtryckskranen. Bränsletrycket hade gått ned till 0. Planet låg vid detta tillfälle över en långsmal, isbelagd sjö. Under det H. rekognoscerade lämplig landningssträcka meddelade han per radio om motorstoppet och sitt ungefärliga läge samt att han avsåg landa på en frusen sjö. Han kunde icke exakt namnge platsen, enär det icke framgick av hans karta (1:1 000 000). Slutligen hann H. före landningen begära att ett flygplan skulle sändas till platsen för att meddela landningsplatsen och utgången av landningen.

Under landningsmanövern upptäckte föraren att den avsedda landningssträckan korsades av en plogad väg och var bemängd med klippblock, varför landningen ansattes längre fram på sjön. Han bedömde det vara nödvändigt att på grund av snötäckets tjocklek utföra buklandning, dock utan att fälla extratankarna eller ta ut klaffarna, som skulle skadats vid landningen. Landningen utfördes så att han med utfällda dykbromsar flög ned planet utan sättning. J 28:an gled c:a 350 m innan den stannade. Under glidningen kände H. några kraftiga uppbromsningar men för övrigt inget onormalt. Skadorna inskränkte sig till söndrade motorplåtar, smärre deformationer på brandskott och kroppstankarnas undersida. Motorstoppet visade sig ha berott på att bränslepumpen skurit.

Tack vare radiomeddelandet kunde ett flygplan genom F 16 försorg dirigeras till nödlandningsplatsen och konstatera att det hade gått lyckligt.

ERFARENHETER FRÅN TVÅ TOTALHAVERIER I ÅR.

I februari i år inträffade ett haveri med ett flygplan typ 22 vid Landskrona. På grund av brist på vittnen var det svårt att fastställa orsaken. Vid försök att rekonstruera situationen kom man fram till att föraren troligen försökt följa med rotekamraten i en sväng och därunder vikt sig. Under försöken att rekonstruera förloppet framkom att vikning kan ske mycket snabbt, varvid föraren slängs uppåt och stöter huvudet i huven. Är föraren inte beredd på den snabba vikningen, kan det ta 1200-1500 m att få ut planet ur dykningen. Det har även visat sig att flygplan i detta hänseende är mycket individuella.

Kontrollera därför att eleverna vid övning i vikning gör detta på betryggande höjd, samt att de verkligen viker flygplanen, så att de får vana att vid överraskande vikning snabbt ta ur planet för att begränsa höjdförlusten!

I vintras havererade ett plan typ Sk 16 på Söderåsen efter vikning på låg höjd. På grund av den dåliga stigningen efter starten föreföll närmaste orsaken vara motorkrängel. Tecken på dylikt kunde dock inte fastställas. Vid provflygning för att söka rekonstruera händelseförloppet fann man att praktiskt taget samma händelseförlopp som vid haveriet erhöles, om flygplanet försökte stiga med landställ och klaffar helt ute. Under flygningarna framkom nämligen att med klaffar och ställ helt ute skakade planet mycket kraftigt liksom vid motorstörning. Vid minskning av gasen till marschvarv vek sig flygplanet. Vederbörande förare kan därför ha fått den uppfattningen att motorkrängel förelåg och ägnat sin uppmärksamhet helt åt motorinstrumenten och förbisett att av misstag klaffarna gått ut på grund av fel på hydraulsystemet.

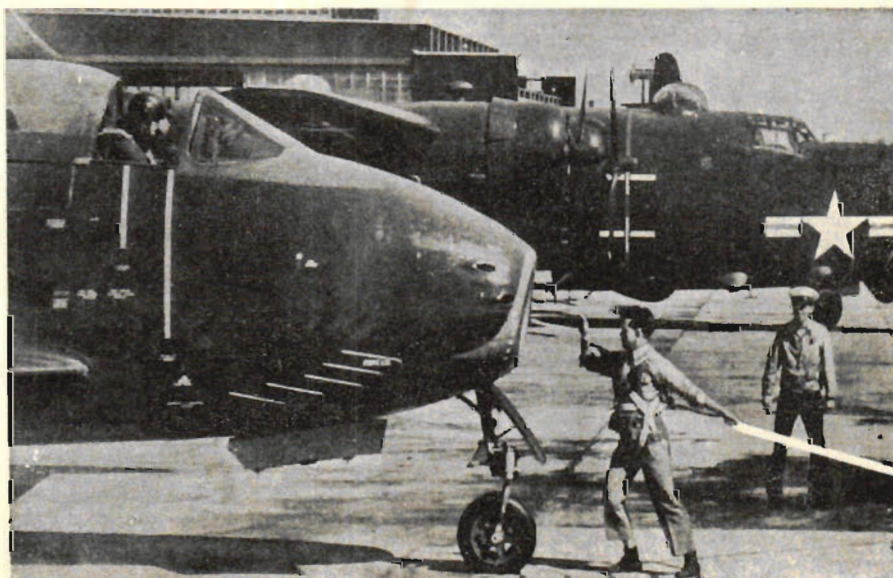
Vid störning, som tyder på motorkrängel, uppmärksamma först motorinstrumenten! Om de visar rätta värden, glöm inte att kontrollera landställ och klaffar, som kan ge motsvarande symptom som vid motorkrängel.

RISKZONEN FRAMFÖR REAPLANEN.

(Am dagspress).

Som komplettering till i U f 1 nr 11/1948 sid 273 lämnad uppgift om den engelska uppfattningen beträffande det "farliga området" framför reaplan meddelar vi idag följande notis ur amerikansk källa:
 "I fjol fick en mekaniker vid amerikanska flygvapnet sätta livet

Forts sid 310.



