2. div

Ufl

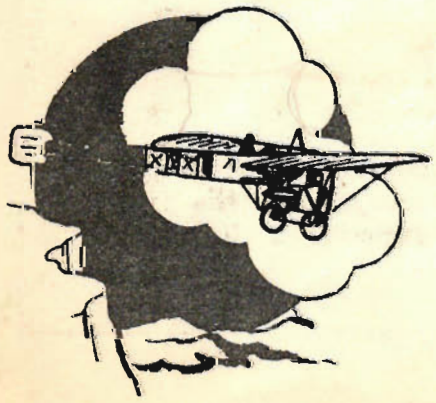
Nr 11 1949
NOVEMBER
14/11

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

	Sid.
Frågan för Dagen	
Den ryska atombomben ★	273
Medelsäskanden för flygvapnet budgetåret 1950/51 ★	276
Flygtjänst	
Månadens navigationsproblem	279
Femtilapp att förtjäna!	280
Glimtar från F 6:s Norge-besök	281
Känner Du igen dem?	284
Vad Vet Du	
om vårt samhälle? - II	"
Marktjänst	
Central ledning av allmänbildande undervisning - ett förslag ★	285
Flottiljpolisorganisationen ökas 1950	"
Flygvapenmästerskapen 1949	286
Utlandsnytt	
Lord Tedder tror på "Canberra"	289
Storbritannien behöver ett bombflyg ★	291
"Pieckistan´s" flygvapen	293
Så Gick Det Till!	
Flygspaning åt marktrupper ★	295
Fyrtio år efter Blériot	297

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

Aktuella flygplan vid Farnborough ★ 299

Felkällor vid höjdbestämning ★ 302

Ryska reaplan och reamotorer ★ 304

Haverifronten

Det var nära ögat - tre tillbud ★ 305

"Håmojokk-David" - en ödemarksbärgning av B 3:a 307

Marktjänst

"FF:s" materielavd:s organisation ändrad 310

Läsekretsen har ordet

Med Safir till Indien - I 311

Haverifronten

Caterpillarklubben

självständig? 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:

DEN RYSKA ATOMBOMBEN.

Den 23/9 1949 tillkännagav president T r u m a n inför världen, att man nu fått kännedom om en atomexplosion inom Sovjetunionens område. Den uppseendeväckande nyheten har överallt tolkats så, att ryssarna nu nått så långt, att de är i stånd att tillverka atombomber. Då man också vet, att de sedan ett par år tillbaka har uppsatta strategiska bombförband med flygplan av typen Tu 70 (kopia av USA:s B-29) kan man utgå ifrån, att de redan nu är eller inom kort blir i stånd att också anfalla med atombomber. Detta läge har inträtt 3 år tidigare än man beräknade i U S A, då utredningen "Survival in the Air Age" gjordes för 2 år sedan. Uppenbart är att en ny epok inträtt i den storstrategiska utvecklingen och i det kalla kriget mellan öst och väst. Kommentarerna ute i världen har varit livliga.

Den a m e r i k a n s k a uppfattningen framgår bl a av ett par uttalanden av New York Times militäre medarbetare Baldwin, av försvarsstabschefen general Bradley och av förre flygvapenchefen general Spaatz.

Baldwin jämför USA och Sovjetunionen i fråga om resurser, nuvarande bombtillgång, bombförband och försvar. Han säger:

USA har sedan länge fabrikation i gång av vad som behövs för framställning av atombomber. 1272 fabriker och laboratorier arbetar enligt ett särskilt program härför. Dess industriella resurser överhuvudtaget är främst i världen. Urantillgången är säkrad, främst från Canada och Belgiska Kongo.

Ryssarna har förmodligen tre atomcentra, ett vid Kaukasus, ett vid Bajkalsjön och ett i nordöstra Sibirien. De industriella resurserna i allmänhet är stora; mätta i elektrisk kraftproduktion dock endast en fjärdedel av USA:s. Urantillgångarna är antagligen mindre, men nya upptäckter kan göras.

USA har några hundra atombomber. De senare bombernas styrka är 2 à 3 gånger större än Japanbombernas. Ytterligare förbättring kan väntas.

Den ryska atombomben - om den verkligen redan finns - är okänd både till kvantitet och kvalitet. Det är osannolikt, att ryssarna funnit någon genväg till målet, varför det är troligt att den än så länge finns endast i några exemplar och att dessa är sämre än de senare amerikanska.

Det strategiska bombflyget i USA har nu två flottiljer och om ett par år 180 st B 36-or i första linjen, Dessa plan kan flyga till mål, belägna

5000 à 6000 km bort, och återvända till basen. Det är nog för att nå även de inre sibiriska industriområdena. Dessutom har man i första linjen 420 B-29:or och B-50:or med hälften så stor räckvidd. Det finns gott om B-29:or i reserv.

Det ryska bombflyget under marskalk Golovanov är uppdelat på tre eskadrar om tillsammans 200 Tu 70. Dess utbildning är än så länge efterbliven. Tekniken vid atombombanfall torde man inte behärska ännu. Men självfallet arbetar man och gör framsteg. Ryssarna har även en robotbomb av V-2-typ med 800 km räckvidd, dock utan atomladdning.

USA:s försvar mot atombomben ligger först och främst i läget. Utan "självmordsanfall" kan Tu 70 inte nå dit. Därnäst har man en betydande styrka att gå till motanfall mot atombombfabrikerna med. Slutligen har man också ett gott luftförsvar mot bombflyg. USA har sammanlagt 24 000 flygplan i flygvapnet och marinen, inkl. transport- och skolflygplan.

Ryska flygvapnet förmodas omfatta 14 000 - 17 000 flygplan. Industrien lär kunna göra 12 000 plan om året, mest attackplan.

USA behåller sålunda ledningen i kapplöpningen, säger Baldwin, men ryssarna har startat snabbt.

General Bradley sade den 12 oktober, att den amerikanska krigsmaktens uppgift först av allt skall vara att avvärja en katastrof, om USA och dess bundsförvanter plötsligt angrips. Därför erfordras krafter, som omedelbart kan slå igen och slå hårt. (Därmed menar B. självfallet det strategiska bombflyget). Därnäst erfordras medel för att mobilisera personella och materiella resurser, som kan föra kriget över till fiendens mark och besegla hans nederlag. (Därmed menar B. lantstridskrafter, som med hjälp av flottan förs över havet och som stöds av taktiskt flyg för att vinna herravälde i luften).

General Spaatz skriver: - "Det tillkommer nu oss att omedelbart och beslutsamt förbereda oss för de händelser, som kan inträffa i den omedelbara framtiden och ej för dem, som vi trodde möjligen skulle kunna ske vid en obestämd och långt avlägsen framtid."

"Det är min uppfattning", fortsätter S., "att ett flertal grundtankar i vår försvarsplan måste ytterligare understrykas." I sammandrag är dessa enligt S.:

1. Ingenting får tillåtas att störa uppläggning av USA:s förråd av atombomber.

2. Intensifierade ansträngningar bör göras, att genom F N nå fredsmålen, omfattande kontroll av atomenergiproduktionen, utförd av en internationell organisation.

3. Iordningställande av egna försvarsanstalter måste ske ofördröjligen. Försvarsmakten bör vara organiserad med hänsyn till nya och kommande vapen. Verkligt samgående mellan försvarsgrenarna måste etableras.

4. Flygvapnet bör vara sammansatt minst enligt 70-flottiljprogrammet, eventuellt reviderat uppåt. Ett fullt utbyggt radarnät, moderna jaktflygplan och ny luftvärnsmateriel måste, liksom robotar, forceras fram.

5. Vapenhjälpen till Väst-Europa bör lämnas genast och handhas av USA:s militära ledning för att undvika slöseri med dyrbar utrustning, tid och pengar. Det logiska slutmålet är ett högsta befäl och en organiserad stab för alla nationer i Atlantpakten.

