Uffl

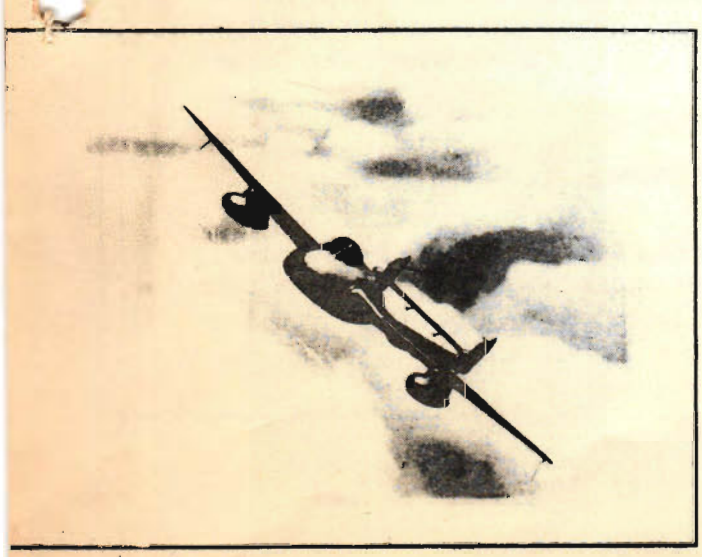
Nr 6 1949
JUNI

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

	Sid.
Frågan för Dagen	
Ytterligare tre jaktflottiljer förstärkes ★	193
Ny fredsorganisationsorder ★	195
Känner Du igen dem ?	196
Flygtjänst	
Förarfelen vid bombfällning och raketskjutning ★	197
Inmätningstavla vid skjutningar ★	198
Månadens navigationsproblem	199
Vad Vet Du	
om psykologi ?	"
Pressgrannar: Luftbron segrade	200
Marktjänst	
Verkmästare i verkstadsbefattning ★	201
Handbok för flygofficerare	203
Utlandsnytt	
Haverier och flygtillägg i USA ★	205
Strategi och atombomb	207
När kommer robotkriget ?	208
GCA diskuteras och utbygges	209
Så Gick Det Till!	
Glömda krigserfarenheter ★	213
I nödens stund ★	215
Erövringen av Kreta	217
18-dagars-kriget i Belgien	218

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) genomgås med därav berörd personal.

INNEHÅLL (forts):

Tekniska fronten

Yttertankar - olika sätt att medföra bränsle 219

Haverifronten

Buklandning med enbart noshjul ★ 222

Flygspaning efter säljägare 223

Det var nära ögat! ★ 224

Modern bärgning av J 22:a 226

De senaste rönen om åska 227

Lättare än luften 232

Press-stoppnytt Omsl.4.s.

U f l

framställes 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:

YTTERLIGARE TRE JAKTFLOTTILJER STÄRKES.

I majnumret redovisade och kommenterade U f l innehållet i propositionen 1949:197 angående förstärkning av ytterligare tre dagjaktflottiljer och igångsättande av en ny försvarsutredning. Genom beslut den 21 maj biföll riksdagen Kungl Maj:ts förslag.

I det följande lämnas ett sammandrag av vad som förekommit vid riksdagens behandling av propositionen.

Statsutskottet erinrade i sitt utlåtande nr 157/1949 bl a om att 1948 års riksdag underströk angelägenheten av en förstärkning av flygvapnet. Utskottet angav, att erfarenheterna från de senaste krigsåren och utvecklingstendenserna efter kriget ytterligare framhävt flygstridskrafternas betydelse för vårt försvar, samt att det totala försvarets motståndskraft och uthållighet vore i hög grad beroende av luftförsvarets styrka.

Utskottet ansåg det inte nödvändigt, att riksdagen nu (1949) fattade beslut beträffande den fortsatta utbyggnaden i dess helhet. Detta ansåg utskottet knappast heller vara lämpligt, innan klarhet vunnits om hur merkostnaderna för förstärkningen skulle täckas. Beslut om förstärkning borde därför - i överensstämmelse med departementschefens förslag - avse endast tre dagjaktflottiljer.

För budgetåret 1949/50 borde bemyndigandet att beställa flygmateriel ökas till 230 miljoner kronor.

Utskottet underströk vidare det angelägna i att det ökade behovet av skyddsanordningar vid flygfälten tillgodosågs så snart lämpligen ske kunde. Det vore även av betydelse, framhöll utskottet, att bombsäkra drivmedelsanläggningar i ökad utsträckning ställdes till flygvapnets förfogande.

I anslutning till Kungl. Maj:ts beslut att igångsätta 1949 års försvarsutredning (Nothinska utredningen, red anm) framhöll utskottet bl a, att de nuvarande försvarsutgifternas belopp - i runt tal 800 miljoner kronor - inte kunde anses utgöra en för alla förhållanden gällande kostnadsram. Å andra sidan var det som målsättning betraktat ange-

läget, att om möjligt, såsom statsministern föreslagit, dessa kostnader inte borde få på längre sikt nämnvärt överskrida sin nuvarande andel av nationalinkomsten. De besparingar, som från denna utgångspunkt eventuellt kunde komma ifråga inom vissa delar av försvaret för åstadkommande av avsedd förstärkning av flygstridskrafterna borde - ansåg utskottet - självfallet inte få till följd, att det samlade försvarets styrka minskades.

I riksdagsdebatten den 21/5 framhöll - enligt TT:s referat -

i första kammaren hr Domö (h) bl a att det inte kan vara lämpligt att låsa försvarsutgifterna vid någon viss procentsiffra. Avvägningen mellan försvarsgrenarna måste i hög grad vara en teknisk fråga, i vilket det gäller att utan att skatta åt förgängliga modeföreställningar eller en tillspetsad agitation nå praktiska och hållbara resultat. Särskilt för mindre stater vore det orealistiskt att göra extrema avvägningar mellan olika stridsmedel. Ingen vet vilka tekniska överraskningar de närmaste månaderna kan medföra. Vid avvägningen måste hänsyn tas till vårt militärpolitiska läge och möjligheterna att få hjälp.

Vårt land behöver - framhöll talaren vidare - ett starkt flygvapen, särskilt ett väl utbyggt jaktflyg. Att utbyggnaden sker så, att antalet stridsberedda plan i möjligaste mån ökas i förhållande till de inte flygande styrkorna måste vara rationellt. Detta får emellertid inte medföra att de förutsättningar för flygets verksamhet, som består av väl utbyggda flygfält samt skyddade uppställningsplatser och förråd, inte blir tilldogosedda.

Vår strävan måste vara att oupphörligt modernisera försvarsorganisationen. Utredningsarbetet får inte bli ett svepskäl för försvarspolitisk passivitet eller ett hinder för försvarsledningens kontinuerliga moderniseringsarbete. Vår största tillgång är den levande värnkraften och vi måste ta ut den helt. Högern kommer inte att godtaga någon kategoriklyvning. - Herr Domö slutade därefter med att yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Norling (k) hänvisade till kommunistmotionen i andra kammaren om avslag i avvaktan på utredningen om avvägningen av försvarskostnaderna.

Hr Rickard Lindström (s), ledamot i statsutskottet, ansåg att hr Domös anförande smakade ganska mycket av en överflödsgärning. Alla i utskottet har dock varit överens om att skriva som vi gjort och lägga orden så, att den nothinska utredningen skall bli så förutsättningslös som möjligt. Han var vidare förvånad över den kommunistiska motionen, så mycket mer som kommunisterna under världskrigets sista skede motionerade om att vi skulle ansträngа oss till det yttersta för att stärka försvaret.

Hr Elon Andersson (fp) fann att det med hänsyn till våra ekonomiska resurser är nödvändigt att göra en avvägning. Talaren fann självklart att den enda utgångspunkten för utredningen skall vara den, att det samlade riksförsvaret inte minskas. Något maximalt belopp ansåg han nu inte lämpligt att fixera.

Hr Gränebo (bf): Allmänt erkännes flygets stora betydelse, inte minst när det gäller vårt land. Talaren hänvisade till nothinska utredningen och att det får anstå, tills den är klar med att specificera hur många miljoner som behövs på den ena och den andra försvarsgrenen. I det nuvarande utrikespolitiska läget måste försvaret hållas på hög nivå. Forts sid. 195.

NY FREDSORGANISATIONSORDER.

I slutet av mars kom en ny fredsorganisationsorder (fo A 13/49), som innehåller i huvudsak följande nyheter:

Flygflottiljerna.

F 11 uppsätter fyra flygande divisioner. F 16 uppsätter två specialdivisioner, av vilka en är stationsavdelning för F 20.

Av regementsofficerarna till flottiljchefens förfogande biträder den ene - regoff 1 - främst med ledningen av flygtjänsten samt marktjänsten vid de flygande divisionerna. Den andre - regoff 2 - biträder flottiljchefen främst med ledningen av flygsäkerhetstjänsten, tjänsten vid specialdivisionen och förvaltningstjänsten. I egenskap av tjänstegrenschef för flygsäkerhetstjänsten biträdes regoff 2 av en direkt under honom lydande flygsäkerhetssektion (FYL) samt av organ för räddnings-, signal-, väderleks-, belysnings- och snöröjningstjänst samt flygfältsunderhåll. Säkerhetsmaterielofficeren skall enligt flottiljchefens bestämmande biträda en av regementsofficerarna. Denna arbetsfördelning mellan flottiljchef och regementsofficerare genomföres efter hand som antalet regementsofficerare vid flottilj och dessas utbildning gör detta möjligt.

Inom flottiljstabens avdelning I organiseras en budcentral, och där så bedömes lämpligt med hänsyn till de lokala förhållandena m m, en skrivcentral.

Eskaderchef bestämmer hur de flygande divisionerna skall fördelas på övnings-, respektive skoldivisioner.

Vid specialdivisionen tillkommer en utbildningspluton för grundläggan-

---

YTTERLIGARE TRE JAKTFLOTTILJER - - - (forts. från sid 194).

Hr Norling (k) gjorde gällande att kommunistmotionen uteslutande av principiella skäl ville avslag på förslaget i väntan på utredningen. Vår kuperade terräng gör att det kanske inte är så säkert att flyget får den stora roll man tilltänkt det. Det kanske nedkämpas rätt snart - sade talaren vidare - medan terrängen skulle kunna möjliggöra för levande försvarskraft att hålla ut längre.

F ö r s t a k a m m a r e n biföll utskottets hemställan.

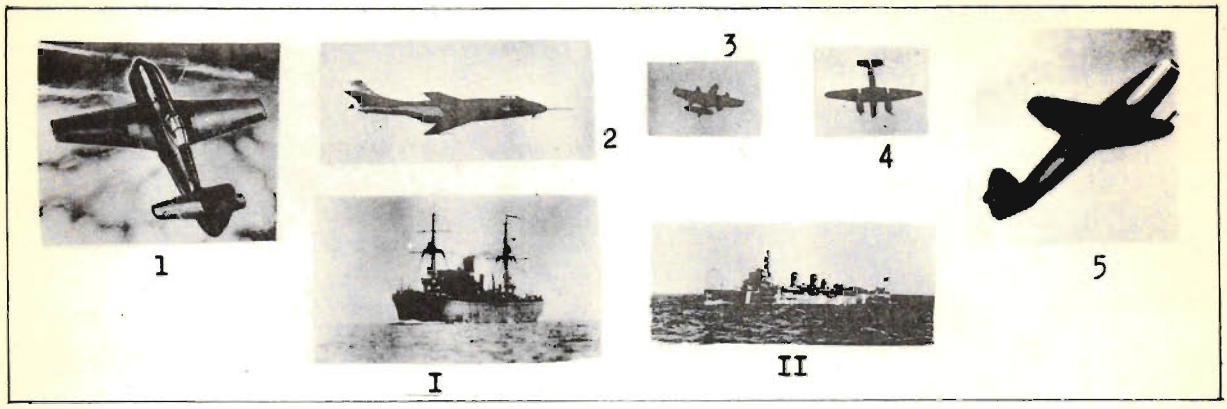
I andra kammaren anlade hr Skoglund i Doverstorp (h) i huvudsak samma synpunkter som hr Domö i första.

Hr Hagberg i Luleå (k) ansåg det bakvänt att först besluta bygga ut ett vapenslag (läs: försvarsgren) och sedan utreda avvägningen av kostnaderna mellan vapenslagen och därtill binda utredningen vid en viss kostnadsram. Denna metod är tokig. Nu kan flygvapnet inte förstärkas utan att först och främst armén och i viss mån även marinen får betala. Därför vill vi uppskjuta detta beslut till dess utredningen är färdig. Den nuvarande organisationen kostar inte 800 utan 1.100 milj.

A n d r a k a m m a r e n biföll utskottets hemställan.

Resultatet blev alltså, att y t t e r l i g a r e t r e j a k t - f l o t t i l j e r skall förstärkas, d v s s:a 6 av 10 eller lika med en 30%-ig förstärkning av dagjakten.

Känner Du igen dem?



Lösning till uppgiften ovan se sid 230 - 231.

NY FREDSORGANISATIONSORDER. - Forts. från sid 195.

de och fortsatt allmänmilitär utbildning av alla värnpliktiga vid flottiljen. Den nuvarande specialplutonen bibehålles och indelas i en fast och en rörlig del. I den fasta delen ingår manskap, som är placerat till ständig tjänstgöring vid flottiljstabens avdelningar. Den rörliga delen - arbetstroppen - är en reserv för extra arbetsuppgifter m m. Den nuvarande vaktplutonen ersättes i samband med flottiljpolisorganisationens genomförande av en beredskapstropp.

Då särskilda skäl uppkommer - t ex övergång till ny flygplantyp - må verkstadspluton för central tillsynstjänst organiseras efter chefens för flygvapnet medgivande.

F 21 (Norrbottens flygbaskår).

Vid F 21 tillkommer bl a en reducerad spaningsdivision.

F 5 (Krigsflygskolan).

Flygutbildningen bedrives vid två flygskolor, benämnda 1. respektive 2. flygskolan.

F 20 (Flygkadettskolan).

F 20 organiseras på chef, stab och skolavdelning. Stationsavdelningen utgår och ersättes av 5. div F 16, som står under chefens för F 20 befäl i vad avser flygstationstjänsten. I övrigt lyder denna division direkt under chefen för F 16. Flygplan m m redovisas vid 5. div F 16 och handhaves av chefen för F 20 med divisionschefs ansvar i förhållande till chefen för F 16.

F 2 (hittillsvarande Roslagens flygflottilj).

F 2 organiseras fr o m 1/7 på chef, stab, flygräddningsgrupp, radarskola (FRAS) och stamflygförarskola samt benämnes "Roslagens flygkår".

Kårstaben organiseras på sju avdelningar, nämligen stabs-, väderleks-, byggnads-, intendentur- och materiel-, sjukvårds-, signal- och kassaavdelningar.

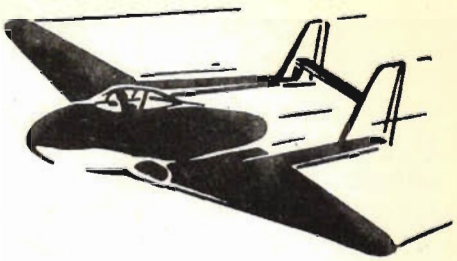
FCS (Flygvapnets centrala skolor).

FCS organiseras på chef, stab, teknisk skola (FTS), signalskola (FSS) och trupputbildarskola (FTUS).

Cheferna för var och en av nämnda skolor lyder numera i alla avseenden direkt under chefen för flygvapnets centrala skolor.

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



FÖRARFELEN VID BOMBFÄLLNING OCH RAKETSKJUTNING.

Under den senaste flygvapenövningen konstaterades, att antalet inte fällda bomber på grund av förarfel var alltför stort. Ofta förefaller det som om personal, som under skolövningar och enklare tillämpningsövningar sällan eller aldrig begår sådana fel, spänner sig, så fort det gäller mera krigsmässiga övningar.

Vanligtvis ökar svårighetsgraden under sådana övningar - det är t ex svårare att lokalisera målen, fientlig jakt och spaningen mot denna m m inverkar - men därför får inte det elementära, t ex de erforderliga handgreppen för fällning av bomberna, försummas.

Det som i första hand behövs för att få bort onödiga förarfel är övning och åter övning, kontroll och åter kontroll. Detta är ett typiskt exempel på hurusom och när drill på marken och i luften är nödvändig.

Föraren är ensam ansvarig för att dessa handgrepp m m utföres vid rätt tidpunkt och på rätt sätt. Han måste vara så drillad att han kan utföra sina handgrepp, vilka yttre påfrestningar han än utsättes för, annars är han inte krigsduglig. Detta utesluter inte att signalisten såsom en ytterligare säkerhet biträder föraren genom kontroll. Signalisten bör också kunna "checklistan" utantill för att inte vid denna kontroll behöva släppa uppmärksamheten på den fientliga jakten.

Förarfelen vid raketskjutning var relativt få, vilket kan bero på, att raketskjutningen är betydligt lättare ifråga om materielens handhavande än bombfällningen. Kravet på ett 100-procentigt rätt utförande är emellertid detsamma i båda fallen.

E T T L I T E T L A N D S F L Y G V A P E N
måste söka ersätta vad som BRISTER I ANTAL genom HÖG KVALITET - vi vill alltså ha bort felen och Ö K A P R E C I S I O N E N !