VAD VET DU?
=====FÖRSVARETS LÄROVERK (forts fr sid 306).

4. Elever i A-linjen bibringas kunskaper motsvarande realexamen i svensk skrivning och matematik samt i minst 5 av de övriga ämnen, som ingår i realexamen.

Elever i R-linjen bibringas kunskaper motsvarande realexamen utom i franska. Dock erfordras godkända kunskaper i matematik.

Elever i S-linjen, avlägger begränsad studentexamen. I matematik läses på Sn-linjen latingymnasiets och på Ss-linjen realgymnasiets kurs.

5. Inträde i lägsta klassen å samtliga linjer vinnes utan inträdesprövning av den som med godkända betyg i allmänbildande ämnen genomgått flygvapnets manuskapsskolor.

Inträde direkt i klass 3 å studentlinjen vinnes utan inträdesprövning av den som avlagt realexamen.

Inträde direkt i övriga klasser vinnes efter godkänd inträdesprövning.

6. Närmare bestämmelser rörande FL återfinnes i "K. Maj:ts reglemente för försvarets läroverk", SF nr 497/1944 med ändringar enligt SF nr 665/1945 och 627/1946.

SPRÅKSPALTEN: TELETEKNISKA UTTRYCK M M (forts fr omsl. 4. sida).

Beträffande engelska nyckeln, är den inte så logiskt uppställd som den amerikanska, varför man inte alltid utan vidare kan sluta sig till, vad materielen har för funktion. Sålunda förekommer på radarsidan i brittiska flygvapnet typbeteckningar som AMES 13, AMES 14 och AMES 21.

Av dessa är AMES 13 en radarhöjdmätningstation, AMES 14 en lågspaningsstation och AMES 21 en kombination av AMES 13 + AMES 14.

I ett kommande nummer av U f l inflyter uppgifter om vissa täckbenämningars betydelse.

RISKZONEN FRAMFÖR REAPLANEN. (forts fr sid 309).

till, därför att han gick för nära ett reaflygplan med motorn på fullvarv, och därvid sögs in i luftintaget. För att förhindra ett upprepande har amerikanska flottflygets försökscentral i Maryland verkställt prov för att utröna den riskabla zonen under dessa förhållanden.

En löjtnant i läkarkåren närmade sig med en kraftig säkerhetslina om livet successivt luftintaget på en FJ-1 Fury, som körde på högsta varv (1800 kp dragkraft). Efter provet kunde han fastställa, att man, om man uppträder med största försiktighet, kan komma intill 60-90 cm från luftintaget utan att sugas in. Luftströmmens hastighet 60 cm framför luftintaget uppmättes till 20 m/s, på 90 cm avstånd var den 7-8 m/s och på 120 cm 2-3 m/s."

Det betonas, att de erhållna värdena helt naturligt endast gäller denna flygplantyp och om man har "livlina" av tillräcklig hållfasthet.

"DET VAR NÄRA ÖGAT!"

Vi gör alla våra misstag och ofta måste vi erkänna, att turen hjälpt oss mer än den egna förmågan. Misstagen är kanske ej alltid så angenäma att berätta för kamraterna med hänsyn till den personliga prestigen. Men kom ihåg, att förutom av de egna det ofta är av andras misstag man lär sig. Om Du berättar något typiskt misstag som gick bra, men som lika gärna kunde gått illa, kan Du ge kamraterna en tankeställare och förhindra att någon av dem gör samma misstag!

Under denna rubrik kommer därför att i fortsättningen införas "självbekännelser" om personliga erfarenheter av misstag som lika gärna kunnat sluta olyckligt. Sänd därför in Din berättelse och låt även andra dra nytta av Din erfarenhet!

EN "SVAG" SJÖFLYGPLANSTART.

Jag skulle starta med en S 17 S från Karlskrona för att komma hem till Hägernäs i tid för tåget. Det var bleke och jag körde ut "på steget". Väl utkommen på flaket utanför flygstationen föreföll det mig enklast att starta i rakt västlig riktning mot staden, ty denna startriktning var närmast och jag visste att det ej fanns prickar i vägen. Därigenom skulle jag slippa köra länge på vattnet och dessutom behövde (?) jag ej se upp så noga.

Jag drog på för fullt men märkte sedan att det tog längre tid att låta än vad jag väntat och vad värre var, just i lättningen kom en vindpust rakt bakifrån. Framför mig låg Karlskrona stad med höga hus och andra hårda ting. Jag sökte stiga bättre men flyghastigheten var för låg. Funderade på att landa men hade då kört rakt i kajen. Maskerna närmade sig snabbt och planet steg sakta - men bara alltför sakta. En obetydlig korrigering av kursen förde mig in i riktning mot gatan utanför flottans kaserner och jag förberedde landning där. Men hur det var klarade jag alléträden och var i höjd med hustaken. Strök sedan över kasernerna och varvet och var ute över fritt vatten igen. Själv hade jag uppfattningen att det ej skulle vara möjligt att få in ett spelkort mellan flottörerna och de första hustaken, men min spanare tröstade mig med att det "var nog en halv meter".

Sedan det hela var över och jag tackat den trogna My XXIV:a, som gav full starteffekt, samt spänningens efterverkan i form av viss knäsvaghet lagt sig, kunde jag endast konstatera att jag uppträtt fullkomligt vettvilligt. Att överhuvudtaget starta mot stadsbebyggelsen var både dumt och vårdslöst och att ej välja en fullkomligt fri startriktning, då sådan stod till buds, även om detta kostat några minuters ytterligare körning på vattnet, kan endast förklaras som mer än barnsligt oförstånd. Att allt detta delvis kunde skyllas på att jag kanske missat tåget gör ej saken bättre.

