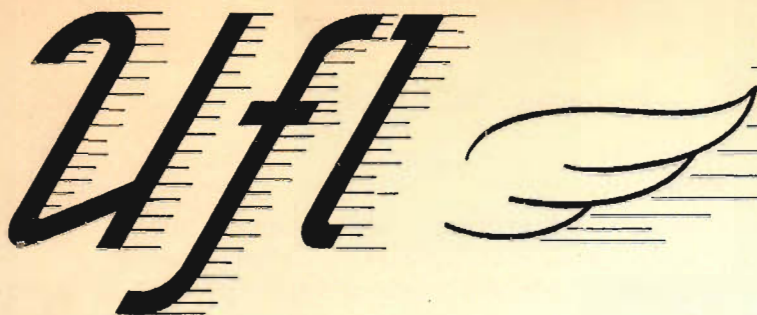




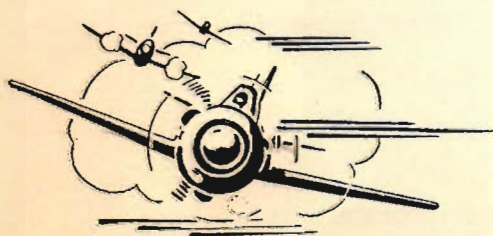
Nr 4 1949
APRIL

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

	Sid.
Frågan för dagen	
Flygvapnets förstärkning	117
Flygtjänst	
Kvalitet genom disciplin och precision ★	121
Månadens navigationsproblem	122
Flygande läkare	123
Navigerings- och landningsmaterielens utveckling ★	124
Känner Du igen dem?	126
Markttjänst	
Flottiljpolisorganisationen ★	127
Snabbförstärkning av flygfält	128
Utlandsnytt	
Hjälpen utifrån	131
Trumans budgetförslag 1949/50	132
USA-flygvapnets resumé för 1948	135
60% av försvarsanslagen till flyg	139
Så Gick Det Till!	
Tre tunga bombträffar - Tirpitz	141
Tekniska fronten	
Första svenska typprovet med reamotor ★	141
Utlandstillverkad ammunition ★	145

Forts omsl. 2. sida.



U f l
=====

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 U f l erhåller lämplig spridning inom förbandet.

U f l utsändes även till pressen. I U f l förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

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

INNEHÅLL: Forts.:

Vad Vet Du

om signaltjänst 150

Haverifronten "

G-hjälten - vår "Salig Dumbom" ★ 151

Prov med personlig nödutrustning ★ 152

Glidflygplan i räddningstjänst 156

Lättare än luften omsl. 3.s.

Språkspalten " 4."

U f l
=====

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

Bidragen enligt ovan adresseras till:

U f l, Flygledningen,
Stockholm 80.

och skall innehålla uppgift på avsändarens (författarens) befattning, namn och adress. Där signatur (initialer eller pseudonym) tillika finnes utsatt under manuskriptet införes blott denna signatur i U f l , i st f författarnamnet.

Frågan för Dagen:

FLYGVAPNETS FÖRSTÄRKNING.

Den 16 mars var det försvarsdebatt i riksdagen, varvid försvarskostnaderna för budgetåret 1949/50 stod på dagordningen. Det var 1949 års statsverksproposition, som i stort sett godtogs av riksdagen. Vissa jämkningar uppåt av de i propositionen föreslagna bemyndigandena till regeringen att utlägga materielbeställningar under det kommande budgetåret beslöts dock. Flygvapnet berördes icke härav. Mången hade kanske väntat sig en debatt kring den av chefen för flygvapnet föreslagna förstärkningen av flygvapnet. I detta hänseende inskränkte sig emellertid debatten till frågor från enskilda riksdagsmän angående förstärkningsfrågans läge och ett svar från försvarsministern, som icke rörde något ställningstagande till denna fråga men däremot upplyste om, att den f n prövades. Då ett ställningstagande från Kungl Maj:t i denna viktiga fråga snabbt kan förpassa den i riksdagsdebattens brännpunkt, lämnas - i aktualiserande syfte - i det följande en kort sammanfattning av dess innebörd och av vad som hittills förevarit på detta område.

1948 års riksdag godtog i princip det i "Försvarspropositionen" nämnda år framlagda förslaget att så snart ske kan förstärka de tio dagjaktflottiljerna med 50 % inom flottiljorganisationens ram. Riksdagen beslöt samtidigt att i första hand tre dagjaktflottiljer skulle förstärkas på angivet sätt och förutsatte, att en på ytterligare utredning grundad plan för den fortsatta förstärkningen skulle föreläggas 1949 års riksdag. I samband med denna utredning borde även den av chefen för flygvapnet väckta frågan om att uppsätta en andra nattjaktflottilj prövas. Kungl Maj:t uppdrog sedermera åt chefen för flygvapnet att verkställa nyssnämnda utredning, som slutfördes den 30/10 1948. Utredningen, som förut till sina huvuddelar refererats i Ufl, innehöll i sammandrag följande.

Även å t e r s t å e n d e sju dagjaktflottiljer skulle förstärkas med 50 % under de tre budgetåren 1951/54, d v s i direkt följd på redan beslutad förstärkning av tre flottiljer, som beräknades ske under budgetåren 1950/51. En andra nattjaktflottilj skulle tillkomma genom att ombilda ytterligare en attackflottilj. Attackflygets stridsstyrka borde dock bibehållas genom att samtidigt förstärka två av de kvarvarande tre attackflottiljerna med 50 %. Den andra nattjaktflottiljen borde organiseras så snart lämpliga nattjaktflygplan kunde anskaffas och - om dessa flygplan skulle tillverkas inom landet - senast budgetåret 1954/55. Förstärkningen av dag- och nattjaktflyget skulle bl a medföra, att flygvapnets personalorganisation behövde utökas med 36 officerare, 18 underofficerare, 172 fast anställt manskap, 355 flygtekniker samt c:a 550 värnpliktiga i fred. Merkostnaderna beräknades uppgå till c:a 207 miljoner kr (varav 143 för dagjakten och 64 för nattjakten) i engångsmerkostnader för att bygga ut de nya delarna och c:a 39 miljoner kr (varav 26 för dagjakten och 13 för nattjakten) i årsmerkostnader för att på längre sikt vidmakthålla dessa delar. Härtill skulle komma vissa engångskostnader för skyddsanordningar vid baserna, såsom berghangarer m m. Dessa anordningar skulle samtidigt täcka merbehovet av hangarutrymme i fred. Merkostnaderna under driftbudgeten skulle för budgetåret 1949/50 uppgå till 10 miljoner kr (för materielanskaffning). Behovet av utländsk valuta för att genomföra förstärkningsprogrammet beräknades vara förhållandevis litet, vilket sammanhänge med att merbehovet av flygplan - såvida icke nattjaktflygplanen köptes i utlandet - helt skulle täckas av den svenska flygindustrien.

C h e f e n s f ö r f l y g v a p n e t u t r e d n i n g har av Kungl Maj:t varit remitterad till olika myndigheter för yttrande. Remissyttrandena ha varit uteslutande positiva. ÖB framhåller bl a, att det totala försvaret skulle vinna i kraft och uthållighet vid genomförandet av den föreslagna flygförstärkningen och föreslår, att denna sker utan att avvakta inom krigsmakten i övrigt pågående utredningar. Civilförsvarsstyrelsen tillstyrker chefens för flygvapnet förslag och hemställer, att den föreslagna utökningen skall genomföras så snabbt som möjligt. Statens industrikommission framhåller bl a, att de för förstärkningens genomförande erforderliga materialmängderna äro relativt ringa och ej komma att nämnvärt påverka försörjningsläget i stort. Krigsmaterielverket har ej

haft något att erinra från de synpunkter verket företräder.

Efter remisstidens utgång har chefens för flygvapnet förslag bearbetats inom försvarsdepartementet. Förstärkningen togs ej upp i 1949 års statsverksproposition. Här uttalade försvarsministern endast, att han ej var beredd att taga ställning vid dåvarande tidpunkt men avsåg att framdeles anmäla denna fråga för Kungl Maj:t, vilket enligt bruklig terminologi torde innebära under innevarande riksdagsperiod.

Flygförstärkningsfrågan har under januari 1949 även upptagits i motioner till riksdagen. Bondeförbundet har sålunda i en partimotion hemställt, att riksdagen skall besluta i överensstämmelse med chefens för flygvapnet förslag och för detta ändamål anvisa ytterligare 10 miljoner kr för materielanskaffning under 1949/50 samt bemyndiga Kungl Maj:t att i erforderlig utsträckning utöka materialbeställningarnas omfattning under samma budgetår. Högern framhåller i en partimotion berörande hela försvaret, att chefens för flygvapnet förstärkningsförslag är synnerligen väl motiverat men att förslag om ökade anslag icke framlägges i detta sammanhang, eftersom en Kungl Maj:ts proposition i denna fråga antages skola föreläggas riksdagen.

Under den försvarsdebatt, som inledningsvis nämnts, tillfrågades försvarsministern av ett flertal representanter för högern, folkpartiet och bondeförbundet när regeringens proposition angående flygförstärkningen kunde väntas. Försvarsministern svarade bl a, att denna fråga f n prövades av Kungl Maj:t. Han anförde vidare, att med hänsyn till befintliga reserverationer å anslaget för anskaffning av flygmateriel skulle ett beslut om ytterligare förstärkning av flygvapnet ej medföra behov av ytterligare medel under 1949/50 men väl av bemyndigande för regeringen att låta utlägga ytterligare materielbeställningar under samma budgetår. Sedan detta uttalande gjordes har sista propositionsdagen - den 22 mars - passerats utan att någon proposition i förstärkningsfrågan framlagts. Detta behöver emellertid icke innebära, att proposition ej kommer att avgivas till innevarande riksdag. En särskild proposition i frågan kan - om den ej innebär ökat medelsbehov under 1949/50 - avgivas till riksdagen även efter denna tidpunkt.

Det har sedan försvarspropositionen framlades år 1948 från vissa håll framhållits, att förstärkning av flygvapnet borde ske i

samband med en allmän försvarsavvägning, så att de totala försvarskostnaderna kunde överblickas och vägas mot varandra inbördes och mot andra viktiga behov. Att en försvarsavvägning är önskvärd ur såväl statsfinansiella som effektivitetssynpunkter torde väl inses av envar. Tiden är emellertid nu icke mogen för en sådan avvägning, eftersom utredningarna beträffande övriga delar av försvarsorganisationen alltjämt pågår och av allt att döma ej torde kunna väntas inom den närmaste tiden. Den frågan uppställer sig då, om det är tillrådligt att i avvaktan på övriga utredningar uppskjuta beslut angående flygvapenförstärkningen.

Hur mycket binder sig statsmakterna på längre sikt av att nu besluta flygförstärkning? Som svar på denna fråga skall först framhållas, att den föreslagna, förstärkta flygvapenorganisationen är mycket elastisk. Om statsmakterna, sedan en förstärkning av flygvapnet enligt chefens för flygvapnet förslag genomförts, av någon anledning sedermera skulle finna det önskvärt att återgå till förutvarande flottiljstorlek, kan de med förstärkningen sammanhängande merkostnaderna inom ett år efter beslut härom reduceras med c:a 87 %. Härav torde framgå, att riskerna för att man genom att nu besluta flygförstärkning skulle på längre sikt föregripa en kommande försvarsavvägning är mycket begränsade.

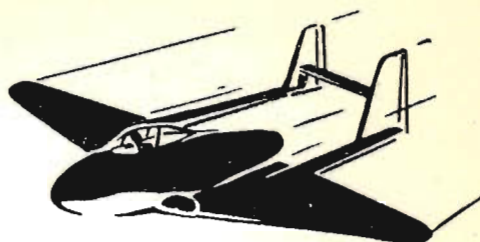
Vad riskerar man å andra sidan genom att inte besluta flygförstärkning i år? Om beslutet skjutes till 1950 års riksdag, kan utöver redan beslutad förstärkning - endast 2 å 3 dagjaktflottiljer förstärkas med svensk materiel inom överskådlig tid. Uppskjutes beslutet ytterligare, kan fortsatt dagjaktförstärkning med svensk materiel inom överskådlig tid överhuvudtaget inte alls genomföras. Att bygga den fortsatta jaktförstärkningen på utländsk materiel torde - mot bakgrunden av den senaste tidens politiska tilldragelser och erfarenheterna från avspärningen 1939 - 1945 - vara allt för osäkert och, ur valutasynpunkt, samolikt ogenomförbart. Organiserandet av en andra nattjaktflottilj behöver däremot inte nödvändigtvis beslutas i år.

Behovet av snabbt beslut angående dagjaktförstärkningen beror främst på att ökningen av flygindustriens leveranskapacitet kräver viss förberedelse tid.

När Ni läst detta nr av U f l , lämna över det till annan intresserad!

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



"KVALITET GENOM DISCIPLIN OCH PRECISION".

Vårt flygvapen måste besitta h ö g k v a l i t e t . Det är vår enda chans till framgång i ett krig mot en till antal överlägsen motståndare.

Detta är ingen nyhet. Vi har alltid strävat att höja vår standard och skapa ett förstklassigt flygvapen. Men ingen torde väl kunna säga, att han är absolut på toppen i sitt yrke och att han kan det bättre än någon annan. Vi måste alltfört arbeta vidare.

Kvalitet får man emellertid minst av allt till skänks. Det är resultatet av intensiv personlig ansträngning och en föresats att endast acceptera högsta uppnåeliga standard oberoende av svårigheter och misslyckanden.

Två grundförutsättningar för kvalitet vid ett flygande förband är d i s c i p l i n och p r e c i s i o n . Luftstriden t ex kräver med sina snabba moment en utomordentlig disciplin om en chef skall ha sitt förband väl i sin hand i kritiska lägen. Man vet att fienden skjuter för att döda och nerverna är spända. Det behövs bara, att någon ger efter för en olycklig impuls och förbandet kan vara skingrat. Den bristande disciplinen får då kanske sonas med smärtsamma - och onödiga - förluster.

D i s c i p l i n e n måste grundmuras i fred. Det är fel att tro, att den automatiskt skall bli god i krig där påfrestningarna är avsevärt större än under fredsövningar. Den förbandschef, som av missriktad hygglighet tolererar överträdelser mot disciplinens bud, har samtidigt även minskat stridsvärdet hos det förband, som han kanske själv skall föra under krig.

Kvalitet kräver vidare oundgängligen p r e c i s i o n på alla områden. Skall man t ex fälla bomber, blir resultatet helt beroende av bombfällarens precision. Om denne normalt har ett medelfel av 50 m, men kan nedbringa felet till 25 m, har han därmed fyrdubblat sina chanser att träffa målets centrum. Detta är ett i högsta grad beaktansvärt faktum. Samma förhållande gäller i stort vid skjutning under luftstrid, ehuru skalan är nå-

Forts sid 126.



MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Ett flygplan skall flyga från F 14 till F 4 ($F = 7^\circ$, $D = 735$ km). Vädret för flygsträckan är bra och vinden bedömes på 500 m bli 250° , 30 km/tim och på 6000 m (bästa höjd) 290° och 60 km/tim.

Planets prestanda antages vara följande:

$$V_K \text{ 500 m} = 380 \text{ km/tim och } V_K \text{ 6000 m}$$

= 480 km/tim. V_K i stigning = 230 km/tim och stigtid till 6000 m = 10^m .

V_K i plané med marschvarv = 600 km/tim, varvid sjunkhastigheten är 6 m/s.

För stigning och plané räknas med medelvinden 270° och 45 km/tim. Flygningen genomföres på 6000 m.

Frågor att besvara:

- Hur många km har flygplanet förflyttat sig när 6000 m uppnås?
- Hur många min före målet skall planén påbörjas?
- Hur många km är det då kvar till F 4?
- Vad blir den sammanlagda flygtiden?
- Hur många min hade jag förlorat genom att genomföra flygningen på 500 m höjd? (I detta fall bortses från stigning och plané).

Sedan Du löst uppgiften - men inte förr - kan Du kontrollera Dina frågesvar på sid 126 där den rätta lösningen finns införd.

CIVILLUFTFARTENS MÅTTNORMER.

Sedan föregående Uf1 nr 3/49 färdigställt, har svenska civilflygfartens ledning, liksom även de finska och norska luftfartsmyndigheterna, beslutat att f o m 1/4 1949 använda "ICAO:s tabell" (se Uf1 nr 3/49 sid 89) i den civila flygsäkerhetstjänsten.