F r å n s v e n s k h o r i s o n t kan följande reflexioner göras:

För västmakterna har hotet blivit större än förut mot Europa och framför allt England. Det måste följaktligen vara än viktigare för dem att hålla fronten genom Europa från Nordkap till Medelhavet. Ju längre väg de ryska atombombplanen behöver flyga, desto större verkan får ett på djupet organiserat luftförsvar. Överhuvudtaget kommer de luftstrategiska synpunkterna att för båda parter bli än mer dominerande över planläggningen i stort. Skandinaviska halvön blir för båda parter än mera betydelsefull. Sovjetryska bombplan på väg mot England skulle t ex möta mindre motstånd, om de kom från Skandinavien över Nordsjön, än om de måste flyga över kontinenten. Risken att vi bli indragna i storkriget har alltså ökat. Därmed bör också kravet på svenska stridskrafter öka. Chefen för flygvapnet har städse hävdat, att en förstärkning av vårt riksförsvar mest effektivt kan ske genom förstärkning av flygvapnet, som har den mest allsidiga användbarheten. Medvetandet om att en aggression mot oss nu även kan komma att innefatta atombombanfall stärker ytterligare denna ståndpunkt, eftersom det främsta försvarsmedlet mot atombomben är att skjuta ned det anfallande bombplanet. Samtidigt ökas emellertid också behovet av ett väl utbyggt och förberett civilförsvar.

MEDELSÄSKANDEN FÖR FLYGVAPNET FÖR BUDGETÅRET 1950/51.

Nedan lämnas en sammanfattning av förvaltningsmyndigheternas medelsäskanden för flygvapnet för nästa budgetår.

Äskandena grundar sig på det militärorganisatoriska underlag, som chefen för flygvapnet överlämnat till respektive centrala förvaltningsmyndigheter. Vår chef har härvid utgått från bl a följande allmänna förutsättningar:

Under budgetåret 1949/50 har F 1 omvandlats till nattjaktflottilj och F 3 till dagjaktflottilj. F 2 (Roslagens flygflottilj) har avvecklats och ersatts av det nya F 2 - Roslagens flygkår - varjämte F 11 och F 21 tillförts vardera en spaningsdivision. Under detta budgetår har vidare förberedelser fortsatts för att genomföra den beslutade 50-procentiga förstärkningen av sex dagjaktflottiljer. Luftbevakningens och jaktstridsledningens modernisering pågår.

Flygvapnets luftvärn har överförts till armén.

De beslutade omläggningarna i personalorganisationen håller på att genomföras, varvid kadern av officerare, underofficerare (signalister), stamflygförare och flygtekniker utbyggas samtidigt som antalet stammanskap (utom stamflygförare) minskas.

Flottiljpolisorganisationen har genomförts vid F 2, F 6, F 12 och F 13.

För budgetåret 1950/51 föreslår chefen för flygvapnet, att 1948 års riksdags principbeslut om förstärkning av s a m t l i g a tio dagjaktflottiljer med 50 % genomföres och att således definitivt beslut fattas om förstärkning av återstående f y r a icke förstärkta flottiljer. Med hänsyn till att detta förslag skulle kunna anses föregripa resultatet av den pågående försvarsutredningen, om detta inte kan föreläggas 1950 års riksdag, har chefen för flygvapnet framhållit den stora elasticiteten i den föreslagna förstärkningen. Om det inte skulle befinnas lämpligt att nu fatta definitivt beslut i denna fråga, föreslår chefen för flygvapnet att åtgärder dock vidtages för att trygga den erforderliga leveransen av flygmateriel, vilket inte skulle föregripa resultatet av försvarsutredningen. (I samband med överläggningar rörande ÖB yttrande över medelsäskandena har chefen för flygvapnet avstått från att kräva dessa senare åtgärder i vad rör budgetåret 1950/51). Ytterligare förstärkning av nattjaktflyget föreslås inte nu med hänsyn till att möjligheterna att anskaffa utländska nattjaktflygplan f n inte kunna överblickas.

Övriga av chefen för flygvapnet föreslagna ändringar och tillägg i för budgetåret 1949/50 gällande organisation sammanhänger i huvudsak med personalorganisationens omläggning och konsolidering enligt 1948 och 1949 års riksdagsbeslut. Med hänsyn bl a till förutsatta organisationsförsök vid flottilj har sträng återhållsamhet iakttagits ifråga om förslag till nya eller höjda löneställningar. - I det följande redogöres för vissa detaljer i förvaltningsmyndigheternas medelsäskanden.

Driftbudgeten.

F l y g f ö r v a l t n i n g e n räknar med en väsentlig höjning av anslaget till bekläddnad m m. För engångsanskaffning av lottautrustningar beräknas 756.000 kronor. - För engångsanskaffning av inventarier i lokaler för luftbevakningen beräknas 170.000 kronor.

Anslaget till övningar m m har tidigare beräknats på grundval av antalet flygtimmar. Då flygtiden inte ensam är avgörande för övningskostnaderna storlek, föreslår flygförvaltningen att dessa kostnader beräknas på grundval av befintlig statistik och med hänsyn till planerad övningsverksam-

het. Anslaget föreslås höjt med 400.000 kronor. I höjningen innefattas bl a kostnader för tätare väderleksobservationer, mera flygfilm för spaningsförbanden, ny jaktkarta, omskolning av luftbevakningspersonal och arbetsledarkurser samt anskaffning av kartor och "plotting"-materiel för lfc och lgc.

Behovet av betalningsmedel under budgetåret 1950/51 för att likvidera beställningar å flygmateriel m m har beräknats till 145 milj kronor (i år 110 milj kronor). I anslutning till chefens för flygvapnet i det föregående berörda förslag om fortsatt utbyggnad av dagjaktflyget har flygförvaltningen framlagt en reviderad anskaffningsplan för flygmateriel m m, omfattande budgetåren 1950/57. Planen omfattar bl a kostnader för ytterligare utbyggnad av luftbevakningens signalnät.

De sammanlagda kostnaderna för den nyssnämnda sjuårsperioden uppgår till c:a 1358 milj kr, varav c:a 117 milj kr för förstärkning av ytterligare fyra dagjaktflottiljer och 44 milj kr för luftbevakningen. Planen omfattar både engångs- och årskostnader. För beställningar i anslutning till den reviderade anskaffningsplanen beräknar flygförvaltningen att för budgetåret 1950/51 erfordras ett beställningsbemyndigande om 267 milj kr.

Medelsbehovet för drift och underhåll av flygmateriel har på grundval av flygtiden uppskattats till c:a 46,5 milj kr (nu c:a 39 milj kr). Drivmedelskostnaderna beräknas till c:a 17,5 milj kr och underhållskostnaderna till c:a 29 milj kr. Ökningen föranledes bl a av det ökade antalet flygtimmar (som i sin tur beror på det ökade antalet flygförare), det ökade materielbeståndet och övergång till readrivna flygplantyper.

Under anslaget till drivmedelsförråd beräknas medel bl a för ytterligare anskaffning av järnfat samt järnvägscisternvagnar.

Civilförvaltningen har - i överensstämmelse med chefens för flygvapnet förslag - räknat med tillkomst av beställningar för 12 löjtnanter, 1 förste stabsmeteorolog, 2 stabsmeteorologer, 2 verkmästare av 1. kl (radar), 6 mästare av 1. kl och 14 av 2. kl, 4 förste flottiljpoliser och 52 flottiljpoliser samt 250 flygtekniker.

Principbeslut föreslås skola fattas om utbyte av vissa enligt 1948 års försvarsbeslut beräknade kollektivanställda radarmontörer mot civilmilitär radarpersonal (verkmästare, mästare och flygtekniker). Chefen för flygvapnet räknar inte med tillkomst av förvaltare i kaserntjänst under budgetåret 1950/51.

Antalet underofficerare i arvodesbefattningar föreslås minskat med en vid varje förband (utom F 2 och FCS).

Vissa jämkningar i antalet beställningar för stammanskap föreslås ock - (- 328 furirer, - 114 vicekorpraler och meniga, + 20 korpraler).