Upplevelsen har gjort att jag sedan alltid tar ut tillgänglig startsträcka helt, även om flygplanets normala startegenskaper tillåter kortare sträcka.

Detta var således första bidraget till "DET VAR NÄRA ÖGAT". Sänd nu in Ditt bidrag till Red. Ufl, Stockholm 80.

Ditt namn - som samtidigt skall uppges till Red - behandlas konfidentiellt och kommer således inte att offentliggöras.

" FELPROGNOS "

Denna berättelse avser att visa, dels hur den militära väderlekstjänsten arbetar, dels hur lätt en felprognos kan komma till. I alla väsentliga delar bygger skildringen på en verklig händelse, endast en del detaljer få tillskrivas författarens fantasi.

Väderleksskartorna en julimorgon visade en ocklusionsfront över östra Nordsjön och en kallfront tvärs över södra Norrland. Denna kallfront hade under det senaste dygnet rört sig söderut med stadigt avtagande hastighet och var nu i det närmaste parallell med isobarerna. Den kunde därför väntas ligga stilla och möjligen utlösa några enstaka åskskurar under dagen, och utgjorde alltså på intet vis något problem för vakthavande nattmeteorologen på Militära Väderlekscentralen i flygledningen. Han koncentrerade istället sin uppmärksamhet på ocklusionsfronten över Nordsjön. Den rörde sig långsamt mot öster, föregången av ett cirka 100 km brett regnområde, som kl 0400 nått nordvästra Danmark. Fronten hade visserligen varit delvis ockluderad redan då den för ett dygn sedan passerade England, och började nu visa otvetydiga åldersomstecken med avtagande barometerfall och söndersprickande regnområde. Problemet gällde, när dess inflytande skulle nå svenska västkusten, och hur den skulle uppföra sig, då den kom in över land och plötsligt utsattes för 10 - 15 graders uppvärmning från marken. Man måste nog räkna med, att den komme att tillgodogöra sig en hel del av denna värmeenergi och öka sin aktivitet.

Meteorologen började beräkna ocklusionsfrontens rörelse. Han mätte dess hastighet från de sista fyra kartorna, beräknade vindstyrkan på 5 km höjd och halverade detta värde samt bestämde slutligen frontens rörelsehastighet direkt ur den sista markkartan med hjälp av gradientvindlinjalen. Samtliga tre värden visade tämligen god överensstämmelse, och han bedömde att frontens regnområde skulle tränga in över västkusten omkring kl 1100 och vid prognostidens slut kl 1300 nå fram till en linje genom Smygehuk och Åmål. Landet väster om denna linje fick alltså bli "prognosområde I" med gradvis väderleksförsämring från sydväst. Prognosdetaljerna med siktsiffror, molnhöjder o d för detta område fick vara så länge, medan han granskade kartan öster därom. Utom kallfronten över södra Norrland kunde han ej finna något av särskilt intresse. Det låg ett stråk av dimma mellan Väneren och Vättern och därifrån över Småland och Blekinge ned mot Hanöbukten. För övrigt fanns det några dimmråden här och var inom hela Götaland och Svealand. Nåja, natten hade varit tämligen molnfri och vindstilla och medfört kraftig avkylning. Då luftmassan dessutom var rätt fuktig, fanns alla förutsättningar för strålningsdimma. Den betydde ej så mycket vid denna tid på året, då solen stod högt. Marken skulle snart bli tillräckligt uppvärmd för att häva nattens avkylning, varvid dimman strax skulle upplösas genom de vertikala luftrörelserna. Meteorologen bedömde att detta borde ske omkring kl 0800.

Han granskade 04-kartan en sista gång, raderade ut några skisslinjer och renritade isobarer och fronter. Isobaren för 1005 millibar gjorde en omotiverad krök ned över Småland. Det var Jönköping, som angav 0,4 millibar lägre lufttryck än vad den rimligtvis kunde väntas angiva. Det var sannolikt bara en tillfällighet, som mycket väl kunde förklaras med några graders hastig uppvärmning av det rum, där observatören hade sin barometer upphängd. Morgonsolen kanske lyst in genom några fönster. Meteorologen lämnade Jönköping utan att seende och drog ut isobaren rakt mellan kringliggande observationsstationer. Och därmed gjorde han sig skyldig till dagens första felbedömning, som kom honom att förutsäga bra flygväder för ett område, där täta dimmoln hela dagen slickade trädtopparna.

Medan vakthavande dikterade flygprognosen, kontrollerade biträdande meteorologen flygvarningarna. Han hade redan kl 0549 utfärdat flygvarning för dimmrådena i Svealand och Götaland och väntade nu på förbättringsmeddelande från berörda stationer, för att kunna upphäva flygvarningarna. Kl 0648 kom det första:

BB888 15450 41634 00044 30639, vilket betydde att dimman kl 0639 lättat i Borås och nu som stratusmoln täckte halva himlen på en höjd av 200 - 300 m. Sikten var 4 - 10 km. Därefter följde förbättringsrapporterna med några minuters mellanrum och kl 0800 återstod endast fyra stationer, som ej upphävt sina tidigare dimrapporter. Hagshult strax nordost Värnamo verkade dessutom en smula mystisk. Dess dimma hade visserligen upplösts för en halv timme sedan, men rapporten angav fortfarande blott 1 - 2 km sikt och 50 - 100 m molnhöjd.