Förare, som vid anlitande av de civila trafikledningarna "tillfälligt" inte kan använda enheterna nautiska mil och tiondelar därav för "avstånd" (läs: distans), knop (nautiska mil/tim) för horisontal hastighet och vindhastighet kan efter särskild anhållan till trafikledare erhålla uppgifterna uttryckta i "annan måttenhet" (d v s enligt metersystemet), säger luftfartsstyrelsens Notam B 8/1949 av 28/2.

För flygvapnets del gäller t v de hittills fastställda grunderna i fråga om måttangivning - metersystem - vid all militär trafikledning, i instruktioner, läroböcker o s v.

F L Y G A N D E L Ä K A R E .

Till den mångfald nya problem, vilka uppstått genom flygteknikens utveckling, hör frågan hur människan skall kunna uthärda de ökade påfrestningar, som följer av flygplanens ökade prestanda. Denna utveckling kräver också att den flygande personalen följes och kontrolleras vad beträffar fysiskt och psykiskt hälsotillstånd på ett mera ingående sätt än tidigare. Flotttiljläkarna ställs därigenom inför nya uppgifter, som de på grund av sin sjukvårdande och administrativa tjänst och bristande personliga erfarenhet av flygning inte kan lösa tillfredsställande. Det har därför blivit ett trängande önskemål att tillföra flygvapnet flygförarutbildade läkare.

Frågan togs upp av 1945 års försvarskommitté, som i sitt betänkande föreslog en särskild utredning härom. Kungl Maj:t har sedermera uppdragit åt chefen för flygvapnet att i samråd med "flyg- och navalmedicinska nämnden" närmare utreda frågan.

Den anbefallda utredningen insändes den 28/2 1949 till regeringen och innehåller i korthet följande:

Chefen för flygvapnet föreslår att vapnet, vid sidan av nuvarande flotttiljläkareorganisation, tillföres fyra flygande flygläkare, benämnda s p e c i a l f l y g l ä k a r e . De påbörjar sin flygutbildning vid F 5 först efter avlagd medicine licentiat-examen. Efter genomgången GFU (grundläggande flygutbildning) äger GFSU (grundläggande flygslagsutbildning) rum vid ett Stockholmsförband. Jämsides med flygutbildningen bedrivs studier i flygmedicin och psykologi, dels i Lund och dels i Stockholm. Efter utbildningen till specialflygläkare tjänstgör de utsedda i tre år vid flygvapnet med möjligheter till förlängd tjänstgöring med ett år i taget. De placeras vid försökscentralen och tre flotttiljer - företrädesvis sådana förband som tilldelats ny flygmateriel. Specialflygläkarna tjänstgör även periodiskt vid andra förband.

Specialflygläkare avses deltaga i all förekommande flygtjänst vid det förband där han tjänstgör. I annat fall får han inte en rätt uppfattning om vad flygtjänsten kräver och vilka påfrestningar den flygande personalen utsättes för.

Utöver de tidigare nämnda uppgifterna avses specialflygläkarna även vara kontaktmän mellan flygmedicin och flygsäkerhetsmateriel, biträda vid psykologisk prövning av den flygande personalen, deltaga i haveriutredningar m m. Deras arbetshörda blir därför stor och ett större antal sådana läkare kunde därför vara motiverat. Då emellertid erfarenheter av den föreslagna organisationen saknas har flygvapenchefen, främst i besparingssyfte, nu begränsat förslaget till en försöksverksamhet omfattande fyra färdigutbildade specialflygläkare.

En svaghet i den föreslagna organisationen utgör det förhållandet, att specialflygläkarna inte kan garanteras en framtid i flygvapnets tjänst. Detta kan tänkas medföra rekryteringssvårigheter. Någon lösning på denna fråga har f n inte kunnat skapas. Det är dessutom ofördelaktigt att flygutbildningen äger rum vid relativt hög ålder (28-29 år). Flygutbildning före eller efter medicine kandidat-examen kommer emellertid att medföra en så allvarlig splittring i såväl studier som flygutbildning att dessa alternativ befunnits olämpliga. Möjligheten att ersätta de flygande läkarna med flygofficerare, som erhållit viss medicinsk utbildning, har också undersökts. Denna väg har emellertid visat sig oframkomlig.

NAVIGERINGS- OCH LANDNINGSMATERIELENS UTVECKLING.

Den amerikanska organisationen RTCA (Radio Technical Commission for Aeronautics) har framlagt ett navigeringsprogram, omfattande en tidsperiod av 15 år. Programmet upptager ett mycket stort antal navigeringsutrustningar både på marken och i flygplan och skulle komma att kosta nära en miljard dollar. Om detta program kommer att förverkligas torde man i stort sett ha löst problemet allvädersflygning.

För oss är det av speciellt intresse att ur detta program utläsa den amerikanska synen på vilka navigeringssystem, som har framtiden för sig och vilka som inom några år anses föråldrade och bör utgå. Här nedan skall de viktigaste och mest anmärkningsvärda av dessa förhållanden granskas.

Långvägsradiofyrrar anses för vara ett provisorium och kommer efter 1954 att vara omoderna. Vid samma tidpunkt övergår långvägsradiokompassen att vara en reservutrustning.

Riktade UK-fyrrar och ILS räknas som användbara system fram till 1962. Vad som är synnerligen anmärkningsvärt är att GCA endast skulle vara i bruk till 1956. Enligt en senare uppgift har detta ändrats till 1962. Navigeringsradar i flygplan med radarfyrrar på marken, vilket redan är i tjänst i U.S.A. och England, anses i framtiden bli ett andrahandssystem.

Målet för navigeringen är ett hjälpmedel, som medger automatisk flygning från start till landning. Sådana är nu under utveckling och beräknas klara 1954. Åren 1954 - 1960 avses för försök, produktion och installation.

Systemet för navigering och landning avses få följande uppläggning. Navigeringen sker med hjälp av markfyrrar till vilka bäring och distans bestämmas. Över fyrrarna kan även UK-radiokommunikation utföras. Radar användes både på marken och i luften, för att trafikledningen skall få alla underrättelser av intresse och för att återutsända dessa uppgifter till berörda flygplan.

Landningshjälpmedlen skall ge flygplanläget i sid- och höjddled, dvs ungefär som muvarande ILS men dessutom avståndet till landningsbanan. Trafikledaren får möjlighet att hela tiden följa planets väg i landningsbanan.

I nedsatt sikt skall all trafik på själva flygplatsen kunna följas av både trafikledaren och förarna i de flygplan, som befinner sig på flygfältet.

Vad beträffar radioförbindelserna så beräknas, att lång- och kortvåg inte kommer till användning annat än då de erfordras för räckvidden. UK-våglängden kommer att förskjutas från meter mot centimetervågor. Radiolänkar på mycket korta våglängder är under utveckling och beräknas vara klara 1952 - 1955.

Diagrammet på vidstående sida ger en översikt av hur amerikanerna ser på de ovan berörda utvecklingsfrågorna inom navigerings- och landningsmaterielens områden.

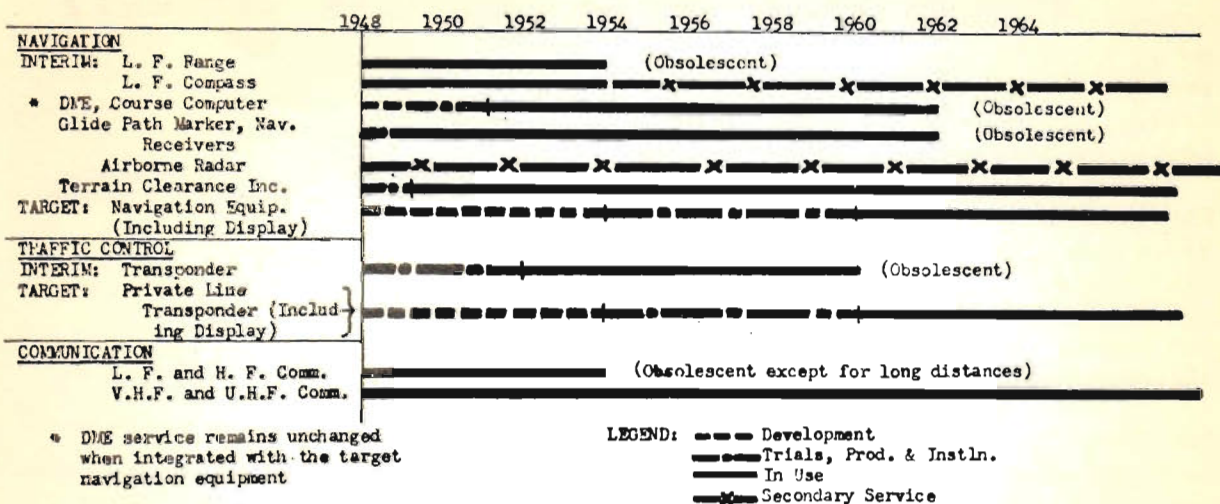
Ärefönstret vid Rolls-Royceverken.

Den "minnestavla" eller kanske rättare sagt det "ärefönster", som nyligen avtäcktes vid Rolls-Royceverken i Derby, till hedrande av de flygare, som i Slaget om Storbritannien 1940 räddade England, och vilket fönster vi omnämnde och avbildade i förra numret av U f l , här nedtill en text, som i svensk översättning kan återges så:

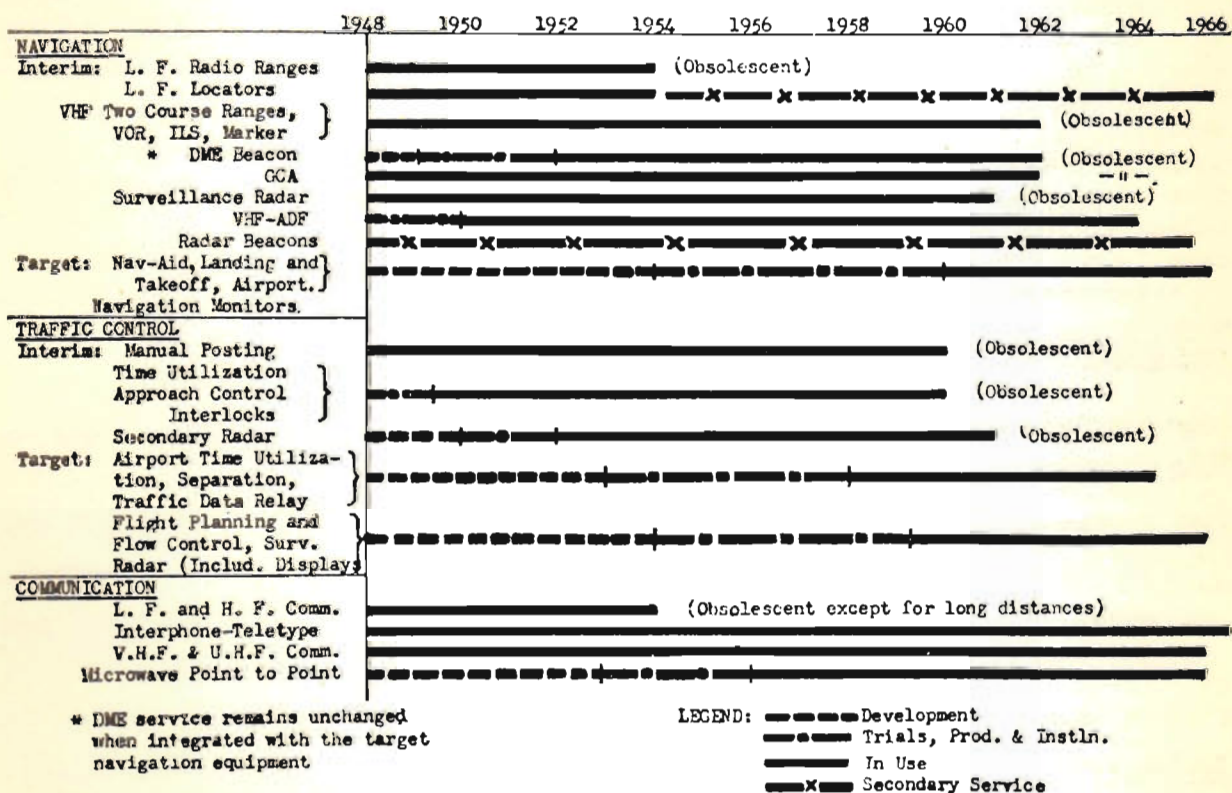
"Detta fönster hugfäster minnet av vårt flygvapens förare, vilka under Slaget om Storbritannien omsatte våra händers verk till vårt fäderneslands räddning."

"Våra händers verk" syftar självfallet på de i fabriken tillverkade, goda Rolls-Royce-motorer, vilka fanns i "de få" Spitfire-divisionernas flygplan under det för Englands och mänsklighetens öde så betydelsefulla slaget - världskrigets första avgörande vändpunkt.

EVOLUTION CHART OF AIRBORNE EQUIPMENT



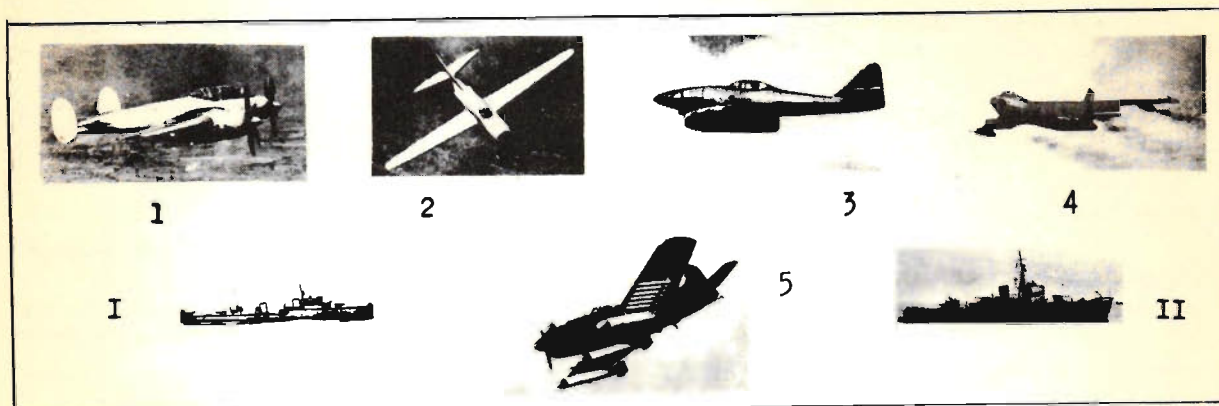
EVOLUTION CHART OF GROUND EQUIPMENT

Stigvärden för Vampire och Meteor.

(Itav 27/1 1949)

För ungefär ett år sedan gjordes stigprov med en D.H. Vampire utrustad med "Ghost"-reamotor och de värden, som då erhöles har nu tillkännagivits. Tillkännagivandet skedde strax efter det värdena för en specialbyggd Gloster Meteor, försedd med två Metrovick F 2/4 "Berly" reamotorer, frigivits. Detta senare flygplan steg till 12 200 m på 7 min 31 sek. Vid proven med Vampire nåddes samma höjd på 7 min 45 sek och 17 220 m på 23 min och 50 sek.

Känner Du igen dem?



Svar sid 154 - 155.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

De rätta svaren på frågorna sid 122, flygningen från F 14 (Halmstad) till F 4 (Östersund) är följande:

- | | |
|-----------|------------------------------|
| a) 39 km | d) $68 + 10 + 17 = 1^t 35^m$ |
| b) 17^m | e) $112 - 95 = 17^m$ |
| c) 170 km | |

KVALITET GENOM DISCIPLIN OCH PRECISION - Forts fr sid 121.

got olika. Ett litet förband av precisionsskyttar kan göra större insats än ett dubbelt så stort förband av medelmåttiga skyttar.

Strävan att nå precision måste prägla hela vår verksamhet. Sålunda bör en förbandschef i varje flygövning söka lägga in moment, som syftar till att utveckla precisionen. Detta är mycket lätt gjort, då precisionen oftast kan kontrolleras med hjälp av kulsprutekamera, klocka eller måttband.

Slutligen ett råd främst till den unge förbandschefen. Det är lätt att bli överhopad av smådetaljer och därigenom förlora blicken för det väsentliga. Men kom ihåg, att det väsentliga är att uppnå hög kvalitet. Lyckas man därmed, har man skapat segeranda hos sig själv och samtidigt misströstan hos en fiende.

K O M A L L T S Å I H Å G :

K v a l i t e t g e n o m d i s c i p l i n o c h p r e c i s i o n !

Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O



F L O T T I L J P O L I S O R G A N I S A T I O N E N .