Civilförvaltningen har avstyrkt chefens för flygvapnet förslag att inrätta ett antal beställningar för specialflygläkare (flygutbildade).

Enligt civilförvaltningens förslag skall personalen vid marinens väderlekstjänst redovisas vid flygvapnets väderlekstjänst.

I fråga om civil extra personal har beräknats medel för bl a 37 kasernföreståndare, förrådsmästare och expeditionsföreståndare, 19 maskinister, 60 hjälptekniker och 31 förrådsmän.

Slutlig ståndpunkt har inte tagits till frågan om flygteknikernas rekrytering.

Reservstaten föreslås utökad med en beställning för major i intendenturbefattning.

Vad beträffar reservpersonal har chefen för flygvapnet föreslagit, att en reserv för flygtekniker inrättas, omfattande 234 flyg-

tekniker, varav 79 för radartjänst. De senare skulle t v rekryteras bland värnpliktiga radarmekaniker. Förslaget har tillstyrkts av civilförvaltningen.

Anslaget till rekryteringskostnader har av chefen för flygvapnet beräknats till c:a 91.000 (anställningspengar oräknade). Civilförvaltningen har tillstyrkt 59.000 kr. Kostnaderna för avlöningar m m till värnpliktiga beräknas stiga med c:a 600.000 kronor. Härvid har bl a räknats med repetitionsövningar om 60 dagar för en åldersklass äldre värnpliktiga, varav c:a 1200 i luftbevakningstjänst.

Fortifikationsförvaltningen har för flygvapnets del preliminärt äskat 13 milj kr under anslaget ersättning till försvarets fastighetsfond.

Försvarets sjukvårdsstyrelse (tidigare benämnd försvarets sjukvårdsförvaltning) har för flygvapnets vidkommande bl a begärt ett mindre belopp för engångsanskaffning av sjukvårdsmateriel med anledning av utbyggnaden av FV krigsorganisation.

Till understöd åt privatflyget har luftfartsstyrelsen äskat 390.000 kronor.

Under driftbudgeten har vad beträffar flygvapnet (utom flygförvaltningen) sammanlagt äskats c:a 292 milj kr. För budgetåret 1949/50 har anvisats c:a 234 milj kr.

För jämförelse må nämnas, att kostnaderna för nu gällande flygvapenorganisation (6 förstärkta dagjaktflottiljer), fullt genomförd, av chefen för flygvapnet i annat sammanhang beräknats till 317,5 milj kr.

Kapitalbudgeten.

Beträffande anslagsäskandena under kapitalbudgeten - omfattande medelsbehov för bl a byggnadsarbeten, befästningsanläggningar och flygfält - har anbefallts största sparsamhet.

Vad beträffar kasernbyggnadsföretag (motsvarande) har för flygvapnets räkning för budgetåret 1950/51 äskats sammanlagt 4,2 milj kr, varav för betonghangarer vid F 13 1,0 milj kr och vid F 10 (alternativt F 12) 0,5 milj kr. Dessa hangarbyggnader sammanhänger med beslutad förstärkning av sex dagjaktflottiljer. För lokaler åt flygsäkerhetstjänsten vid F 5, F 6 och F 8 har äskats sammanlagt 0,7 milj kr. Resterande belopp, c:a 2,0 milj kr, avses huvudsakligen för värmeanläggningar i hangarer vid F 5 och F 11, för utökning av verkstäder vid F 3 och F 21 samt för försöksplatser för robotvapen.

I fråga om befästningar har äskats 3,9 milj kr för luftbev och 10,3 milj kr för berghangarer vid F 8, F 9 och alternativt F 16 eller F 18.

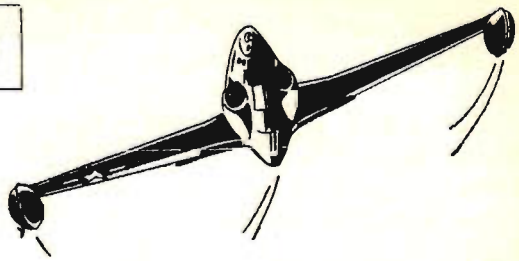
År 1946 uppgjordes en treårsplan för flygfältens utbyggnad. Kostnaderna härför beräknades till c:a 70 milj kr. Flygfältsarbeten utöver 3-årsplanens kostnadsram har emellertid blivit erforderliga på grund av införandet av readrift samt flygvapnets omorganisation.

För budgetåret 1950/51 äskas för flygfältsarbeten inom 3-årsplanens ram 10,0 milj kr samt för arbeten utöver denna ram c:a 5,6 milj kr omfattande huvudsakligen kostnader för hangarplattor vid vissa av flottiljerna samt anläggandet av nya flygfält.

Även om riksdagen kommer att anvisa äskade medel blir byggnadstakten beroende på den byggnadskvot, som kan komma att tilldelas flygvapnet.

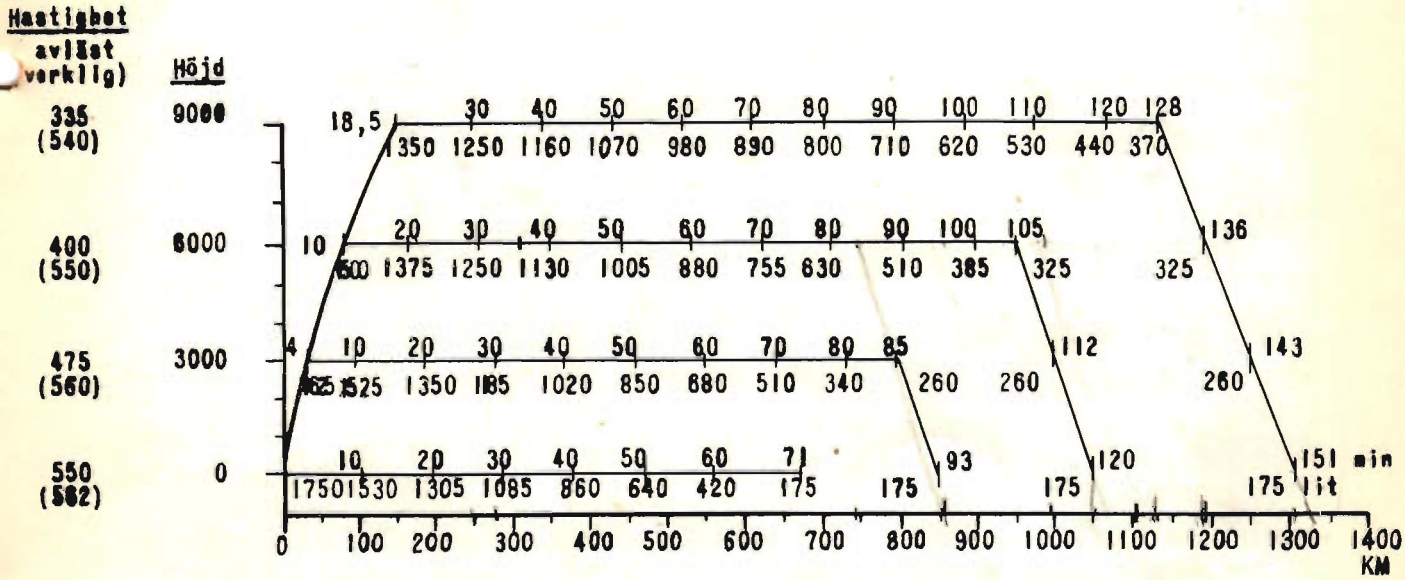
Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Vid navigeringsflygningar med reaflygplan måste en speciell beräkningsmetod tillgripas med hänsyn till att bränsleförbrukningen varierar så mycket med höjden. Utgångspunkten för beräkningarna blir alltid b r ä n s l e - f ö r b r u k n i n g s d i a g r a m m e t . Nedanstående figur är ett exempel på ett sådant diagram för en godtycklig flygplantyp. Det skall användas för den kommande beräkningen.