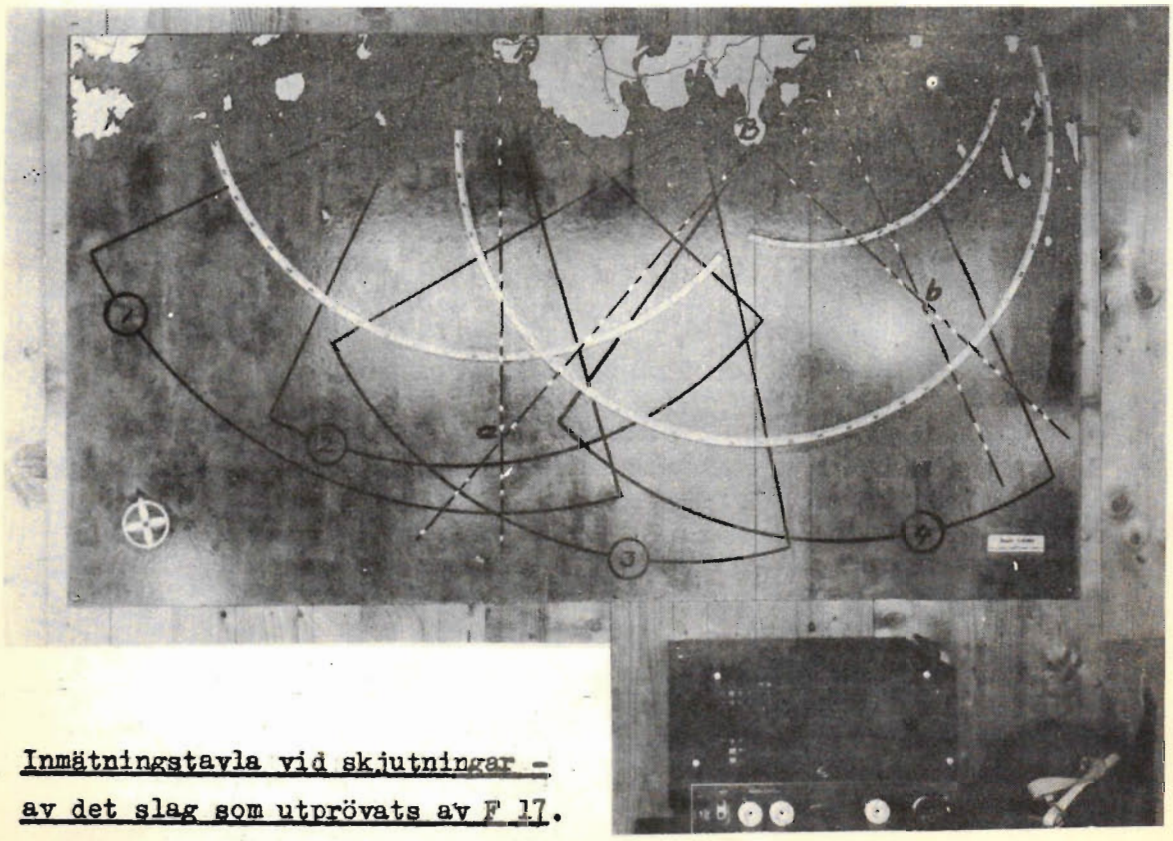
INMÄTNINGSTAVLA VID SKJUTNINGAR.

Vid flera av våra skjutplatser hindras skjutningarna ofta av fartyg eller fiskebåtar, som passerar inom eller i omedelbar närhet av riskzonen. Då riskzonens längd vid skjutning med raketer och grövre akan är 7000 m är det ofta svårt för skjutledaren att på dessa långa avstånd med säkerhet kunna avgöra det störande fartygets eller fiskebåtens läge.

Vid F 17, där samtliga skjutplatser är belägna i kustbandet mellan Ronneby och Karlshamn, skäres riskzonerna av farleder från dessa båda städer. Det har därför visat sig nödvändigt att ordna ett inmätningssystem för att skjutledaren skall ha läget klart för sig och man har där löst problemet på följande sätt:

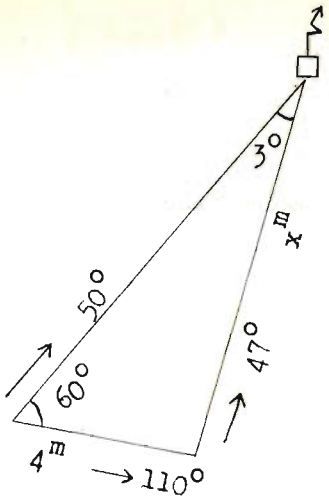
På väggen i den mätstation där skjutledaren (målchef) uppehåller sig finnes en inmätningstavla i skala 1 : 10000. Tavlan består av en fibrexskiva på vilken landkonturer (fastland och öar) mål och sjömärken inom det berörda området har klistrats upp. Lämpligt material är ritpapper. Riskzonerna är utmärkta med kraftiga linjer i tusch. Eftersom man vid F 17 har flera skjutsektorer har de olika riskzonerna numrerats (1 - 4). Mätstationerna är försedda med hål genom vilka mätsnören är dragna. Med mätsnörena inlägger man de från två mätstationer erhållna riktningarna till fartyget och får på så sätt dettas läge i förhållande till riskzonen. Skalor för mätstationernas instrument har graderats på ritpapper och limmats på skivan. För hållbarhetens skull är skivan struken två gånger med cellulosalack.

På vår bild synes tre mätstationer, av vilka C kommer till användning när sikten är skymd från A. I allmänhet torde endast två mätplatser erfordras. För de skjutplatser där man inte förfogar över särskilda inmätningsinstrument kan enkla vinkelmätare tillverkas.



Inmätningstavla vid skjutningar - av det slag som utprövats av F 17.

MÅNADENS NAVIGATIONS-PROBLEM.



$$\frac{4^m}{\sin 3^\circ} = \frac{x^m}{\sin 60^\circ}$$

"Månadens navigationsproblem" i tidigare U f l - nr har hittills omfattat beräkningar, som visat fördelen av att vid förflyttningsflygningar använda flygplanets bästa höjd. Som omväxling omfattar problemet denna månad r a d i o n a v i g e r i n g .

Du befinner Dig alltså nu under anflygning mot en radiosändare med ett flygplan utrustat med radiokompass eller långvågspejl och önskar bestämma återstående flygtid till radiosändaren.

Kursen avläses till 50°. Sväng därefter till en kurs som avviker min 45° och max 90° från förutvarande kurs! I detta fall svänger flygplanets förare till 110° och flyger på denna kurs i 5^m. Därefter fortsätter anflygningen mot radiosändaren varvid kursen är 47°. Återstående flygtid beräknas på navigeringsskivan på vilken vinklarna i triangeln (eg. sin för vinklarna) inställes mot motsvarande sidor. Vår skiss härovan visar principen med tillämpning på det nu behandlade exemplet. När Du löst problemet kan svaret kontrolleras på omslagets 3. sida.

Denna metod är även tillämpbar vid markpejling. Ett jaktplan utrustat med enbart UK-radio kan således med hjälp av två markpejlingar få reda på återstående flygtid.

Kursavvikelsens storlek samt antalet minuter man bör flyga på den nya kursen kan varieras med hänsyn till avståndet från radiosändaren.

VAD VET DU OM PSYKOLOGI?

Fackredaktion: FS/U

1. Vad är psykologi?
2. Har psykologien något militärt intresse?
3. Vilka områden av psykologien är särskilt betydelsefulla
4. Vilka är kännetecknen på en bra ledare?
5. Vilka faktorer inverkar bl a på en trupps stridsmoral?

Svar se sid 202.

NÄSTA Ufl-nr utkommer i september.

Bidrag skall vara Red tillhanda senast 1/9.

PRESS-GRANNAR:

LUFTBRON SEGRADE

Sv D 10/5 1949.

Av Sv. D:s flygmilitäre medarbetare

Då ryssarna midsommardagen 1948 stängde den jordbundna trafiken på Berlin trodde de sig ha etablerat en fullvärdig blockad av staden och att ha presterat ett avgörande argument i det kalla kriget. De västallierades reträtt ut ur staden och dennas bolsjevisering var syftet, och de flesta torde väl ha trott att detta också skulle uppnås ganska snart.

Den 25 juni flögos första flygplanslasterna in till Berlin — 10 ton livsmedel — och följande dag startade den planmässiga luftbrotrafiken. Uppgiften syntes hopplös. Den dagliga tillförseln land- och flodvägen till Berlin före blockaden utgjorde 15 000 ton, varav 10 000 ton kommo på de tre västmaktszonerna, där invånarantalet är 2 miljoner. Flygtransporter av denna omfattning förmodades ligga långt över det möjligas gräns. Nu efter 10 månaders operationer har luftbroorganisationen burit frukt. Trots vintermånadernas dåliga väder ha erforderliga kvantiteter förnödenheter tillförts den belägrade staden, till en början efter starkt reducerade behov men på senaste tiden av en storleksordning motsvarande tillförseln före blockaden. I juli transporterades i genomsnitt 2 000 ton om dagen, i december — med årets sämsta flygväder — fick man igenom 4 000 ton per dag. I april nåddes rekordsiffran 13 000 ton på en dag. Utsikterna att normalt hålla 10 000 ton per dag under hela sommarhalvåret voro goda, när blockaden hävdes. Medvetandet härom har kommit ryssarna att inse blockadens fiasko.

Några siffror, hämtade ur den i dagarna publicerade statistiken, ge en uppfattning om vad som presterats. Under tiden 26/6 1948—3/5 1949 flögs 1,5 milj. ton varor till Berlin, därav omkring en fjärdedel av engelsmännen, resten av amerikanerna. Antalet flygningar var 187 000, d. v. s. något över 600 per dag. Haverierna voro fåtaliga, 39 flygare fingo sätta livet till. Den amerikanska andelen av "liften" har kostat skattebetalarna i USA 173 milj. dollar i organisation och drift. Antalet amerikanska flygplan, som ingår i "Combined Air Lift Task Force" (CALFT) under general Tunners befäl, är endast något över 300, varav 225 i Tyskland och resten på översyn eller utbildning i England och USA eller på väg över Atlanten. Omkring 200 amerikanska flygplan delta i den dagliga rutinen, samtliga av typen C 54 (Skymaster), som lastar 10 ton. Engelsmännen operera även med lättare typer såsom C 47 (Dakota, DC 3), som endast tar 3 ton, och måste följaktligen flyga flera gånger för att få fram en given last. Antalet engelska plan är icke publicerat; det torde röra sig om något mer än hälften så många som de amerikanska.

Vid en daglig lastkapacitet av 10 000 ton landa och starta över 1 000 flygplan under ett dygn på Berlins tre flygplatser, Tempelhof, Gatow och Tegel, d. v. s. i genomsnitt ett plan var fjärde minut på varje ställe. Fälten ligga nära varandra och nära flera ryska fält, som måste undvikas, varför trafikintensiteten ställer utomordentligt höga krav på trafikledningens organisation och tekniska hjälpmedel, likaväl som på flygarnas kunnighet och omutliga disciplin. Systemet går som ett paternosterverk dygnet runt endast med något olika hastighet allt efter vädret. Den, som något känner till vilka longörer, som kunna inträffa i den civila flygtrafiken under dåligt väder, torde inse, vilka framsteg, som här gjorts.

Den officiella amerikanska rapporten framhåller, att högre effekt aldrig tidigare uppnåtts i fråga om instrumentflygning och hjälpmedel på marken för navigering ach trafikledning. Den civila luftfarten har här fått åtskilligt att lära, som kan öka trafiksäkerheten i framtiden, men de militära lärdomarna äro dock viktigast. Man kan emotse väsentligt ökade möjligheter att genomföra trupptransporter luftledes, exempelvis från USA till Europa vid ett krigsutbrott, och stora möjligheter att för underhåll av på kontinenten landsatta trupper lita till lufttransporter i stället för sjötransporter och sålunda komma ifrån de bekymmer, som hamnfrågan och transporten från hamnarna utgjorde t. ex. 1944 på Kanalkusten. I den pågående "liften" delta endast militära trupptransportförband. I händelse av krig kunde man förmodligen även ta hjälp av den militära flygtrafiken och av de civila transportbolagen för att öka kapaciteten utöver det relativt blygsamma flygplansantal, som nu opererar på Berlin. Anmärkningsvärt är också att nästan alla tänkbara typer av materiel kunna transporteras flygledes. Därmed får man anlägga nya perspektiv på bedömningen av USA:s möjligheter att komma hotade atlantpaktstater till snar hjälp. I framtiden komma flygplanens lastförmåga att öka utöver nuvarande normala 10 ton till kanske 25 ton eller mer, och därmed ökas möjligheterna att snabbt få fram en stor tonnagemängd.

Den ökade kunskapen om hur man skall organisera och utbildas för flygning i dåligt väder kommer även bomb- och jaktflyget till godo. Man kan alltså vänta sig ökad effekt även ur de rent militära offensiva eller defensiva operationerna.

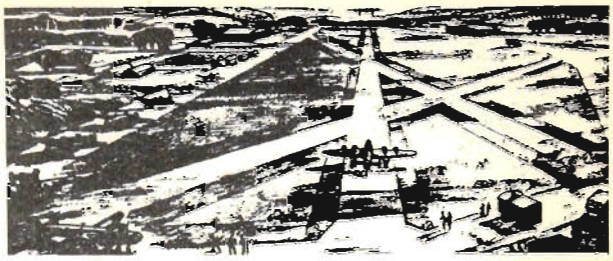
Slutligen framhåller den officiella rapporten värdet av att amerikanska och engelska staber fått samarbeta för en gemensam uppgift.

För ryssarna är luftbrons seger över blockaden deras hittills kanske största bakslag i det kalla kriget. Många tecken tyda på att kombinationen USA:s strategiska flyg med atombomber — luftbron — Atlantpakten nu kommit strömmen att vända sig och fört ryssarna över på defensiven för en tid. En av de främsta orsakerna till denna även för oss gynnsamma vändning är amerikanernas starka tillförsikt om flygets avgörande betydelse, då det gäller "survival in the air age".

— — — — — —

Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O



VERKMÄSTARE I VERKSTADSBEFATTNING.

U f l meddelar här en orientering om chefens för flygvapnet utredning om ovannämnda verkmästares utbildning.

I yttrande över 1945 års försvarskommittés betänkande framhöll Civilmilitära tjänstemannaförbundet bl a att verkmästarekurser för utbildning av civilmilitär personal till verkmästare i verkstadsbefattning är erforderliga och borde anordnas vid flygvapnet. Utbildningen borde enligt förbundet närmast syfta till att öka personalens kunskaper i arbetsledning, arbetsstudier och industriell ekonomi.

Genom kungl. brev (30/6 1948) erhöll flygvapenchefen i uppdrag att närmare pröva det nämnda tjänstemannaförbundets förslag i frågan. Det konstaterades därvid att en bestämd skillnad föreligger mellan å den ena sidan v e r k m ä s t a r n a s arbetsområden och åligganden och å andra sidan m ä s t a r n a s . En verkmästare måste kunna självständigt planera och leda civila yrkesarbetare i modern verkstadsdrift. Han måste därför känna till, hur olika verkstadsmaskiner, utrustning och verktyg m m skall skötas samt hur moderna arbetsmetoder skall tillämpas. Han måste därjämte vara fullt insatt i gällande författningar om arbetsledning, arbetarskydd och avtalsfrågor m m. För en mästare å andra sidan erfordras förmåga i att leda militär och civilmilitär personal och själv deltaga i vid division förekommande tillsyner och smärre reparationer. Hans uppgifter omfattar huvudsakligen servicetjänst. Mästarutbildningen är också upplagd med hänsyn härtill.

Den utbildning, som flygvapnets civilmilitära personal bibringas vid mästarekurser och praktisk tjänst före befordran till verkmästare, är därför inte tillräcklig för tjänsten som verkmästare i verkstadsbefattning.

På grund härav anordnades hösten 1947 i samarbete med Sveriges industriförbunds arbetsledarinstitut kurser i arbetsledning för verkmästare och mästare av olika kategorier. Erfarenheterna från dessa kurser blev goda. Härigenom har den personal, som under de närmaste 3-4 åren kan komma i fråga

som verkmästare i verkstadsbefattning, erhållit erforderlig kompletterande utbildning. Chefen för flygvapnet har därför ansett att särskilda verkmästarekurser även böra anordnas framdeles, då behov därav uppstår.

Kurserna bör omfatta:

a) teoretisk utbildning i arbetsledning (arbetslagstiftning, avtalsfrågor, ackordsättning) och modern driftsekonomi.

b) praktisk tjänstgöring under 1-2 år vid flottiljverkstad eller central flygverkstad.

Den teoretiska utbildningen har ansetts i stort böra uppläggas i likhet med de kurser i arbetsledning, som anordnades hösten 1947. Som följd av den pågående tekniska utvecklingen samt önskvärdheten av ytterligare erfarenheter från de tidigare kurserna i arbetsledning i samband med praktisk tjänst har det emellertid inte ansetts lämpligt att redan nu utarbeta detaljerade kursplaner.

Med hänsyn till det ringa antal verkmästarebefattningar, som årligen kommer att besättas i framtiden, torde det bli tillräckligt med en kurs c:a vart tredje eller vart fjärde år. (Medd av FS/U).

VAD VET DU OM PSYKOLOGI?

Svar på frågorna sid 199 är:

1. Psykologi är en vetenskap, som söker utforska vad människan är och varför hon gör allt vad hon gör.

2. Ja, i högsta grad. Lika väl som vi måste känna till hur olika maskiner är konstruerade, hur de fungerar och hur de skall skötas, måste vi känna till den mest komplicerade av alla maskiner - människan.