Som tidigare omnämnts i dessa spalter beslutade 1948 års riksdag, att de huvudsakligen av underofficerare, fast anställt underbefäl och värnpliktiga bestående militära vaktplutonerna vid flottiljerna skulle successivt ersättas av en civilmilitär flottiljpolisorganisation. Orsaken till omorganisationen av räddnings-, brand- och vakttjänsten är en strävan att dels öka effektiviteten genom att i stor utsträckning lägga denna tjänst i händerna på specialutbildad fast anställd personal, dels minska flygvapnets fredsbehov av värnpliktiga. I hittillsvarande organisation har nämligen för vaktplutonerna i fred måst tagas i anspråk betydligt flera värnpliktiga än som kunnat utnyttjas i krigsorganisationen. Omorganisationen beräknas ske vid 3-4 flottiljer per år. Under hösten 1949 avses den nya organisationen genomföras vid F 2, F 6, F 12 och F 13.

Chefen för flygvapnet har nyligen genom en tjänsteskrivelse lämnat närmare upplysningar om den nya organisationen. Det har särskilt understrukits, att flottiljpolisorganisationen skall bli en elitorganisation. I avvaktan på resultatet av de pågående organisationsundersökningarna har antalet flottiljpoliser per flottilj beräknats till 14, av vilka en, förste flottiljpolis med sergeants tjänsteklass, i lönegraden Ca 16 och övriga med överfurirs tjänsteklass i Ca 14. Då flottiljpoliserna är i tjänstgöring avses de få polisens befogenheter och skydd. De skall bära flygvapnets uniform med särskilt facktecken och polisemblem samt vara beväpnade med pistol eller kulsprutepistol.

De viktigaste uppgifterna för en flottiljpolis blir att i räddningstjänsten vara räddningsledare eller bemanning på räddningsbil, i brandtjänsten att vara brandbefäl eller bemanning på brandbil eller redskapsbil och i vakttjänsten att vara portvakt eller patrullerande post.

Vakt- och beredskapstjänsten vid en flottilj avses ordnas i huvudsak enligt följande:

P o r t v a k t i v a k t l o k a l e n - en flottiljpolis dygnet runt; en värnpliktig som biträde,

P a t r u l l - en flottiljpolis och en hund, vardagar utom lördagar kl 1800-0600, lördagar kl 1400 - måndagar kl 0800.

R ä d d n i n g s b i l o c h b r a n d b i l :

Då flygning pågår (förberedes): Uppställda på (vid) flygfältet. Bemanning sammanlagt 3 flottiljpoliser, 1 flygtekniker och 2 värnpliktiga.

Under övrig tid: Uppställda i beredskapsbyggnaden (brandstationen). Bemanning 2 flottiljpoliser, övriga som ovan.

R e d s k a p s b i l (slangar, stegar m m):

Under verkstadsarbetstid: 9 man ur avd VI. Uppställd vid flygverkstaden.

Under övrig tid: 6 värnpliktiga ur daghavande division. Uppställd vid daghavande division eller beredskapsbyggnaden.

Flottiljpoliserna ersättes vid behov med trupputbildare (överfurirer, furirer eller korpraler) och flygteknikern med hjälptechniker (furir). Bemanning

SNABBFÖRSTÄRKNING AV FLYGFÄLT

Tillgång på talrika och goda flygbaser är ett livsvillkor för flygoperationer. Flygbasproblemet är sålunda icke blott en fråga om kvantitet (tillräckligt antal flygbaser) utan i minst lika hög grad om kvalitet (användbarhet). Då anläggning av speciellt flygfälten kräver lång tid måste flygbaserna byggas och färdigställas redan i fredstid. Av kostnadsskäl - och just nu andra aktuella hinder (brist på arbetskraft och arbetsmaskiner samt material) - blir möjligheterna här till emellertid starkt begränsade. Här till kommer att flygfältens - liksom vissa vägars - bärbarhet under vissa tider av året starkt nedgår.

Nu nämnda förhållanden gör att ett eventuellt krig kommer att - i större eller mindre grad beroende på årstiden - ställa oss inför krav på omfattande flygfälts- och vägarbeten. Tidsfaktorn kommer härvid att spela en dominerande roll. De fredsmässiga tidskrävande arbetsmetoderna blir icke längre användbara. De måste ersättas med enklare metoder som snabbt kan genomföras.

Finns då några sådana metoder utexperimenterade? Helt säkert! "Svenska vägföreningens tidskrift" nr 10/1948 lämnar efter en engelsk kollega - "The King's Highway" 7/48 - anvisningar rörande en dylik metod, som synes vara av stort intresse även för oss. Det meddelas där bl a:

Den japanska framryckningen mot Indien stoppades 1944 vid Imphal, en liten stad på gränsen mellan Indien och Burma. Härifrån startades sedan den 14:e engelska arméns offensiv. Det var vid Imphal under den mest kritiska perioden 1944, som en ny form av snabb väg- och flygfältsbyggnad för första gången prövades under krigsförhållanden.

För offensiven var det av största vikt att kunna anordna vägar och flygfält snabbt och lätt; de måste kunna motstå trafik av tunga lastbilar, lastade bombplan och transportplan. Gångse metoder med hårdgöring med sten och beläggning med betong eller asfalt krävde för mycket material och var för långsamma. Talrika experiment gjordes med olika stabiliseringsblandningar utan något lyckat resultat under krigsmässiga förhållanden. Man kom slutligen fram till att problemet väsentligen borde vara att "taktäcka grunden",

FLOTTILJPOLISORGANISATIONEN - forts.

ningen på redskapsbilen (utom personal ur avd VI) avses även vara vaktberedskap för mottagning av flygplan utom ordinarie flygövningstid. Enligt det exempel på passfördelning för de ovannämnda arbetsuppgifterna, som legat till grund för beräkning av personalbehovet, blir den sammanlagda tjänstgöringstiden c:a 58 timmar per man och vecka, motsvarande en genomsnittlig effektiv tjänstgöringstid av c:a 46 timmar. Härvid har beredskapstjänst (passiv tjänstgöring) räknats som halv effektiv tjänst. Normalt skulle en flottiljpolis komma att tjänstgöra varannan dag (var tredje söndag) och ha lördag-söndag ledigt var tredje vecka.

Utbildningen av de blivande flottiljpoliserna omfattar brand- och räddningstjänst, polistjänst och hundtjänst och är i år förlagd till respektive F 13 och civila brandkårer, statens polisskola och arméhundskolan. Till flottiljpolisutbildning har nu uttagits 56 elever, av vilka 34 överfurirer, 20 furirer och 2 brandförmän.



Fig. 1. Läggningsmaskin för P. B. S. (Prefabricated Bituminous Surfacing) med "frimärksslickare".

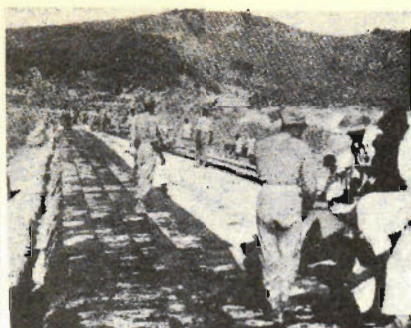


Fig. 2. Halva vägbredden belagd med P. B. S.

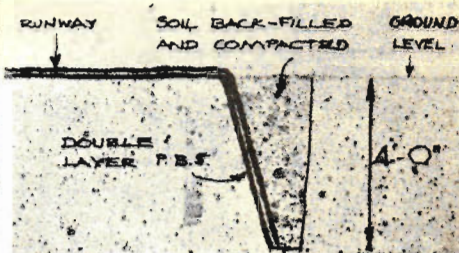


Fig. 3. Kantfästningen av P. B. S. Asfaltväven — här dubbel — böjes ned i en 1,2 m djup grav, som återfylls och stampas. Väven bildar härigenom också en tätande sidovägg mot vägbanan eller landningsbanan. Mått i fot och tum.

d v s att framställa ett tunt vattentätt membran, som kunde skydda grunden från att mjukna under regn och samtidigt vara starkt nog att motstå påfrestningarna genom landande flygplan.

Först sökte man att impregnera en juteväv på fältet och en maskin tillverkades, som kunde såväl impregnera och lägga ut väven under gång. Praktiska prov visade emellertid, att ett 100% vattentätt membran icke kunde erhållas på detta sätt och att, om vattentätheten blev sämre, grunden kunde fördärvas av regn. Man övergick därför till fabriktillverkning av membranet, som blev känt som "P.B.S." (Prefabricated Bituminous Surfacing).

Materialet bestod av en standard jutesäckkväv, 81 cm bred, som först impregnerats med bitumen med låg smältpunkt och därpå överdragits på båda sidor med bitumen av hög smältpunkt. Slutprodukten vägde $3,2 \text{ kg/m}^2$ och rullades på 1,09 m långa bamburör i längder om 46 m. Varje rulle vägde c:a 126 kg. Sedan erfarenheten visat att sådana rullar var för besvärliga för två man, minskades längden till c:a 32 m och vikten till $2,8 \text{ kg/m}^2$.

Tekniken med att förbereda grunden, utlägga det nya materialet och försegla fogarna, svettades fram i Bengalen under soltemperaturer upp till 60°C . För beläggning av flygfält utvecklades en mycket enkel metod. En rulle P.B.S. monterades på ett tvåhjuligt chassi, försedd med en filtklädd rulle, som doppades ned i ett tråg med en blandning av bensin och dieselolja. Metoden liknade en vanlig frimärksfuktare. P.B.S.-väven gled över filtrullen och fick därvid sin undersida "slickad" med bensin-dieselblandningen. Bitumenet blev härigenom delvis "cut back" och tillräckligt klabbigt att häfta vid såväl grunden som den angränsande P.B.S.-remsa, som överlappades. Hela "frimärksslickaren" kunde kopplas till en 3 tons lastbil, lastad med rullar av P.B.S., som för hand matades genom "frimärksslickaren". I de främre linjerna, där utrustning ibland saknades, kunde P.B.S. rullas ut, fuktas med lösningsmedlet och läggas helt för hand.

I mediet av april 1944 gjordes första försöket att belägga en landningsbana på flygfältet Tulihal söder om Imphal. Marken utgjordes här av svart organisk lera och slam, en

blandning som är hård ehuru starkt dammande under den torra årstiden men som vid våta blir gyttja och oanvändbar för flygplan. Det var nödvändigt att söka stabilisera åtminstone en landningsbana före monsunen, då 150 mm regn kunde falla på 24 timmar. Tio transportplan förde på 5 dar tillräckligt med P.B.S. från Calcutta till Imphal (640 km) för beläggning av en area 1.280 x 46 m. En indisk Ingenjörsbataljon, som aldrig sett materialet tidigare, lade ut ett enkelt lager väv över ytan med 12 cm överlappning - delvis under japanernas eld. När monsunen bröt ut var beläggningen klar. Under Imphals 4 månaders belägring lades ett andra lager P.B.S. och detta flygfält hade 250 landningar och starter per dag av alla flygplanstyper. Beläggningen visade sig mycket effektiv.

För användning av P.B.S. på vägar utbildades två metoder, benämnda resp "avskärning" och "madrass". Båda metoderna hade samma syfte - att bibehålla vägkroppen vid lämplig fuktighetshalt och göra markens bärkraft oberoende av de yttre fuktighetsförhållandena. Vid "avskärning" böjdes väven ned längs vägens sidor till c:a 1,2 m djup. Härigenom bildades vattentäta "tak" och "väggar", som skyddade vägkroppen förutsatt att grundvattenytan var låg. Om grundvattenytan var närmare markytan än 1,2 m användes "madrass", innebärande också ett vattentätt "golv". Jorden urgrävdes till lämpligt djup, en P.B.S.-matta lades på urgrävningens botten och fyllnadsmaterial hyvlades ut på mattan och vältades till lagom tjocklek. Vägbanan justerades därpå och ett P.B.S.-lager med "avskärning" lades överst med effektiv försegling i fogarna mellan detta lager och "madrassen".

I december 1944 lades en starkt trafikerad väg i Imphal med P.B.S. och "avskärning". Åtta km med körbanebredd 6,4 m fullbordades på 10 arbetsdagar. Experimentet blev så lyckat att staben beslöt att låta belägga den nya vägen Tamu - Kalewa, 150 km lång med 120 km genom orörd djungel. Denna väg, som vid den tiden huvudsakligen var i japanernas händer, erövrades också och belades samt öppnades för trafik på 5 månader.

(Meddelat av C flybo N).

Ny dimupplösningsmetod planeras.

Amerikanska flygvapnet undersöker för närvarande en ny metod att hålla flygfälten fria från dimma.

Det av engelsmännen uppfunna "Fido"-systemet, som består av med landningsbanan parallella rörledningar, vilka under högt tryck sprutar ut brinnande bensin och därvid alstrar tillräcklig värmemängd för att höja dimman 50-100 m, har visat sig för dyrt i drift. Amerikanerna använder sig nu i stället av reaaggregat monterade på lastbilar, som åker omkring och "blåser" bort dimman.

Drivfjädern till denna uppfinning har varit kravet att ständigt hålla luftbrotrafiken igång. Man räknar med att på detta sätt avsevärt kunna nedbringa bränsleförbrukningen, som med "Fido"-systemet uppgick till 2.150.000 l/tim.

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.

"HJÄLPEN UTIFRÅN".

I brittiske flygministerns budgetmemorandum omtalas bl a sam-
verkan med andra länders flygvapen - närmast de allierade i väst-
europeiska unionen - på följande sätt:

"Att enighet ger styrka är sant särskilt beträffande flygvapnet. I krig kan olika flygvapen inte arbeta sida vid sida och dela upp fronten mellan sig. De måste operera som en enda enhet, enligt en gemensam plan, gemensamma metoder och förbindelser och så vitt möjligt gemensamt underhåll. Detta gäller framför allt i defensiven, där jaktplanen dirigeras ut på företag av stridsledningsorgan på marken och utkämpar sin strid över 100-tals kilometer i längd och bredd och upp till 15 kilometer i höjd allt under det att kontakten med fienden måste bestämmas på sekunden. Detta är orsaken till att ömsesidiga flygbesök är av största vikt mellan vänskapliga flygvapen och till att brysselstaterna framför alla andra militära spörsmål fullföljt samarbete på luftförsvarets område."

Detta uttalande ger klart belägg för den även i vårt land rådande uppfattningen att "hjälp utifrån" till ett "alliansfritt" land inte kan påräknas eller inte kan göra sig gällande förrän relativt lång tid efter ett krigsutbrott.

Aktiva kvinnliga officerare i RAF.

(Itav 26/1 49)

F o m 1/2 1949 har engelska flygvapnet börjat anställa kvinnor såsom officerare på aktiv stat i en ny kader, kallad WRAF (Women's Royal Air Force). Dittills har den kvinnliga personalen i RAF ingått i WAAF (Women's Auxiliary Air Force) - som namnet säger, blott en reservorganisation.

Red Ufl anm: WAAF skall fortfarande finnas kvar, för sina tidigare uppgifter.

PRESIDENT TRUMANS BUDGETFÖRSLAG FÖR BUDGETÅRET 1949/50.

Diskussionerna kring president Trumans den 10/1 1949 avlämnade budgetförslag och dettas konsekvenser speciellt för flygvapnets del får ses mot bakgrunden av det s k "70-flottiljersprogrammet".

Ungefär samtidigt med att amerikanska flygvapnet 1 aug 1947 blev självständigt tillsattes i USA tvänne kommittéer, en av presidenten - Air Policy Commission, och en av kongressen - Air Policy Board, bägge med uppgift att utreda lämpligaste sättet och vägen för amerikanska flygvapnets upprustning, 1 januari resp mars 1948 avlämnade kommittéerna sina yttranden och bägge enades 1 stort sett om samma förslag nämligen ett minimikrav på 70 flygflottiljer och 20 självständiga flygdivisioner 1 1. linjen. Truman undertecknade 70-flottiljers-programmet 1 maj 1948, varvid fastställdes att de 70 flottiljerna skulle stå klara den 31/12 1952. Med hänsyn till det spända utrikesläget påskyndades upprustningen än mer och det bestämdes att 66 flottiljer skulle vara färdiga den 1/7 1949. Vid årsskiftet 1948-49 var 60 flottiljer uppsatta.