De båda meteorologerna diskuterade saken. Båda var angelägna att få upphäva flygvarningarna för att ej orsaka berörda flottiljer besväret med de extra försiktighetsåtgärder, som flygning inom flygvarnat område medför. De granskade rapporterna tillsammans och kon-

staterade, att tre av de stationer, som fortfarande angav dimma, var av lägre klass med endast elementärt utbildade och lågt avlönade observatörer. Framför allt detta senare förhållande medför ofta, att dessa herrar ta ganska lätt på sin rapportskyldighet, i synnerhet när det gäller förbättringar.

De båda meteorologerna kom till det resultatet, att strålningsdimman måste ha lättat även vid dessa tre stationer, av vilka en var Mariestad, den andra en plats tre mil syd Nässjö och den tredje låg strax nordväst Karlshamn,

Den fjärde stationen med kvarliggande dimma var däremot den högklassiga stationen Jönköping. Denna kunde knappast misstänkas för rapportslarv utan hade med säkerhet fortfarande dimma. Sannolikt var det en lokal effekt, som kunde förklaras med närheten till Vättern, vars vattenyta ej så snabbt uppvärmdes av solen och därför längre tid motverkade vertikala luft rörelser. I varje fall borde dimman lättat även där inom den närmaste halvtimmen. Förbättring från Hagshult måste också vara på väg när som helst. Resultatet av detta resonemang blev att meteorologerna kl 0821 upphävde flygvarningarna för området. Och därmed var felbedömningen numro två ett faktum. Eftersom kärnan i all väderprognostik består av logik och konsekvens var för detta misstag en nödvändig följd av det första.

Och därmed hade nattmeteorologerna gjort sin vakt. Kl 0830 kom de båda dagmeteorologerna, och avlämning ägde rum. Biträdande dagmeteorologen protesterade en smula mot att flygvarningen över Småland redan upphävts, innan förbättringsmeddelanden kommit in. Han böjde sig emellertid för sin företrädarens argument, men beslöt för sig själv att hålla ett extra vakande öga på detta område. Han gick in på teleprintercentralen för att kunna avläsa 09-rapporterna, framför allt från Hagshult, Karlsborg och Ronneby. De två sistnämnda angav intet sensationellt. Hagshult rapporterade fortfarande 50 - 100 m molnhöjd men hade nu dessutom duggregn. Biträdande sprang in till vakthavande och rapporterade. Båda meteorologerna var utan vidare ense om att strålningsdimman absolut ej skulle kunna ge duggregn. Det var tydligen något annat än enbart strålningsdimma i verksamhet över Småland. Någon ting betydligt farligare, som fullständigt förblifits. Men vad? Medan vakthavande kastade sig över nattens och gårdagens kartor, sände biträdande kl 0905 ut ett blixtneddelande till samtliga flottiljer: "Flygvarning på grund av dimma och låga stratus inom linjen Bofors-Örebro-Katrineholm-Motala-Eksjö-Växjö-Karlshamn-Ljungby-Ulricehamn-Ömberg-Askersund-Bofors. Berörda flottiljer bedes omedelbart inkomma med förslag till ändring".

Det varnade området var med avsikt tilltaget så stort, eftersom meteorologerna ännu ej hade något säkert grepp om situationen eller dess utveckling. Anhållandet om förslag till ändring var avsett att sätta igång väderspaningsflygningar för att exakt utröna det dåliga vädrets omfattning.

Kl 0912 kom telefon till vakthavande meteorolog från den aerologiska sektionen, där två meteorologer sedan kl 0800 arbetat med att rita och analysera rapporten från morgonens höjdtemperaturmätningar inom och utom Sverige. Samtalet blev rätt kort. Aerologen sade bara kategoriskt: "Det är olika luftmassor över Stockholm och Göteborg. Har du någon front på markkartan däremellan? Det måste finnas en. Jag skall försöka beräkna avståndet till den ur frontytornas höjd både över Bromma och Torshälla, så får vi se om båda beräkningarna ger samma läge på den. Jag återkommer".

Vid den tiden hade vakthavande redan observerat att isobaren för 1005 millibar hade dragits ut rätlinjigt norr om Jönköping, fastän denna station angav 1004,6. Han ritade in isobarerna för 1003 och 1004 millibar och fann, att även dessa angav ett svagt men dock otvetydigt "tråg", dvs en utlöpare från Nordsjöfrontens lågtryck, vars centrum låg ungefär vid Shetlandsöarna. Han raderade ut 1005-isobaren och lät den gå ned i en spets strax söder om Jönköping. Åter telefon från aerologen. "Beräkningarna från Bromma och Torshälla stämmer fint med varandra. Fronten ligger ungefär genom Skövde. Jag har jämfört med Köpenhamns värden också. Deras temperatursondering ger en tydlig frontyta på 1200 m höjd. Markfronten bör alltså gå någonstans strax utanför Skånes ostkust".

Vakthavande konstaterade, att aerologens beräknade frontläge stämde utmärkt med markkartans tråg. Kl 0925 sände han till samtliga flottiljer: "Tillägg till MVC analys 0400: Sannolikt front ungefär i linjen Åmål-Jönköping-Rönne".

Under tiden hade biträdande analyserat Sverigedelen av 07-kartan med uppmärksamheten koncentrerad till det misstänkta området. Nu var det ingen tvekan längre. Lufttryckstråget var betydligt skärpt sedan tre timmar. Jönköping angav nu 1003,2 millibar, och 1005-isobaren löpte från Varberg ned genom Kristianstad och upp över Tranås. Karlstad angav nästan mulet med molnhöjd 200 - 300 m. Jönköping helmulet och 100 - 200 m samt sikt 1 - 2 km. Hagshult hade lika dåligt väder som förut, och Ronneby rapporterade mulet på 200 - 300 m och sikt 4 - 10 km.