3. a) Förmågan att göra iakttagelser.
   b) Förvärvande av färdigheter, effektivitet i arbetet.
   c) Personalurval. d) Undervisning.
   e) Personalens anpassning till militärtjänsten, dess moral och dess reaktion mot påfrestningar och fruktan.
   f) Ledarskap. g) Opinion och propaganda, psykologisk krigföring.

4. Kunnighet, stor arbetsförmåga, bestämt och förtroendeingivande sätt, förmåga att ensam ta ansvar och fatta beslut, självförtroende och självbehärskning, oförvitlighet och rättvisa, förmåga att undervisa.

5. Föda, hygien, värme och kyla, trötthet och brist på sömn, verklighetstrogen information, rekreation, självkänsla, arbete, kamratskap, ledaren, ideologi, religiositet.

"HANDBOK FÖR FLYGOFFICERARE".

I amerikanska flygvapnets regi har i USA i januari utgivits en handbok för flygofficerare, "Air Officer's Guide". Boken är avsedd som vägledning för såväl flygofficerare på aktiv stat och i reserven som för blivande aspiranter och i övrigt envar, som önskar vederhäftig upplysning om USAF. Den säljes öppet i handeln och något krav för den amerikanske flygofficeren att köpa den finns inte. Detta förefaller välmotiverat, då boken med sin uttömmande amerikanska saklighet och pedagogiskt njutbara uppställning gör tillräcklig reklam för sig själv. På något över 500 sidor behandlar den i det närmaste allt, som kan vara av intresse och värde för en flygofficer. Bland kapitlen kan anföras: historik, amerikanska försvarsmaktens organisation, ledarskap, disciplin, militärt uppträdande, de militära traditionerna, utbildning, upplysningar om anställning vid och avgång ur USAF, löneförmåner, pension, klädselbestämmelser och annat.

I många delar är boken hänförbar även till förhållandena inom svenska flygvapnet och den rekommenderas till läsning. Den finns tillgänglig på flygstabens bibliotek och kan i övrigt fås efter beställning i någon svensk bokhandel. En hel del av vad som säges i boken har sin tillämpning inte bara på officerare, utan gäller befäl och förmän av alla grader.

I detta och följande nr av Ufl införes valda utdrag ur boken. Härnedan följer ett första sådant:

Officerens förhållande till soldaten.

1. Det bästa grepp någon officer kan ha om en soldat, är greppet om hans stolthet. Gör därför allt för att bygga upp soldatens självkänsla och hans stolthet över sitt yrke.
2. Behandla soldaten som en man. Se honom i ögonen när Du talar till honom och behandla honom renhårigt.
3. Gör aldrig någonting som kan minska soldatens självrespekt. Sätt aldrig en ung soldat i arresten, om det kan undvikas. Mången ung man har fått en snedvriden inställning genom att man satt honom i arresten tillsammans med verkligt dåliga män, som måste hållas inspärrade, därför att man inte kan handskas med dem på annat sätt.
4. Använd så långt möjligt bestraffningar inom ramen för en divisionschefs befogenheter. Soldaterna respekterar en chef, som förmår upprätthålla disciplinen inom sin division utan att behöva vända sig till flottiljchefen med begäran om strängare straff. Kan Du sköta Din division självständigt är det en stor tillgång. Se till att Du inte blir av med den.
5. Använd få ord när Du talar till Dina män i ämnen, som de bör känna till. Ha någonting att säga, säg det och sluta sedan.
6. Lär soldaten att hålla sin uniform i aktning och gott anseende.

7. Var ytterst omsorgsfull om Ditt uppträdande när Du handskas med Dina soldater. De har rätt att begära, att Du lyssnar till dem med respekt och tålamod. En del officerare tycks ha den uppfattningen att militär effektivitet består i hög röst och bryskt uppträdande.

8. Försök inte vinna popularitet genom att uppträda på ett icke officersmässigt sätt. Soldater har inte svårt att bedöma en officer. De upptäcker snart om Ditt intresse för dem är hycklat eller verkligt. De respekterar och ser upp till en officer, som strikt håller på de militära formerna. Rätta sättet att handskas med soldater är: Tjata inte på dem, negligera dem inte, dalta inte med dem.

9. Lägg ansvaret för gruppen eller avdelningen helt i händerna på den underofficer eller furir, som är chef för den. Låt honom svara för varje detalj - utbildning, utrustning, klädsel, inre tjänst och allmänt militärt uppträdande.

10. Lär unga befälhavare att intressera sig för detaljer. Har Du anmärkningar på truppen i något avseende, kalla då in sergeanten och furiren, som har närmast befäl över truppen. Om värnpliktige Karlsson vid en inspektion är långhårig och har fläckar på sin vapenrock, ta då reda på varför sergeant Blom och furir Svensson inte rättat till dessa detaljer.

11. Ha noggrann uppsikt över förbandets mäss och matsal. Anledningen till mycket missnöje inom ett förband är missbelåtenhet med maten och det sätt på vilket den serveras.

12. Se till att förbandet får mesta möjliga tillfällen till förströelse och rekreation. Overksamhet inom förläggningsbyggnadens kala väggar gör ingen ung man glad. Fotboll och annan utomhusidrott ger utmärkta möjligheter till avkoppling.

13. Har Du många man på Ditt förband, säg ett ord eller två till dem om att skriva hem till föräldrarna. Försök minska pojkarnas känsla av hemlängtan.

14. Var optimist, odla den vanan. Det finns många män, som alltid upptäcker sina bekymmer med stor klarsynthet. De är alltid rädda att saker och ting inte skall gå i lås. En man som är optimist är som en frisk fläkt. Han livar upp alla som kommer i hans väg. Ett berömt uttalande av Lord Nelson lyder: "Jag har inte kommit till världen för att upptäcka svårigheter, utan för att undanröja dem".

15. Undvik att vara kritiker och kverulant. När en sak en gång är bestämd, inrikta Din energi på att på bästa sätt utföra ordern, både till bokstav och andemening.

16. Om en man deserterar från Ditt förband och Du aldrig talat med honom och varnat honom att begå detta brott, faller nesan för deserteringen delvis på Dig. Du har inte fullgjort Dina skyldigheter.

17. Om någon förbandschef inte känner namnet på alla underlydande i sitt förband, bör han med det snaraste sätta igång och lära sig detta.

18. Den officer, som vill röna framgång, måste vara lojal uppåt. Är han det, kan han också räkna på lojalitet nedifrån.

19. Låt inte en nyutnämnd furir slå sig till ro utan ambitioner. Etablera tävlingar mellan grupperna. Befordra den furir, som framvisar bästa resultatet, och avskilj omedelbart dem, som är odugliga.

20. Varje officers värde för landet beror på hur mycket intresse han ägnar åt tjänsten. Det är inte en officers kunnighet, utan det sätt på vilket han utnyttjar sin kunnighet, som avgör hans värde.

Forts sid 212.

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.

HAVERIER OCH FLYGTILLÄGG I USA.

Kongressen i USA har f n under behandling en utredning rörande avlöning till krigsmaktens personal. Inför vederbörande utskott föredrog en flyggeneral motiven till flygtillägget och framhöll därvid bl a följande.

Flygtillägget är till för att kompensera för större risker. Även i industrien förekommer högre lön för riskablare arbete. Modern flygning är ovillkorligen riskfylld därför att de ökade prestanda för striden - hastighet, hög höjd, dåligt vädersflygning - stå i motsats till flygsäkerheten, både i fråga om flygplanens konstruktion och deras användning.

Vid amerikanska flygvapnet har det relativa antalet haverier efter kriget ökat jämfört med före kriget. F n förolyckas vid nämnda flygvapen 9,6 förare per 100 000 flygtimmar, mot 0,4 i civila luftfarten. Under åren 1930 - 1940 var dödligheten bland flygvapnets förare 9,6 0/00 per år. Efter kriget visar en tvåårsstatistik att dödligheten bland förarna stigit med 25% till 12 0/00. Genomsnittligt har i USAF sedan krigets slut förolyckats 2 à 3 man flygande personal per dygn året runt.

För icke flygande personal vid flygvapnet har dödligheten varit två 0/00. Man kan räkna med, att de som är militärflygare till yrket har 5 gånger högre dödlighet än de militärer, som inte är det. Den som vet detta och som dessutom vet att hans livförsäkringspremie som flygare blir dubbelt så hög och trots detta vill bli flygare i hopp att vara bland de överlevande, han måste ovillkorligen få en ekonomisk drivfjäder för att ta steget.

Man måste också ta hänsyn till flygarens familj. Om flygtillägget är för lågt, kan man inte undra på om hans anhöriga söker förmå honom avstå från ett riskfyllt yrke, som inte ger de efterlevande tillräcklig trygghet vid försörjarens frånfälle.

USAF har haft svårigheter att rekrytera officerskåren från studenter och likställda efter kriget. Detta beror säkert på att lönen jämförd med riskerna är för liten. Studenterna går hellre till andra yrken där de efter

studier kan nå en god ställning. Man har därför måst söka sina aspiranter bland elever med lägre bildningsgrad.

Slutligen framhålles att flygvapnets högre chefer ovillkorligen måste flyga - och följaktligen erhålla flygtillägg - för att kunna behålla sin förmåga att bedöma hur flygförbanden bör vara utrustade, hur de utbildas och hur de skall användas i krig. Under andra världskriget stupade 90 amerikanska flyggeneraler i luftstrid.

Vad beträffar flygarens risker i krig jämfört med personalens vid armén anföres följande statistik:

PERSONAL	DÖDLIGHET I STRID
Officerare	(per år i 0/00)
flygvapnet, flygande	48 0/00
infanteriet	28 "
kavalleriet	18 "
fältartilleriet	9 "
Manskap	
flygvapnet, flygande	69 0/00
infanteriet	28 "
kavalleriet	14 "
fältartilleriet	5 "

USAF beställer fler B-36.

Ursprungligen beställde USAF 94 st B-36. Av dessa är minst 36 i tjänst på två flottiljer. Ytterligare en flottilj är under uppsättning. Varje flottilj omfattar 18 plan. Förberedelser pågår för uppsättning av ytterligare en flottilj.

I slutet av mars godkände presidenten beställning av ytterligare 36 flygplan (utöver de 94) och den 12/4 1949 meddelades, att budgetbyrån godkänt inköp av 39 flygplan till. Den sista beställningen skall slutligt bekräftas av presidenten, innan den tillställes fabriken.

Nytt B-36 rekord. (N.Y.H.T. 13/3 49)

En B-36 företog nyligen en nonstopflygning på 15.456 km utan tankning i luften. Vid landningen fanns bränsle kvar för ytterligare två timmars flygning, men flygplanet tvingades landa p g a fel på två av de sex motorerna. Flygningen varade i 43 tim och 37 min. En bomblast på 4,5 ton medfördes och fälldes då 8.000 km av flygsträckan avverkats. Besättningen utgjordes av 12 man i st f det vanliga antalet av 15.

"STRATEGI OCH ATOMBOMB".

Den kände franske militärskribenten general L. - M. Chassin har i en bok med ovanstående titel samlat en del av honom tidigare i diverse militära tidskrifter publicerade artiklar. Arbetet är skrivet för fransk publik om franska förhållanden, men innehåller många intressanta synpunkter av allmängiltig karaktär. Fänrik Alander, F 7, har recenserat boken för Ufl. Här nedan återger vi ett sammandrag av denna recension.

I ett inledande kapitel framhåller förf betydelsen av att en militär befälhavare är allmänbildad. Allmänbildning är inte bara att äga kunskaper, utan en förmåga att av givna förhållanden, allmängiltiga regler m m kunna konstruera fakta och på så sätt lösa den uppgift man blir ställd inför. För att tillägna sig denna förmåga rekommenderas ett studium av sådana ämnen som filosofi, sociologi, politik, historia och konst. Man måste öva sig att skilja på orsak och verkan för att ha möjlighet fatta ett riktigt beslut i en hastigt uppkommande situation.

Förf varnar vidare för risken att bli alltför fastlåst i sitt militära tänkande genom applikatoriska studier, där faktorer såsom stridsmoral, tur m m inte låter sig beräknas.

Det framhålles att atombomben, trots uttalanden i motsatt riktning, är och kommer att förbli ett fruktansvärt vapen, vars verkningar mot ett oförberett mål kan bli oöverskådliga. Eftersom atombomberna för lång tid framåt kommer att bäras fram mot sina mål av tunga bombflygplan, propeller- eller readrivna, är ett luftförsvar bestående av en effektiv luftbevakning och ett jaktflyg, tillräckligt starkt för att kunna hindra bombplanen att nå sina mål, det viktigaste försvarsmedlet. Dessutom måste man vidtaga sådana passiva skyddsåtgärder som utspridning av alla viktigare mål, evakuering av civilbefolkningen i större städer, och byggandet av atombombsäkra skyddsrum för anläggningar, materiel och personal. Är man på alla dessa sätt väl förberedd kan det visa sig vara alltför kostsamt för en angripare att använda atombomber.

Vid en jämförelse mellan orsakerna till Tysklands och Japans nederlag framhåller författaren med övertygelse den avgörande roll flygvapnet spelade. "Flygvapnet har till sin fördel avgjort den gamla tvistefrågan vilket som är det dominerande vapnet." Ett framtida krig kommer sannolikt att utkämpas med olika former av robotvapen under det att människan mer och mer kommer att försvinna från "slagfältet i luften". Denna utveckling kan dock dröja länge och tills vi är inne i "tryck-på-knappen-krigets" tidsålder kommer flygvapnen att vara utrustade med bemannade rea- och raketflygplan.

Under denna tid kommer flygvapnet att alltmer öka i betydelse. Det strategiska bombflyget kommer att vara det mest betydande vapnet för en angripare under det att den anfallne måste förlita sig på ett starkt jaktflyg. I

PRESS-GRANNAR:

När kommer robotkriget?

Av Sv. D:s flygmilitäre medarbetare

Sv D 27/3 49

"Militärerna äro av naturen konservativa. De börja alltid ett krig med samma metoder som voro moderna i det närmast föregående." Detta är en vanlig anmärkning, som bringas i erinran av general Joseph McNarney, högste tekniske chefen i Förenta staternas flygvapen, i en exposé nyligen över robotvapnens nuvarande ståndpunkt. I själva verket är det en riktig anmärkning, därför att alla länder bli tvungna att efter ett krig minska den frenetiska takten i utvecklingen och använda pengarna till annat än vapen. Följaktligen börjar ett nytt krig med de vapen som blev över från det gamla, om man ser det i stort. Man skall emellertid inte anklaga militärerna för detta. För de medel som stå till buds arbetar man nu så gott man kan i USA, bl. a. med de mångomtalade robotvapnen, som tyskarna lanserade under andra världskriget, parallelit med utveckling av mera konventionella flygstridsmedel och utan att kunna minska på dessa senares betydelse. Diskussionen om robotarnas framtid var dimmig de första åren efter kriget, men nu ha linjerna klarnat, och man vet vad man skall inrikta sig på.

Det är fyra sorters robotar — "guided missiles" — som äro aktuella, nämligen flygburna mot luftmål, markburna mot luftmål, flygburna mot markmål och markburna mot markmål.

De flygburna missilerna mot luftmål drivas av raketsats till överljudhastighet, och skjutavståndet är 5 km eller mera. En målsökaranordning grundad på radar leder projektilen fram till målet, även om detta undanmanövrerar, och ett radarändrör tänder laddningen, även om roboten kommer några meter på sidan om målet. Denna flygplanrobot skall främst användas av jaktplan mot bombplan, men kan också ingå i bombplanens defensiva beväpning. Den görs så liten och kompakt som möjligt för att varje flygplan skall kunna medföra flera. Flygplanroboten beräknas vara i tjänst "ganska snart".

Luftvärnsroboten skall skjutas ut från markstationer mot anfallande flygplan. Den typ man arbetar med är relativt liten och försedd med vingar. Den drivs av en raketsats och ett reaktionsrör (en enkel reaktionsmotor för höga hastigheter). Hastigheten är större än ljudets. Roboten styres längs en radarstråle, som hålles ständigt riktad på målet. Eftersom radarstrålen vidgar sig med större avstånd, måste denna riktning kompletteras med målsökare och radarändrör. Luftvärnsroboten beräknas kunna komma i bruk "om ett par år". Dess användning blir främst i ortsförsvaret av strategiskt viktiga industrier och städer.

Man sysslar även med frågan om en luftvärnsrobot mot anfallande robotar av V2-typ, d. v. s. de stora raketbomberna med kastbana, som dyka ned mot målet med en hastighet av 6000 km/tim. el. dyl. Hittills har man icke funnit något försvarsmedel mot dessa annat än att bomba eller ockupera utskjutningsstationerna. En robot som skall möta en V2:a måste drivas upp i över 6 000 km/tim. och till så stor höjd att den kommer utanför atmosfären, där vanliga roder inte kunna verka. Det blir en flerstegsraket med mycket tungt och skrymmande drivmedelsförråd. Den bedömes icke möjlig att sätta i praktisk tjänst inom 10 år.

Av flygburna missiler mot markmål har man främst tunga bomber, utan drivmedel men styrbara under fallet. Det finns tre olika storlekar, nämligen 5 tons, 10 tons och 20 tons, av vilka den första beräknas vara i bruk 1950. Dessa bomber, som ju icke är robotar i egentlig mening, ha betydelse framför allt mot militära mål, som tack vare dem kunna anfallas med större precision från hög höjd, alltså med mindre risk för förluster genom luftvärn.