Flyghöjden är avsatt utmed y-axeln och distansen utmed x-axeln. De olika kurvorna åskådliggör bränsleförbrukningen på olika höjder per tidsenhet och per km flugen distans samt vidare den direkta tiden, som åtgår att flyga viss sträcka. 80 lit bränsle beräknas åtgå för utkörning till start och vid alla beräkningar skall minst 175 lit (= 6 min flygtid) anslås som reserv. Utmed y-axeln är även hastigheterna på olika höjder angivna. Anledningen till de stora skillnaderna mellan verklig och avläst hastighet är att söka i pitotrörets placering m m.

Antag nu att Du skall göra en flygning från fält A till fält B, start- resp landningsplats för Din färd. D = 831 km och F = 22°. (Ingen hänsyn tages i detta ex till vädersituationen, med undantag för vindens inverkan.) Diagrammet visar, att flygningen är ogenomförbar på lägsta höjd och möjlig först på 3000 m höjd, om vindstilla eller medvind råder. Lämplig höjd = 6000 m.

Vindar (som antas vara rådande under hela sträckan):

100 m	310°	10 km/tim	4000 m	340°	45 km/tim
1000 "	320°	25 "	5000 "	355°	55 "
2000 "	325°	35 "	6000 "	360°	60 "
3000 "	330°	40 "			

FEMTILAPP ATT FÖRTJÄNA!

Benämningen "stamflygförare" på vår nyaste förarkategori har ur flera synpunkter ansetts olämplig. Ordet är långt och obekvämt att hanskas med både i tal och skrift och det klingar inte särskilt vackert.

Kan Du finna en ny och bättre benämning? Skicka då ditt förslag före 15/1 1950 till Utbildningsavdelningen, Flygstaben, Stockholm 80. Märk kuvertet "Stamff". Bästa förslag belönas med ett pris på femtio (50) kronor. - Tävlingsresultatet och vinnarens namn kungöres i Ufl sedan de inkomna förslagen granskats.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM - Forts fr sid 279.

Stigning: Medelvind till 6000 m = 334° 39 km/tim. Diagrammet ger a) stigtid till 6000 m = 10 min samt b) flugen distans under stigning vid vindstilla = 75 km. Ur dessa värden erhålles verklig kurshastighet = 450 km/tim. Genom att nu tillämpa Fall I på navigeringsskivan erhålles resterande värden: K = 18° (u = < 4°) och V_f = 425 km/tim. D = 71 km. Bränsleförbrukning = 250 lit. Hur lång tid flygningen i planflykt på 6000 m skall vara kan först beräknas sedan värdena för planén är fixerade.

Plané: Medelvind som för stigningen = 334° och 39 km/tim. Diagrammet ger a) planétid = 15 min och flugen distans under planén vid vindstilla = 100 km. Verklig kurshastighet = 400 km/tim. K = 18° (u = > 4°); V_f = 375 km/tim; D = 93 km. Bränsleförbrukning = 150 lit.

Planflykt: D = 831 - (71 + 93) = 667 km. B_v = 360°. V_v = 60 km/tim. V_k enligt diagrammet = 550 km/tim. K = 20° (u = > 2°) V_f = 490 km/tim. t = $1^t\ 21^m\ 45^s$. Bränsleförbrukning = c:a 1000 lit.

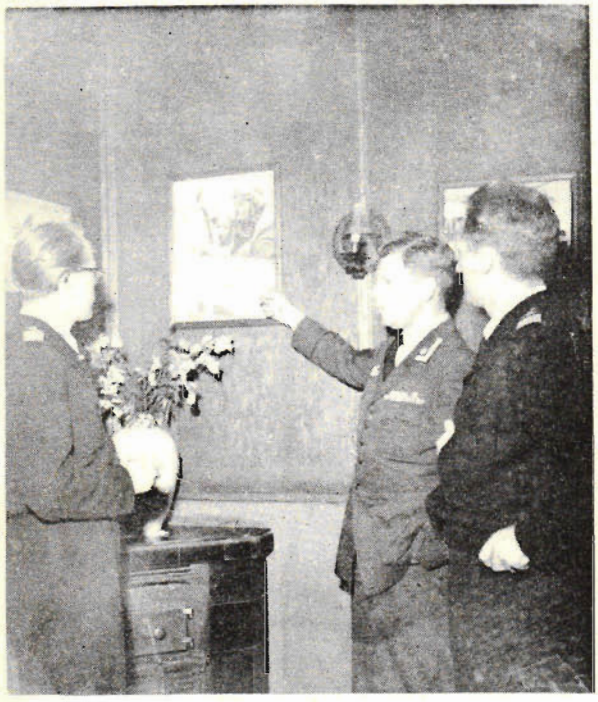
Bränsleförbrukning: Total = 250 + 1000 + 150 = 1400 lit. Rest = 1750 - 1400 = 350 lit.

Flygtid: Total = 10 + $1^t\ 21^m\ 45^s$ + 15^m = $1^t\ 46^m\ 45^s$.

Anm: V_k i stigning (avläst) är 420 km/tim till 1000 m. Därefter minskas hastigheten med 10 km/tim för var 1000:de meter. Planévärden är tomgång och 350 km/tim avläst på alla höjder.

Re.

GLIMTAR FRÅN F 6:S NORGE-BESÖK.



Överst t v: Flottiljchefen. överste H å r d hälsas välkommen till Gardermoen av chefen för Östlandets luftkommando, generalmajor B u l l.

Överst t h: Några norska "vingsergeanter" studerar intresserat A 21:ans tekniska finesser.

Nedtill t v: Den norske förbindelseofficeren major B j ö r n förevisar officersmässen på Gardermoen och dess dyrgripar från krigsåren m m.

Nedtill t h: Såväl vid G a r d e r m o e n som på V a e r n e s var samtliga svenska gästers förläggning ordnad på resp. flygförband.

GLIMTAR FRÅN F 6 BESÖK I NORGE.

På svenskt initiativ och genom vänligt tillmötesgående från norska flygvapnet fick F 6 den 21-24/9 tillfälle att avlägga ett mycket intressant och lärorikt flygbesök i Norge. Då tanken på detta besök först kom upp, var det flottiljchefens avsikt, att större delen av flottiljens flygande personal med därför erforderlig markpersonal skulle få deltaga. Detta kunde emellertid inte genomföras utan det blev tyvärr endast en mindre del, som fick förmånen att få vara med. I förbandet ingick utom flottiljchefen 9 officerare, 1 flygingenjör, 4 uoff, 1 fplmästare, 1 elmästare, 14 tekniker och 5 furirer. Ingående flygplan var 12 st A 21 samt 2 st B 3 för transport av markpersonal och materiel. Start från F 6 ägde rum 21/9 omkr kl 1300. P g a dimma hade starten måst uppskjutas c:a 3 timmar.

Det första besöket i Norge gällde G a r d e r m o e n . Flygningen dit gick över Uddevalla och längs västkusten upp genom Oslofjorden. Över Oslo gjordes före landningen på Gardermoen en överflygning i ansluten formering, vilket att döma av norsk press väckte stor uppmärksamhet. Landningen på Gardermoen ägde rum omkr kl 1400. Omedelbart efter landningen hälsades förbandet av chefen för Östlandets luftkommando, generalmajor B u l l, vilken åtföljdes av bl a tjf stationschefen på Gardermoen, major W e i s t e e n och major B j ö r n . Den senare fungerade under hela norgebesöket som förbindelseofficer för det svenska förbandet. Sedan kvarter anvisats bjöds på lunch i respektive mässar. Under eftermiddagen företogs en sight-seeing på flygplatsen. Det intryck av storslagenhet, som man fått redan före landningen, befästes härvid.

Banor med förbindelsevägar samt hangarer var uppförda av tyskarna under kriget, av krigsfångar och med norska pengar. Enligt uppgift skulle anläggningarna ha kostat c:a 400 miljoner norska kronor. De två banorna är utförda av betong, c:a 2 km långa och c:a 70 m breda. Tyskarna hade vidtagit förberedelsearbete för att utvidga den ena av banorna ännu mera. Runt flygfältet löper 30 m breda permanentade förbindelsevägar till hangarer och till uppställningsplatser. Längden av dessa förbindelsevägar kan räknas i nymil. Kortaste förbindelsevägen runt flygfältet är t ex 9,5 km. Hangarer finns till sådant antal, att normännen inte anser sig ha råd att underhålla alla. Tyskarna hade tydligen gått in för två enhetstyper av hangarer - en större och en mindre. Den större typen skulle säkerligen kunna rymma två svenska jaktdivisioner.