S2 kom äntligen en väderspaningsrapport från luften. Det var flygflottiljen i Ängelholm, som skickat iväg ett plan med en meteorolog som spanare. Hans radiorapport lød: "Kl 0932, position 30 km syd Värnamo. Molnhöjd 50 - 75 m. Molnmängd 10/10 sikt 1 - 3 km. Duggregn och lätt regn. Mot öster marknära moln, utsträckning nord - syd. Jag återvänder".

Vakthavande meteorolog tog 07-kartan och dikterade för ett blitråde vid vädercentralens teleprintersändare ett meddelande till samtliga flotttiljer om slutgiltiga läget på den nyupptäckta fronten och det väder den medförde. Denna ändring av morgonens flygprognos nådde vakthavande flottiljeteorologerna landet runt ungefär kl 0945. De hade visserligen redan för en kvart sedan fått tillägget till 04-analysen med frontens sannolika läge. Då fronten på morgonkartorna varit så otydlig, för att ej säga osynlig, hade de dock i allmänhet ej räknat med så dåligt flygväder i den.

Vid flottiljen i Halmstad, som hade flygningar igång mot frontområdet, utlöste därför denna prognosändring en kedjereaktion av handlande.

Flottiljmeteorologen läste meddelandet, granskade ännu en gång sin sista karta och de försämrings- och förbättringsrapporter han fått under morgonen och konstaterade, att han ej kunde finna något, som talade mot centralens nya uppfattning. Han anropade trafikledaren i direkt telefon: "MVC anger sammanhängande marknära moln i fronten över Småland. Och såvitt jag kan se är det o k. Jag skickar upp meddelandet".

Trafikledaren såg på klockan och gjorde en snabb överslagsberäkning vilka av dagens flygningar som skulle beröra frontområdet, och var flygplanen nu befunno sig. Han mottog prognosändringen, läste igenom den, kontrollerade sina lägesberäkningar i flygjournalen och anropade flottiljens radiostation i chefstelefonen: "Till Sigurd Adam, Sigurd Bertil och Viktor Kalle. Front i linjen Åmål-Jönköping-Ronneby. Sikt 1 - 2 km. Molnbas 100 - 200 m, i hög terräng marknära. Duggregn. Gå mot norr. Första brytpunkt Åmål i stället för Eksjö. Slut".

Telegrafisten skrev ner meddelandet, tog sin sändarnyckel och anropade de tre flygplanen med igenkänningssignalerna SA, SB och VK. Dessa svarade, fick meddelandet, kvitterade och ändrade kursen mot Åmål. Sigurd Adam som redan låg uppe över Smålands högland och såg den grå molnmuren cirka 50 km framför sig rapporterade detta. Rapporten kom via marktelegrafisten till trafikledaren och vidare till flottiljmeteorologen. Han vidarebefordrade den genast på teleprinter till väderlekscentralen, där den förorsakade belåtna kommentarer av meteorologerna.

På F 10 vid Ängelholm var vakthavande meteorolog däremot alls inte belåten. Flottiljens övningsflygningar för dagen berörde visserligen ej frontområdet. Men han hade på morgonen, innan centralen upptäckt fronten, hållit vädergenomgång för en förare som skulle flyga till Stockholm med ett flygplan typ Tp 91 Safir. Detta hade startat precis kl 0900 med besked om bra flygväder under hela sträckan. Strax efter starten hade flygvarningen kommit och meteorologen själv dragit på sig flygkläderna och givit sig iväg upp över Småland på frontjakt. Centralens flygvarning ålåg det trafikledaren att på radio vidarebefordra till Safiren, då han också skulle omdirigera denna från det farliga området. När meteorologen nu landat och satt sig i förbindelse med trafikledaren, fick han reda på att Safiren ej hade radio.

Klockan var nu 1015. Meteorologen gjorde några positionsberäkningar för Safiren. Den borde ha kommit fram till fronten ungefär 0940. Raka flygvägen gick över Smålands bergstrakter ungefär där meteorologen själv konstaterat att molnen hängde ned i trädtopparna. Det var ju ingen direkt anledning till oro. 91:ans förare var en erfaren flygare, som för länge sedan vuxit ifrån nybörjarens lust till onödiga risker. Meteorologen fortsatte sina funderingar och försökte beräkna vad föraren gjorde, när han upptäckte marknära moln mitt i färdvägen. Att flyga rakt igenom en okänd front var alltför riskabelt med Safirens instrumentutrustning. Sannolikt flög han en stund längs den för att se, om det ej fanns en öppning någonstans. Om inte, försökte han troligen flyga över det hela. Sannolikt låg dock frontmolnens översida för högt för att detta skulle vara möjligt. Alltså återstod bara att återvända. Om högst tio minuter borde Safiren i så fall vara tillbaka. Flottiljmeteorologen gick upp i trafikledarens glastorn för att få bättre utsikt. Han ställde sig bredvid trafikledaren och båda stirrade intensivt mot nordost. Ingen sade något. Kastade bara då och då en hastig blick på klockan.