Utöver dessa bomber finnas flygburna robotar, avsedda att avfyras utanför luftvärnets räckvidd, användbara mot både militära punktmål och strategiska mål i hemorten. Drivmedlet är en raketsats eller reaktionsrör och styrningen sker med olika elektriska metoder, som äro väl bevarade hemligheter. De göras för flera olika avstånd och beräknas bli användbara "inom de närmaste åren".

Slutligen har man den mest fantasieggande av alla robotar, nämligen den som skjuts ut från marken mot markmål och sålunda ersätter eller kompletterar bombplanet. Det är med sådana robotar som "tryck-på-knappen-kriget" skulle kunna förverkligas. Man har den uppfattningen i USA att en sådan robot måste bli ett precisionsvapen, även om det sätts in på stora avstånd. Det är alltför höga kostnader förenade med experiment och tillverkning för att man skulle ha råd att bomma med flertalet av dem som avskjutas. Det tyska exemplet manar icke till efterföljd.

Man siktar närmast på en robot av flygplanliknande typ, med bakåtstrukna vingar och en fart av omkring 1 000 km/tim., sålunda väl under ljudhastigheten och i klass med moderna jaktplan. Drivmedlet skulle vara en vanlig reaktionsmotor. På kort håll skulle den kunna styras med vanliga elektriska hjälpmedel. I USA tror man, att flera länder (USA, England, Sovjetunionen?) nu äro i stånd att göra sådana robotar med en sprängladdning av 2 ton och räckvidd upp till 8 000 km, d. v. s. medgivande interkontinental bombning. Farten, räckvidden och lasten bjuda inga större svårigheter vid konstruktionen, men det kritiska är styrningen. Noggrannheten vid styrning från markstationer avtar snabbt med växande avstånd. Roboten måste därför på något vis "tänka själv".

Den mest lovande lösningen på denna svåra fråga uppges vara automatisk astronomisk navigering. Man ställer från början in ett instrument i roboten mot någon himlakropp, som sedan följes kontinuerligt med hjälp av kronometrar och gyroskop, medan de uppmätta kursavvikelserna överföras till rodren. Metoden förefaller fantastisk och man räknar inte heller med en praktisk lösning på flera år.

Robotar avsedda för korta avstånd — kanske 500 km — med underljudhastighet och elektrisk styrning kunna vara i bruk om 3 år. Men det är icke möjligt ens att säga under vilket årtionde, som vi kunna gå över tröskeln till det egentliga tryck-på-knappen-krigets tidevarv. Problemet är ytterst invecklat och många grenar av den fysikaliska vetenskapen äro direkt eller indirekt förknippade med lösningen.

General McNarney framhåller att man arbetar med full tillförsikt om gott resultat på alla dessa problem, men att det inte kan bli tal om någon plötslig teknisk revolution. I den mån robotar visa sig kunna överta uppgifter från andra vapen kommer det att ske successivt och i långsam takt.

Ett litet land behöver kanske inte alla de robotvapen som här omnämnts, men några av dem skulle kunna bli mycket värdefulla tillskott i försvaret. Då man hör vilken storleksordning tidsfaktorn har t. o. m. för amerikanernas försökstyper, trots de höga forskningsanslagen i USA, inser man dock, att det är en lång väg att gå för den som vill nå fram till samma mål med det lilla landets resurser och utan tekniskt samarbete med en stormakt.

STRATEGI OCH ATOMBOMB - forts från sid 207.

och med att robotvapnen mera allmänt kommer till användning minskas det "klassiska" flygets betydelse som överraskningsvapen, men kommer dock alltid att spela stor roll, främst som transportmedel.

Beträffande sjökriget fastslår författaren att "herravälde på haven förutsätter herravälde i luften". Han instämmer med Seversky när denne säger, att sjöstridskrafter bestående av större övervattensfartyg endast kan operera då de skyddas av starkt eget flyg eller då fiendens flyg ej finnes i närheten.

Författarens slutord förtjänar att citeras! "Ett folk, som ej vill låta sig besegras kan ej heller besegras, inte ens av atombomber."

GCA DISKUTERAS OCH UTBYGGES I U.S.A.

I en ledare i A v i a t i o n W e e k har man dragit upp frågan, varför USA:s privata flygbolag på de inomamerikanska linjerna ännu underlåter att använda GCA som förnämsta hjälpmedel för landning i dåligt väder. De amerikanska flygbolag, som har trafik på andra länder däremot använder GCA. Frågan togs upp emedan president Trumans flygplan med presidenten ombord landade på Washingtons civilflygfält med hjälp av GCA vid ett tillfälle då trafikflygplanen antingen cirklade runt staden i väntan på bättre väder eller dirigerades till andra flygplatser.

Frågan ställdes också emedan en av Air Transport Association's verkställande direktörer redan i augusti 1948 uppmanade flygbolagen att använda GCA för att kunna hålla tidtabellen vid passageraretrafiken.

Mr A l l e n, flygpionjär och pilot, tillika flygreferent i New York Herald Tribune, hade tidigare intervjuat mr Hartranft Junior, generaldirektör i Aircraft Owners & Pilots Association. Hartranft klandrade flygbolagen och USA:s luftfartsstyrelse (CAA) för deras envishet att vägra använda GCA för den reguljära flygtrafiken, medan som han sade, den "skattebetalande amerikanen samtidigt får betala stora summor för t v å landningssystem." (Här syftar Hartranft sannolikt på dels GCA dels ILS. - Red Ufl anm.)

En direktör i Pan American Airways har sedan nämnda flygbolag under en längre tid provat GCA, uttalat sig om de erfarenheter man gjort. Enligt Allen säger han:

"Sedan Gander GCA installerades har 5500 landningar gjorts med systemet till den 1/12 1948 eller i medeltal 7 per dag. Av denna summa har 1957 st eller 35 % utförts av säkerhetsskäl, vid tillfällen då molnhöjden varit mindre än 300 m och sikten under 3 km; resten får räknas som övningslandningar.

Huvuddelen av de 5500 landningarna företogs nattetid, många vid en temperatur av -15° och i 20 sekundmeters snöstorm. Som en sammanfattning kan sägas att GCA mottagits med överväldigande entusiasm av det stora flertalet civila flygare som använt det."

Sedan det ovanstående satts, ingår följande meddelande om GCA-anläggningarna i USA:

Amerikanska marinen har till en kostnad av 2.800.000 dollar träffat avtal med Bendix Aviation Corporation om inköp av 12 GCA-anläggningar.

Under en treårsperiod, som slutade 1/10 1948, har 151.700 landningar företagits med hjälp av GCA-enheter över hela världen. Av denna summa var 6576 100 %-iga instrumentlandningar, där planen "togs" ned under dåliga väderleksförhållanden.

De 12 nya GCA-stationerna skall ersätta de enheter, som varit i bruk flera år vid flottan i Förenta Staterna och utomlands.

Allt som allt har USA:s flottas flyg 36 GCA-stationer i bruk, av vilka 9 är placerade på fält utanför Förenta Staternas gränser. 3 tillhör den särskilda marinkåren, i vilken även ingår visst flyg.

GCA, det mest använda instrumentlandningssystemet i försvaret, har även stor andel i luftbrotrafikens framgång och säkerhet vid dåligt väder i Tyskland.

Alla GCA tillhörande flottans flyg få utnyttjas av privata flygplan i nöd. Dessutom får de i viss utsträckning användas av privatflygare för inövning av landning enligt GCA-systemet.

I de 151.700 landningar, som gjorts med tillhjälp av flottans GCA-enheter inräknas såväl övnings- och nödlandningar med privata flygplan som ständigt pågående övningslandningar utförda av flottans flygs egen personal. Emellertid inräknas inte i denna summa de omkring 60.000 landningar, som varje år utföres vid the Naval Air Technical Training School och the Naval Air Station, Olathe, Kansas, centrum för flottans GCA-utbildning.

Danmarks flygvapen i vardande. (Folk & Vern nr 1/49)

I en artikel med titeln "Dansk Forsvarspolitik 1940 - 1949" av adjunkten, cand. mag. L o m h o l t - T h o m s e n heter det om det danska flygvapnets uppbyggande efter krigsåren bl.a.:

"Flygvapnet måste också byggas upp helt från grunden. Som rådgivare under arbetet tillsatte försvarsminister Kraft i juli 1945 överstelöjtnanten B i r k s t e d , som under kriget hade tjänstgjort i RAF och i norska Englandsflyget. Tanken var, att han skulle klara ut uppsättningen av ett fristående flygvapen, gemensamt för här och flotta. På hösten 1945 köptes en del skolflygplan från England. 1945 - 1946 var en del danska flygare över i England för att utbilda sig. Tillsammans med inköpen under senare år har man nu kommit upp till ett rätt stort antal skol- och spaningsplan av olika typer. Däremot har man ännu inte några jaktplan. Hösten 1948 beviljades anslag till köp av ett antal reajaktplan. År 1947 lyckades man få till stånd en gemensam ledning (Härens og Sövernets Flyverledelse) för utbildningsverksamheten vid härens, resp marinens alltjämt kvarstående flygväsenden samt för materielanskaffningen. Härigenom har man i viss mån föregripit den kommande försvarsordningen. Allt tyder dock på, att denna skall leda fram till en fullständig sammanslagning av härens 'flygtrupper' och marinens flygväsende (den s.k. 'luftmarinen'), säger artikelförfattaren.

Danska flygvapnet har köpt Meteor.

Enligt uppgifter i pressen har Danmark beställt ett antal 2-motoriga Gloster Meteor-jaktplan från England. De tre första beräknas bli levererade i september 1949. Den första beställningen, 20 plan, skall vara slutlevererad före 30/4 1950.

Canadas flygvapens flygtid 1948.

Under 1948 flög kanadensiska flygvapnet 112.000 timmar mot 63.000 under år 1947.

Ett luftbrorekord.

Den 16/4 1949 flögs med luftbron 12.940 ton på 24 timmar till Berlin. Det tidigare rekordet löd på 8.246 ton och sattes den 11/4. Rekordtonnaget erfordrade 1.344 flygningar.

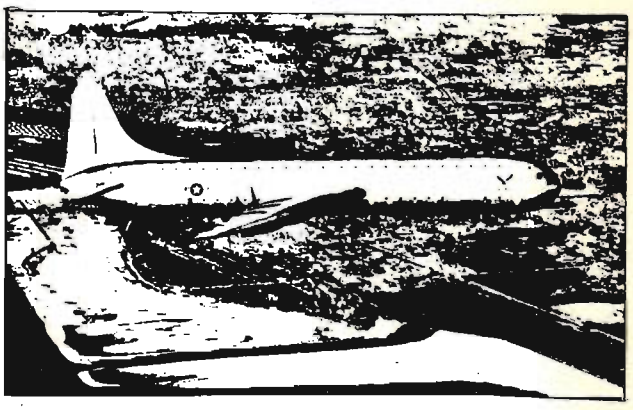
General Bradley blir Västunionens överbefälhavare?

Enligt hittills obekräftade amerikanska uppgifter kommer chefen för amerikanska armén, general B r a d l e y , i händelse av ett krig med Sovjetunionen, att ersätta fältmarskalk M o n t g o m e r y som överbefälhavare för Västunionens stridskrafter.

USAF ämnar sätta nytt lastrekord. (Itav 12/3 49)

Amerikanska flygvapnet ämnar efter sina båda senaste topprestationer, B-50-flygningen runt jorden och Martin Mars-flygbåtens passagerarrekord på 263 personer sätta ännu ett rekord.

Det förbereder nämligen en flygning med transportversionen av B-36, XC-99, som skall lastas med 45 ton. XC-99 är avsedd att ta 400 fullt utrustade soldater, varvid dock maximal flygsträcka inte kan uttagas.



Engelsk export av krigsflygplan. (Itav 1685 21/4 49)

Materielministern har offentliggjort några detaljer om krigsflygplanförsäljningen till utlandet under år 1948. England synes vara det enda land i världen just nu som tillverkar för export. Hur många flygplan som sålts eller värdet av desamma är inte offentliggjort, men man får en någorlunda uppfattning av exportens storlek, när man ser att Mosquito är levererad till 8, Spitfire till 9, Vampire till 5 och Meteor till 4 länder.

Försök med bensin till reamotorer. (Itav 1662 17/3 49)

Vid USAF motorlaboratorium i Wright-Patterson har man under ett års tid provat bränsle med högt oktantal på reamotorer. Det har visat sig, att för kolvmotorer använd högvärdig bensin är lämplig för att vid kall väderlek starta reamotorer. Anledningen härtill är, att bensin avdunstar lättare än fotogen. Prov har också visat, att det är möjligt att driva reamotorer såväl med bensin som fotogen. Med hänsyn till att bensin har lägre värmevärde per liter än fotogen, kommer flygsträckan för en viss tankvolym att minskas vid övergång från fotogen till bensin (storleksordning 15 %). Som en följd av bensinens lättflygktighet kommer flygning på mycket höga höjder att med detta bränsle medföra speciella problem.

Enligt Itav 1676 6/4 1949 kommer reamotorerna till USAF framtida flygplan att byggas för användande av bensin i stället för fotogen. Även i bruk varande motorer kommer att ändras från fotogendrift till bensindrift. Huvudskälet härtill är att en större kvantitet bensin kan utvinnas pr viktenhet råolja än fotogen. Det nya bränslet får beteckningen AN-F-58.

Red Ufl anm:

Ovanstående uppgift torde - om de fortsatta försöken håller vad de redan utförda lovar - få betecknas som högst märklig i flera hänseenden. För alla, som har med konstruktion, underhåll och användning av reaplan att göra medför den ett komplex av nya frågeställningar och många nya svårigheter att övervinna.

För oljeproducenterna är det självfallet fördelaktigt att kunna minska på antalet typer av flygmotorbränsle.

18-DAGARS-KRIGET I BELGIEN - Forts från sid 218.

2/3 av flygvapnets flygande personal måste stå på marken (till följd av flygplanbrist) och overksamma se på, när den återstående tredjedelen flög.

C. anför dessa siffror för att visa, hur svagt det belgiska flyget i följd av regeringens försummelser var, jämfört med vad det kunnat vara - om landets styrande hade låtit bygga upp ett flygvapen i rätt proportion till befolkningens storlek m m. Flygvapnets numerär var till och med så låg, att tyskarna inte ens behövde sätta in några bombanfall mot flygbaserna - de kunde - som i Frankrike - marschera rätt in i städerna utan någon "bombförberedelse", konstaterar C.

De belgiska flygdivisioner, som senare under kriget uppsattes i England, och som därifrån fick vara med om kampen för Belgiens befrielse, gjorde, säger C., en krigsinsats av stor betydelse och kämpade med mod och tapperhet. År 1940 fanns det däremot "inte så mycket plats" för mod och tapperhet i det belgiska flyget, ty då fattades den materiella grunden härför - krigsduglig flygmateriel.

I en annan bok, " V u e C a v a l i è r e " av samma författare (C. hade tidigare varit kavallerioffícer), går denne skarpt tillrätta med de " g r o u n d l i n g s " (uttrycket är Shakespeare's) inom den belgiska krigsmakten, vilka 1918 - 1940, under mellankrigsåren, berövade det belgiska flygvapnet dess möjligheter till utveckling och vilka omintetgjorde dess utsikter till verkan, när det år 1940 sedan gällde allvar - att kämpa för landets fortsatta existens och frihet.

HANDBOK FÖR FLYGOFFICERARE - Forts fr sid 204.

21. Det är varje officers skyldighet att motsvara sin titel och värdighet genom ett överlägset kunnande. Inget förband kommer länge att bibehålla respekten för en officer, som inte besitter tillräckliga kunskaper för att på ett ändamålsenligt sätt undervisa sina soldater.

22. Kom ihåg Napoleons paroll, att i krig förhåller sig moraliska företräden till fysiska som 3 till 1. Sträva att ingjuta den rätta andan i varje man individuellt och i förbandet som enhet.

23. Lyssna uppmärksamt till underlydandes förslag. Uppamma viljan att komma med förslag till förbättringar. Det är ett bra sätt att skapa och vidmakthålla intresset hos underlydande.

24. Uppmuntra initiativ hos Dina underlydande. Lägg märke till och beröm dem, som visar framåtanda.

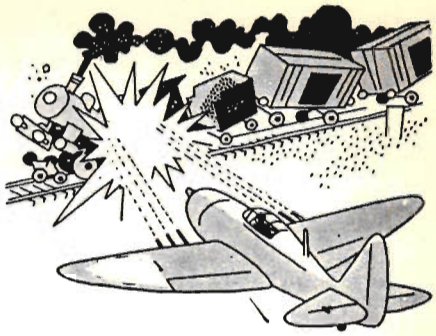
25. Rättvishet och fasthet är grundpelarna till militär disciplin och militär effektivitet. Det fordras en rättrådig och klartänkt karl för att upprätthålla disciplin och ändå få varje man att känna, att han gör en insats.

26. Lär soldaterna snygghet i det personliga uppträdandet och renhet i levernet. Exemplets makt är bästa hjälpen i detta avseende.

27. Stävja allt smutsigt och vulgärt språk. Straffa dem, som bryter häremot.

28. Till sist: den effektive officeren utför sitt arbete med allvar och lojalitet och övervinner de hinder som kommer i hans väg. Den ineffektive gör antingen ingenting alls eller också använder han sin tid till att diskutera svårigheter eller komma med förslag, som mera är i hans smak.

Så gick det till!



Fackred: Studiecentralen.

GLÖMDA KRIGSERFARENHETER?