Sådan tedde sig bakgrunden då Truman avgav 1949/50 års budgetförslag. En jämförelse mellan detta och de senaste 9 budgetårens försvarsutgifter ges i följande tabell (beloppen 1 miljoner dollar):

År	Hela budgeten	Hela försvarsbudgeten	Försvarets ledning	Armé och arméflyg		Marinen (jämfört med flottflyg)	Övriga försvarsändamål
1940/41	13.767	6.369	-	3.755		2.233	381
1941/42	34.290	26.846	-	14.834		8.735	3.277
1942/43	79.702	70.048	-	44.327		18.321	7.400
1943/44	95.573	83.735	-	49.151		26.641	7.943
1944/45	100.398	84.530	-	49.958		30.087	4.485
1945/46	63.714	45.102	-	25.362		16.763	2.997
1946/47	42.505	14.280	-	6.294		5.557	2.429
1947/48	37.728	10.746	2	6.204	1)	4.117	423
1948/49	39.669	11.025	11	6.033		4.116	865
1949/50	41.858	c:a 14.200	11	Armén 4.476	Flygvapnet 4.347	4.534	c:a 821

1) Flygvapnets skiljande från armén hade år 1948 inte framskridit så långt att arméns och flygvapnets utgifter kunde redovisas åtskilda.

Under föregående budgetår utgjorde försvarets andel 34 % av hela budgeten. Motsvarande siffra för innevarande budgetår är 28 %.

I fråga om delposterna 1 det nya budgetförslaget märkes:

Anslagen till atomforskning ökas till 792 milj dollar mot tidigare 662. För arbete med atombombvapen föreslås 210 milj (en ökning med 21 milj). För lagring av strategisk materiel föreslås 525 milj jämte ett tilläggsanslag för innevarande budgetår av 310 milj. Tidigare siffra 305 milj. 41 milj avses för utbyggande av ett radarvarningssystem runt

det "kontinentala" USA (innevarande år 49 milj). Budgetbudskapet betonar starkt vikten av förberedelser för industriell mobilisering. Anslagen härför ha ökats från 57 milj dollar till 129 milj.

För de tre försvarsgrenarna innebär budgetförslaget i stort:

Armén får en styrka av 677.000 man, varav uppsättes 10 arméfördelningar (divisioner) med ökad numerär samt dessutom 59 fristående bataljoner.

National Guards (reservarméns) styrka fastställs till 325.000 och den aktiva delen av Organized Reserve till 230.000 man.

Marinen får en styrka av 527.000 man, uppsättande en aktiv flotta av 731 fartyg (varav 288 stridsfartyg) samt flottans flyg (marinflyg) med 7.450 flygplan.

Flottans flyg inklusive hangarfartyg får enligt välunderrättad källa komma att upptaga 60 % av marinens budget.

Marinens reserver skall utbilda 281.000 man.

Flygvapnet får en styrka av 412.000 man och föreslås att 1949/50 sätta upp 48 "stridande" flottiljer jämte 10 fristående divisioner. Antalet aktiva plan blir 9.217.

Flygvapnets andra linje - Air National Guard - får en styrka av 49.500 man och uppsätter 27 flottiljer. Utbildningsorganisationen Air Reserve Officers Training Corps med 63.000 medlemmar skall bedriva utbildning vid 139 utbildningsanstalter.

Nedskärningen av nästa budgetårs mål till 48 flottiljer skall ses mot bakgrunden av minskningen eller rättare uttryckt den minskade ökningen av hela försvarsbudgeten. Vid avvägningen mellan 1949/50 års anslag till försvarsmakten och övriga anslag har i presidentens förslag i betydligt större utsträckning än tidigare hänsyn tagits till USA:s del i Europas återuppbyggnad och till sociala och inrikespolitiska frågor - det senare i avsikt att minska jordmånen för kommunismens utbredning i USA.

Regeringens förslag beträffande flygvapnet har mött kraftiga protester inom kongressen, inte minst inom regeringspartiet. Man bör erinra sig att kongressen förra året tog 70-flottiljprogrammet mot regeringen, som även då hade ett lägre bud. Då försvarsbudgeten i sin helhet inte anses kunna stiga över 15 miljarder, måste fördelningen inom denna ram bli annorlunda, om inte flygprogrammet skall gå till spillo alldeles. Den sannolika utvecklingen är att uppsättningstiden ökas med 2 år till 1954, att antalet flottiljer 1949/50 blir 57 och att pengarna få satsas från anslagen till marinens flyg och arméns värnpliktiga, samt ev. en mindre ökning av hela ramen. Innebörden av ett sådant beslut skulle bli att nästan alla nu befintliga flottiljer skulle kunna sättas upp till full styrka och moderniseras. Det strategiska bombflyget går därvid före det taktiska flyget.

Som en måttstock på amerikanska folkets uppfattning i diskussionen kring årets bud-

getförslag må en nyligen företagen gallupundersökning tjäna. Följande fråga riktades till intervjuobjekten:

"Anser ni att landet bör öka styrkan av sin armé? Sin flotta? Sitt flygvapen?" Svaren föreligger här nedan:

	<u>Ja</u>	<u>Nej</u>	<u>Vet inte</u>
Öka flygvapnet	70 %	17 %	13 %
Öka flottan	57 %	27 %	16 %
Öka armén	56 %	29 %	15 %

De, som röstade för ökning tillfrågades: "Är ni villig betala mer skatt för att få en större armé? En större flotta? Ett större flygvapen?" Svaren blev:

	<u>Ja</u>	<u>Nej</u>	<u>Vet inte</u>
Större flygvapen?	54 %	12 %	4 %
Större flotta?	45 %	9 %	3 %
Större armé?	44 %	9 %	3 %

Röstdeltagandet i % var för flygvapnet 70 %, flottan 57 % och armén 56 %.

Som synes ett övervägande "airminded" ställningstagande.

Det är att märka att principbeslutet om 70 flotttiljer i flygvapnet och 14500 flygplan i flottan inte föreslagits skola ändras, Meningarna bryter sig endast om takten i förstärkningen. Flygvapnets prioritet i den amerikanska strategien framgår av att redan enligt regeringsförslaget blir flygets andel 60% av försvarsbudgeten (se sid 139). USA sätter m a k t bakom sina löften om hjälp till allierade enligt Atlantpakten - luftmakt, som kan verka snabbare än något annat.

Flygindustrien i USA.

Vid årsskiftet var antalet anställda i den amerikanska flygindustrien 235.000 man jämfört med 160.000 man året förut. De ledande företagen och antalen där anställda var:

Pratt & Whitney	51.000	Allison	8.000
Boeing	32.000	Mc Donnell	7.000
Consolidated Vultee	22.000	Chance Vought	6.000
North American	20.000	Republic	6.000
Douglas	15.000	Northrop	5.000
Curtiss-Wright	13.000	Fairchild	5.000
Lockheed	13.000	Grumman	5.000
Glenn Martin	10.000		

Antalet militära flygplan som tillverkades var 1947 2.100 med en s:a vikt av 5.000 ton och 1948 2.400 med s:a vikt 11.000 ton. För 1949 emottas 3.000 flygplan med 15.000 ton sammanlagd vikt.

AMERIKANSKA FLYGVAPNETS RESUMÉ FÖR 1948.

Som komplettering till uppgifterna i U f i nr 3/49 angående remarkabla händelser i USAF under 1948 kan följande noteras.

Märkligare flygningar.

Anmärkningsvärda framsteg ha gjorts under 1948 i förbättrandet av "the cruise-control system" samt tankning från luften. Båda systemen är avsedda att förlänga de strategiska flygplanens aktionsradie.

I maj 1948 flög sålunda en B-36 en sträcka av 12.800 km med bomblast, vilken fälldes sedan halva sträckan tillryggalagts. Medelhastigheten under denna flygning var 440 km/tim. Två månader senare flög en B-36 under förutsatta "krigsmässiga" förhållanden en sträcka av 12.000 km med en medelhastighet av 480 km/tim. Detta flygplan hade full last.

I december 1948 flög ytterligare en B-36 den nära 13.000 km långa sträckan från Fort Worth i Texas till Honolulu och tillbaka, varvid bomblasten fälldes i havet utanför Honolulu. Flygningen varade cirka 35 timmar. Samtidigt utförde en B-50 under 40 timmar motsvarande flygning med lufttankning. Flygplanet tankades tre gånger under flygningen från tankflygplan typ B-29.

Organisationsändringar.

Ett antal viktiga sådana har under året vidtagits inom flygvapnet, huvudsakligen i syfte att stärka reservorganisationerna samt förbättra hemlandets (d v s den amerikanska kontinentens) luftförsvar.

Sålunda omorganiserades "Air Defense Command" från sex högre förband - "Air Forces" - till fyra, varvid varje "Air Force" tilldelades samma geografiska område som en armé. Ett nytt "Command" bildades benämnt "The Continental Air Command". Tidigare "Air Defense Command" och "Air Tactical Command" underställdes "The Continental Air Command". Till chef för det nya högre förbandet för den amerikanska kontinentens försvar utsågs förutvarande "Air Defense Command's" chef generalmajor S t r a t e m e y e r . "Tactical Air Command's" chef general Q u e s a d a placerades såsom "special assistant" till flygvapenchefen i frågor rörande flygvapnets reservorganisationer. Detta var ett viktigt steg mot målet att effektivisera och stärka "Air Force Reserve" och "Air National Guard".

Flottilljantalet ökat.

Antalet flygvapenflottiljer (groups) ökades under 1948 från 55 till 60, varav 37 är baserade i USA och 23 utomlands. Bland dessa senare inräknas inte de B-29 förband, vilka växelvis och temporärt för övningsändamål förlagts utom USA. De 60 flottiljerna utgöres av 2 tunga bomb-, 13 medeltunga bomb-, 3 lätta bomb-, 22 jakt-, 3 nattjakt-, 4 taktiska spanings-, 4 strategiska spanings- samt 9 trupptransportflottiljer.

De B-29 förband, som i tur och ordning övar i Europa bildar där en särskild organisation i England ("The Third Air Division"), vilken förfogar över fyra RAF-baser jämte en särskild underhållsbas.

Materialanslagen.

Under våren 1948 beviljade kongressen anslag på 2.295 miljoner dollar för anskaffning av nya flygplan, motorer, robotvapen, övrig utrustning och för modernisering av flygplan under tillverkning m m.

De kontrakt för anskaffning av flygplan, som godkänkts av presidenten och försvarsministern 1948, omfattar nya flygplan enligt följande uppställning.

Tillverkare	Typ	Antal	Tillverkare	Typ	Antal
Boeing	B-47	10	Grumman	SA-16A	32
"	B-50D	132	Kellett	H-10	10
"	B-54A (B-50C)	43	Lockheed	F-80C	557
Cessna	Cessna-195	12	North-American	F-86A	333
Consolidated	"	"	"	T-28	266
Vultee	T-29	37	Republic	F-84C	409
Douglas	C-124A	28	Sikorsky	H-56	26
Fairchild	C-119B	99			
Totals:a beställda fpl:					1994

Den 10/1 1949 lämnade president T r u m a n ett budgetförslag angående stora omläggningar i den amerikanska flygvapenexpansionen.

Dagen därpå, den 11/1, utgav U S A F en kommuniké, vari kungjordes att kontrakt på 300 miljoner dollar omfattande reaktivplan, "Flying Wings" och vissa andra lättare flygplan skulle annulleras och beloppet istället överföras på beställningar av 39 st typ B-36. Denne åtgärd är i första hand orsakad av beslutet att göra amerikanska flygvapnet

till ett klart offensivdugligt vapen. Med tanke på bl a Sovjets som man anser förhållandevis bristfälliga strategiska bombflyg har man bedömt, att kravet på ett defensivt jaktflyg nu kan något sänkas för USA:s del. Genom omläggningen har en betydande tidsvinst gjorts, enär B-36 och B-50 kommer att levereras avsevärt tidigare än flygplanen i de nu annullerade kontrakten.

De annullerade kontrakten berör följande flygplan:

51 North American B-45. "lätta" 4-motoriga reabombplan, 139 tidigare kontrakterade kommer dock att levereras.

30 B-49 Northrop 8-motoriga readrivna bombplan typ "Flying Wing". Tretton B-35 kommer att levereras, varav 10 förses med reamotorer, d v s B-49-versionen. De avses som fjärrspaningsplan.

118 North-American F-93, en modifiering av det världsrekordhållande reajaktplanet N.A. F-86C. USAF kommer dock att tillföras 330 F-86.

30 C-125, 3-motorigt trupptransportplan och 10 Kelliet H-10, helikoptrar.

Personalstaten m.m.

Under 1948 tillväxte flygvapnets personalstyrka med över 20 %. Ökningen fortgick gradvis, från 339.246 vid årets början till något över 410.000 vid årsskiftet 48/49.

Flygvapnets program för rekrytering på frivillighetens väg har visat sig fullt tillräckligt för att till 30/6 1949 ha fyllt personalstaten med de 444.500 man, som tillgängliga anslag medger. Officersantalet var i början av 1948 c:a 47.000 och är nu uppe i c:a 54.000.

Samtliga de officerare, som inte tillhörde aktiv stat uppmanades att i största möjliga utsträckning ansluta sig till någon av flygvapnets reservorganisationer. För att höja standarden inom flygvapnets officerskår, begränsades antagningen av officerare, vilka inte hade högre skolutbildning. Sedan general Quesada avdelats för att ta hand om programmet för flygvapnets reserver, har flera effektiverande åtgärder vidtagits, bl a har en kommitté, sammansatt av såväl militär som civil personal, utsetts såsom rådgivande myndighet i reservfrågorna.

I december fanns cirka 34.000 man i "Air National Guard" och mer än 85.000 i flygvapnets reserv. Dessutom fanns c:a 86.000 medlemmar i "Civil Air Patrol" jämte c:a 29.000 "kadetter" i samma organisation. Air National Guard förband och enheter av skilda slag har fastställts till 514 st, fördelade på alla stater. Härav är f n 485 aktiverade, d v s fyllda till över 94 %. Av ANG:s fastställda 84 jakt- och bombdivisioner är f n 80 organiserade. Den 30/6 49 beräknas personalstyrkan inom ANG ha nått den gräns, som bestämts genom tillgängliga anslag, nämligen 51.188 man.

Vid årsskiftet 48/49 var flygvapnets personalstater fyllda i enlighet med tillgängliga anslag. Personalens utbildning har fortgått programenligt.

Kvinnlig personal.

Under 1948 tillkom en kvinnlig permanent organisation inom flygvapnet, vilken erhöi benämningen "WAF" ("Women in the Air Force"). F n pågår kurser om c:a 100 kvinnliga elever per månad, där vederbörande bibringas rent elementära militära kunskaper.

Flygvapnet erhöi tillstånd att underhålla en "WAF"-organisation inte överstigande 2 % av flygvapnets personalstat. Intill 1/7 1950 kommer "WAF"-personalen att begränsas till 4.340 officerare och manskap. De första 120 kvinnliga officerarna utnämndes av presidenten i december 1948.

Engelska försvarsbudgeten.

(ANAF Reg 5/3 49)

Proposition rörande anslag för försvaret under budgetåret 1949/50 har framlagts i Storbritannien. Den upptar följande belopp (inom parentes siffrorna för föregående budgetår).

	<u>Milj pund</u>		<u>Milj pund</u>
Flygvapnet	207.45 (173.0)	Krigsmaterielministeriet	57.75 (61.0)
Marinen	189.25 (153.0)	Försvarsministeriet	0.71 (0.6)
Armén	304.70 (305.0)		
		<u>Totalsumma:</u>	<u>759.86 (692.6)</u>

Årets budget utvisar en ökning med s:a 107 milj pund, eller med c:a 10 % i förhållande till budgetåret 1948/49.

Med denna budget räknar man att kunna hålla en styrka på 750.000 man, varav 213.000 i flygvapnet, 146.000 i flottan och 391.000 i armén.

Till flygvapnets angivna kostnader kommer en tilläggsstat för det löpande budgetåret på 16 miljoner, vilka också förbrukas under nästa år.

B-50 nonstopflyger jorden runt.

(USIS 3/3 49)

Förbättrade tankningsmetoder har möjliggjort historiens första nonstopflygning runt jorden.

Flygningen, som utfördes med ett flygplan typ B-50 - en modifierad B-29 - förare och flygplanchef kapten J a m e s G a l -

l a g h e r, fullbordades på 94 timmar med en medelhastighet av 382 km/tim efter en flygsträcka på 37.523 km.

Under färden mötte tankflygplan av typ B-29 över fyra platser. Sjöräddningstjänsten var hela tiden i högsta beredskap och omkr 115 nödländningsfält hade utsetts.

Föregående världsrekord nonstop löd på 17.976 km och sattes med en U.S. Navy P-2-V under flygning från Australien till Ohio 1946. Den nu tillryggalagda flygvägen framgår av vidstående kartskiss (ur DN 4/3 49).



B-36 faller 38 tons bomblast.

Ett flygplan typ B-36 har fällt 38 ton bomber, den största bomblast, som någonsin medförts i flygplan. Lasten bestod av två 19 tons bomber, vilka var upphängda i flygplanets ordinarie bombrum.