Minuterna sneglade fram. Tio minuter, femton minuter. Fortfarande ingen Safir. Klockan var nu 1030. Trafikledaren såg upp på meteorologen och sade vad båda tänkte: "Ja, han är ju ingen nybörjare. Han har nog hittat ett hål någonstans. Det är ingenting annat att göra än att vänta en timme på landningsmeddelande från Stockholm. Är han inte framme senast kl 1200 får jag larma flygsäkerhetsavdelningen på staben. Till dess får vi väl vänta. Och hoppas, att allt gått väl. Meteorologen nickade samförstånd. Det värsta i det här yrket är ovissheten, som sliter mera på nerverna än både nattvak och oregelbunden arbetstid. Han gick nu till väderleksstationen igen för att se, om det kommit något nytt. Rutinarbetet väntade. Lugnt och metodiskt fortsatte han att analysera 07-kartan, men längst inne i medvetandet malde tankarna oupphörligt på samma tema: *F e l p r o g n o s , v ä d e r h a - v e r i*. En liten notis i morgondagens tidningar: *"F l y g p l a n b o r t a i o - f ö r r u t s e t t d å l i g t v ä d e r"*. Han avbröts av en signal på säkerhetstelefonen och svarade. Det var trafikledarens röst. Men nu hade den mist sin spända behärskning och lät nästan uppsluppen när den förmålde: "Jag frågade på radio trafikledarna i Karlsborg och Malmslätt om en Safir märkt 2 F 10 varit åt deras håll. Malmslätt svarade att

91:an kl 1140 gjort ett varv kring fältet på 150 m höjd och sedan gått mot norr. Så då vet vi, att han är o k". Meteorologen gjorde en rörelse, som om han via telefonen skulle ha dunkat trafikledaren i ryggen av lättnad och glädje, varefter han halvhögt vislande återvände till kartanalysen.

Föraren i Safir nr 2 F 10 granskade fundersamt himlen. Han hade startat från F 10 kl 0900 med endast enstaka moln på 600 m höjd. Meteorologen hade talat om lokalt kvarliggande strålningsdimma och enstaka låga stratusmoln, som bildades under dimmans upplösning. För övrigt kunde han under hela flygsträckan motse samma väder som vid starten. Det hade också stämt mycket bra hittills. Efter en halv timmes flygning befann han sig nu uppe över Smålands högländ. Men samtidigt som bergstopparna tvingade honom att öka flyghöjden, sjönk molntäcket alltså och molnmängden ökade.

Han flög nu 200 m över terrängen och hade ett nästan slutet molntäcke 25 - 50 m ovanför sig. Plötsligt upptäckte han att horisonten framför honom hastigt sänkte sig. Han kunde ej se marken längre fram än 2 - 3 km. En hastig blick på variometern visade korrekt planflykt. När han såg upp igen, släpade några grå slöjor snabbt förbi förarhyttens plexiglasrutor. Han sköt ifrån sig spaken en aning och lät planet sjunka till cirka 150 m över bergen. Efter fem minuters flygning på denna höjd svepte åter molnslöjor längs rutorna, som nu också började sträckas av regn. Nu kunde han tydligt se, att molnen framför honom gick ner i trädkropparna. Med en tyst ed över väderlekstjänst och meteorologer svängde han snabbt helt om och fortsatte på kontrakurs till han var ur regnet och kunde hålla 200 m flyghöjd. Då ändrade han åter kurs och flög mot norr för att möjligen komma runt det dåliga vädret.

Till vänster såg han några små sjöar glittra i solljuset genom molnuggarna, men på hans högra sida sträckte sig den svartskuggade grå muren så långt han kunde se mot norr och söder. Ett ögonblick tänkte han gå mot väster, tills han kunde stiga genom en molnugg och försöka flyga över fronten. Det var nu tydligt, att det var en sådan. Av utseendet att döma en ocklusionsfront. Men dess översida kunde gott ligga på 5000 m höjd och han hade ingen syrgas med sig. Förresten orkade knappast det här planet över. Han bestämde sig för att fortsätta mot norr för att komma ner över lägre terräng. Där borde det väl finnas möjlighet att passera under molnen. Han minskade åter flyghöjden, tills grå klippor och mörkgrön granskog rusade förbi cirka 150 m under honom. Han visste, att han nu gick mot sjunkande terräng och ej riskerade att möta några uppstickande toppar.

Men vad var detta? Muren till höger om honom verkade plötsligt något ljusare. Den såg tunnare ut i sin nedersta del. Han tryckte ned planet några meter i en dalsänka och såg plötsligt marken på andra sidan fronten liksom genom en korridor. Dennes botten och sidor utgjordes av dalgången och det 100 - 150 m höga taket av molntäcket. Han lade planet i brant vänstersväng, flög rakt ut från fronten under en minut, svängde åter brant och följde dalgången tillbaka. Fanns korridoren kvar? Ja, där var den, nästan rätt fram. Nu, då han flög nere i dalen, såg han solbelyst terräng flera mil bort genom den. Han bestämde sig blixtnabbt, rätade upp sig i sitsen och dök med 180 km/h in i hålet. Moln och bergväggar rusade förbi, och så efter 1 - 2 minuters flygning hade han åter fri sikt framåt och åt sidorna.

Han kastade en blick uppåt. Molntäcket höjde sig snabbt. Han lade planet i stigning till 200 m över terrängen. Molnmängden avtog hastigt, då han avlägsnade sig från fronten, och snart flög han åter i solsken. Han sjönk bekvämt tillbaka i sitsen, ökade motorvarvet en smula för att ta igen förlorad tid, och började fundera över vädrets senaste överraskning. Hur meteorologerna kunde ha förbisett en så utpräglad front med så dåligt väder, var en sak som han ej kunde förstå. Vid det här laget kände nog meteorologen på F 10 i varje fall till den. Han log skadeglatt vid tanken på att meteorologen nu antagligen var åtskilligt orolig för eventuella följder av sin felprognos.