I diskussionen rörande jaktflygets förstärkning kan en tendens urskiljas att nedvärdera den tidigare allmänt höga uppskattningen av flygvapnets betydelse under andra världskriget. Här nedan följer - som en påminnelse om hur det verkligen var - några citat ur officiella utredningar och rapporter, vilka alla skrivits antingen under kriget och under händelsernas tryck eller också omedelbart efter krigets slut.

Gentemot uttalanden som söker förringa verkan av bombkriget mot hemorten och följaktligen behovet av jaktflyg till hemortens försvar står följande ord, som är slutbedömandet i US Strategic Bombing Survey:

"Tysklands exempel visar att även en första rangens militärmakt inte kan leva länge om luftens vapen få fritt spelrum i full skala över dess inre. Vid nyåret 1945 - före invasionen i själva Tyskland - stod Tysklands arméer alltjämt i fält. Men det var tydligt att med ekonomiens förestående kollaps skulle de måst upphöra att kämpa inom några få månader. Tyskland var dödligt sårat. - Passiva motåtgärder är viktiga, men det är tvivelaktigt om det finns något sätt att komma undan,om fienden har herravälde i luften."

I sin studie över Stillahavskriget säger samma källa:

"I framtiden är det viktigt att helt och fullt inse det faktum att om fientligt flyg får fritt tillträde till luften över våra huvuden kan resultatet bli lika katastrofalt för landet som dess ockupering genom invasion."

Om hur det var för armén att kämpa mot en invaderande fiende, som stöddes av ett överlägset flyg, berättar lord Gort i sin rapport över det fälttåg i Västeuropa 1940, som slutade med att hans trupper efter tre veckors strid på kontinenten måste hals över huvud och berövade sin utrustning fly till Storbritannien:

"Fiendens bombflyg, både i hög- och låganfall, var ett allvarligare hot än fallskärmshopparna. Dykanfallen (med tyskt "Stuka"-flyg) var en ny erfarenhet för brittisk trupp och utgjorde en stark påfrestning på moralen, även hos dem som varit med i elden 1914-18. - Luftvärnet såsom rent defen-

sivt kan inte ensamt vara motmedlet även om det är talrikt. Det måste finnas jakt som kan uppsöka och slå fienden. Det måste också finnas bombflyg som kan anfalla viktiga taktiska mål. - Faran för avbrott av förbindelserna finnes alltid, men kan minskas med jaktflyg. - Expeditionskårens embarkering (vid Dunkerque) hade varit nära nog outförbar utan det jaktskydd som lämnades."

Den holländska krigsmaktens överbefälhavare, som efter blott fyra dagars motstånd blev tvungen att kapitulera, förklarade nederlaget sålunda i en proklamation till trupperna utsänd den 14/5 1940 kl 1900:

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

Fyra år senare - 1944 - var det tyska arméns tur att reda sig utan flyg, sedan Luftwaffe efter segt, flerårigt motstånd nedkämpats eller drivits tillbaka. Överbefälhavaren på västfronten, fältmarskalk von Rundstedt förklarade den västallierade invasionens framgång så:

"Vår största svårighet var det allierade flygets systematiska förberedelser . . . Vi hade förberett flera alternativ, som aldrig kom till stånd till följd av förbindelsebekämpningen. - Attackerna mot kolonner på vägarna hindrade alla rörelser under dagen. - Att dra fram pansarbrigaderna blev fullkomligt omöjligt.

Ardennerstöten i december 1944 var ett sista försök av tyska krigsmakten att ge de allierade ett allvarligt bakslag. Det planerades avsiktligt till ett skede, då sämsta möjliga flygväder var att vänta och följaktligen förhållandena på marken ensamma skulle avgöra. Efter en veckas framgång blev det vackert väder och västflyget satte in. Då blev det stopp för offensiven och återtåg under allvarliga förluster. Härom sade von Rundstedt:

"Roten till hela olyckan var flyget, flyget."

General Takashima, i japanska hemlandets invasionsförsvar, tillfrågades om sin reaktion då kejsaren avgivit sitt kapitulationserbjudande utan att armén i hemlandet varit i strid. Han svarade:

"Kapitulation var oundviklig, ty armén var - även om den kunnat avslå en invasion - ur stånd att skydda japanska folket från förintelse."

Som slutomdöme över kriget i Västeuropa 1944-45 säger US Strategic Bombing Survey:

"Det allierade flyget var avgörande i kriget i Västeuropa. Efterklokhet kan påvisa att det kunde använts annorlunda eller bättre i somliga hänseenden. Inte desto mindre var det avgörande. I luften var dess seger fullkomlig. Till sjöss gjorde dess bidrag tillsammans med flottan slut på det

värsta hotet från sjön, nämligen ubåten. På land medverkade det till att vända strömmen på ett överväldigande sätt till de allierade lantstridskrafternas förmån. Dess kraft och överlägsenhet möjliggjorde framgång för invasionen. Det bragte fiendens ekonomi, som vidmakthöll stridskrafterna, till formligt sammanbrott, ehuru den fulla verkan härav inte nådde fronterna förrän dessa genombrutits."

Och ytterligare säger samma källa:

"Luftens enastående betydelse i modern krigföring erkännes av alla som deltog i kriget i Europa eller som varit med om att värdera luftkrigets resultat. Detta är fakta som måste vara bestämmande för den plats flyget tilldelas när landets resurser och förmåga samordnas och organiseras i vårt försvar."

I NÖDENS STUND.

I mitten av maj 1940, då brittiska regeringen redan kunde skönja en förestående katastrof i Frankrike och ett omedelbart därpå följande angrepp på ett isolerat England, ställde premiärminister Churchill en fråga av följande lydelse till sina militära rådgivare.

"I händelse Frankrike icke är i stånd att fortsätta kriget utan blir neutralt med tyskarna kvar i sina nuvarande ställningar och belgiska armén tvungen till kapitulation, sedan den hjälpt den brittiska expeditionsstyrkan att nå kusten;

i händelse de villkor som erbjuds Storbritannien - innefattande avrustning, avträdande av flottbaser på Orkneyöarna etc - skulle utlämna landet på nåd och onåd åt Tyskland;

vilka utsikter har vi då att fortsätta kriget ensamma mot Tyskland och antagligen också mot Italien?

Har flottan och flygvapnet någorlunda hopp om att kunna hindra en allvarlig invasion, och kan de styrkor, som samlas på denna ö, avvärja anfall från luften med inte större styrkor än 10.000 man;

med hänsyn även tagen till att fortsatt brittiskt motstånd kan bli farligt för ett Tyskland, som är upptaget av att hålla större delen av Europa nere ?"

Frågan besvarades gemensamt av cheferna för de brittiska armé-, marin- och flygstaberna jämte deras ställföreträdare sålunda:

"Vårt svar kan sammanfattas i följande punkter:

1. Så länge vårt flygvapen existerar bör det tillsammans med flottan kunna hindra Tyskland från att verkställa en invasion över havet mot vårt land.

2. I händelse Tyskland vinner fullständig överlägsenhet i luften, anser vi att flottan kan hindra invasionen en tid, men inte hur länge som helst.

3. Om vår flotta är ur stånd att hindra en invasion och vårt flyg är borta, kan vårt kustförsvar inte hindra tyska stridsvagnar och tyskt infanteri från att få fast fot på våra kuster. I sådant fall skulle våra markstridskrafter inte förmå ta upp kampen mot en allvarlig invasion.

4. Det a v g ö r a n d e är herraväldet i luften. När Tyskland väl har uppnått detta, kan det kanske våga försöket att besegra vårt land enbart med flyganfall.

5. Tyskland kan inte vinna fullständigt herravälde i luften utan att krossa vårt flygvapen jämte flygindustrierna, som till stor del är förlagda till Coventry och Birmingham.

6. Flyganfall mot flygplanfabriker kan företas både dag och natt. Vid daganfall bör vi kunna tillfoga fienden sådana förluster, att han inte kan vålla någon allvarligare skada. Vilka försvarsåtgärder vi än vidtar - och vi gör allt för att påskynda dessa - kan vi inte vara säkra på att skydda de stora industricentra, som omfattar vår flygindustri, från allvarliga skador vid nattanfall. Fienden behöver inte tillgripa precisionsbombning för att uppnå denna verkan.

7. Huruvida anfallen lyckas eliminera vår flygindustri hänger inte bara på den materiella skada som bomberna åstadkommer, utan även på de psykiska verkningarna på arbetarna och deras föresats att fortsätta trots ruin och förstörelse.

8. Om därför fienden igångsätter nattanfall mot vår flygindustri, är det antagligt att han kommer att vålla så stor materiell och moralisk skada inom respektive industriområden att han stoppar allt arbete.

9. Man måste komma ihåg att tyskarna kvantitativt är fyra gånger så starka som vi. Dessutom är de tyska flygplanfabrikerna spridda och relativt oåtkomliga.

10. Å andra sidan kan vi så länge vi har en bombplanstyrka för motoffensiv, rikta liknande anfall mot tyska industricentra och stoppa en del av dem genom den moraliska och materiella effekten.

11. Sammanfattningsvis kan sägas att Tyskland prima facie har de flesta korten, men det avgörande är huruvida stridsandan och motståndskraften hos vår civilbefolkning uppväger de kvantitativa och materiella fördelar som Tyskland åtnjuter. Det tror vi att de gör".

Det är märkligt att hos Churchill läsa om vilken dominerande ställning man tillmätte flyget i örikets strategiska läge. Ledningen inom alla tre försvarsgrenarna hade - i nödens stund och inför krigets åskådningsundervisning - samma uppfattning t ex om flygvapnet som första hinder mot en invasion. I Sverige kan man nu, 9 år senare, läsa åtskilliga artiklar, som söker nedvärdera och bagatellisera flygets inflytande under samma skede i kriget!

YTTERTANKAR - - - Forts från sid 220.

Pilformiga vingar medför nya problem. Här kan tankarna ej längre monteras på vingarnas ytterspetsar, då dessa vanligen ligger bakom tyngdpunkten. Av denna anledning har konstruktören av det nya jaktplanet North American F-86 återgått till längre in under vingarna, närmare flygkroppen placerade tankar. Flight 2092 27/1 -49

ERÖVRINGEN AV KRETA.

I Flugwehr und -Technik nr 4, april 1949 skildrar major Georg W. Feuchter, förutvarande chefredaktör för tyska tidningen "Luftwehr" denna krigshistoriens första luftinvasion sålunda:

Tyskarnas erövring av Kreta genom luftinvasion var en av krigets viktigaste händelser. Den påvisar luftherraväldets oerhörda betydelse. Hittills har man dock vetat föga om att företaget i själva verket inte alls avlöpte programenligt. Det var exempelvis ursprungligen planerat, att luftlandsättningen skulle tryggas genom en samtidig "kustinvasion", utförd med en alpjägardivision. Men luftlandsättningen fick i stället följande förlopp i vad rörde dess planläggning och utförande.

Först skulle besättningarna på lastglidflygplanen och fallskärmstrupp taga flygplatserna vid Maleme, Rethymnon och Heraklion. Landsättningen av fallskärmsjägarna skulle förberedas och säkras genom att bombflygplan ur Luftwaffe höll ner försvararna. Efter den därpå följande utvidgningen av de erövrade områdena, skulle vanliga transportflygplan landa i Maleme och lasta ur trupper.

För att möjliggöra landsättningen av alpjägardivisionen på kusten, vilket var planerat att ske i två styrkor, avsända från Pireus resp ön Milos, måste man först driva bort brittiska sjöstridskrafter ur Medelhavsflottan mellan Grekland och Kreta. De i detta syfte kontinuerligt insatta anfallen med tyska bombflygplan mot fartyg i Egeiska havet och i Suda-bukten på Kreta påbörjades kort innan de tyska markförbanden under sin offensiv genom Grekland hade nått alla sina mål. På grund av den stora tyska överlägsenheten i luften fick Luftwaffe genom dessa anfall snart betydande framgång i sin "invasionsförberedelse".

Man trodde sig nu ha säkerställt ett programenligt genomförande av operationen, även om Kretas försvarare utan tvivel väntade landstigningsaktioner från sjön och således vidtagit försvarsåtgärder.

Det skulle emellertid inträffa åtskilliga oväntade händelser. Lastglidflygplanens besättningar led vid landningen väsentligt större förluster än vad man förutsett, p g a den ogynnsamma terrängen och försvararnas stora motstånd. De kunde därför inte nå sitt mål att erövra landningsområdena, utan blev själva trängda på defensiven.

Starten för fallskärmsjägarna försenades vidare, beroende på de otillräckliga flygplatserna i Grekland, varför samarbetet med bombförbanden inte kom att fungera friktionsfritt. Fallskärmsförbanden anlände därför över sina målområden vid en tidpunkt, då bombförbanden redan slutfört sitt anfall. Fallskärmsjägarna såg sig härigenom nödsakade att hoppa utan det planerade skydd, som ett samtidigt bombanfall hade inneburit. Deras förluster blev därför, i likhet med besättningarnas i glidflygplanen, mycket stora, varför det inte lyckades dem att slå ner försvararnas motstånd.

Följden av dessa misslyckanden blev, att även transportflygplanen, vilka man hade låtit starta utan att avvakta den slutliga erövringen av flygplatsen Maleme, led väldiga förluster i landningen

till följd av det kraftiga motstånd de mötte. Till alla de ovan nämnda misslyckandena kom också att den från Pireus sjövägen framryckande delen av alpjägardivisionen stoppades utanför Kretas kust av brittiska sjöstridskrafter och upprevs helt.

Utan det tyska l u f t h e r r a v ä l d e t skulle därför de trupper som transporterats luftvägen till Kreta varit räddningslöst förlorade. Det lyckades emellertid för de tyska bombförbanden, att genom kontinuerliga anfall mot brittiska krigsfartyg förorsaka dessa sådana skador och förluster, att de måste draga sig tillbaka från farvattnen norr om Kreta. Därigenom blev vägen fri för det andra förbandet alpjägare, vilket ryckte fram sjövägen från ön Milos. Vidare kunde andra trupper luftvägen överföras till Maleme i nya omgångar under kraftigt flygstöd riktat mot försvaret.

Avgörande för att tyskarna kunde tillkämpa sig luftherravälde var b r i t t e r n a s b r i s t p å j a k t p l a n för försvar av Kreta och flottan. Händelseförloppet vid erövringen av Kreta, där ingen försvarsjakt fanns, är således omvända exemplet på "Slaget om England" och visade återigen den utslagsgivande roll, som jaktvapnet spelar i samband med en invasion.

18-DAGARS-KRIGET I BELGIEN.

Belgien var ett av de små länder, som 1940 fick lida hårt för att det försummat sitt flyg. Några glimtar från detta flygs kamp mot den tyska övermakten i luften och på marken ges i boken " H e l i c e e n C r o i x ", författad av den belgiske flygaren W i l l y C o p p e n s d e H o u t h o l s t , bekant för flygbragder under båda världskrigen. C. G. G r e y, känd engelsk flygjournalist, skriver i sin recension bl a:

Coppens granskar det belgiska flygets öden efter 1918. På tal om 1940 ger han några rent fantastiska skildringar från de dåligt utrustade, illa organiserade, ännu sämre använda och beklagansvärt få belgiska flygdivisionerna.

Red Ufl anm: Belgiens flygvapen var ännu 1940 organisatoriskt knutet till armén, ej självständigt.

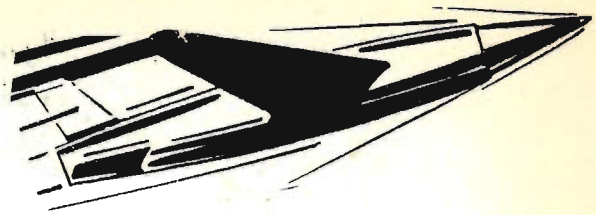
C o p p e n s fortsätter: Under tiden 11/11 1918 - 9/5 1940 hade Belgien förlorat 194 arméflygare genom flyghaverier i samband med utbildning och provflygningar, därav ej mindre än 12 man under 1940. Anslagen till belgiska flygvapnet gick vad materielanskaffningen beträffar mest till utlandet, för inköp av visserligen goda, men omodärna engelska plan (t ex Fairey Fox) och vissa (även från våra beredskapsår kända) italienska (Fiat CR 42 = J 11). C. ger i boken exakta upplysningar om varje belgisk flygdivisions materiel, operationer och slutöde under kriget.

Nitton belgiska förare eller spanare nedsköts under Belgiens 18-dagarskrig 1940 - ett flertal av det egna lv-artilleriet. Fem dödades på marken och en genom flyghaveri. Även två civila trafikflygare från belgiska Sabenabolaget strök med. Man jämföre detta med de 11000 civila belgier, som enligt engelsk uppgift dödades av tyskt krigsflyg under samma tid. Det belgiska flyget utförde 1940, säger C. ett "mycket blygsamt" antal företag. Omkring

Forts sid 212.

Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M



YTTERTANKAR - OLIKA SÄTT ATT MEDFÖRA EXTRA BRÄNSLE.

Knappt hade jaktplanen blivit "avputsade" - aerodynamiskt sett - genom att man slopade stöttor, stag och icke indragbara landställ, förrän en del på vingar och flygkropp placerade bränslehjälptankar började förstöra flygplanens utseende och prestanda. Av inte helt kända skäl - möjligen tekniska och taktiska - hade de äldre RAF och Fleet Air Arm jaktbiplanen sällan yttertankar. Amerikanska jakt- och attackflygplan däremot, särskilt de av märkena Curtiss och Boeing, var under de år, som närmast föregick monoplantiden, ofta utrustade med extra tankar.