Flygplanets startvikt översteg 135 ton. Flygningen till fällningsplatsen och tillbaka utgjorde c:a 4.650 km. Medelhastigheten var över 400 km/tim och hastigheten vid fällningen c:a 570 km/tim.

Den första bomben fälldes på 10,5 km höjd, varefter flygplanet steg och fällde nästa bomb på över 12 km höjd, vilket beräknas vara B-36 normala fällningshöjd.

Vid landningen efter uppdraget föll högra landstället ihop. Ingen personal skadades, och enligt uppgift erhöll flygplanet endast relativt obetydliga skador på högervingen.

Antalet krigsflygplan i USA.

Vid årsskiftet fanns i USAF 5.500 och i flottan 6.000 krigsflygplan i tjänst. Härtill kom 5.000 resp 2.200 i reserv, eller sammanlagt 17.800 krigsflygplan. Av övriga flygplantyper fanns ytterligare 16.800 flygplan.

DH-108 Swallow uppnår mach-tal 1,04.

(Aviation Week)

Enligt senaste tillgängliga uppgifter har De Havilland-fabriken försöksplan DH-108 uppnått ett mach-tal på 1.04 vid flygning på 10 km höjd, motsvarande en hastighet av c:a 1100 km/tim.

USA - FLOTTANS FLYG I ÅRSRAPPORT.

Ur marinministerns i USA årsrapport för 1948 inhämtas självfallet många uppgifter om marinflyget som är flottans kärna numera.

Ett modernt jaktplan kostar 456.000 dollar eller lika mycket som en hel division på 18 plan kostade 1939.

20 mm automatkanoner ersätter nu snabbt de tidigare 15 mm vapnen i flygplanen.

Av 29.000 manliga officerare på stat tillhör 9200 marinflyget (33%). Marinflygets reserv har en personal på 25.000 man.

23 flygbaser i land med tillsammans 2000 flygplan förbrukade 600.000 flygtimmar på reservflygarnas övningar. I regel får varje förare 100 flygtim/år.

Nytt kring luftbrotrafiken.

(Itav 3 - 25/2 49)

Luftbron till Berlin satte januari 1949 nytt rekord genom att frakta 171.960 ton förnödenheter till Berlin på en månad. Det tidigare rekordet, satt i oktober 1948, löd på 147.582 ton.

Den 18/2 1949 hade en miljon ton livsmedel och materiel transporterats luftvägen till Berlin.

Mot slutet av 1948 konstaterade man att en stor del av luftbroflygplanen ej exakt höll den beordrade flyghastigheten på 270 km/tim till Berlin och 290 km/tim från Berlin. Då variationer i hastigheten på bara några km/tim kan bringa oreda i trafiken, har man i år satt in ett antal Thunderbolt jaktplan med uppgift att kollationera flygplanens hastighet.

Under senaste halvåret har 11.400 sjuka och undernärda tyska civilpersoner evakuerats till västzonerna genom luftbrotrafikens försorg.

Radarsystem för Västeuropa.

(Itav 22/2 49)

Planer på ett samordnat radarsystem för Västeuropas försvar är under utarbetande. Storbritannien kommer härvid att ställa utrustning för 760 miljoner pund till förfogande.

En brittisk militär talesman i London förklarade nyligen att en särskild stab för denna radarorganisation kommer att uppsättas samt att de i brittiska zonen befintliga radarstationerna kommer att ingå i systemet. Huruvida de amerikanska stationerna i Europa skall inbegripas kunde han inte uttala sig om. Samtliga stationer från Lübeck vid Östersjön till franska medelhavskusten kommer att inordnas under det nya systemet.

Gemensamt radarsystem för USA och Kanada.

(Itav 12/2 49)

USA och Kanada har enats om att tillsammans uppbygga ett omfattande radarsystem. Enligt nu föreliggande förslag skall USA bidra med 161 milj dollar till stationer i såväl hemlandet som Alaska, under det att Kanada skall stå för kostnaderna i sitt land. USA:s radarorganisation får en personal på 83.000 officerare och manskap ur flygvapnet och 13.000 man ur National Guard.

Det nya systemet är ingalunda något "lufttätt radarnät". Det fyller endast minimikrav, men är dock bättre än det nuvarande, som anses lämna många vägar öppna för fiendtliga anfall. Det föreslagna systemet skall utrustas med försöksstationer, som kan upptäcka flygplan på 250 km avstånd i vissa kustområden och upp till 500 km på andra ställen. En del områden kommer dock att förbli oskyddade.

Det strategiska bombflyget i USA.

I och med att general K e n n e y avgick och general L e M a y tillträdde som chef för USA:s strategiska bombflyg - världens avgörande militära maktfaktor i dag - blev det en ändring i politiken beträffande detta. Kenney hade siktat mot snabba reabombplan med relativt kort räckvidd, baserade på framskjutna baser, medan Le May går in för interkontinentalt bombkrig och tunga kolvmotorplan med 6.000 km räckvidd (B-36 och lufttankande B-50).

Den militärpolitiska konsekvensen härav blir att bombflyget kan slå snabbare vid ett krigsutbrott och med mindre beroende av baser i andra länder. Förlusterna är emellertid den stora frågan för jätdebombplanen. Man planerar nu bl a att förse B-36 med 4 extra reamotorer att användas i strid.

SEXTIO PROCENT AV USA:S FÖRSVARSKOSTNADER TILL FLYG.

Försvarsminister F o r r e s t a l , som nyligen lämnat sin befattning, gjorde kort dessförinnan några uttalanden inför pressklubben i Washington. Han framhöll därvid särskilt att man alltför ofta mäter flygets styrka i flottans flyg för sig och flygvapnets för sig. I själva verket utgör flottans flyg en så stor del av hela flottan att av försvarets totala kostnader i USA omkring 60 % går till flyget. Utvecklingen inom de närmaste 5-6 åren blir sådan att flyget övertar den roll i världspolitiken som förr spelades av engelska flottan.

R A F : S S T Y R K A .

Vid debatten i brittiska underhuset den 15/3 över flygbudgeten för 1949/50 tillkännagav flygminister Henderson att jaktflyget i hemlandet under året skulle fördubblas. På särskild fråga förklarade han att ökningen innebar, att man nu skulle gå tillbaka till förut vanlig styrka, 16 flygplan i divisionerna i stället för 8, som tillämpats efter krigets slut av besparingsskäl.

Vidare omtalades att RAF beställt ett nytt readrivet nattjaktplan som ersättning för Mosquito.

Beträffande bombflyget tillkännagavs att man arbetade på ett långdistansbombplan med readrift, som dock ännu var relativt långt avlägset, samt att ett tvåmotorigt reabombplan med en hastighet av c:a 800 km/tim var i serieproduktion.

I debatten klandrades regeringen för sin hemlighetsfullhet beträffande upplysningar om flygvapnets styrka och man jämförde med USA:s öppenhet. Den engelska sekretessen sades bero på svaghet.

Bland de övriga frågor, som debatterades, var disciplinen i flygvapnet. För en svensk är det överraskande att läsa om en folkvald representant, som klagar på att disciplinen är slapp och som säger sig må illa när han ser soldater med slarvig klädsel, öppen vapenrock, stukad mössa, långt hår o s v. Talaren trodde att större stränghet i dessa hänseenden skulle stimulera rekryteringen.

Såsom främsta orsaker till den otillfredsställande rekryteringen angavs vidare den dåliga avlöningen och bristen på bostäder för gifta vid förbanden.

Artilleriflygning med snabba flygplan.

(Itav 2/2 49)

Amerikanska arméns artilleriskjutskola har tillsammans med amerikanska flygvapnet utprovat möjligheten att använda snabba flygplan vid artilleriflygning. I första hand Shooting Star har använts. Fördelen visade sig vara, att flygplan av denna typ genom sin avsevärt bättre stigförmåga snabbare kan komma upp utom skotthåll för det lätta luftvärnet, d v s till över 2 000 m. "Tyngre" flygplan har dock ännu inte satts i tjänst då USA-armén fortfarande tror på de i slutet av kriget använda "lätta" typerna (Cub o d). F n finns 17 artilleriflygplan på varje infanteridivision och 20 på varje pansardivision. De bemannas nu av personal ur armén, vilket dock knappast kan bli fallet vid en eventuell övergång till "tyngre" typer.

Ny engelsk jaktflygchef. (RAF Review febr 49)

Den nye chefen för engelska jaktflyget - Fighter Command - Air Vice-Marshall Sir Basil Embry, som tillträder sitt viktiga ämbete i april, är uppenbarligen en karl med hjärtat på rätta stället. Otaliga episoder under kriget har skaffat honom ett rykte som en av RAF:s oförvägnaste män. Åtta månader efter krigsutbrottet, då han tjänstgjorde som chef för No. 107 Bomber Squadron, blev han nedskjuten över Frankrike. Under en förflyttning tillsammans med andra brittiska krigsfångar lade han märke till en vägvisare med namnet "Embry" - en by vid Pas de Calais. Frestelsen att följa vägvisaren blev honom övermäktig. Han lyckades smita ur kolonnen och försvinna ned i ett dike. Efter två månader återvände han till England.

Vid ett annat tillfälle tog han sig ut ur ett tyskt fångläger efter att med egen hand ha måst likvidera tyska vaktposter.

Senare, som chef för No. 2 Group, vilken specialiserade sig på överraskande anfall med Mosquitoplan mot särskilt viktiga mål, ledde Embry anfallet mot Gestapo-byggnaden i Köpenhamn - trots att tyskarna satt ett pris av 70.000 tyska riksmark på hans huvud och den engelska ledningen utfärdat förbud för högre officerare att personligen delta i operationer över fiendligt område. Vid sådana tillfällen uppträdde Embry under namnet Wing Commander Smith.

Embry är 47 år gammal och lär vara den officer i RAF som uppnått de flesta krigsdekorationer.

Amerikanska flottflygets nybyggnadsprogram.

(Aviation Week 10/1 49)

Amerikanska flottan har reviderat sitt anskaffningsprogram för 1949 genom att avstå från reajaktpplanet Vought F6U-1 Pirate och attackplanet Martin AM-1 Mauler.

I det reviderade programmet har hela anslaget för 1949 ej utnyttjats, utan en reserv på 84.600.000 dollar kvarstår och kommer efter presidentens godkärmande att användas för anskaffning av redan beställda flygplan såsom Grumman F9F, Vought F7U, Lockheed P2V-4 och Douglas AD-3 och AD-4.

Det nya programmet höjer antalet flygplan, som skall anskaffas från 1.165 till 1.222, beroende på att flottan efter avbeställning av 80 plan tecknat kontrakt på tidigare icke tillkännagivna flygplan.

I och med beställningen av Douglas AD Skyraider får hangarfartygsförbanden ett 2- eller 3-sitsigt attackplan med ungefär samma prestanda och lastförmåga som det tämligen stora och tunga Martin Mauler-planet. AD-3 och AD-4 kommer att utrustas med radar och radarmotmedel.

Flottan har vidare beställt 28 st North American AJ-1 attackplan, försedda med både reaktions- och kolvmotorer. AJ-1 kommer att bli det tyngsta flygplan, som hittills varit i tjänst på ett hangarfartyg. Reamotorn kommer endast att användas, när högsta prestanda erfordras.

Så gick det till!

Fackred:
Studie-
centralen.



TRE TUNGA BOMBTRÄFFAR - OCH TIRPITZ SJÖNK.

Kl 1030 på morgonen den 12. november 1944 startade ett förband Lancasterbombplan (en förstärkt tung bombdivision) med 5,4-tons bomber från sin bas i Skottland för att göra Bomber Command's tredje - och, som det sedan visade sig, sista - anfall mot det tyska slagskeppet *T i r p i t z*, som låg för ankar i en enligt vad tyskarna trodde ogenomtränglig fjord vid Tromsø. Vädret var gynnsamt, Tirpitz överraskades och tre bomber vände jätten med kölen i vädret. Chefen för Lancasterförbandet Wingcommander *T a i t* berättar här nedan hur raiden utfördes.

"Vi hade tidigare anfallit *T i r p i t z*, när detta slagskepp låg i Altafjord på norddelen av norska kusten och då lyckats få in en träff i fören, som visserligen inte sänkte skeppet, men dock försatte det ur stridbart skick. Därefter flyttade tyskarna Tirpitz via kustvattnen ner till Tromsø. Den ursprungliga tanken torde ha varit att reparera skadorna, men vid den tidpunkt, då slagskeppet nådde Tromsø hade planerna ändrats därhän, att hon istället skulle användas som ett slags flytande fästning för de slutliga striderna i Norge. Vårt spaningsflyg upptäckte fartyget på hennes färd söderut längs kusten men förlorade henne ur sikte under låga molnförhållanden. Den, som gav oss den slutliga rapporten om Tirpitz läge, var norrmannen *L i n b e r g*, som i sin hemliga radiosändare meddelade London, så snart fartyget ankrat vid Tromsø.

För att nå Tromsø från basen i Skottland var vi tvungna att montera extratankar under flygkroppen. Dessa tankar utgjordes av f d Wellingtonbomb-rum-tankar, långa och klumpiga. Extratankar under flygkroppen är obehagliga saker och denna typ i synnerhet erbjöd en utmärkt träffyta för luftvärnet - men det fanns intet annat att välja på under den korta tid, som stod till buds. Den tunga bomblasten och det extra bränslet gav oss en övervikt på mer än 2 ton i starten, som vi dock lyckades reducera något genom att plocka bort all onödig utrustning. Vi bytte också motorerna till Merlin 24,

som lämnade större starteffekt. Lufttemperaturen vid vår bas höll sig i november omkring fryspunkten: ogynnsamt med tanke på att vi sov i krigsmässiga "Nissen"-baracker (plåthyddor), men gynnsamt för start.

Det första novemberanfallet mot Tirpitz misslyckades. Trots att vädret var klart över land, låg fartyget insvept i en dimslöja, som omöjliggjorde all bombfällning. Vi förnyade anfallet den 12. november. Vädspanings-Mosquitos rapporterade klart väder över Tromsö men spridda dimslöjor i fjordarna och en front att passera på flygvägen. Vi startade kl 0200 på morgonen mot en stjärnklar himmel. 18 flygplan ur 617:de squadron och ett par ur 9:de squadron. Vi flög nordostut på låg höjd intill gryningen och svängde sedan österut mot norska kusten, som vi passerade söder om Bodö för att få skydd mot radar av bergskedjorna.

Jag hade varit pessimistisk hela natten och blev det än mer när den glittrande gryningen avslöjade de norska sjöarna och dalgångarna täckta med dimma. Jag hade inte trott på lyckans gudinna förrän jag tydligt urskiljde Tirpitzs mörka konturer mot de omgivande, i rött och silver gnistrande bergen och vattnet.

Vi hade tur, som klarade oss helskinnade från den raiden, då tyskarna dels var beredda på ett nytt anfall efter det första misslyckandet, dels hade en och en halv timmas förvarning om vår ankomst och slutligen hade Ju 88-jakt på det närbelägna flygfältet vid Bardufoss. Vad den verkliga anledningen var till att vi inte mötte det minsta motstånd, står ännu höljt i dunkel, men troliga orsaken torde väl vara, att Ju 88-förbanden, efter en längre tids flygförbud på grund av bränslebrist, helt mistat sitt stridsvärde.

Första bomben var en fullträff, ytterligare två hittade målet. Ett ammunitionsförråd ombord exploderade och det stora slagskeppet rullade över. Av dess besättning på 1000 man överlevde mycket få. Vid en tillbakablick på detta företag - en mindre operation under kriget - vill jag inte hålla för troligt, att det var av någon större betydelse eller att det bidrog i någon större utsträckning till den allierade segern. Antagligen var det blott en av tusen liknande händelser, vars enskilda verkan var ringa, men som gemensamt vände strömmen. Tirpitz utgjorde ett hot mot vår sjöfart, när hon låg beredd att styra ut på Atlanten. Många välplanerade och tappert genomförda anfall slogs ut mot henne. Andra tunga bombplan hade tidigare angripit henne med bomber och minor, dvärgubåtar hade fyrat av sina torpeder och attackplan fällt sina bomber och skjutit sina raketer mot henne. Men alla dessa tidigare försök misslyckades av ett och samma skäl: vapnen var då för lätta för att sänka den starkt skyddade Tirpitz."

Red Ufl anm: I själva verket hade Tirpitz efter träffar av flottflygets störtbombplan och flottans dvärgubåtar i mer än ett år varit ur stridbart skick, när Bomber Command till sist lyckades sätta in dödsstöten. Ännu vid denna tidpunkt (ett halvår före krigets slut) skulle en stridsduglig Tirpitz alltså kunnat utgöra ett allvarligt hot mot sjöförbindelserna över Atlanten. Det var därför som man icke skydde några medel för att sänka fartyget. Störtbombplanens 500 kg-bomber hade visat sig tillräckliga för att skada fartyget för gott, men Lancasterbombarnas 5,4 tons bomber förmådde åstadkomma den eftertraktade sänkningen.