På Gardermoen finns f n alla flygslag representerade. Då dessutom fältet användes av det civila flyget, förstår man, att trängseln ibland blir besvärande. En renodling av flygslag förestår. Avsikten är, att på Gardermoen endast skall vara Vampire baserade i fortsättningen. Förevisningen av Gardermoen, som skedde på ett mycket oförbehållsamt och trevligt sätt, avslutades omkr kl 1630. Kl 2000 gavs middag i respektive mässar. I officersmässen presiderade chefen för det norska flygvapnet, generallöjtnant Ö e n. I det anförande, som denne därvid höll, fick man ytterligare belägg för vad man tidigare under dagen iakttagit, nämligen att det svenska besöket mycket uppskattades av de norska kamraterna.

Den 22/9 var ordnat med besök i O s l o för hela det svenska flygförbandet. Avfärd från Gardermoen ägde rum kl 1000 med bussar och bilar. Under färden gjordes en avstickare till K j e l l e r s flygplats, vilken även utnyttjades av tyskarna under ockupationen. Flygplatsen har endast en bana på vilken f n ombyggnadsarbeten pågår. Tyskarna hade nämligen här liksom på många andra ställen lagt banor av trä och dessa banor har nu ruttnat till den grad, att de är oanvändbara för start och landning. Stora bombkrat-

rar i fältets närhet vittnar om luftangreppen under kriget. En bostadsbebyggelse nordost om fältet hade helt jämnats med marken.

I Oslo hade flottiljchefen en hel del officiella visiter att avlägga. Sålunda signerade han visitprotokollet på det Konglige Slott. Han gjorde även visit hos ordföranden i Oslo stadsfullmäktige, hr S t o k k e , hos chefen för luftförsvaret, generallöjtnant Ö e n , hos tjf försvarsstabschefen, kommendör S a n d v e d , hos kommendanten på Akershus fästning, överstelöjtnant B ö l l i n g samt i den svenska ambassaden.

För förbandet i övrigt ägnades dagen åt att bese Oslo. Bl a besöktes Vigelandsparken, där Milles motsvarighet i Norge har nästan hela sin produktion samlad. Anläggningen är ännu inte helt färdigställd men kommer väl sannolikt att bli den största sevärdheten av detta slag i hela Norge. På kvällen var de svenska officerarna inbjudna av Oslo kommun till middag i Heftyevillaen uppe på Frognersätern tillsammans med inbjudna från Oslo stad. Den som besökt Oslo har väl som regel även ägnat Frognersätern ett besök, och vet vilken hänförande utsikt man har över staden där uppifrån.

Av de tal, som hölls under middagen av bl a stadsfullmäktiges vice ordförande, advokat B u l l , och av stämningen vid det kamratliga samkväm, som följde på middagen, kan man inte misstaga sig på den uppskattning, som ägnades det svenska förbandet för dess besök i Oslo.

Påföljande dag, 23/9, skedde starten programenligt från Gardermoen omkr kl 1030. Den 380 km långa flygvägen till V a e r n e s , som var vår nästa anhalt, går nästan uteslutande över fjällterräng. Tillgång på nödlandningsplatser inskränkte sig till ett par obemannade mindre fält under första delen av sträckan. Norrmännen räknar inte själva med några möjligheter till nödlandning utan rekommenderar fallskärmshopp i stället. Väderleksrapporten angav klart i Vaernes och moln upp till c:a 2000 m höjd med en del kvarliggande dimma i dalarna under sträckan. Flygningen planerades att gå över molnen, vilket också skedde. Vädret stämde mycket bra med rapporten.

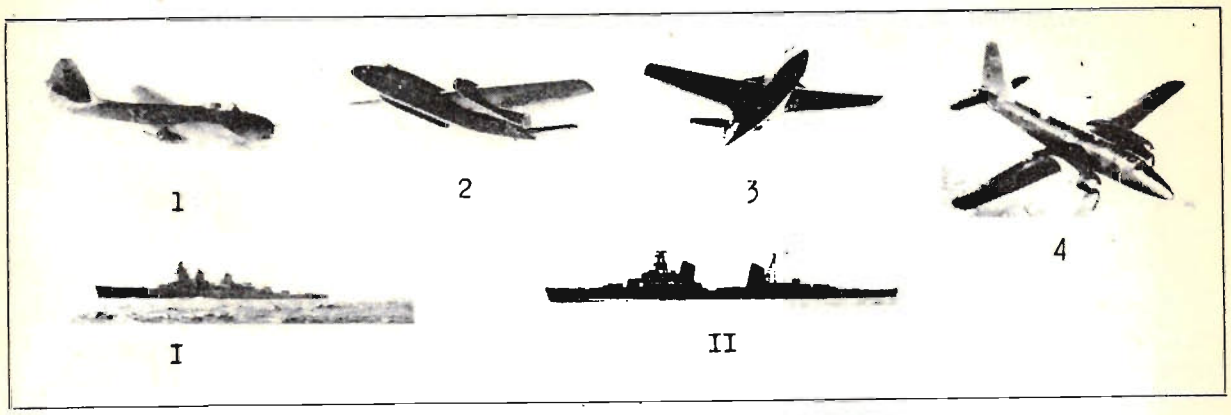
I Vaernes mottogs förbandet av chefen för Tröndelags luftkommando, överste M o t z f e l d t . Vid ankomsten stod en hederspluton uppställd på plattan. Efter en gemensam lunch på befälsmässen gavs tillfälle att bese anläggningarna. Såväl banor som hangarer och diverse andra byggnader föreskriver sig här liksom på de flesta norska flygfälten från tyskarnas tid i landet. Vid Vaernes ligger förutom flyg även ett luftvärnsförband baserat, vilket disponerade bl a en hangar för sin materiel. I Norge är som bekant flygvapnet o c h luftvärnet sammanslagna till försvarsgrenen L u f t f ö r s v a r e t .

På kvällen efter en gemensam middag på befälsmässen gjordes ett studiebesök i jaktledningens central i Trondheim. Denna var inrymd i en bunker från tyskarnas tid. Något anslag för inredning av jaktledningscentralen hade inte erhållits, utan inredningen hade tillkommit helt och hållet genom flygofficerarnas fritidsarbete. Kvällen avslutades med ett cocktailparty på Hotell Britannia. För den personal, som inte deltog i Trondheimsbesöket, var det anordnat dans i befälsmässen på Vaernes.

Den 24/9 omkr kl 1200 skedde starten för hemflygningen, vilken gick direkt till F 6, där landning skedde omkr kl 1330 efter ett enligt alla deltagares mening synnerligen värdefullt och angenämt utlandsbesök. En del bilder från detta återfinns på sid 281 ovan.

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

Känner Du igen dem?



Lösning av identifieringsuppgiften se sid 308 - 309.

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM VÅRT SAMHÄLLE? II.

1. Kan rikets grundlagar ändras?
2. Hur många statsrevisorer finns det och vilket uppdrag har dessa?
3. Vem styr Sveriges riksbank?
4. Vad menas med statsförvaltningen?
5. Hur granskar riksdagen regeringens åtgärder?

Svaren återfinns på omslagets 3. sida.

TEKNISKA FRONTEN.

Ceramal - ny legering för turbinskovlar. (Aviation Week)

Ju mer värme turbinen i en reamotor kan motstå desto större blir verkningsgraden. Därför är problemet att frambringa motståndskraftigt material ett av de viktigaste vid utvecklingen av turbiner. Ceramal har framgångsrikt utsatts för prov, som förut kända metall-legeringar och material av keramiskt ursprung inte uthärdat. Man har därför i Amerika stora förhoppningar på dess framtida användbarhet.