Engelsmännen insåg inte värdet av hjälptankar på jaktplan förrän vid krigsutbrottet. De första installationerna gjordes enbart för att möjliggöra långa ombaseringar. Ett exempel härpå var de två hjälptankar, "ferry tanks", som monterades på Hurricane för leveransflygningar över Afrika till Mellersta östern. De amerikanske flygvapnen, för vilka jaktplan med lång flygsträcka hade vital betydelse, tog nu återigen ett försprång med det betydelsefulla systemet " f ä l l b a r a t a n k a r ", som bl a användes på de Mustang, Lightning och Thunderbolt eskortjaktplan, vilka under krigets sista del trängde långt in på fientligt område.

När reajaktplanen med deras enorma bränslebehov kom till, ledde detta till ytterligare förbättringar i yttertanksfrågan. Ehuru jaktplan främst räknas till den klass krigsflygplan, som bör utrustas med extra tankar, förekommer sådana numera även på attack- och spaningsplan samt på vissa bomb- och spaningsplan för långa sträckor. Ett typiskt exempel på dessa senare plan är den amerikanska Lockheed P2V Truculent Turtle, som innehar världsrekordet i distansflygning non-stop på rak sträcka, 18.078 km, genom flygningen Perth, Australien - Columbus, Ohio. Vid detta tillfälle hade planet, förutom vingspetstankarna även extra inre bränsleförråd. Hela bränslelasten motsvarande ungefär 1½ gång planets tomvikt. Raketstart var nödvändig.

En av de första installationerna av fällbara tankar på civilflygplan förekom på Beechcraft Bonanza, varmed Cpt Odom nyligen satte ett distansrekord för lätta flygplan på en sträcka av 3821 km. (Red Ufl anm: Odom har senare nått ännu bättre siffra.)

Bland olika system med fällbara tankar är de på Meteor, Vampire och Attacker typiska för den senaste engelska tillämpningen. För att förlänga flygsträckan på Meteor er-

fordrades en avsevärd ökning av bränsleförrådet. Detta har möjliggjorts dels genom förlängning av flygkroppens framdel, med en 818 l fällbar yttre underkroppstank och dels genom montering av två fällbara vingtankar om 455 l.

Det senaste Vampireplanet har undervingtankar av metall rymmande 450 l.

Den största, för ett jaktplan byggda yttertanken finnes på Supermarine Attacker. Den rymmer 1230 l och har en god aerodynamisk utformning. På Seafang, ett av flottflygets jaktplan med kolvmotor, fenns en tank med s k "luftskeppsform". Den är monterad med nosen nedåtriktad i svag vinkel mot flygriktningen.

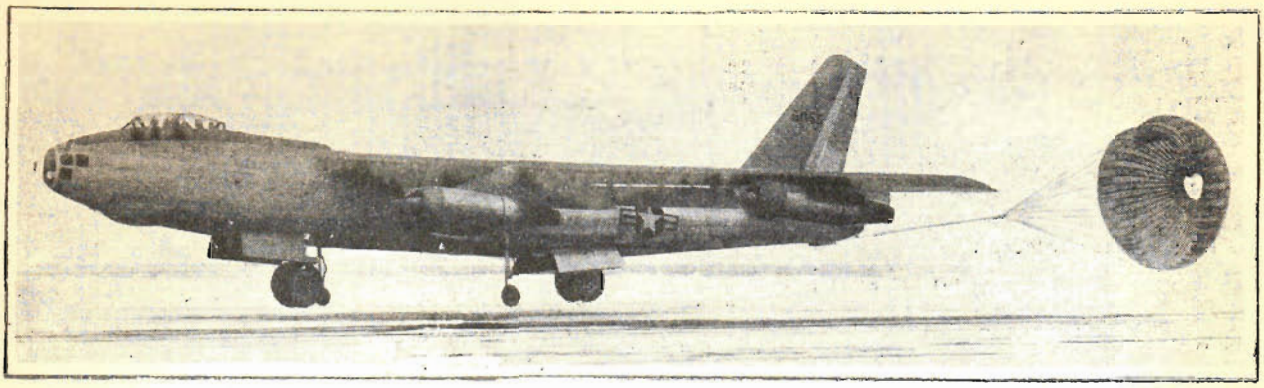
Flottflygets plan är ofta försedda med hjälptankar. Så har t e Fairey Firefly nästan alltid en hjälptank under vänstervingen, varvid den motsvarande utskjutande behållaren på högervingen utgöres av en "radome" (radaranläggning), en installation som kan avlägsnas vid ytterligare tankbehov. Firefly's yttre bränsleförråd utgöres maximalt av två 410 l och två 205 l fällbara tankar.

Hitintills har inga installationer av fällbara vingtankar gjorts på något engelskt jaktplan, ehuru sådana tankar är uppskattade i Amerika för jaktplan utan pilformiga vingar. Det första jaktplanet med vingspetstankar var Lockheed F-80 Shooting Star, där det ovanliga läget var resultatet av vindtunnelprov. Lösningen komplicerades av, att det var nödvändigt att skaffa utrymme för vingklaffar och skevroder och för en 450 kg bomb. Lockheed valde underliggande vingspetstankar av följande skäl:

1. Under hög hastighet med vingspetstankar ökades luftmotståndet endast 12% mot 27% för den på P-38 Lightning använda s k "pylon"typen.
2. Vingspetsläget ökade det effektiva sidoförhållandet från 5.5 till 9.9.
3. Vingspetsläget hade minsta skadliga inverkan vid kritiskt Mach-tal (F-80 har, med vingspetstankar, flugit med Mach-tal, som överstigit 0,75).
4. Inga svårigheter för själva fällningen fanns när tankarna placerades vid vingspetsen.
5. Med undantag av på vissa lokala vingspetsområden ökades vingkonstruktionens styrka.
6. Skevroderverkan ökades väsentligt genom vingspetstankarnas närvaro och uppvägde helt det ökade tröghetsmomentet.
7. Skulle rollhastigheten oavsiktligt bli för hög, lossar vingspetstankarna automatiskt.

En naturlig fråga, som sammanhänger med flygning av reaktionsflygplan med stora vingspetstankar, är: "Vad händer om en landning måste företagas med full tank på ena vingen?" Det uppgives, att en sådan landning kan företagas med Shooting Star, tack vare det kraftiga hydrauliska skevroderstyrverket.

Lockheed-firman påpekar emellertid, att en sådan landning inte bör göras p g a svårigheten att hålla planet på rak kurs efter landningen. Forts sid 216.



BOEING XB-47 har provats med "fallskärmsbromsning" - reamotorkonstruktörernas svar på propellerplanens omkastbara "bromspropellrar". Fallskärman mäter omkr 10 m i diameter.

Från kust till kust på 3 tim 46 min. (Boeing mars 49)

Den 8/2 1949 startade en XB-47 Stratojet från Moses Lake Air Force Base, Washington, och landade mindre än 4 tim efteråt på Andrews Field, Maryland (Washington nordligaste staten vid Stilla havskusten, Maryland vid Atlantkusten). Den flugna sträckan var 3700 km och medelfarten var 975 km/tim.

USAF:s radiostyrda målflygplan OQ-19A. (Techn Data Digest 15/1 49)

En del uppgifter om USAF:s nyaste målflygplan OQ-19 A, byggt hos Radioplane Comp., Van Nuys, Calif. har nyligen lämnats officiellt.

Det radiostyrda målflygplanet, som i luften liknar ett jaktplan, skall användas som mål vid skjutning från flygplan och luftvärn. På c:a 200 m avstånd har det samma utseende som ett jaktplan av normal storlek på c:a 500 m avstånd.

Målflygplanet startas från 18,3 m lång katapult, där det bibringas en hastighet av omkr 130 km/tim. En hydraulisk stötdämparanordning stoppar den vid starten använda raketvagnen något mer än 1 m från katapultens framkant.

OQ-19 A är dubbelt så snabbt och dubbelt så stort som de för USAF och för arméns skjutövningar förut tillverkade, förarlösa målflygplanen. Det landas med fallskärm av 9,75 m diameter. Förutom på radioimpuls öppnar sig fallskärmen även automatiskt, när radioförbindelsen avbrytes. Detta händer bl a när flygplanet skadas av direkta träffar eller om kortslutning uppstår i ledningssystemet. En annan automatisk anordning lösgör fallskärmen i samma ögonblick planet landar och förhindrar härigenom att det skadas på marken. Målplanet kan styras antingen från flygplan eller från marken och man har möjlighet att med detsamma utföra störtdykning, roll, looping och vingglidning.

OQ-19 A är ett högvingat monoplan, utrustat med en 60 hk 4-cylindrig luftkyld tvåtaktsmotor. Den medförda bränslemängden är omkr 40 lit. Smörjning genom att blanda olja i bensinen. Motorn väger 36,3 kg.

Flygkroppen är av skalkonstruktion och har en aluminiumköl, som sträcker sig från motorfundamentet till stjärtpartiet, och som avses att upptaga påkänningar vid landning. Följande data och prestanda uppges:

Höjd	0,74 m	Hastighet	omkr 354 km/tim
Längd	3,18 m	Stighastighet	730 m/min
Spännvidd	3,65 m	(från 0 m till 6100 m höjd)	
Vikt	136 kg	Flygtid	c:a 1 tim/0 m höjd

Haveri ≠ Fronten ≠

Fackredaktion: FS/Fh

BUKLANDNING MED ENBART NOSHJUL.

En av våra flygande underofficerare beskriver nedan en lyckad nödlandning på hemmafältet, verkställd med utfällt noshjul. Han hade dessförinnan gjort flera försök att få ut huvudlandstället, men ej lyckats därmed.

Under flygning i division med flygplan J 21 blev jag strax efter starten av min rotetvåa uppmärksammad på att en landställslucka till höger huvudställ ej hade gått in. Jag försökte få in den genom tvärningar av planet. Detta lyckades inte. Jag fortsatte flygpasset, då luckan ej utgjorde hinder för flygningen. - Vi gick in för landning, farten reducerades och jag ställde landställsspaken på "ut". Flygplanet blev som vanligt litet "oroligt" när stället går ut, och jag tänkte, att det var tydligen inte så farligt med den där luckan. Men när jag kontrollerade den elektriska blänkaren såg jag, att den inte lyste, vilket den ju skall göra, om stället är fullt ute. Den mekaniska indikatorn för nosstället visade emellertid på "ut". Då återstodo de mekaniska indikatorerna på vingarna, och den första jag kontrollerade var förstås den högra, och här låg tydligen felet. Indikatorn visade, att stället var helt inne. Den vänstra var däremot utan anmärkning.

Då jag emellertid tidigare varit ute för att de mekaniska indikatorerna inte fungerat, anropade jag TL och bad honom från marken kontrollera stället, då jag flög på låg höjd över tornet. Han bekräftade, att höger huvudställ inte var ute. Jag hade förut kontrollerat, att hydraultrycket var normalt och konstaterade återigen, att så var fallet. Eftersom trycket var normalt, var det inte stor idé att använda handpumpen, men jag gjorde i alla fall ett försök - dock utan åsyftad verkan. Nu återstod endast att använda tryckluften, och samtidigt som jag genom accelerationer försökte pressa ut stället, vred jag på trycket. Inte heller detta hjälpte. Jag meddelade förhållandet till TL, som bad mig vänta. Jag hade nu god tid att förbereda mig på hur jag skulle göra en buklandning på fältet. Att hoppa var ju onödigt, då det går ganska bra att utföra en buklandning, i synnerhet som motorn gick utan anmärkning och jag dessutom hade flygfältet under mig.

Så kom TL igen och meddelade, att jag kunde göra ett försök att l a n d a m e d e n b a r t n o s s t ä l l e t u t e . Vi hade tidigare flygförare emellan diskuterat lämpligheten av detta landningsförfarande, men hade ingen erfarenhet av hur det skulle gå. Jag beslöt att göra ett försök och fick order av TL att landa vid sidan av landningsstråket. Det kändes onekligen en smula otrevligt, då jag i radion hörde TL beordra ut ambulans och skumbil, som skulle vara klara att ingripa, om något skulle inträffa. Jag ställde landställsspaken i ett mellanläge, så att endast nosstället var utfällt, tog ut landningsklaff och höll normal planéfart. På cirka 5 à 10

m:s höjd, då jag bedömde, att jag skulle nå väl in på fältet, slog jag från magneter och huvudström och koncentrerade mig på att få en så perfekt trepunktslandning som möjligt.

Så kom "landningen". Sättningen blev bra, nosställ och bommar tog mark samtidigt. Utrullningen, om jag får kalla den så, var ju inte så behaglig, men betydligt mjukare än väntat. Så länge jag hade styrfart, gick 21:an rakt fram, men sedan svängde den cirka 10 - 15° åt höger och stannade efter omkring 400 m. Flygplanet hade knappast stannat, förrän ambulans och skumbil körde upp vid sidan, men de behövde tack och lov inte ingripa. Jag försökte därefter stiga ur, men det visade sig, att huven var ganska hårt fastklämd, dock inte värre än att jag kunde trycka upp den.

Skadorna på planet var inte så allvarliga och kostnaderna uppgick enligt flottiljingeniören endast till 10 - 15% av kostnaderna för en vanlig buklandning. Landningen på det beskrivna sättet, med noshjul ute, är nog mindre farlig och obehaglig än "vanlig" buklandning, åtminstone om man har ett jämnt och bra fält att landa på.

Hå.

FLYGSPANING EFTER SÄLJÄGARE.

I mitten av maj anmäldes till landsfiskalen i Umeå, att två båtlag säljägare, ett från Holmsund med fyra man och ett från Bygdeå med tre man, inte avhörts trots att de varit borta nästan en månad längre än beräknat. De saknade säljägarna hade under mars och april tillsammans med flera andra svenska och finska jaktlag deltagit i den årliga säljakten på isarna i norra Bottenviken. Den medförda provianten beräknades av hemmavarande för länge sedan vara slut.

Tullverkets kustdistriktschef i Umeå begärde efterforskningar genom flygvapnets försorg. Han begärde även spaningshjälp av den finska kustbevakningen.

F 21, som därpå fick i uppdrag att utföra spaningen från den svenska sidan, lyckades redan första dagen lokalisera fem båtlag, som befann sig inom ett packisbälte sydost Malören utan möjlighet att ta sig fram till öppet vatten. Proviant fälldes från flygplanen till de nödställda, som medelst tecken visat, att de behövde mat. Genom att fälla rapporthylsor med anvisningar om ett visst identifieringsförfarande, kunde man snart konstatera, att de saknade båtarna inte befann sig ibland de fem, som upptäcktes.

Flygspaningen fortsattes den 19 och 20 maj, varvid ytterligare fyra båtlag hittades och försågs med proviant. Ett av dessa båtlag visade sig vara det saknade Bygdeålaget, ett av de övriga utgjordes av tre säljägare från Gammelstad, vilka anmälts saknade den 19 maj.

Den 21 maj meddelades, att de likaså saknade säljägarna från Holmsund återkommit, efter att längre söderut, på finska sidan av Norra kvarken ha hjälpts ut ur packisen av den finska isbrytaren "Sisu".

Eftersom alla de återstående nödställda säljägarnas position var fastställd och proviantbristen var avhjälpt, kunde flygverksamheten inställas och den slutliga undsättningen överlåtas åt isbrytaren "Sisu".

MOD OCH SKICKLIGHET hjälper inte enbart - flygning kräver också KLOKHET OCH OMDÖME!

DET VAR NÄRA ÖGAT!

VARNING FÖR MOTORAVGASER!

Vid brandövning den 26/4 1949 vid F 10 inträffade en förgiftningsolycka, som denna gång slutade lyckligt, men som likaväl kunnat få ett ödesdigert förlopp.

Vid den transportabla motorsprutan tjänstgjorde en värnpliktig, som p g a det rådande regnvädret använde en av skyddsplåtarna på motorn som regnskydd. Han hade tagit plats å motorsprutans ena sida i närheten av avgasröret. Avgaserna samlade sig sannolikt under den plåt, som användes som regnskydd. Kamraterna fann sprutskötaren liggande medvetslös vid sprutan. Han infördes omedelbart till flottiljens sjukhus. Det visade sig, att det rörde sig om en koloxidförgiftning - koloxidhalten i blodet var 20-23%. Efter behandling kryade patienten snart på sig, men fick dock ett dygns sjukhusvistelse, som varit onödig för den händelse försiktighet hade iakttagits.

SE UPP FÖR HÖKAR!

Vid anflygning nyligen för låganfall på en höjd av c:a 50 meter med en grupp J 28 från F 13 upptäckte en av förarna en hök ungefär 200 meter rakt framför sig. Med den blixtsnabba "reaktionsförmåga", som bör vara ett av reaförarnas förnämsta kännemärken drog föraren spaken bakåt för att stiga och undgå kollision. Höken - med ögon röda av vrede - gick emellertid ögonblickligen till anfall och lade på en kraftig stigning även den. Kollision blev oundviklig och höken slog i vänster flygplanvinge. Föraren kände en ordentlig stöt, en kraftig buckla uppstod på vingen och flera nitar lossnade. Han fick ta hem 28:an med lägsta fart. Vid kollisionstillfället var farten 600 km/tim.

Kostnaderna för reparation av flygplanvingen torde belöpa sig till minst 1000 kr.

Höken totalhavererade - - -

BUKLANDNING PÅ VATTEN MED J 22.

Under övning i lågflygning på en flottiljs lågflygningsbana missbedömde en flygare höjden över en spegelblank vattenyta, med påföljd att propellerspetsarna tog i vattnet och kröktes. Han skildrar nu själv det därefter följande händelseförloppet.