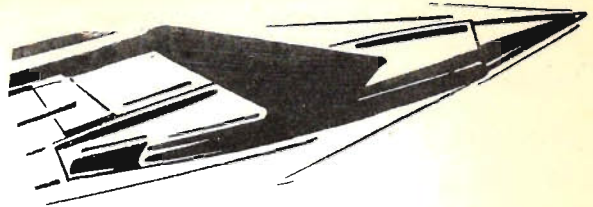
USA betalar skadeersättning till Schweiz.

(Itav 10/2 49)

En proposition har framlagts för amerikanska kongressen om bemyndigande för regeringen att betala upp till 16 milj dollar i ersättning för de skador, som USA åsamkade Schweiz under världskriget. Som känt fällde amerikanska flygplan vid flera tillfällen av misstag bomber över schweiziskt område.

Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M



FÖRSTA TYPPROVET I SVERIGE MED REAMOTOR.

Under tiden 18/1 - 5/2 1949 kördes det första typprovet i Sverige med en reamotor, nämligen med den hos Svenska Flygmotor AB (SFA) i Trollhättan på licens från de Havilland Engine Co byggda motorn typ G o b l i n I I I (FV beteckning R M 1 A), vilken är c:a 10 % starkare än den tidigare - hos de Havilland tillverkade - versionen Goblin II (FV beteckning R M 1), monterad i de tidigare levererade J 28-orna. (Se även Ufl nr 6/1948 s 225).

Varje flygmotorexemplar måste undergå vissa prov i provbock, omfattande dels ett f ö r p r o v , åtföljt av fullständig isärtagning, besiktning och slutmontering, dels ett s l u t p r o v , innan motorn kan godkännas för inmontering i flygplan. Dessa prov omfattar vanligen s:a 3-10 timmars körning, beroende på motorns typ och storlek (mindre för rea- än för kolvmotorer).

Varje ny motortyp måste emellertid - utöver allehanda experimentkörningar, som sammanhänger med själva konstruktionsarbetet - dessutom underkastas mycket stränga prov för att kunna godkännas för flygning. Bland dessa prov är speciellt en långvarig provkörning i provbock av grundläggande betydelse för bedömning av motorns lämplighet. Ett sådant t y p p r o v måste utföras inte blott då en viss motortyp först framkommer, utan även då större ändringar i konstruktionen företagits eller motorns prestanda ökats. Sålunda har även utvecklingsformen Goblin III underkastats särskilt typprov hos den engelske tillverkaren, oaktat att den äldre versionen Goblin II tidigare typprovats. - Likaså måste ett särskilt typprov utföras med ett exemplar ur varje licenstagares produktion, innan de från denne levererade motorerna kan godkännas för flygning, trots det att leveransprov utföres med alla dessa i vanlig ordning. Detta typprov utgör således en kontroll på licensstagarens produktion.

Ett typprov omfattar dels vissa s k kalibreringskörningar samt accelerationsprov, rusningsprov, ett stort antal startprov m m, dels ett s k tillförlitlighets- eller driftprov, numera vanligen om 150 timmar och uppdelat i

ett antal perioder om vardera 5 eller 10 timmars körning utan uppehåll vid olika varvtal. Kalibreringskörningar utföres både vid typprovets början och slut för att bestämma i vad mån motorns tillstånd och prestanda ändras under provet.

Under ett typprov belastas en flygmotor genomsnittligt betydligt hårdare än vad fallet blir under flygtjänst, varför påfrestningarna och slitaget blir betydligt större än under lika lång gångtid i flygplan. Därför tillåtes normalt en längre gångtid mellan tvenne på varandra följande grundöversyner av motorn (troligen kommer 200 gångtimmar att fastställas för motorer typ RM 1A). Under typprovet utföres tillsyner på motorn i stort sett i normal omfattning. Sålunda har brännkammarna besiktigats efter 50 och 100 timmar av tillförlitlighetsprovet under det nu vid SFA körda typprovet, men brännkammarna och spridarna har därvid inte rengjorts, för att en ytterligare skärpning av provet skulle erhållas.

Typprovet vid SFA omfattade sammanlagt mer än 10 timmar vid högsta tillåtna varvtal (max start), 10.750 r/m, c:a 90 timmar vid max stigningsvarvtalet 10.250 r/m samt något mer än 50 timmar vid olika varvtal mellan tomgångsvarvtalet 3.000 r/m och 10.000 r/m. Dessutom rusades motorn under 1/4 tim vid 11.075 r/m.

Motorn fungerade under hela typprovet fullkomligt störningsfritt, och de smärre defekter, som konstaterats vid de utförda brännkamarbesiktningarna och vid den fullständiga isärtagningen och besiktningen efter provet, är av sådan art som normalt kan förekomma i reamotorer utan att likväl vålla störningar.

Motorn uppfyllde de fastlagda fordringarna beträffande minimidragkraft, högsta tillåtna bränsleförbrukning och högsta tillåtna utloppstemperatur väl. Någon nämnvärd skillnad i dessa avseenden kunde följande inte konstateras mellan kalibreringskörningarna vid typprovets början och slut. I detta sammanhang må framhållas, att typmotorn - vilken utvalts på måfå ur den först monterade satsen av motorer - inte visat sig vara ett speciellt "lyckat" exemplar i dessa avseenden. Tvärtom har de allra flesta av de intill slutet av februari 1949 provkörda seriemotorerna från SFA givit både större dragkraft, lägre bränsleförbrukning och lägre utloppstemperatur än typmotorn. I vissa fall var skillnaderna ganska betydande. - Man skulle måhända ha kunnat vänta, att motorer med större dragkraft än typmotorn genomgående också skulle ha haft högre utloppstemperatur. Att så inte blivit fallet, förklaras av att detaljerna i motorn, t ex kompressorn och turbinen, måste vara

UTLANDSTILLVERKAD AMMUNITION.

Eftersom ammunition av utländsk tillverkning numera förekommer inom flygvapnet i större utsträckning än tidigare, lämnas här en orientering om vissa anvisningar och bestämmelser, som utfärdats för handhavande och vård av sådan ammunition, samt om några försiktighetsmått att noga iakttaga vid dess handhavande.

Lådorna -

Ammunition, varom här är frågan, är i jämförelse med grövre ammunitionslag ofarlig att hantera. Emellertid måste försiktighet iakttagas till förhindrande av skador på lådorna. Skadade lådor repareras omedelbart, varvid beaktas, att lådmärkningen efter repa-

utförda med vissa toleranser på mått och form. Detta medför, att inom vissa gränser är allehanda kombinationer mellan dragkraft och utloppstemperatur tänkbara, och hos typmotorn har tydligen en mindre vanlig kombination av lägre dragkraft och högre utloppstemperatur inträffat. Att utloppstemperaturen i typmotorn varit bland de högsta förekommande innebär givetvis en extra garanti för seriemotorernas driftsäkerhet. För övrigt blir utloppstemperaturen och därmed även temperaturerna inuti motorn oftast lägre under flygning än vid provbockskörning.

Det bör observeras, att alla mätvärden omräknas enligt vissa formler till normalatmosfär (760 mm Hg, +15°C), innan resultaten från olika prov kan jämföras.

Som ovan nämnts, genomfördes det egentliga typprovet vid SFA under loppet av 19 dagar. Enligt uppgift från de Havilland Engine Co är den därstädes uppnådda kortaste tiden för ett typprov av samma omfattning med en Goblinmotor 32 dagar, medan ett liknande typprov med en Ghost-motor kunnat köras på 25 dagar.

Som ytterligare jämförelse kan nämnas, att det typprov, som år 1945 utfördes vid SFA med kolvmotortypen DB 605, krävde 29 dagar, trots att tillförlitlighetsprovet endast omfattade 10 timmar. Orsaken till den väsentligt längre tiden för detta typprov låg bl a i de avsevärt mera omfattande inregleringar och tillsyner, som måste utföras på denna motortyp. I detta sammanhang måste också framhållas, att man den gången hade att övervinna mycket stora svårigheter (trots det att även motor typ DB 605 byggdes på licens), innan motorkonstruktionen blev så tillförlitlig, att ett typprov kunde genomföras utan större störningar.

rationen är oförändrad. Plåtfoder täthetsprovas och igenlödes åter.

Lådor skall alltid öppnas genom att förseglingen brytes och vingmuttrarna avskruvas. Sitter locken på metallfoder eller plåtlådor hårt kan de lossas, om man för att få bättre grepp sätter en träbit i handtaget. Metallfoder och plåtlådor skall återställas.

Ammunitionslådor får inte öppnas och metallfoder inte brytas, förrän ammunitionen skall utlämnas och användas. Ammunition, som togs ur den lufttåta förpackningen kan korrodera, särskilt i fuktig väderlek, och därigenom bli oanvändbar.

Patronerna -

Då en ammunitionslåda brutits och patronerna upptagits, måste tändhattarna skyddas mot stötar eller slag, vilka eljest kan bringa patronerna att explodera.

Ammunitionen måste skyddas mot jord, sand, smuts och vatten. Om den blir våt eller smutsig, skall den genast avtorkas. Årg och lätt rost skall borttorkas. Patronerna skall dock ej blankputsas för att se bättre ut. Användande av rivande hjälpmedel är förbjudet. Är en patron så kraftigt korroderad, att metallen märkbart bortfräts, är den riskabel att använda och får inte skjutas.

Anoljning av patronhylsor är förbjudet. Insmörjning eller anoljning av patroner, avsedda för automatvapen, förorsakar ansamling av damm och andra skavande ämnen, varigenom vapnet kan skadas. Fett eller olja på hylsor eller i patronläget i gevär orsakar för höga och ojämna tryck på slutstycket. Om hylsan är oljad, kommer den inte att ligga an mot patronläget. När hylsan vid skottlossningen utvidgas, glider den då samtidigt bakåt, och slutstycket får en kraftigare bakåtriktad stöt. Ett skenbart undantag råder ifråga om projektiler av bly, men där är emellertid vid utlämning endast projektilen vaxad eller insmord. Observera, att vad här sagts om anoljning etc endast gäller kalibrar t o m 12,7 mm. För grövre ammunition gäller andra bestämmelser.

Ammunitionen får ej under längre tid utsättas för solbestrålning. Är krutet uppvärmt, erhålles vid skottlossningen sannolikt onormalt högre tryck, som förändrar ammunitionens prestanda. När patroner tagas upp ur pappaskar för att bandas, skall banden förses med "adresslappar" eller på annat sätt så utmärkas, att ammunitionen kan identifieras beträffande lottnummer och tillverkare. Sådan identifiering är nödvändig för att hindra att eljest fullt användbar ammunition nedklassas på grund av att lottnummer saknas.

Skadade patroner -

Patroner, som uppvisar bulor eller märken efter slag, eller där projektilerna är lösa, eller som på annat sätt är defekta, får inte lämnas ut.

Lotter, som har mer än 5 % defekta patroner, skall underkastas 100%-ig inspektion. Skadade patroner utrensas, användbara ompackas. Om 20% eller mera är defekta, drages hela lotten in och lägges i reserv. Särskild uppmärksamhet riktas på antydningar till sprickbildning, som kan vara svår att upptäcka, om man ej med tummen trycker mot projektilen, då ev. sprickbildning i hylshalsen brukar framträda.

Defekta patroner nedklassas. Ingen finkalibrig ammunition får utlämnas, som inte kan identifieras till lottnummer och klass.

X X X

Detta koncentrerade referat bör jämföras med de bestämmelser som är gällande för flygvapnets ammunitionseffekter (av såväl svensk som utländsk tillverkning). Man finner många överensstämmande punkter men också markanta avvikelser. Dessa senare beror i huvudsaklig del på de ekonomiska och produktionstekniska förutsättningar, som i utlandet legat till grund vid bestämmelsernas utfärdande, och som varit av helt annan storleksordning än vad fallet är hos oss.

Avigel, ett nytt rostskyddsmedel.

(Itav 1624 22/1 49)

Engelska Clear Glass Products Ltd i Southampton har framställt ett nytt skyddsmedel för metalldelar. Medlet går under namnet "Avigel" och uppges skydda mot korrosion, oxidering och kemisk inverkan.

Boeing B-47 Stratojet rekordflyger.

(Interavia)

Det 6-motoriga reabombplanet Boeing Stratojet B-47, flygvikt närmare 60 ton, flög nyligen en sträcka på 1.600 km med en medelhastighet av 800 km/tim - nytt hastighetsrekord för långdistansflygning med bombplan av denna storleksordning.

Propelleromställning till bromsläge för flygplan i dykning.

Möjligheten av att genom bromspropellrar (negativ anfallsvinkel) möjliggöra en snabb och kontrollerad nedstigning har nyligen på ett slående sätt visats under en uppvisning hos Curtiss Wright i USA.

Från en begynnelsehöjd av 4570 m sattes ett C-54 (Skymaster)-plan i omkr 40° dykning med alla fyra propellrarna ställda för bromsverkan (negativ anfallsvinkel). Planet tog mark efter endast omkring 3 minuter, sedan 'dykningen' börjat.

För jämförelse genomfördes uppvisningen med två plan, ett tillhörande USAF, av typ C-54 och ett DC-4 transportplan från American Airlines, det senare med vanliga propellrar.

Båda flygplanen träffades på en höjd av 4570 m, omkring 8 km från flygplatsen. C-54 hade en anordning ombord, som utsläppte rök så att planets väg kunde följas från marken. Vid en på förhand uppgjord signal började båda flygplanen nedgången. C-54 använde 1 min 30 sek från 4570 till 300 m, alltså en höjdförlust av 4270 m. Totalt använd tid till planet tog mark på flygfältet var 3 min 8 sek.

För sin nedstigning till marken från 4570 m behövde DC-4 en tid av 5 min 1 sek.

Under nedstigningens första 1525 m var försöksplanets hastighet 320 km/tim (indik.) och för återstoden c:a 305 km/tim. Beräknad sjunkhastighet c:a 3048 m/min. Motsvarande sjunkhastighet för DC-4 beräknades till 1066 m/min.

Föraren på C-54 meddelade efter provet, att han inte känt någon fysisk påverkan under dykningen, och att vid tidpunkten för bromsinställningen endast en svag retardation var förnimbar.

Detta förfaringssätt för nedstigning är emellertid ännu på försöksstadiet. Inbromsning på marken har däremot varit i bruk för vissa flygplan sedan över ett år tillbaka. (Jfr Av Week 15/12 47, art. ang prov med B-26, B-17 och YB-29). Red Ufl anm: Escher-Wyss bromspropellrar, en schweizisk konstruktion, förekom redan i början på 1940-talet.

Inom Curtiss Wright-firman anser man, att det troligen kommer att ta ett till två års tid, innan något CAA tillstånd kommer att utfärdas för användande av detta slag av propellrar.

Erforderlig omställning till bromsläge genomföres snabbt. På B-36, där omskiftning till detta läge endast kan ske på marken, göres propelleromställningen 17 gånger snabbare än normalt i luften. Vinkelhastigheten vid omställning till bromsläge är c:a 45° per sek emot 2-3° vid vanlig omställning.

NA F-86 provas för arktisk tjänst.

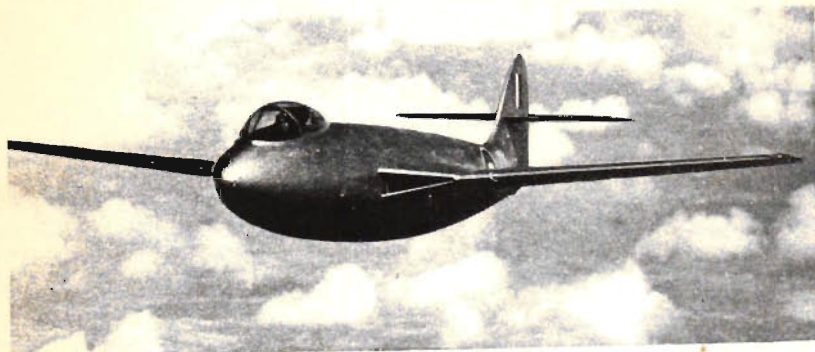
(Itav 3/2 49)

Ett North American F-86 reajaktpplan har sänts till Fairbanks i Alaska för att provas vid USAF Arctic Testing Division. Temperaturen vid denna flygbas är vintertid normalt c:a -45° C. NA F-86 har förut undergått prov vid en "klimathangaranläggning" i Florida.