Tyskarna var de första, som experimenterade med Ceramal, och det är först under den senaste tiden, som man intresserat sig härför i USA. Ceramal är en kombination av en metall-legering och "Ceramic". En sammansättning som lovar mycket, består av 80 % titaniumkarbid och 20 % kobolt.

Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O

CENTRAL LEDNING AV ALLMÄNBILDANDE UNDERVISNING - ETT FÖRSLAG.

I juni 1947 tillsatte regeringen en kommitté om 5 ledamöter, med uppgift att inom försvarsdepartementet biträda med utredning rörande översyn av läroplanerna vid försvarets läroverk m m. Till ordförande utsågs riksdagsmannen B. I. Jansson och till sekreterare studierektorn vid flygvapnet Edvin Andersson. Kommittén antog benämningen Försvarets skolutredning.

Utredningen överlämnade i juni 1949 till Kungl Maj:t sina förslag i två betänkanden, vilka sedermera remitterades för yttrande till berörda myndigheter, bl a chefen för flygvapnet. Av dessa förslag är betänkande II - Förslag angående central ledning av den allmänbildande undervisningen vid försvarets manskapsskolor - av särskilt intresse med hänsyn till de omfattande organisationsändringar, som här föreslås.

Förslaget går i korthet ut på - dels att ställa den allmänbildande undervisningen under enhetlig ledning genom inrättande av ett organ benämnt "Försvarets skolnämnd" - dels att placera studierektorerna direkt under vederbörande stabschefer och giva rektorerna vid de olika försvarsgrenarna samma lön.

Skolnämnden bör enligt utredningen vara direkt underställd Kungl Maj:t och bestå av fyra civila och tre militära ledamöter, de sistnämnda stabscheferna vid vederbörliga försvarsgrenar eller dessas ställföreträdare. Nämnden skall genom rådgivande och vägledande verksamhet främja den allmänbildande undervisningen vid försvarets skolor, främst manskapsskolorna.

Flygvapenchefen avstyrker i remissvaret i allt väsentligt skolutredningens förslag. Den föreslagna nämnden bedömes bli icke kompetent eller otillräckligt sakkunnig - de militära ledamöterna är i minoritet - för att kunna lösa de ålagda uppgifterna. Chefen för flygvapnet befarar att nämnden kommer att bli en ny instans, som kan sätta igång ytterligare utredningar, pappersexercis m m. Vidare kommer den att medföra ökad arbetsbörda för stabscheferna och personalen i staberna, varjämte tjänsten vid förband och skolor kommer att störas av nämndens besök. Slutligen framhålles, att förslaget kommer att medföra avsevärda kostnader.

Enligt flygvapenchefen kan undervisningen skötas betydligt enklare, smidigare och billigare av försvarsgrenscheferna, med utnyttjande av studierektorerna och militär personal i staberna.

Likaså avstyrker flygvapenchefen utredningens förslag om ändrad placering av studierektorerna. Med hänsyn till tjänstens art bör dessa enligt chefens för flygvapnet mening alltjämt ingå i utbildningsavdelningen i vederbörliga staber. Däremot tillstyrkes förslaget rörande ändrad löneställning för studierektorerna.

Under instundande vinterhalvår kommer skolutredningen att behandla bl a den allmänbildande undervisningen vid flygvapnets manskapsskolor. Såsom en förberedelse härtill har utredningens medlemmar nyligen företagit en veckolång studieresa till vissa av flygvapnets förband och skolor.

FLOTTILJPOLISORGANISATIONEN ÖKAS 1950.

Chefen för flygvapnet avser föreslå, att flottiljpolisorganisation hösten 1950 skall tillkomma vid F 4, F 8, F 14 och F 18.

FLYGVAPENMÄSTERSKAPEN 1949.

Årets flygvapenmästerskap i idrott, fotboll och skytte m m avslutades den 30 september. Om desammas förlopp och resultat kan här meddelas:

Simning:

Den 12-13 aug anordnades flygvapenmästerskapen av F 12. Tävlingen genomfördes av den arrangerade flottiljen på ett i allo förtjänstfullt sätt. Deltagarna uttryckte också sin tacksamhet över att få komma till den traditionsrika staden och önskade få återvända dit så snart tillfälle gavs.

Tävlingarna blev av god klass med många hårda strider. Tyvärr blev kampen om titeln "bästa flottilj" inte lika intensiv, då F 18 bl a genom sin landslagsman, vpl Abrahamsson, på ett tidigt stadium drog ifrån de övriga och vann en överlägsen seger med 53 poäng närmast följd av F 13 med 23 poäng. Segrare i finalerna blev:

100 m ryggsim	Ljt Lampell F 8	1.20.0
100 m frisim	vpl Abrahamsson F 18	1.05.2
200 m bröstsim	" " "	2.57.8
400 m frisim	" " "	5.39.2
Svikthopp	vk Pettersson "	49.42 poäng
Raka hopp	" " "	33.82 "
Lagkapp 3 x 100 m olika simsätt F 8		3.59.6.

Allmän idrott:

Tävlingen anordnades den 25-26 aug av F 11 på dess vackra och synnerligen välskötta idrottsplats. Flottiljens vältrimmade funktionärsgarde såg till att tävlingen genomfördes lugnt och sansat men utan några döda moment. Den talrika publiken föreföll nöjd och chefen för flygvapnet, som finaldagen satt på hedersläktaren syntes enbart belåten med arrangemangen.

Striderna på den röda stybben blev intensiva och såväl i längdhopp som kulstötning hade vinnaren endast en centimeter till godo på andre man. Några direkta toppresultat noterades inte, men 6,71 m i längdhopp (nåddes i försöken av den slutliga segraren) och 42,41 m i diskus skäms inte för sig. Kampen om generallöjtnant Friis vandringspris och titeln "bästa flottilj" blev verkligt spännande. Vid tävlingarnas början var ställningen den, att F 11 hade två inteckningar i vandringspriset (1947 och 1948) och detta skulle tillfalla flottiljen för alltid, om F 11 blev bäst även 1949. F 13 och F 18 stred förtvivlat för att det vackra priset skulle få vandra vidare och före stafetten ledde F 13 med inte mindre än 5 poäng. F 13 tycktes vara säker på segern, då flottiljens goda stafettlag borde taga minst 3 poäng, men i ivern att göra sitt bästa överskred laget i försökstävlingen en av växlingsgränserna ganska betydligt med ty åtföljande diskvalificering. F 11-laget kämpade sig till en hedrande 2. placering och skaffade därmed de behövliga 5 poängen för att komma upp till samma poängsumma som F 13 och därmed vinna hela tävlingen genom sina två segrar mot F 13:s enda. F 18, som elegant segrade i stafetten, stannade en poäng efter F 11 och F 13 och blev därmed trea i hela tävlingen. - Segrare i finalerna blev:

100 m	vpl Persson, F 5	10,5
400 m	tekniker Gustavsson, F 11	51,7
1500 m	furir Skoog, F 16	4,05,6
Svensk stafett	F 18	2,04,5
Höjdhopp	vk Petersson, F 13	1,75
Längdhopp	vpl Larsson, F 10	666
Kulstötning	tekniker Olsson, F 17	12,29
Spjutkastning	furir Olsson, F 16	52,41
Diskuskastning	tekniker Johansson, F 11	42,41.

F o t b o l l :

Till finalen om fotbollsmästerskapet, som spelades i samband med FVM i allmän idrott, hade F 14 och F 4 kvalificerat sig. F 14 hade i tur och ordning slagit ut F 13, F 6 och F 16. F 4, som spelat en omgång mer än sina motståndare, hade gått fram genom att besegra F 21, F 1, F 7 och F 3. Ingendera av finallagen hade haft särskilt lätt att slå sig fram. Vid matchen F 6 - F 14 måste förlängning tillgripas för att skilja lagen åt och vid matchen F 21 - F 4 måste omspel anordnas i Östersund för att få fram en segrare.