"Min första tanke var att söka flyga tillbaka till startplatsen, men ganska snart märkte jag att propellern inte "drog" tillräckligt för att jag skulle kunna hålla planet i luften. Jag fällde huven och ansatte nödlandning på en sjö - i brist på nödlandningsfält och då höjden var för liten för fallskärmshopp. Dessförinnan hade jag meddelat mitt nödläge till rotetvåan, vilken observerat det inträffade. Under planén mot vattenytan höll jag 180 km/tim med fullt pådrag på motorn, och ingen klaff uttagen. Jag befarade nämligen, att denna skulle kunna verka som roder och tvinga ned planets nos under vattenytan med rundslagning som följd. Min tanke var att göra en svag upptagning under sättningen, men ännu en gång missbedömde jag höjden till vattenytan, och 22:an slog därför i något tidigare än beräknat. Planévinkeln var mycket flack tack vare gaspådraget.

Uppbromsningen skedde relativt mjukt på c:a 50 m, och något försök att doppa ena vingen gjorde jag aldrig utan höll spaken rakt bakåt, samtidigt som jag höll ena handen på sprinten till fastbindningsremmarna. När nosen i slutet av rutschningen häftigt grävde ned i vattnet och planet började dyka, lossgjorde jag mig och kom utan svårigheter ur det c:a 2 m under vattenytan, och var med 1 à 2 simtag uppe vid denna. Omedelbart därefter försvann 22:ans stjärtparti lodrätt ned i vattnet. Jag lösgjorde mig ffån fallskärmen (typ med karbinhakar) vilket inte heller beredde några svårigheter, utlöste flytvästen och simmade därefter mot land. Så småningom mötte jag en eka, vars ägare av rotetvåan gjorts uppmärksam på det inträffade.

Min tro är, att en bidragande orsak till att nödlandningen gick så bra var att propellern hela tiden gick på fullvarv och således inte orsakade så kraftigt motstånd i vattnet, som en långsamt roterande propeller gör. Vidare tycker jag nu efteråt, att det nog inte finns anledning att försöka "vräka" runt planet över vingen vid nödlandning på vatten. Dessa bedömanden är dock bara antaganden."

Ami.

FALLSKÄRMSHOPP TILL SJÖSS - NÅGRA ERFARENHETER.

Häromdagen tvingades en förare i ett plan typ J 22 att lämna planet p g a en kraftig oljeläcka, som förhindrade all sikt utåt. Händelsen inträffade vid västkusten och flygaren hamnade c:a 10 km från land. Han berättar här om sin upplevelse:

"Nedslaget i vattnet var ganska mjukt. Jag hade ingen svårighet att bli fri från fallskärmen. Den var av typ Irvin med centrallås och jag öppnade låset först vid beröringen med vattnet. Jag medförde ingen gummibåt. Flytvästen fungerade normalt och jag blåste genast upp den helt.

I början var det kallt i vattnet, men efter en stund försvann känslan av kyla. Så småningom började jag frysa om fötterna och underbenen och tog då av mig skorna, vilka dels kylde, dels hindrade vid simning genom att tynga ned benen. Vågorna spolade över huvudet på mig. De var nog över en meter höga. Genom att ta ett simtag i varje våg lyckades jag hålla huvudet över vattnet hela tiden. Efter ungefär en halv timme kom en stock flytande mot mig. Jag höll fast vid den och försökte ligga på den så gott det gick i sjögången. Jag frös ej så mycket om fötterna, när jag fick upp dem till vattenytan.

Min uppmärksamhet hade jag riktad på de i spaningen deltagande flygplanen, och jag försökte vinka till dem, som kom i närheten.

Mina tankar sysselsatte sig naturligtvis med räddningen. Bl a gjorde jag följande reflektioner: "Jag borde ha haft gummibåten med mig nu. Jag borde ha underkastat mig besväret och olägenheterna, som är förknippade med att medföra gummibåten. Jag borde ha haft gummibåten med mig på alla flygningar." - Hela tiden var jag dock övertygad om att jag skulle bli räddad. Tiden gick fort, tyckte jag. En förare såg mig, när jag hängde i fallskärmen. Han flög emellertid iväg för att skaffa en båt - - - och tappade bort mig.

Regel därför: Lämna aldrig en kamrat i vattnet. Släpp honom aldrig ur sikte. Håll kontakt eller känning med honom ända tills hjälpen är framme!

Min utrustning var följande: Flytväst, flygoverall, flyghuva, handskar, skor, strumpor, korta kalsonger och gymnastiktröja. Flytvästen hade inte färgpåsar, vilket säkert fördröjde kontakten. Jag låg 1 tim 10 min i vattnet och beräknar, att jag troligen kunnat vara vid fullt medvetande c:a ännu en timme."

Abe.

MODERN BÄRGNING AV EN J 22:A.

En notis i Sv D med tillhörande bild omnämnde för någon tid sedan en lyckad bärgning, utan att taga ner vingarna, av en J 22:a från F 18. Chefen för "bärgningsstyrkan" berättar här närmare om det i sitt slag tämligen märkliga företaget, som startade en onsdag och var slutfört till fredag kväll - på 48 tim.

Under FV-övningen stoppade motorn på en J 22:a från F 18 av oförklarlig anledning. Då flyghöjden därvid endast var c:a 250 m, stod icke många sekunder till buds för att reda upp situationen. Det hela slutade emellertid med att föraren kom ned lyckligt till moder Jord, genom att buklanda på en leråker i trakten av Nykvarn.

Flottiljen larmades och snart var undersökningskommissionen på väg till nödlandningsplatsen. Under utkörningen rekognoserades framkomstmöjligheterna för hemtransport av flygplanet. Visserligen fanns några platser, där det kunde bli besvärligt, men det bedömdes dock möjligt att forsla hem flygplanet utan att ta ner vingarna.
Vid framkomsten konstaterades snart att orsaken till motorstoppet i varje fall inte var bränslebrist, det fanns c:a 90 lit bensin kvar i vänstra vingtanken. Ej heller gav inställningen av kranar och reglage jämte övriga iakttagelser någon ledtråd till uppspårandet av primärorsaken till motorstoppet. Återstod följaktligen endast att så snabbt och billigt som möjligt forsla hem flygplanet till depån för vidare undersökning - och nu vidtog en transport, som länge skall minnas.

Bärgningsgruppen medförde en 1,5 tons terrängbil (Dodge-jeep) samt en 4 tons lastbil jämte en transportabel lyftkran. Lastbilen och lyftkranen ersattes senare av flottiljens nylevererade 25-tons bärgningsbil av typen Brockway. Till att börja med vinschades flygplanet ett 40-tal meter fram till en liten väg, där det med hjälp av kranen hissades upp så, att landstället kunde fällas ut, varefter flygplanet sattes ned på egna "ben".

Första "etappmålet" för hemtransporten var stora landsvägen mellan Södertälje och Strängnäs. Sträckan mätte c:a 1½ km och vägen är där smal och kantad med ledningsstolpar och träd. Detta innebar att vi gång på gång fick tillgripa saxning. På de ställen där det ej fanns plats för saxning, kompletterades vägbanan antingen med den medförda lastbilens flak eller också genom att bygga ut plankbroar över diket på endera sidan av vägen. De besvärligaste passagerna var en 150 m lång allé och fyra mindre landsvägsbroar. Allén kringgicks genom att dra flygplanet över en stubbåker vid sidan om vägen. Broarna "forcerades" efter att ha sänkt broräcket på den första och höjt "körbanan" på den andra. Den tredje bron klarades med några saxningar och den fjärde efter att ha vinschat omkull ett par stora alar, som hindrade framfarten.

Efter 19 timmars träget arbete rastade vi vid ett vägskäl. Vi hade nu avancerat c:a 1 km. Då hela vägsträckan hem var omkring 4 mil, var det kanske ej att undra på att modlösheten började göra sig märkbar hos några av deltagarna. Transporten hade hittills skett med hjälp av terrängbilen, en bogserskakel och handkraft. Bärgningsbilen hade inte kunnat användas. Därtill hade vägen varit alltför smal. Vid vägskälet kom vi in på en något bredare väg och fick därigenom tillfälle att utnyttja Brockway:en. Lyftstropparna apterades och med hjälp av Brockway:ens kran lyftes flygplanet så, att det hängde fritt från marken. En man avdelades till att styra stjärten med hjälp av sporrstyrgaffel, en man fick passa vid vardera vingspetsen och två man fick medelst bogserskakeln tjänstgöra som dämpare i händelse flygplanet skulle komma i svängning. Och så startade vi med förnyat mod. De återstående 500 meterna fram till första etappmålet avverkades på 20 min.

Färden till Södertälje, som fick utgöra nästa etappmål, blev som en dans på rosor jämfört med den föregående "snigelvalsen". Flygplanet framfördes på sådan höjd att övrig trafik obehindrat kunde passera under vingarna. Södertälje nåddes efter 4 timmar. Genom staden gick det utan några som helst mankemang. Över Södertäljebrons lyktstolpar fick flygplanet sväva fram på 3½ meters höjd under allmänt jubel från de i stora skaror

Frank Karlsson:

DE SENASTE RÖNEN OM ÅSKA.

Det har i åratal rått mycket olika uppfattningar om riskerna vid flygning i åskväder. Våren och sommaren 1946 och 1947 samlade man i USA erfarenheter genom en undersökning (Thunderstorm Project), vars ändamål var att grundligt ge besked om åskvädrens natur.

Man företog närmare 1400 flygningar, dels i Ohio, dels i Florida, men ägnade tyvärr inte detaljstudium åt ovädrens angränsande delar. Det har senare påvisats av NACA (National Advising Committee for Aeronautics), att vädret i de yttre (perifera) partierna kan vara av minst lika stor betydelse som i de centrala. Studierna komma därför sannolikt att utökas vid nästa, redan planerade undersökning.

Klimatet i Sverige och i Amerika är alltför olika för att man direkt skall kunna jämföra ovädren i respektive länder. Det är sålunda vanligt att åskmolnens vertikala utsträckning i USA överstiger 9000 meter, medan den här i medeltal ej når över 6000 meter. Hänsyn härtill har tagits i följande försök att överföra undersökningen till svenska förhållanden.

Det är givet att riskerna vid åskvädersflygningar i hög grad beror av flygplantypen. För att minska riskerna använde man sig därför vid undersökningarna av det kraftigt byggda flygplanet "Black Widow", typ P-61 C. Av dettas besättning - tre man - var en meteorolog. Planen genomkorsade ovädren på höjder från 1000 till 8000 meter, och deras instrumentering var särskilt omsorgsfullt utvald. Förutom de egentliga flyginstrumenten fanns det sådana med vars hjälp man kunde mäta temperatur, tryck, fuktighet och såväl horisontella som vertikala vindhastigheter.

Vid analys av fakta från denna undersökning får man den uppfattningen, att de olika väderleksfenomenen i åskväder inte är så kaotiska och slumpartade som man tidigare trott.

I. Utveckling

Ovädren är fundamentalt lika både beträffande struktur och väderlekselement och innehåller ett flertal centra av konvektiv art, som kallas åskvädercceller. Varje sådan cell kan utvecklas mer eller mindre oberoende av närliggande. Den enskilda cellen uppvisar tre faser i sitt levnadsiopp:

Forts sid 228.

MODERN BÄRGNING AV J 22:A - - - Forts. från sid 226.

tillströmmande Södertäljeborna. Vid allén intill Weda-verken rastade vi. Huvudstyrkan av bärgningsmanskapet avlöstes, varpå vi startade mot 3:e etappmålet, Salems kyrka. Snart hade vi saxat flygplanet igenom allén och framför oss låg nu den breda och fina Södertälje-vägen. Då vi trodde att det på denna sträcka skulle gå fortast med bogsering av flygplanet, tillkopplades bogserskakeln. Därefter "spändes" terrängbilen för och ekipaget sattes i rörelse. Det gick emellertid inte så bra som väntat, enär all övrig trafik avsevärt stördes och endast kunde slussas förbi flygplanet vid avtagsvägar. Vi återgick därför till att använda Brockwayen.

Sista besvärliga hindret dök upp vid Uttrans järnvägsstation. Där passerar vägen ett stickspår med ett par betongstolpar (med ett inbördes avstånd av 5,8 meter) på vardera sidan om spåret. Genom att saxa flygplanet både på tvären och på höjden (saxning "i kvadrat") lyckades vi efter mycket slit och sedan vi monterat ned en järnvägsbom och en varningsskylt, komma igenom det första stolpparet. Det andra stolpparet "lurade" vi genom att dra flygplanet ett stycke efter järnvägen och därefter lyfta det över ett staket och in på landsvägen igen. Denna prestation belönades med en applåd av församlade Uttran-bor. Sträckan till slutmålet, F 18, gick relativt smärtfritt.

Snart voro vi framme vid avtagsvägen till flottiljen. Vid Skyttbrinks skola står en stuga omedelbart intill vägen och på andra sidan vägen finnes en hög häck och några stora trän. På trappan till stugan stod ägaren bredbent och beskådade det sällsynta ekipaget. Minen tydde på att han inte tänkte flytta på sig. Det behövde han heller inte. Upp på 4 meters höjd hissades flygplanet och kördes sedan över både stugan och ägaren. På vägen genom skogen fram till flottiljen hindrade några träd framfarten. Dom gör det inte nån mer gång.

Hela transporten, som tog c:a 48 tim, var mycket nyttig och lärorik. Man hade rika tillfällen att pröva sig fram till bästa framkomstsättet. Framförallt har transporten lärt mig och övriga deltagare samt (vilket jag hoppas) i viss mån även läsaren vilka förnämliga resurser som står en till buds, då man förfogar över en bärgningsvagn av Brockway-typ.

Gösta Zetterquist.

a. Cumulusfasen - under vilken cellen endast innehåller uppvindar från molnbas till molntopp.
b. Utvecklingsfasen - under vilken regndropparnas fall inleder en lokal fallvind i den del av åskvädret, där det förut härskat uppvindar.
c. Städbildningsfasen - under vilken uteslutande de lägre delarna av cellen innehåller en svag fallvind. I övriga delar förekommer endast obetydliga vertikala vindhastigheter.

2. Turbulens.

"Draft" är det amerikanska ordet för en kraftigare luftströmning i den enskilda cellen, och som omfattar större delen av ovädrets vertikala utsträckning, till skillnad från "gust", som har en horisontell utsträckning av blott 10 - 100 meter.
På ett flygplan verkar "the drafts" antingen lyftande eller sänkande, medan "the gusts" ger planet en serie korta, snabba stötar, som påminner om dem i cumulusmoln. Höga värden på "up-drafts" förekommer främst mellan 2000 och 5000 meter, men är i "downdrafts" jämt fördelade i åskvädrets hela utsträckning.

3. Nederbörd.

Det visade sig, att man mötte regn i nästan varje oväder på höjder under 0-gradersnivån. Det är emellertid inte säkert, att nederbörden alltid når marken. Ofta påträffade flygplanen stora vattenkoncentrationer inom områden med uppvindar, som hindrade vattendropparna att falla. Fördelningen av olika kraftig nederbörd i form av regn eller snö i procent av totala antalet genomflygningar på olika höjder framgår av nedanstående tabeller:

Regn-intensitet	Flyghöjd i meter									
	1000		2000		3000		4000		5000	
	Ant.	fall%	Ant.	fall%	Ant.	fall%	Ant.	fall%	Ant.	fall%
Lätt	23	20	45	21	38	18	7	4	0	0
Måttligt	23	20	63	29	37	18	3	2	1	1
Starkt	47	42	82	38	22	11	10	6	0	0
Regn o snö	0	0	4	2	55	26	4	2	1	1
Underkylt regn	0	0	0	0	4	2	1	1	3	2
Oklassificerad	6	5	12	5	6	3	5	3	1	1
Inget regn	14	3	11	5	46	22	134	82	105	95
Totalt	113	100	217	100	208	100	164	100	111	100

Snö-intensitet	Flyghöjd i meter									
	1000		2000		3000		4000		5000	
	Ant.	fall%	Ant.	fall%	Ant.	fall%	Ant.	fall%	Ant.	fall%
Lätt	0	0	13	6	50	24	58	35	45	40
Måttligt	0	0	5	2	33	16	41	25	24	22
Starkt	0	0	0	0	13	6	37	23	24	22
Regn o snö	0	0	4	2	55	27	4	2	1	1
Oklassifierad	2	2	11	5	13	6	5	3	7	6
Ingen snö	100	98	184	85	44	21	19	12	10	9
Totalt	112	100	217	100	208	100	164	100	111	100

Tabellerna visar främst, att regnblandad snö förekommer nästan uteslutande i 3000 meter, d.v.s. 0 gr-nivåns ungefärliga höjd på sommaren hos oss. Den största frekvensen av måttligt och starkt snöfall uppträder på omkring 4000 meter.

4. Isbildning.

Den mesta isbildningen vid flygningarna med Black Widow-plan hänförde sig till den relativt ofarliga rimfrosten. Under de två somrarna inträffade inte ett enda fall av så svår isbildning att fara förelåg. Den troligaste orsaken härtill var de relativt snabba genomflygningarna av isbildningszonerna. Då planen passerade molnfria luftskikt mellan ovädren, hann isen i de flesta fall att alldeles försvinna. Tabellen nedan visar fördelningen av isintensiteten på olika höjder:

Se sid 229.