Northrop RB-35 B - ny reaupplaga av B-35.

(Itav 1609 31/12 48)

Northrop-firman i USA håller f n på att ombygga 9 av sina B-35 bombplan, typ flygande vinge. Planen skall förses med 8 reamotorer och får beteckningen Northrop RB-35 B. Ursprungligen hade man avsett att bygga om 10 st B-35 på detta sätt, men nu har man bestämt att låta ett av dessa plan ha kvar sin ursprungstyp, för att utföra vissa prov.

Hawker E 38/46 provflyger.

Hawker E 38/46
den landbaserade ver-
sionen av det för
hangarfartyg avsedda
jaktplanet N 7/46
flög för första gån-
gen den 19 november
1948. E 38/46 har i
stort sett samma
flygkropp som N 7/46

men skiljer sig från detta genom starkt pilformade vingar, konstruerade för flygning med mycket höga hastigheter.

E 38/46 är utrustat med ett Rolls-Royce Nene reaktionsaggregat, samma motor som på N 7/40. Då flygplanets prestanda ännu är hemliga, står inga andra uppgifter att få än att E 38/46 säkerligen kommer att bli mycket snabbt - "well over 600 m.p.h." Planet får vidare mycket goda manöveregenskaper och längre flygsträcka än tidigare reatyper, uppger Hawkerfirmans tidning.

Enligt meddelande i den allmänna pressen kommer flygplanet bl a att byggas i Australien för därvarande flygvapens räkning.

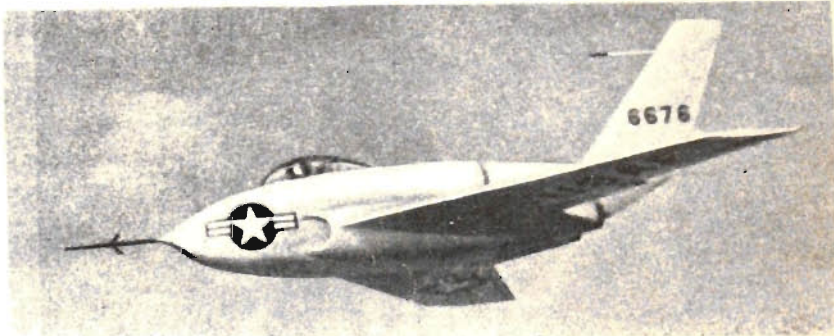
X-4 gör sin första flygning.

(The Northrop News 12/1 49)

Northrop X-4, amerikanska flygvapnets senaste försöksflygplan, gjorde nyligen sin första flygning vid försökscentralen i Muroc.

Flygningen varade i 17 minuter och utfördes av Northrop's provflygare Tucker, som genom sin spenslighet och ringa vikt passade precis i X-4:s trånga förarrum. Övrigt utrymme upptogs av kontrollinstrument. Inget försök gjordes att uppnå maximihastighet. Resultaten i övrigt var tillfredsställande.

X-4 är i likhet med B-35 och B-49 försett med kombinerat höjd- och skevroder och är ett av de minsta bemannade flygplan, som någonsin byggts. Spännvidden är omkr 7 m och längden 6 m. Vingarna är ytterst tunna och starkt pilformiga. Planet är försett med två reamotorer, vilka ger flygplanet större aktionstid än den raketdrivna X-1.



Boeing XB-47 Stratojet.

(Ill London News 19/2 49)

Det amerikanska 6-motoriga reabombplanet, Boeing XB-47 Stratojet, satte 8/2 1949 ett icke officiellt transkontinentalt hastighetsrekord, med en tillryggalagd sträcka av 3.662 km på 3 tim 46 min, genomsnittshastighet 971 km/tim. Det tidigare transkontinentala rekordet har i två år innehaft av Lockheed F-80 Shooting Star, som flög 3.961 km på 4 tim och 13 min.



XB-47 I EN START MED RAKETHJÄLP.

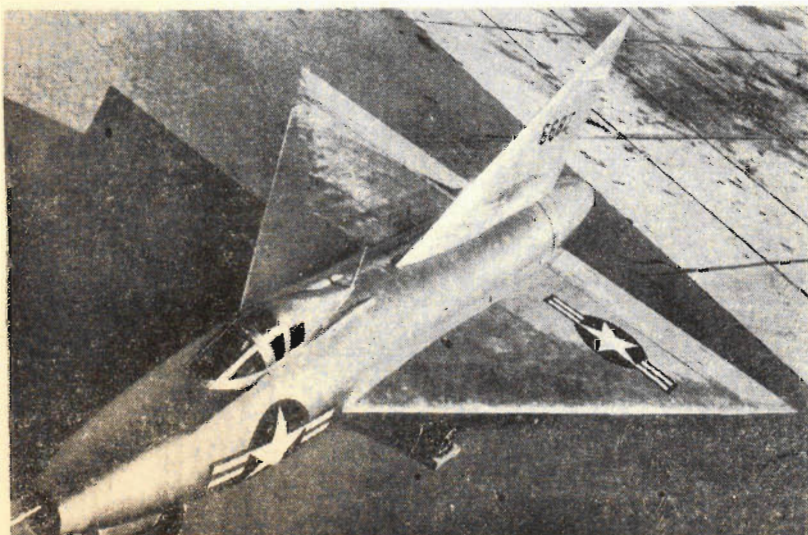
Stratojet har en normal längsta flygsträcka på 2.560 km och kan ta över 10 tons bomblast. Spännvidd 35 m, längd 32 m, höjd 8 m. Den har sex General Electric Allison reamotorer med axialkompressor, tryckkabin för höjdflygning och inbyggda startraketer, nio innanför var sida om flygkroppen. Stratojet gjorde sin första flygning i dec 1947.

Convair 7002 - readriven "deltavinge".

(N-Y Times 19/2 49)

Amerikanska flygvapnet har offentliggjort uppgifter om ett nytt readrivet försöksflygplan med en triangelformad sk deltavinge, det första i sitt slag.

Planet, som byggs hos Consolidated-Vultee med typbeteckningen 7002, är avsett för flygning i ljudhastighetsområdet på över 12 km höjd. Från början användes konstruktionen för att utforska "deltavingens" aerodynamiska egenskaper och vindtunnelprov har pågått i flera år. Dessa vindtunnelprov gav vid handen, att vingkonstruktionen har mycket fördelaktiga värden vad gäller luftmotstånd och flygegenskaper i ljudhastighetsområdet.



Firmans mening var att få fram ett snabbt närjaktplan, vilket skulle haft beteckningen XF-92, men dessa planer har nu övergetts. Det ensitiga flygplanet användes nu endast som ett flygande laboratorium för ljudhastighetsforskning.

Det har en spännvidd på omkr 9 m, längd 12 m och en höjd på omkr 6 m. Tjänstetomvikten är 5,9 ton.

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM SIGNALTJÄNST?

1. Vad är det för väsentliga skillnader mellan t e l e p r i n t e r och t e l e t y p e ?
2. Finnas inom landet några andra typer av fjärrskriftanläggningar?
3. Vad är en " H a n d i e T a l k i e ? "
4. Vad är en " k n a p " ?
5. Vad är skillnaden i kostnad mellan ett telefonsamtal under tjänstetid till F 4 och ett teleprintermeddelande till samma flottilj?
6. Vad är en " b e r e d s k a p s s l i n g a " ?

Svar se omslagets 3. sida.

Haveri # Fronten #

Fackredaktion: FS/Fh

"BRANDÖVNING" VID F 6 - - - EN STAMFLYGFÖRARE BERÄTTAR.

Med kuperad motor och landstället inne kommer B-17 blå Urban i "stall" in mot fältet, på låg höjd över Kc. Skall flygplanet nå fältgränsen? Beredskapspersonalen faktiskt hejar henne över maskerna. Ja, det lyckades! Men - hon viker sig! På 10 m över fältet klipper hon till och dråsar med en smäll och en snökaskad ned på ena vingen och futtar eld.

T1 får hektiska sekunder i sin glasbur, brandbil och ambulans rusar ut mot olycksplatsen! Samtidigt springer 5-6 man från närmaste division med en 100 liters skumspruta, 2 pulkor och asbestutrustning mot samma mål. De hinna före brandbilen, sliter upp huvarna och vräker besättningen ur sitsarna ned på pulkorna och drar iväg dem ett 50-tal meter från eldhärden.

Och så har återigen två flygare undgått att få sina namn ristade på minnessten, tack vare flyfotade och snabbtänkta kamraters beslutsamma ingripande. Ja, det var en övning, men en realistisk sådan. På 1 minut och 30 sek (!) klarade 2. divisionens mekaniker hela övningen, inbegripet 150 meters språngmarsch med utrustning. I sanning, det skall bli ett nöje om man nödgas kvada på den divisionen!

Nos.

"G - H J Ä L T E N - F L Y G V A P N E T S " S A L I G D U M B O M " ?

"Aktar'e, idag när vi anföll målroten var jag uppe i 6 g, minst!"
Känns yttrandet igen? - Det höres ofta i mässar och kamratkretsar och upp-
väcker inte sällan, åtminstone bland de yngre, en viss beundran för den "tapp-
re". Den som yttrar det är kanske samma kamrat, som ibland berättar hur han
"klippt gräs" vid lågflygning o s v. Denne "G-hjälte" är inte endast en då-
lig flygare och en dålig krigare utan dessutom dum, mycket dum. Varför? För
att svara därpå bör vi snabbt repetera hur stark acceleration påverkar flyg-
plan, vapen och förare.

F l y g p l a n e t belastas hårt och belastningen kan i "kyttigt"
väder lätt överskrida brottgränsen. Även om en hög belastning ej märkes ome-
delbart i samband med den kraftiga manövern, kan vingbrott inträffa vid en
senare flygning utan att flygplanet då utsättes för nämnvärd belastning.
G-hjältens kamrater kan således få lida för hans dumheter. Under den tid
flygplanet utsättes för den höga accelerationsbelastningen är dess manöver-
förmåga starkt begränsad och föraren har då ej frihet att utnyttja flygpla-
nets rörelseförmåga i de tre dimensionerna.

V a p n e n fungerar i allmänhet inte tillfredsställande då accelera-
tionsbelastningen överskrider 4 g. Siktets användning är också i allmänhet
begränsat till manövrer med mindre acceleration än 3 g.

F ö r a r e n får "black out" vid accelerationsbelastningar mellan 4
och 5 g. Redan under 4 g kan en synfördunkling uppträda. Dessutom visar er-
farenheterna att förarens omdöme ofta påverkas av accelerationspåkänningar
många minuter efter manövern slut. Föraren är inte heller lika rörlig p g a
de ökade belastningarna på bl a armar och ben.

En soldat, som söker strid stående mot en vägg, så att han har begrän-
sad rörlighet, med ett vapen som sannolikt inte fungerar tillfredsställande
och med omdömet påverkat av ett frivilligt ådraget slag i huvudet, torde av
alla bedömare anses som omdömeslös, oskicklig och dum. "G-hjälten" är en så-
dan soldat. Hans flygplan har endast begränsad manöverförmåga, hans vapens
tillförlitlighet är tvivelaktig och hans eget omdöme är påverkat av fysiolo-
giska orsaker.

Till detta kommer de uppenbara risker för vilka "G-hjälten" även i
fredstid utsätter inte bara sig själv utan även sina kamrater och oskyldiga
människor på marken. I många haverier finns det anledning förmoda, att "G-
hjeltementaliteten" bidragit till det tragiska resultatet.

PROV MED DEN PERSONLIGA NÖDUTRUSTNINGEN.

Under den gångna vintern har i Jämtlandsfjällen provats den nödutrustning, som nu är under anskaffning. Proven avsåg både att slutgiltigt pröva materielens lämplighet och lämpligaste metoden för dess användning. Vidare skulle proven giva en uppfattning om personalens uthållighet då utrustningen användes på lämpligaste sätt.

En närmare redogörelse angående proven kommer senare att utsändas i god tid till nästa vinter, då dessa frågor har den största aktualiteten. Här skall endast lämnas några glimtar av provens gång och några väsentliga erfarenheter.

Vid proven låg fem försökspersoner ute i 3 dagar och 2 nätter och klade sig med den utrustning, som medföres vid fallskärmsutsprång. Dessutom gjordes prov med en försöksperson som fingerade nödlandning med en J 28 och två, som fingerade nödlandning med en B 18. Av "fallskärmschopparna" stannade en på kalvfjället, en gick ner i skogen och tre befann sig i rörelse.

Samtliga deltagare i försöken fick ett starkt intryck av att den utrustning som nu är under införande är av mycket stort värde. Det räcker dock ej endast med att utrustningen införes. Flygande personalen skall även vara lämpligt klädd. En förare som medför föreskriven utrustning men som i övrigt är olämpligt klädd, t e i lågskor och tunna underkläder, torde ej få det lätt under liknande förhållanden. Ett yttrande, som en av försökspersonerna fällde efter avslutade prov rymmer mycken sanning: "Nu vet jag en som inte kommer att flyga på vintern utan ett par extravantar."

"Vinterexperterna" major R i m f o r s , arkitekt B i r c h - L i n d - g r e n och ingenjör S v ä r d ur Igloo-klubben gav under proven många värdefulla tips och delade frikostigt med sig av sin mer än 20-åriga erfarenhet från fjällturer och igloobyggande. Dessa bestyrkte även försökspersonernas uppfattning att v ä t a i r e g e l ä r v ä r r e ä n k ö l d .

De väsentligaste erfarenheterna av allmänt intresse är följande:

1) Vid flygning över ödemarker och fjällterräng måste Du vara genomgående lämpligt klädd. Lågskor, tunna underkläder (av silke och korta benkläder) samt olämpliga handskar är riskabla plagg vid flygning under stora delar av året i Norrland.

2) Fallskärmen är, rätt använd, ett utmärkt skydd mot kyla. Med lite fingerfärdighet kan man få det komfortabelt tack vare skärmen. Sök därför alltid rädda skärmen och föra den med Dig.

3) Skydda Dig så mycket som möjligt mot väta. Försök alltid ha några torra klädespersedlar i reserv. Det gör ej så mycket om underkläderna blir fuktiga, om man kan ta på ett torrt värmande plagg utanpå. Då torkar underkläderna så småningom.

4) Stanna om möjligt vid flygplanet. Kroppens förråd av näring liksom det som medföres är begränsat, slösa ej bort det på kraftkrävande och måhända fåfänga marscher genom okänd trakt. Det arbete man lägger ned på förflyttning lönar det sig i regel bättre att lägga ned på arbeten för att göra en bra uppehållsplats och lämpliga signaler, som syns väl från luften och för markspaningspatruller.

5) Lagg stjärnformigt ut spår från lägerplatsen så att markspaningen lättare finner dem.

6) Lagg ut stora märken för flygspaningen, ett kors är det bästa. Det lönar sig ej att skriva t e M A T . Om spaningsplan upptäcker tecknet förstår spaningsledningen ändå att Du behöver mat.

7) Det är ansträngande att lägga ut tecken. Gör därför hellre ett stort tecken, vars begränsningslinjer utmärkts tydligt, än ett mindre, helt fyllt tecken.

HUR KAN DU DIN O S F ?

1. Hur nära rikets landgränser får Du flyga?
2. På ett flygfält är ett område markerat med gulröda och ett annat med gula flaggor. Vad innebär respektive markeringar?
3. Vad är närzonens höjd vid civil trafikflygplats?
4. Vid flygning under moln med ett flygplan utan radio ämnar Du landa på en flygplats där QBI råder. Hur förfares?
5. Vilken ljussignal använder Du under mörker vid "anhållan att få landa"?

Svar se sid 156.

SÅDANT HAR FAKTISKT HÄNT!

Flygförare Pilot befinner sig på navigeringsflygning. Nordväst om F 4 får han motorstörningar och går mot F 4. Han meddelar vad som hänt och begär att få landa. TL F 4 svarar att fältet är oanvändbart och rekommenderar landning på Ope. P. vill emellertid landa snarast på F 4 och får då order att landa med infällt ställ. Vid framkomsten till trakten av Östersund märker emellertid P. att han ligger närmare Ope och landar där på en fullt användbar bana, med infällt landningsställ.

På fråga "varför"? svarar flygförare Pilot: - "F 4 beordrade mig landa med infällt ställ!"

NÖDUTRUSTNINGSPROVEN - forts.

Forts på Haverifronten sid 156.

8) Om Du går från platsen, utmärk rörelseriktningen tydligt, minst ett tecken på var 500:de meter och dessutom på varje ställe Du ändrar riktning. Gå på kompass!

9) Signalera ej för tidigt med den fåtaliga pyrotekniska materielen. Flygplanet måste synas tydligt från marken för att dess besättning skall ha en chans att se Dig! Använd spegeln i kompassen då det är sol, och eldar, då så är möjligt.