Men det var ju onödigt att hålla honom i spänning ända till landningen i Stockholm. Föraren orienterade sig efter kartan och lade kursen mot F 3 vid M a l m e n. När han efter ytterligare en halv timmes flygning fick se fältet, gick han ner till 150 m och gjorde ett trafikvarv. Då han passerade kommandotornet såg han trafikledaren där betrakta honom med kikare. Föraren vinkade, varefter han återtog kursen mot Stockholm. Nu visste han, att Safiren var identifierad. Hade nu också trafikledaren på F 10 så mycket förstånd, att han efterlyste flygplanet hos flottiljerna efter färdvägen, behövde meteorologen ej oroa sig längre.

Strax före kl 1200 ringde telefonen på väderlekscentralen i Stockholm. Det var Safirföraren, som hade en del att säga vakthavande meteorolog fritt ur hjärtat. Den nämnde erkände utan vidare felbedömningen och förklarade hur den uppstått. Han talade också om alla åtgärder som vidtagits för att rätta till misstaget, och föraren lugnade sig betydligt.

"Menar du", frågade han, "att en sådan dundertabbe kan orsakas av ett barometerfel på 0,4 millibar?"

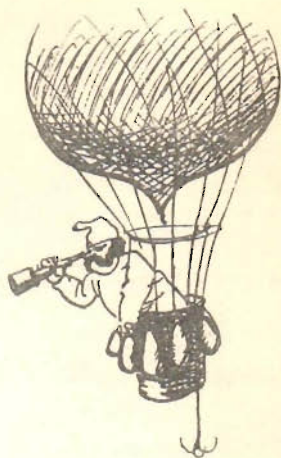
- "Ja, av det och så litet strålningsdimma här och där", svarade meteorologen och återgick till kartorna för att hålla reda på sina fronter.

Lättare Än Luften:

VAD KRIGSRÄTTEN FANN - I S K KURIALSTIL.

I ett krigsrättsutslag i ett haverimål för någon tid sedan lästes bl a följande "stilblomma":

"Krigsrätten finner, att N.N., som endast haft höger bensintank inkopplad, i så måtto brustit i nödig försiktighet vid framförande av planet, att han med hänsyn till den myckenhet bensen, som han skäligen kunde antaga hava funnits i tanken vid den tidpunkt, då störningarna i motorn inträffat, bort inse, att störningarna kunnat bero på att tillräcklig myckenhet bensen icke tillförts motorn, och att han för avhjälpande härav bort koppla över till planets vänstra bensintank, vilket han underlåtit."



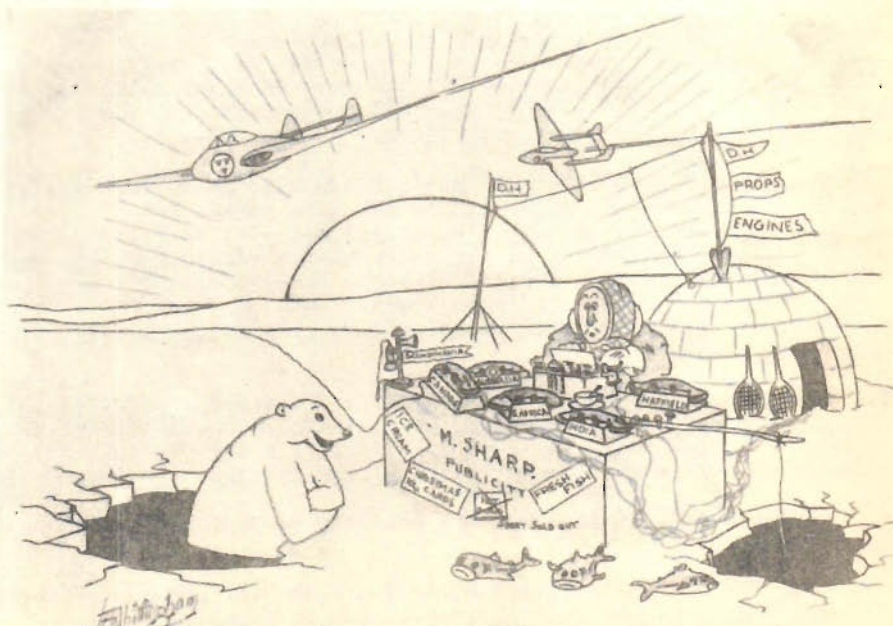
EN ALLIERAD FLYGBESÄTTNINGS DILEMMA.

(Air Clues)

Det var före radarns tid. G.C.A., I.L.S. och andra liknande bekvämligheter var okända, knappast påtänkta. Men dimman fanns, liksom navigeringssvårigheterna. En flygplanbesättning, som flera gånger gjort en och samma "förflyttningsflygning" längs en långsträckt kust, så ofta t o m, att man ansåg sig kunna hitta utan karta, blev en gång fast på vägen, "indimmad", som det heter. Man flög och flög, men kusten stämde inte alls. Flygplanchefen beordrade inpejling och så småningom fick man två pejlingar, som utvisade ett läge av omkring 200 km från det beräknade. Kusten och vattnet skymtade dock alltsomoftast, varför flygningen fortsattes, trots en snurrande kompass. När dimman lättade uppdagades, att man hela tiden cirklat kring en ö . . .

DE HAVILLAND'S SVENSKA PRESS- TJÄNST.

En bild från
vårt flygvapens
vinterövningar.