Finalmatchen spelades i strålande väder på F 11:s förstklassiga gräsmatta. Åskådarna fick användning för sina röstresurser redan i matchens första anfall. F 4 gjorde avspark och F 14 hann inte ordna sina led förrän bollen låg i nätmaskorna, ditskickad av cf Halvarson. Hi Leman hade klarat av två halmstadsspelare och givit centern en finfin löpboll. F 14-målvakten tvekade ett ögonblick och så var det hänt efter c:a 5 sekunders spel. Det var en inledning, som hette duga. Även i fortsättningen blev spelet av sådant slag, som publiken gillar. Efter detta inledningsmål satte F 14 till alla klutar för att åstadkomma utjämning. Saken syntes absolut klar i 12:e minuten, men F 4-målvakten, Olsson, gjorde det otroliga och tippade vh Thorsells krysskott till hörna. Då hade skytten redan glädjestrålande signalerat för mål genom diverse gymnastiska rörelser. F 14 kom igen och i 20:e minuten tilldömdes laget en straff för hands, som prickades in precis intill ena stolpen av vh Thorsell, som därmed fick plåster på såren. Ny F 4-ledning blev det efter 25 min. En ödesdiger miss av Halmstads hb var den egentliga orsaken till att östersundarnas hy Säll kunde slå bollen i mål. Efter ett försök att skjuta sönder trävirket hos F 14 slog Säll till på en förlupen kula och till allmän överraskning släppte målvakten bollen mellan benen och F 4 ledde med 3 - 1. Flera tillfällen fanns för norrlandslaget att öka målskörden, men siffrorna stod sig till pausen.

Efter sidbytet blev spelet av sämre kvalitet, delvis beroende på att F 4 tydligen gick in för att slå vakt om sitt försprång. F 14 övertog kommandot och laxstadens båda yttrar satte gång på gång Olsson i F 4-målet på svåra prov, men denne var direkt omutlig. Efter en enveten F 14-press så gott som hela halvleken ökade F 4 till 4 - 1 genom hi Leman, som slog på ett hårt skott mitt i buren, där ingen målvakt fanns. F 4 blev alltså flygvapenmästare i fotboll år 1949.

Det segrande laget spelade en trevlig och effektiv fotboll med raka, öppnande bollar, som den snabba kedjan väl förstod att utnyttja. Kommer därtill att laget bestod sig med en målvakt, som på idrottsspråk bör gå under benämningen "idiotsäker" samt en mycket god vb och en lugn och säker lagkapten på ch, så kan man med fullt fog påstå, att elvan var värdiga flygvapenmästare.

F 14 beredde segrarna hårt motstånd, men laget använde sig av en olycklig taktik med små korta bollar i sidled, ett nog så vackert sätt att spela fotboll på, men föga effektivt mot snabba och vältäckande försvarare. Med sådana yttrar, som F 14 hade, borde långa svepande bollar ha gjort susen. Trots detta hade uppgörelsen troligen blivit oviss in i det sista, om laget haft en bättre målvakt. Han slarvade litet väl mycket för att kunna få godkänt betyg.

P i s t o l - o c h l e r d u v e s k j u t n i n g :

Tävlingen gick av stapeln vid F 16 den 27 - 28 september. F 16 hade ordnat en verkligt idealisk tävlingsplats för skolskjutning i en jättestor grusgrop invid vägen mellan Uppsala och flottiljen. I denna grusgrop, där

inga störande vindar förekom, sköt samtidigt 30 skyttar, varför tävlingen kunde avverkas mycket snabbt och med så lika ljus- och vindförhållanden för samtliga som gärna kan tänkas. Tillämpningsskjutningen hade förlagts till I 8:s övningsfält vid Hågadalen, där en trevlig bana med 6 skjutstationer ordnats. Stationerna var lagom svåra, så att en ordentlig särskiljning kunde åstadkommas.

Redan under skolskjutningen lade sig furir Olovsson, F 12, i toppen genom att skjuta 139 poäng och försvarade sedan denna placering genom att i tillämpningsskjutningen komma upp i 132 poäng eller sammanlagt 271 poäng. Tillhopa 6 poäng mer än närmaste medtävlare, fanj Hagbom, F 6, kunde skrapa ihop. I lagtävlingen lyckades F 1 genom sina jämna skyttar, tekniker Karlsson, 255 p, löjt Asklöv, 250 p och fanj Eriksson, 249 p, hålla undan med 4 poäng före F 12:s mera ojämna lag.

Lerduveskjutningen avverkades på F 16 nya skjutbana. F 16 internationelle storskytt, löjtn Norman, visade sig även denna gång alltför rutinerad för sina medtävlare. Striden om andra platsen blev desto intensivare. Löjtnant Nilsson F 9 kunde först efter en prövande omskjutning med furir Eliasson F 8 klara en hedrande andraplacering. Tävlingen genomfördes i en besvärande sidvind, som gjorde att "tornduvan" fick ett extra farttillskott. Detta förklarar i någon mån att resultaten denna gång blev en aning sämre än föregående år. F 16 välskjutande lag, löjtnanterna Norman, Crona och Westerlund, lade beslag på vandringspriset ytterligare ett år.

Resultat: Pistolskjutning 1. Furir Olofsson F 12 271 p, 2, Fanj Hagbom F 6 265 p, 2. Vapenmästare Ekneberg F 11 265 p, 4. Vapenmästare Sonnefeldt F 4 263 p, 5. Flygplanmästare Eriksson F 12 262 p.

Pistolskjutning lag 1. F 1 754 p, 2. F 12 750 p, 3. F 4 748 p.

Lerduveskjutning 1. Ljtn Norman F 16 87 träff, 2. Ljtn Nilsson F 9 74 träff, 3. furir Eliasson F 8 74 träff, 4. Ljtn Johansson F 9 69 träff, 5. Ljtn Crona F 16 67 träff.

Lerduveskjutning lag: 1. F 16 114 träff, 2. F 9 104 träff, 3. F 4 91 träff.

Fälttävlan:

Tävlingen arrangerades av F 17 den 30 september. Flottiljen löste sin svåra uppgift på ett synnerligen hedrande sätt. Det är ingen liten apparat att anordna en dylik tävling och F 17 hade under sista veckan haft inte mindre än 400 man i arbete för att ordna för de cirka 180 deltagarna, men så var organisationsapparaten också perfekt.

Startplatsen befann sig inom Ronneby stads gränser, endast några kilometer från flygflottiljen. Detta väckte en oerhörd förvåning inom de tävlandes led och man undrade lite till mans om det inte vore lämpligt att använda Ronneby stadsplan i stället för karta 1:100000. Redan efter något hundratal meter blev emellertid vederbörande omvända och talade inte mera om stadsområde och dylikt. Tävlingsområdet var utmärkt och punktorienteringen med kartläsning som var första momentet gav god spridning på de tävlande. När överfurir Sjöström FCS med startnummer 29 kommit i mål med sin jämna serie och dito starka löpning anade man föga att ännu bättre resultat skulle uppnås. Emellertid visade det sig att inte mindre än nio man placerade sig bättre. Resultatmässigt blev därför tävlingen en verklig mästaruppgörelse där de tävlande visade prov på uthållighet, beräkning och koncentration, tre ting, som kännetecknar en svensk elitsoldat. Värdig flygvapenmästare i fälttävlan efter verkligt starka prestationer blev fänrik Svensson F 4.

Forts s 294.

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.

LORD TEDDER TROR PÅ "CANBERRA".

I "Flight" för 15/9 49 lästes bl a följande uttalande av RAF:s chef, Lord Tedder:

Farnboroughutställningen, den största i sitt slag, ägde rum i början av september i år. Syftet med den var, som Sir Roy Dobson, ordförande på öppningsbanketten, uttryckte det, "inte blott nöjet att hålla en utställning, eller endast att visa fram flygplanen, utan också att få sälja något till besökarna".

Han framhöll vidare de engelska flygplanens avancerade konstruktion och den särställning de intar på världsmarknaden. Det var betecknande, att ett så stort antal representanter för amerikanska flygbolag var närvarande vid utställningen - sade D.