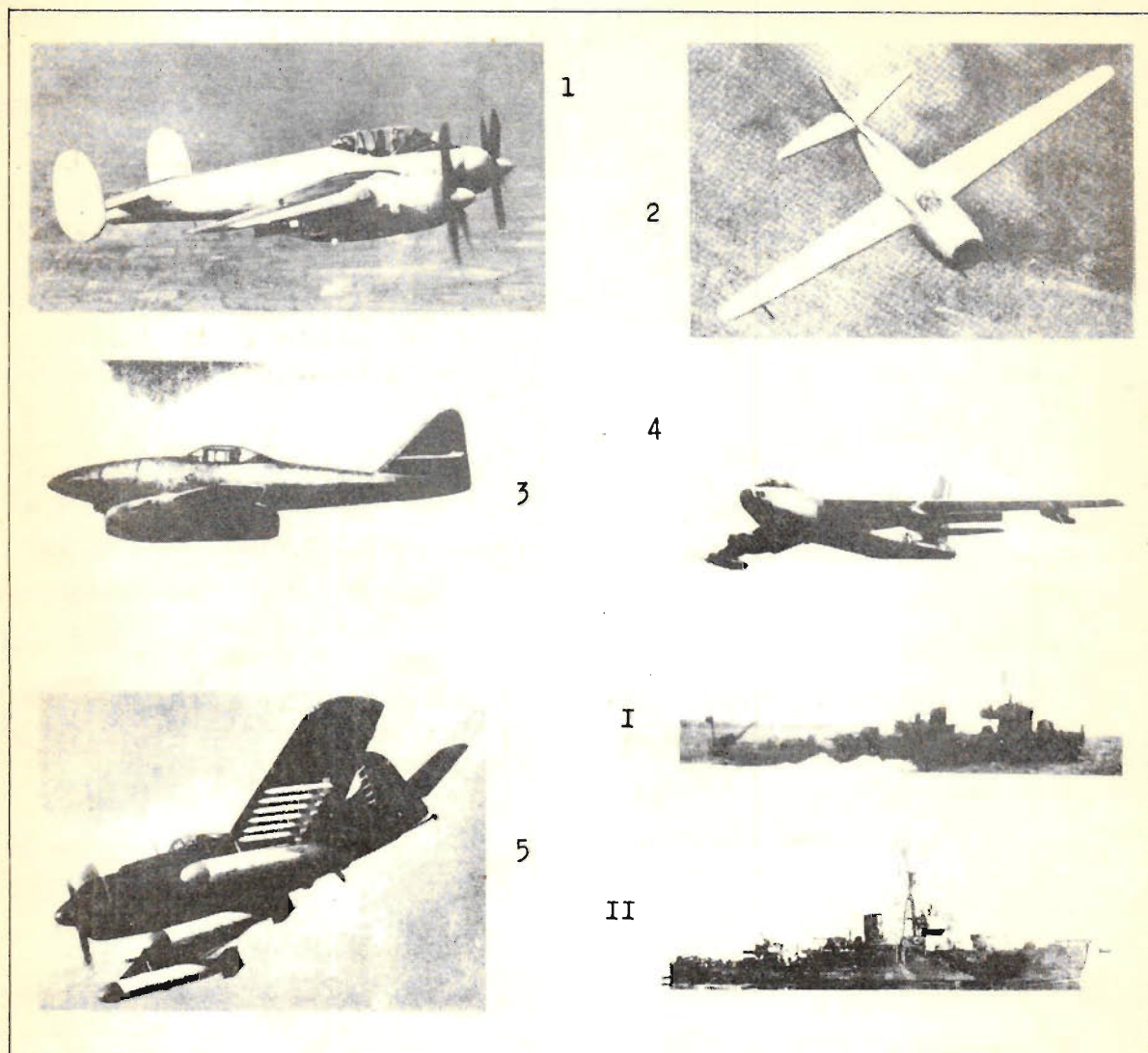
36 fallskärmssoldater nödhoppar från 100 m.

(Time 24/1 49)

Ett amerikanskt transportflygplan typ C-82 med en trupp fallskärmssoldater kolliderade nyligen strax efter starten med en flock starar. Luftintagen fylldes med döda fåglar och båda motorerna stoppade. Föraren beordrade omedelbart med larmklockan fallskärmsutsprång. Planet befann sig då på 120 m höjd, mindre än hälften av den höjd, varifrån träningshopp normalt utföres.

Inom sju sekunder, hälften av den vanliga minimitiden, hade 36 man lämnat flygplanet. Föraren och ytterligare 5 man hann aldrig hoppa utan nödländade rätt fram i en skog, varvid flygplanet totalhavererade och tog eld. Föraren och två besättningsmän förölyckades. Tre man lyckades klara sig ut ur eldhavet. 35 "hoppare" klarade sig trots den låga höjden.

KÄNNER DU IGEN DEM?



RAF "fritidsundervisar" sin personal i Tyskland.

I det f d tyska "Gymnasium Adolfinum" i Bückeberg i den engelska zonen i Tyskland har RAF inrättat en skola för kostnadsfri undervisning i olika ämnen för personalens kommande återgång till civila yrken. Av skolans 33 lärare är 25 infödda tyskar, flertalet med examina från universitet och tekniska högskolor.

Den humanistiska undervisning, som meddelas, omfattar engelska språket och litteraturen, franska, tyska, spanska, matematik, fysik och kemi. Övriga ämnen är fotografering, trädgårdsskötsel, hantverk, handelslära, ingenjör- och arkitektutbildning, målning och dekorering, elektro- och radioteknik, stenografi och maskinskrivning. Bl a inrymmer skolan ett stort tekniskt laboratorium och en motorverkstad.

Skolan, som tar emot 200 elever, har omfattats med stort intresse, och utbildningsresultatet säges ha varit mycket gott.

KÄNNER NI IGEN DEM?
=====

Lösningar till identifieringsuppgifterna på sid 126.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>Bristol Brigand</u>	2-motorigt propellerflygplan. Kort, avrundad nos i höjd med motorgondolerna. Stor kabinhuv. Dubbla, ovala stjärtsidplan.
2	<u>Mig 9</u>	Reaflgplan. Lång nos. Huven långt fram. Lång, smal vinge. Flygkroppen starkt avsmalnande bakåt. Pilformigt stjärthöjdplan med rak framkant och svängd bakkant.
3	<u>Me 262</u>	2-motorigt reaflgplan. Lång nos. Spolformig flygkropp. Huven mitt över vingen. Triangulärt stjärtsidplan med rak bakkant och avrundad topp. Högt ansatt stjärthöjdplan. Hängande, långa motorgondoler under vingen.
4	<u>Boeing B-47 Stratojet</u>	4-motorigt reaflgplan. Lång, smal nos. Kabinhuven långt fram. Smal, pilformig vinge med svag omvänd V-form. Skuldervingat. Högt stjärtsidplan.
5	<u>Martin AM-1 Mauler</u>	1-motorigt propellerflygplan. Lång kraftig nos. Huven mitt över vingen. Bred, kraftig vinge med svag V-form. Stort, upptill avrundat stjärtsidplan med hög utfyllnad.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Vladimir Poluchin</u> rysk minsvepare	Två lutande skorstenar, den förliga i nära anslutning till bryggan. Stort avstånd mellan skorstenarna. Hög back som i ett steg akter om förliga skorstenen går ned mot huvuddäck. Förligt kraftigt bryggparti med lvbrygga på förkant. Ett mindre däckshus med lvbrygga akterut. En sköldskyddad kanon på backen, en dito akterut. Karaktäristisk paravankran längst akterut. <u>Bestyckning:</u> 2-100, 3-37, 2-20, 4-13. <u>Deplacement:</u> 600 ton <u>Dimensioner:</u> 79 x 8,0 x 2,5 <u>Fart:</u> 24 knop
II	<u>Sandön</u> svensk minsvepare	En skorsten. Bruten däckslinje med ett steg vid bryggan. Rak stäv och tväravskuren akter. Litet förligt bryggparti. En trebensmast i anslutning till bryggan. En sköldskyddad kanon på backen, en dito på överbyggnaden akter om skorstenen. Akterut ett däckshus med lvbrygga. Längst akterut två karaktäristiska kranar för paravaner. <u>Bestyckning:</u> 2-105, 2-25, 2 ksp. <u>Dim:</u> 55 x 7,6 x 2,1. <u>Deplacement:</u> 430 ton. <u>Fart:</u> 17 knop.

HUR KAN DU DIN O S F ?

Svaren på frågorna sid 153 lyder så:

1. Flygning närmare rikets landgränser än 20 km undvikes. När så av övningsskäl är nödvändigt må flygning företas intill 1 km från gränsen varvid noggrann markorientering skall hållas.
2. Gulröda flaggor innebär att området är obrukbart. Gula flaggor innebär att området bör undvikas p g a att fältytan skadas.
3. 500 m.
4. Vid inträde i ytter- och närzon skall flygning ske på under 200 m över terrängens nivå med marksikt och väl utanför moln samt med skärpt uppmärksamhet på andra flygplan.
5. Med signallampa: Planets igenkänningssignal.
Med signalpistol: grön signal.

GLIDFLYGPLAN I FLYGRÄDDNINGSTJÄNSTEN.

Inom amerikanska flygvapnets flygräddningstjänst har man börjat använda sig av glidflygplan för att undsätta nödlandade besättningar. Tillvägagångssättet är, att räddningsplanet bogserar fram ett glidplan till haveriplatsen. I glidplanet finnes en flygförare. Vid framkomsten till haveriplatsen släppes glidplanet och landar bredvid de nödställda. Dessa tagas ombord och räddningsplanet kommer därefter över och "fiskar upp" glidplanet.

Ett exempel på en lyckad dylik nödlandning stod omnämnt i amerikansk press för någon tid sedan. Så här gick det till:

Den 13/12 1948 nödlandade ett plan typ C-47 (Dakota) p g a bränslebrist på en liten frusen flod i vildmarken vid gränsen mellan Yukon-territoriet och Alaska. Radiomottagaren förstördes vid landningen men sändaren kunde användas för att sända nödsignaler, vilka uppfattades från ett reservflygfält (airstrip) i närheten. Följande dag utsändes en C-54 (Skymaster), som bogserade ett glidplan. Över haveriplatsen kopplades glidplanet loss och landade på en tillfrusen flod, c:a 100 m från de nödställda. Bogseringsanordningen riggades upp för hämtning och besättningen togs ombord. Efter fyra försök, som var mycket besvärliga p g a den höga terrängen runt floden och tilltagande skymning, lyckades C-54:an fiska upp glidplanet. Endast 50 min efter glidplanets landning befann sig de räddade i luften. - Glidplanet kopplades sedan loss vid närmaste reservflygfält, där flygarna omlastades till ett motorplan för vidare transport.

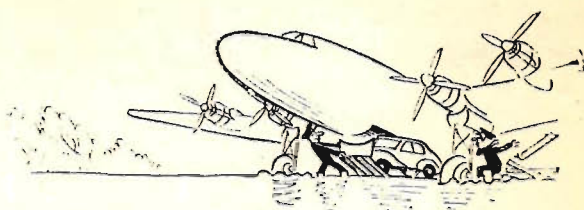
DET HAR KOMMIT IN

en hel del bra bidrag från förband m m på senare tid. Vad som fattas är dock allttjämt bidrag liknande nr 12/1947 - DET VAR NÄRA ÖGAT!

SÄND IN VAD DU HAR

av det slaget, så att även andra kan dra nytta av DINA ERFARENHETER!

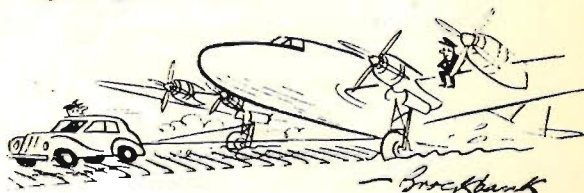
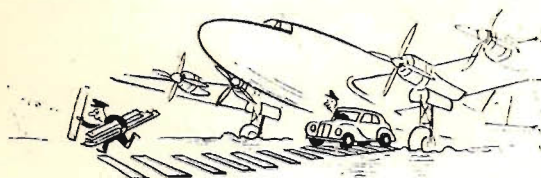
Lättare Än Luften:



TJÄLLOSSNINGSTIDEN ÄR HÄR!

(Fritt efter The Aeroplane).

Brockbank, engelsk tecknare, visar här hur Internationella Sovflygkompaniets tekniska ledning löst frågan om hinderfri landning (och ilandstigning) på i tjällossningstiden eljest obrukbara flygfält. Varje pilot sitt eget flygfältsbyggnadskompani är tydligen sättet!



DEN GAMLA GODA HISTORIEN.

Man skrev 1913. G ö s t a P o , känd urtidspionjär har anlänt med monoplanet M 1, alias "gamle Nieuport" till "Lusharpan" (exercisfältet) i Karlsborg och startar just hemfärd till Malmen. En västgötagubbe, som p g a propellernas placering väntat sig rakt motsatt färdriktning, utbrister förvånad:

- Å katten, geck'en åt dä' hållet!

VAD VET DU OM SIGNALTJÄNST?

Svaren på frågorna sid 150 är följande:

1. Vid teleprinter skriver mottagningsapparaten ner meddelandet på papper som en vanlig skrivmaskin, varvid endast små bokstäver användes. Vid teletype skriver mottagningsapparaten ner meddelandet på remsa. Endast stora bokstäver användes.
2. Ja, vid armén finnes s k "hellskrivare".
3. En liten bärbar radiostation, som användes av västmakterna under kriget och som nu även finnes i Sverige, bl a vid flygväpnet. Till utseendet liknar den en stor telefonlur. Apparaten sänder på kortvåg.
4. En "knap" är en korkskruvsliknande fästansordning för telefontråd, som slås och skruvas in i träd, vägg e d.
5. Ett telefonsamtal under tjänstetid till F 4 kostar 1:20 per period och den ungefärliga kostnaden för ett teleprintermeddelande är 8 öre. Vid ett samtal på två perioder blir alltså skillnaden 2 kronor och 32 öre. Om samtalet är personligt ökas skillnaden med 60 öre och om det är ilsamtal ökas den med 2 kronor och 40 öre.
6. En "beredskapsslinga" är en tråddlinje från kommandoplatsen vid en jaktflottilj till flygplan i högsta startberedskap på fältet. Slingan är upplagd runt fältet med möjlighet till telefonanslutning vid ett flertal punkter.

SPRÅKSPALTEN:

"LEST YOU FORGET".

Well, Mr Reader, here we are again! Did you ever read the "Extracts from the U.S. Strategic Bombing Survey", about the Air Campaigns, Pacific War, compiled by the U.S. Military Analysis Division in 1945/46?

If not, you should really study and well remember the following few sentences from that source, giving the outcome of the Pacific War 1941 - 1945 in a nutshell:

"Air Power dominated its own element.

Air Power dominated naval warfare.

Air Power dominated ground warfare.

Air Power possessed powerful and independent logistical capabilities.

Air Power was capable of forcing the capitulation of an enemy nation without surface invasion."

We repeat our suggestion in the No. 3/1949 of this our information leaflet. - How about mailing us the result of your efforts at translating the quotation?

BRUSH UP YOUR ENGLISH, OLD MAN!

Aspirerar Du på en kommendering till England gör Du klokt i att gräva fram grammatiken från kistbotten och sätta igång på skarpen. Great Britain tolererar inte längre några halvmesyrer i språkligt hänseende. Du kan läsa själv. Brevet är ställt från chefen för utbildningsavdelningen i engelska flygstaben till vår flygattaché i London:

Training Courses - Language Difficulties.

1. There have been instances, in the past, of foreign trainees arriving in this country, who are unable to understand or speak sufficient English to benefit from the instruction given. This has caused considerable difficulty, necessitating on occasions the provision of an interpreter and/or preliminary courses in English. Trainees from your country may, in the past, have possessed a good knowledge of English, but I am sending this letter to all Attachés as a matter of principle.

2. During courses of instruction, we endeavour to give your country every possible assistance and the best possible value. I am sure, therefore, you will appreciate our difficulties, and that we cannot accept foreign trainees on R.A.F. courses, in future, unless they have a working knowledge of English. I should be glad if you would notify your authorities accordingly as we do not wish them to be put to the possible expense of returning an unsuitable candidate who has had to be rejected on account of language difficulties.

3. Should your authorities be in any doubt concerning the fitness of prospective trainees, I am sure our Air Attache, or other representative in your country, would be only too willing to advise.

Därefter rätter och packer Eder, sade visst på sin tid Gustaf Wasa.