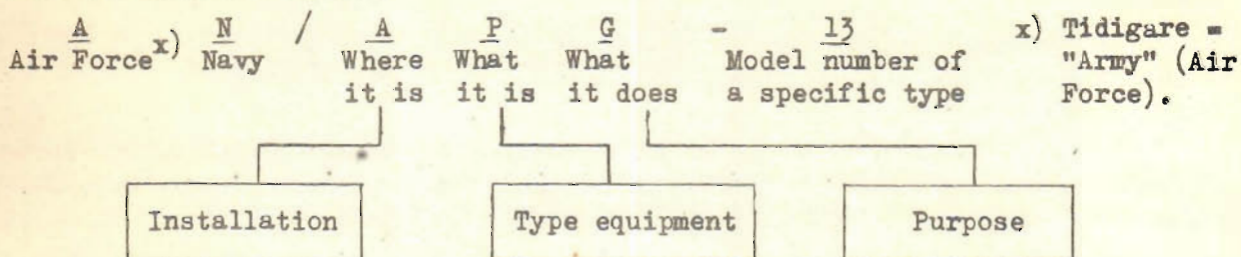
Enligt firmatid-
ningen
"D.H. Gazette".

"WHAT'S NEW WITH THE 108,
COMRADE SHARP?"

SPRÅKSPALTEN: TELETEKNISKA UTTRYCK OCH FÖRKORTNINGAR.

När två eller flera teleingenjörer och signalofficerare är församlade och diskuterar teleteknik hör man en hel del uttryck, som för den oinvigde verkar mycket förbryllande, och då dessa uttrycks förkortningar även förekommer i den fackpress, som cirkulerar inom flygledningen, synes det lämpligt, att här lämna en redogörelse för vad dessa mystiska bokstäver m m verkligen betyder. Nu är nämligen dessa för en utomstående märkliga förkortningar inte alls någon svartkonst, utan förklaringen är helt enkelt följande:

För amerikansk materiel:



Vi skall då se vad bokstäverna betyder när de används inom de respektive amerikanska grupperna i förkortningen och börjar med de två första.

Installation:

A-airborne (installed and operated in aircraft)

C-air transportable (designed to be air-transportable as stated in specification or military characteristic)

F-ground, fixed

G-ground, general ground use (includes two or more ground installations)

M-ground, mobile (installed as operating unit in a vehicle which has no function other than transporting the equipment)

P-ground pack or portable (horse or man)

S-shipborne

V-ground, vehicular (installed in vehicle designed for functions other than carrying radio equipment, etc....such as tanks)

T-ground, transportable

U-general utility (includes two or more general installation classes, airborne, shipborne, and ground)

Type equipment:

B-pigeon

C-carrier (wire)

F-photographic

G-telegraph or teletype

I-interphone and public address

M-meteorological

N-sound

P-radar

R-radio

S-special types (heat, magnetic, etc.) or combination of types

T-telephone (wire)

V-visual and light

X-facsimile or television

I den tredje gruppen - P u r p o s e - får bokstäverna nedanstående betydelse:

A-auxiliary assemblies (a grouping of equipment - not a complete set)

C-communications (receiving and transmitting)

D-direction finder

G-gun directing

1-searchlight control

M-maintenance and test assemblies (including tools)

N-navigational aids (including altimeters, beacons, compass and instrument landing)

Q-special, or combination of types R-receiving S-search and/or detecting
T-transmitting W-remote control X-identification and recognition.

Av dessa nycklar kan man utläsa, på vad sätt materielen kan transporteras eller hur den är installerad, materielens art och hur materielen användes. För att belysa "chiffrets" betydelse kan följande exempel tjäna till ledning:

Förkortningen "AN/APG-13" ovan betyder alltså rätt och slätt: Ett för såväl USA:s flygvapen som för dess flottflyg tillverkat, i flygplan monterat radarsikte med typnummer 13.

"AN/APS-1" betyder, att det är en radarstation, som användes av Air Force och Navy, att den är transportabel medelst markfordon och att den är en radarstation för spaning. -1 betyder, att den utgör en variant av denna stationstyp.

"AN/CRN-1" betyder lufttransportabel radiostation för navigationsändamål.

Beträffande frekvenser användes vanligen följande förkortningar:

<u>Frekvensband</u>	<u>Frekvens Mp/s</u>	<u>Våglängd i cm</u>
K	30.000	1
X	10.000	3
S	3.000	10
L	3.000 - 300	10 - 100
P	300 - 30	100 - 1.000

Beträffande täckbenämningar kan nämnas, att dessa i en del fall är bildade av begynnelsebokstäverna i orden för systembeskrivningar o d, men i de flesta fall är rena täckbenämningar för något system eller någon utrustning e d.

Som exempel på första typen kan nämnas: "GCA" = Ground Controlled Approach

och som exempel på andra typen: "Walter" = en livbåtssändare på samma frekvens, som användes för Ik (igenkänningsstationer).

För engelsk materiel finns förkortningarna:

AMES	= Air Ministry Exp:l Stn	VEB = Variable Elevation Beam	Height
CH	= Chain Home	DMH = Dm Height Finding	fin-
CHL	= Chain Home Low	(1 - 50 cm)	ding
CHEL	= Chain Home Xtra Low	CMH = Cm Height Finding	equip-
MRU	= Mobile Radio Unit	(1 - 10 cm)	ments
CHB	= Chain Home Beamed	GCI = Ground Controlled inter-	
COL	= Chain Overseas Low	ception = Control of	
L.W.Set	= Light Warning Set	aircraft from the ground	

ARI	= Airborne Radio Installation (unit installed in an aircraft)
ATPI	= Air Transportable Radio Installation (transportable by aircraft)
FGRI	= Fixed Ground Radio Installation
MCRI	= Marine Craft Radio Installation
TGRI	= Transportable Ground Radio Installation
MGRI	= Mobile Ground Radio Installation (housed in a prime mover).

Forts sid 310.