Intensitet	Flyghöjd i meter									
	1000		2000		3000		4000		5000	
	Ant.	fall%	Ant.	fall%	Ant.	fall%	Ant.	fall%	Ant.	fall%
Lätt rimfrost	0	0	5	2	35	17	38	23	23	21
Måttlig "	0	0	0	0	1	1	14	8	8	7
Stark "	0	0	0	0	0	0	3	2	5	5
Rimfrost o isbark	0	0	0	0	3	1	10	6	1	1
Isbark	0	0	1	1	2	1	5	3	2	2
Oklassifierad	0	0	6	3	18	8	24	15	15	13
Ingen is	112	100	205	94	149	72	70	43	57	51
Totalt	112	100	217	100	208	100	164	100	111	100

5. Hagel.

Påträffade hageiområden var mycket små och i regel begränsade till en eller två nivåer. Måttligt till kraftigt hagel förekom endast i 50 fall av 800, d v s 6%. Hagel utgör av denna anledning ingen större flygrisk, men man måste å andra sidan ha klart för sig, att då hagel verkligen påträffas, stora skador kan åstadkommas.

6. Blixt.

Det hände sammanlagt 21 gånger att blixten slog ned i flygplanen. I allmänhet begränsades skadan till en klunga små, ytliga hål i flygplanet. Vid ett tillfälle träffades pitåröret, och piloten rapporterade en momentan hastighetsangivelse på 970 km/tim. En inspektion visade sedan att pitåröret krökts några grader. Av intresse är uppgiften att inget totalhaveri på radioanläggningen kunde hänföras till blixtnedslag.

7. Förhållanden vid start och landning.

Under ett åskväder kan snabba växlingar ät bäda hållen inträffa i trycket vid marken. De största ändringarna uppkommer i samband med regnskurar. Därför kan på kort tid en rättställd höjdmätare vid sådana tillfällen visa fel av storleksordningen 20 m eller mer. Då nederbörden ofta är så kraftig att sikten väsentligt nedsättes, är höjdmätarkorrektion av betydelse.

9. Sammanfattning.

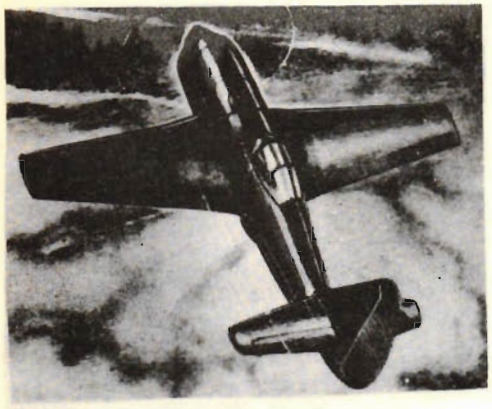
Väderleksfenomen	Flyghöjd i meter				
	1000	2000	3000	4000	5000
Isbildning (Alla typer	Ingen	Ovanlig	Vanlig	Max	Vanlig
Isbildning (Isbark o Svår rimfrost	"	Ingen	Ovanlig	"	"
Hagel	"	Max	Max	Ovanligt	Ovanligt
Blixtnedslag	Sällsynt	Sällsynt	Ovanligt	Ovanligt	Ovanligt
Starkt regn	Max	Max	Vanligt	"	Inget
" snöfall	Inget	Inget	Ovanligt	Vanligt	Vanligt

På höjderna omkring och ovanför 0 gr-nivån förekommer den mesta isbildningen, väl över denna nivå det mesta snöfallet samt omkring och under denna nivå stora regnmängder. Vertikalvindarna i åskvädret synas kunna ändra flyghöjden med högst 2000 m. Oftast orsakar de betydligt mindre höjdändringar. Om ett flygplan av sådana vindar föres nedåt genom molnbasen, upphör den nedåtgående rörelsen strax därefter. Dessa "drafts" ändrar snabbt flygplanets hastighet åt endera hållet, och om föraren samtidigt strävar efter att bibehålla höjden genom att låta planet ligga med hög eller låg nos, så inträffar lätt en ovälkommen stall eller spin.

Åskvädret har visserligen en invecklad struktur, men de viktigaste cirkulationsförloppen följer ett identifierbart mönster i de olika faserna av ovädrets förlopp. De olika väderlekselementen uppträder också i allmänhet inom vissa rätt bestämda höjdintervall. Nästa amerikanska undersökning kommer bl a att ta upp till behandling prognosproblem rörande turbulens - såväl på höjd som vid marken - i samband med åska.

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

KÄNNER DU IGEN DEM?

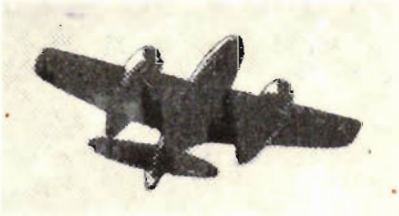


1

2

I

5



3

4

II

Två nya reamotorer från Rolls-Royce. (Itav 1685 21/4 49)

Nene 3 är en ny version av Nene 2. Motorn ifråga är byggd för att särskilt passa "Attacker", Navys nya jaktflygplan. Den har en dragkraft av 2270 kp vid havsytan.

Nene RN 3 heter en annan ny typ. Den har en dragkraft av 2495 kp och är försedd med vatten-metanolinsprutning.

USAF beställer Flader J-55 - ny reamotor. (Itav 1672 31/3 49)

Flader J-55, en ny typ av reamotor, är nu under tillverkning för USAF. Den har endast 350 kp dragkraft vid 28.200 varv/min.

KÄNNER DU IGEN DEM ? Lösningar till identifieringsuppgifterna på sid 196.

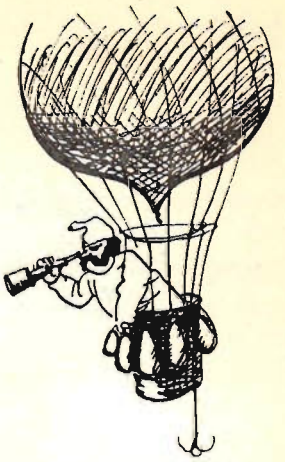
A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	La 9	Enmotorigt propellerfpl. Kraftig, trubbig nos. Tjock flygkropp med förarsitsen långt tillbaka. Trapetsformad vinge med rak vingspets. Trapetsformat stjärthöjdplan. Triangulärt stjärtsidplan med rak framkant och böjd bakkant.
2	Northrop XF-88	Tvåmotorigt reafpl. Lågvingat. Lång, smal flygkropp med spetsig nos. Starkt pilformad vinge och d:o stjärthöjdplan. Kraftigt steg bakom vingen. Förarplatsen långt fram i nosen. (Radarantenn i nosspetsen.)
3	Gloster Meteor	Tvåmotorigt reafpl. Lång spetsig nos framskjutande framför motorgondolerna. Tväravskurna vingspetsar. Motorgondolerna med cirkelrunda luftintag.
4	Tu 2	Tvåmotorigt propellerfpl. Cigarrformad, lång flygkropp. Stora triangulära, spetsiga vingar. Trapetsformat stjärthöjdplan. Stjärtkon.
5	Jak 15	Enmotorigt reafpl. Lång kraftig, något framåtsluttande nos med runt luftintag. Triangulärt, uppåt och bakåt avrundat stjärtsidplan.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	Kronstadt ryskt ubåtsmoderfartyg	En rak skorsten, för om d:o ett bryggkomplex. Rak stäv och kryssarakter. Två master med kraftiga fästen för lastbommarnas toppgajar. Strålkastarplattformar på mastens halva höjd. Två mastbryggor på förkant av främre masten och två d:o på akterkant av aktre masten. Bestyckn: 4-76, 3-45, 2 ksp Depl: 5800 ton Dim: 100 x 14 x 6. Fart: 12 knop.
II	Fylgia svensk lätt kryssare	Två skorstenar, något bakåtlutande. Förligt bryggparti med rak förkant. Stort avstånd mellan främre skorsten och bryggan. En mast på akterkant av bryggan, på masten en plattform för torpedsikte. Högt fribord, obruten däckslinje. Svagt fallande stäv och kryssarakter. Ett dubbeltorn förut, ett d:o akterut samt två dubbeltorn bordvarts strax akter om främre skorsten. Bestyckn: 8-152, 4-57, 4-40, 2-25, 1-20, 4 ksp, 2-53TT Depl: 4300 ton Dim: 115 x 14,8 x 6,3 Fart: 22 knop

Lättare Än Luften:



EN OVANLIG ORDER.

Den nordiska (eller kanske internationella ?) oseden att i tid och otid gå omkring med händerna i byxfickorna är inte omtyckt på sina håll. Att man avsiktligt b e o r d r a r personalen att uppträda på detta ur estetiska synpunkter föga prydliga sätt är dock ovanligt. Här likväl ett exempel, hämtat ur "Folk & Vern", Köpenhamn. Tidningen rubricerar det såsom "den märkligaste ordern i härens historia". Läs vidare!

Danska brigadsoldaterna i Tyskland var för någon tid se'n ute på en rundresa, och bl.a. besökte man den jättestora radiosändaren i Norddeich. För att det dels inte skulle uppstå någon skada på stationen genom 'klåfingrighet' och dels för att mannarna inte skulle råka ut för skada genom att beröra strömförande delar kommenderade chefen, innan promenaden genom den imponerande stationshallen började:

- Händerna i byxfickorna, rotekolonn framåt marsch!

Det var visst f ö r s t a g å n g e n i den danska krigsmaktens gloriösa historia som denna order avgavs, tillfogar 'Holbaeks Amtstidende', urkällan till anekdoten.

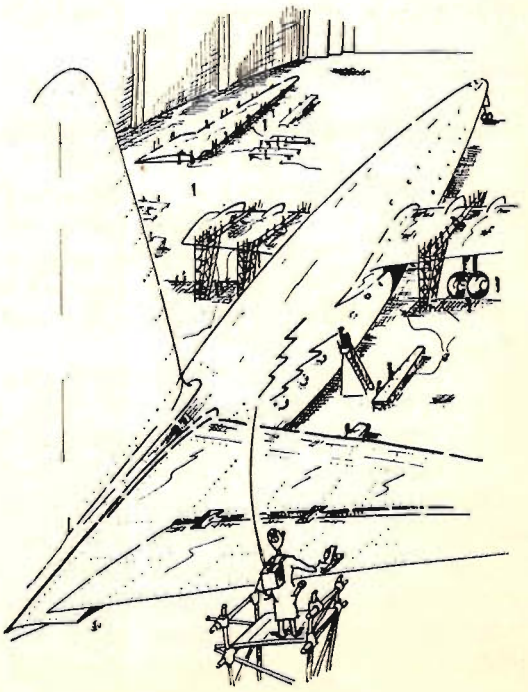
VERKSTADSTJÄNSTENS FAROR (T.H.)

Stor översyn på "International Airlines" första DC-606:a pågår. Förbindelsen mellan olika "besiktningsstationer" upprätthålls självfallet per radiotelefon. En röst från någonstans bakom stabilisatorn når kontrollchefen framme i nosen:

"Kontrollingenjör Smith här - hallå kontrollingenjör Brown - För fram spaken ett tag, hallå - för fram spaken! - Kom!"

BOLAGSLIVETS FAROR (T.V.).

Efter "T h e A e r o p l a n e".



MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Svaret på uppgiften sid 199 , om återstående flygtid till radiosändaren, är $1^{t}06^{m}$.

HAVERIFRONTEN - Forts från sid 229.

Glidplanupphämtning i räddningstjänst. (Skyways mars 49)

En räddning av nödlandad besättning med s k "glider pick up" utfördes nyligen i Alaska. En C-47 hade gjort en buklandning på en frusen flod 120 km från Dawson. Ett spaningsplan fann snart C-47:an och till dess undsättning skickades en C-54 med ett CG-15 glidflygplan på släp. Glidplanet landade och tog upp besättningen från det nödlandade planet och en kort stund därefter blev det självt upphämtat av C-54:an. Det var första gången en räddning utfördes på detta sätt.

Räddad vid koloxidförgiftning genom kamrats tillrop.

I Naval Aviation News Febr 1949 läses följande:

Under förbandsflygning med flygplan typ Corsair i USA inträffade, att en förare blev till hälften medvetslös på grund av koloxidförgiftning. Kamraterna i förbandet märkte att ett plan ej följde med vid en sväng. De flög då efter detta och observerade, att föraren satt hopsjunken. Flygplanet låg i högersväng med låg nos. En av förarna i förbandet ropade då i radio den förgiftades namn istället för hans förbandsnummer.

Den vid tillfället halvt medvetslöse har efteråt meddelat, att han endast erinrar sig hurusom han förvånats över, att man ropade hans namn i stället för förbandsnummer.

Genom denna reaktion återvände medvetandet så mycket, att han kunde reflektera. En av förbandskamraterna uppmanade honom därefter att öppna huven, varefter han lyckades göra en nödlandning i halvt medvetslöst tillstånd. Efter landningen förlorade han åter medvetandet och fördes till ett sjukhus, men tillfrisknade senare.

Helikoptern i räddningstjänsten. (Itav 1672 31/3 49)

"Rescue Squadron" i Alaska har under de två sista åren räddat 61 personers liv. Den typ av helikopter, som detta förband varit tilldelad, är Sikorsky H-5 (S-51). Varje räddningsexpedition har i medeltal omfattat nära 3 tim (2 tim 49 min) flygtid.

Automatisk nödsändare underlättar efterforskning.

I USA har konstruerats en nödsändare som väger 4,5 kg avsedd att installeras i stjärten på flygplan.

Vid haveri igångsättes sändaren genom att en s k stötomkopplare sluter strömmen. En motvikt håller den omkr 45 cm långa antennen lodrätt. Sändaren arbetar på frekvens 142,92 kp/s och ger signal i 100 timmar medelst två små batterier.

Sändarens räckvidd på marken är optisk och uppgår maximalt till c:a 30 km. I händelse av haveri till sjöss flyter sändaren. Priset beräknas bli högst 30 dollar vid massproduktion.

Tanken på en nödsändare av angivet slag kommer från en man tillhörande räddningstjänsten, som tillbringat mycken tid i oländiga bergstrakter sökande efter 53 flygplan, som man ännu ej funnit. Han känner till flyghaverier, vid vilka skadade kunde ha räddats om hjälp hade nått dem tidigare.och anser därför, att en radio, som börjar sända redan vid olyckstillfället, vore den bästa lösningen på problemet att underlätta räddningstjänstens spanings- och undsättningsverksamhet.

Press-stoppnytt:

BOMBPLAN PÅ MYCKET HÖGA HÖJDER KRÄVER NYA JAKTPLANKONSTRUKTIONER.

Den 20 maj 1949 hade USAF - enligt Aviation Week 16/5 1949 - kallat representanter för de ledande flygplanfirmorna till ett möte i Washington för att diskutera nya jaktplankonstruktioner.

I och med den nya B-36 har luftstridens område ökats i höjdled, upp till 12 km höjd (40 000 ft) och däröver. Ända till nyligen har man satt fordringarna på jaktplanen sådana, att deras bästa prestanda skall uppnås på 10 km höjd. Snart kommer att fordras att denna sistnämnda höjd ökas till c:a 15 km och denna ökning kommer att draga med sig massor av svårlösta problem. Den citerade tidningen nämner 4 av dessa, nämligen:

1) att åstadkomma en reamotor, som lämnar god effekt på höjder över 12 000 meter,
2) att förbättra den aerodynamiska utformningen,
3) att omkonstruera utrustningen (navigering, vapen m m), så att den funktionerar enkelt och säkert vid höga hastigheter och på stora höjder,
4) att skapa en ny stridsledningsorganisation, som täcker det mycket förstorade luftrum, som ökningen av höjden medför.

För förarens del blir det nödvändigt, att han avlastas från många av sina uppgifter. Auto-pilot och radiokompass är hjälpmedel härför, liksom förbättrad markradar, med vilken planet i stor utsträckning skall kunna ledas fram mot fienden.

BELL X-2. ÖVERLJUDSFÖRSÖKSFLYGPLAN.

Enligt Itav 1692 30/4 49 kommer inom kort försöken med det rakvingade provplanet B e l l X - 1 - som passerat "ljudvallen" ett flertal gånger med olika USAF förare (Yaeger, Boyd m fl) - och som satt rekord i höjd- och stighastighet - att följas av flygprov med en ny typ, den betydligt större och mer utvecklade B e l l X - 2 (jfr Itav 1647).

B e l l X - 2, som den 11/4 49 visades i modell för försvarskommittén i USA, uppges vara byggd av Bell Aircraft Corp., Buffalo, N.Y. Planets raketmotor, Curtiss Wright XLR-CW-1, blir färdig någon gång under augusti eller september 1949.
X - 2 demonstrationsmodell visade pilformig vinge (c:a 30°) och likaledes pilformiga stjärtplansytor. Liksom på X - 1 är vingen placerad i flygkroppens mitt och stabilisatorn sitter på ungefär halva fenhöjden.

X - 2 väntas under flygningen uppnå Mach 2.0 - 3.0. På höjder över 10 km skulle detta medföra verkliga flyghastigheter mellan 2.100 km/tim och 3.200 km/tim. På dessa höga höjder, där luftens temperatur är omkring -50° C, skulle flygplanet enbart genom luftfriktionen få en yttemperatur av plus 120 - 350° C. Solstrålningen höjer denna temperatur ytterligare. Man har därför valt rostfritt stål till klädsel av alla ytor då aluminiumlegeringar vid så höga temperaturer förlorar i struktural hållfasthet. Förarhytten får luftkonditionering och blir trycksäker.

KFF Reproduktionsdetalj
Stockholm 1949