Efter D:s tal yttrade sig chefen för RAF, Lord Tedder. Denne sammanfattade den anda, som kommer till uttryck i umgänget med representanter för andra länders flyg. "Jag antyder denna andas existens, när jag inte använder ordet "främmande" i samband med män inom flyget", sade han. T. trodde sig inte vara indiskret genom att säga, att man i strävandena att kunna garantera alla människor en allmän säkerhet nått längst inom luftförsvaret - helt enkelt därför, att flygets män "tänker på samma språk", fastän nationerna kanske talar med "olika tungor".

T. sade, att han fann det svårt att förstå inställningen hos "de intellektuella strutsar", som anser flyg och bombning som "ett avskyvärt inkräktande på den fair-play, som anses skall råda i det civiliserade kriget på slagfälten". T. erinrade i det sammanhanget om en fransk filosof, som sagt: "Makt och rätt styr världen - makt tills rätten är mogen att inta dess plats". En av de viktigaste erfarenheter vi vunnit under de sista 12 åren har varit, att rätt ännu inte kan styra utan hjälp av makt.

T. talade vidare om flygplanen på utställningen och nämnde därvid det

nya bombplanet "Canberra", som skulle ersätta den gamla "ärevördiga" generationen - Halifax, Stirling, Lancaster och Lincoln. Han erinrade vidare om att Tysklands jaktplantillverkning ännu vid tiden för sammanbrottet under den allierade bombningen översteg den totala brittiska och amerikanska tillsammans. Hur mycket hans åhörare än skulle uppskatta skönheten och de goda prestanda, som jaktplanen på Farnborough-utställningen kunde uppvisa, var det likväl på den förutsagda slagkraften hos "Canberra", som de var och en koncentrerade sig, slutade Lord T.

Gloster Meteor-leveranserna för export. (Press)

Danska flygvapnet har beställt 20 st jaktplan typ Meteor från England. Belgiska flygvapnet har beställt 48 st plus 3 st 2-sitsiga för övningsändamål (inflygning på typen). Holland har beställt 34 plus 3.

Som ett led i Brysselmakternas standardisering av flygmaterielen kommer Gloster Meteor 4 och Meteor 7, den senare av den tvåsitsiga typen, att omedelbart levereras till belgiska flygvapnet. Belgien väntas också,bygga motorer av typ Derwent 5 på licens för att användas i längre fram av Fokker byggda Meteorflygplan. Härigenom får belgarna även tillgång på motorreservdelar till de engelskbyggda flygplan, som landet först får.

Dessa två välkända engelska jaktplan, Gloster Meteor 4 och 7, synes vår meddelare "tidlösa", men de kompletteras också allteftersom nya erfarenheter göres. I dess senaste form använder Gloster en ensitsig version med långt nosparti och det tycks som nr 8 - senaste varianten på den ursprungliga konstruktionen - representerar allt nytt vad utrustningen beträffar.

Det är vidare troligt att holländarna för sin del kommer att bygga ett Meteorflygplan med alla de konstruktionsförbättringar införda, som nu håller på att utvecklas på original-Meteoren i England.

USA:s flotta minskas - det strategiska bombflyget ökas. (ANAF 13/8 49).

Enligt US News and World Report har försvarsminister J o h n s o n innevarande budgetår föreslagit en kraftig nedskärning av amerikanska flottans inklusive marinflygets i fredstid r u s t a d e styrkor, enligt följande:

a) De tunga hangarfartygens antal minskas från 8 till 4.
b) Antalet hangarfartygsbaserade flygflottiljer blir 6 i stället för 14.
c) Antalet lätta hangarfartyg blir 8 i stället för 10.
d) Antalet flygande divisioner i "marinkåren" nedskärs från 23 till 12.
e) Flygande divisioner för ubåtsbekämpning blir 7 i stället för 8.
f) Antalet spaningsdivisioner minskas från 30 till 20.
g) Kryssarnas antal minskar från 18 till 12.
h) Jagarantalet minskas från 162 till 140.
i) Ubåtsantalet minskas från 80 till 70.

Nedskärningarna, som i stort sett omfattar 50 %, är ett led i den nya strategiska planen, där man i krigsöppningen vill ha största möjliga kraft i det "interkontinentala" strategiska bombflyget.

"STORBRITANNIEN BEHÖVER ETT BOMBFLYG."

Flygmarskalken Sir John Slessor, den utsedde, nye chefen för RAF (se s 256), har skrivit en artikel i Sunday Times i våras under rubriken "Britain needs a Bomber Force". Innehållet är följande:

"En teori, som alltmer gör sig gällande under "efterkrigets" relativa lugn vill göra sig gällande, att de tunga bombplanen i dag är så dyrbara, att Storbritannien bör överlämna all strategisk långdistansbombning till amerikanerna och själv koncentrera sig på jaktplan för hemmaförsvaret, över havet opererande förband för handelsskydd och taktiskt flyg för att samarbeta med armén.

Idén är, ytligt sett, tilltalande. Om Atlant-pakten verkligen betyder någonting, innebär det att de brittiska och amerikanska försvarsstyrkorna skall betraktas och organiseras som två delar av en större gemensam organisation, även om det i praktiken kommer att föreligga såväl militära som politiska gränser för denna samverkan, t o m när det avser så samövade och nära allierade som britter och amerikaner.

Det verkligt moderna tunga bombplanet är dyrbart och Storbritannien har nu inte råd att ens tänka på att anskaffa sig ett antal sådana, jämförbart med vad som disponerades av Bomber Command under det senaste kriget. Härvid bör visserligen märkas att den kritiske professorn Blackett nu tillmäter en atombomb samma värde som 300 st B-29, var och en bärande 10 ton konventionella bomber, och det finns andra och större auktoriteter som bedömer atombombens värde än större.

Att föreslå att RAF skulle helt överge tanken på att vid behov kunna föra bombkrig är både farligt och osunt. En sådan tanke måste bero på förslagsställarnas oförmåga att förstå, vad den allierade bomboffensiven under sista kriget i verkligheten åstadkom och hur mycket den betydde för den slutliga segern och också för Storbritanniens egen motståndskraft mot luftanfall. Bomboffensiven tömde Tysklands oljeförråd, paralyserade dess transportväsende och tvingade fiendens för folkhushållning och krigsmaterieltillverkning nödvändiga produktion till fullständig overksamhet under de sista 12 månaderna. Dessa förhållanden har dolts av den dimbildning, som vissa extremister i försvarsdiskussionen utfört. Alldeles för få människor inom försvaret, och än färre i det civila lägret, har en idé om vilken ofantlig betydelse det förhållandet hade, att de allierade från tiden för slaget vid El Alamein (nov 1942) och därefter utkämpade striden om luftherravälde framme i luften över Tyskland och inte över de närmare belägna slagfälten till sjöss och lands.

Det kan än en gång uppstå krig, då tyngdpunkten i ett anfall måste dirigeras mot fiendens flyg och då i all synnerhet mot dessas bakre "tillförselkällor". Ett för England måhända än mer trängande behov kan också komma att uppstå, nämligen att anfalla fiendens ubåtar i hamn och under tillverkning. Under det senaste kriget förstördes 63 tyska undervattensbåtar, färdiga att sättas in i ubåtskriget, genom flygbombning mot hamnarna. Dessa 63 utgör 8 % av samtliga färdigställda, under kriget förlorade ubåtar. Ytterligare 150, däribland 75 - 80 av de nya typerna XXI och XXIII, förstördes i Tyskland eller blev aldrig färdigställda, d v s delarna uppnådde aldrig sammansättningsplatserna - och detta som följd av bombanfall mot kommunikationslederna. Det antal ubåtar av nyare typ, som enligt plan skulle ha byggts från juni 1944 var 423 medan det verkliga blev 180. Efter 1943, när ubåtskriget rasade som värst och under vilket år Coastal Command sänkte 85 ubåtar till sjöss, sjönk kurvan över ute till sjöss sänkta tyska ubåtar

ständigt. Den kurva, som utvisade antalet av Bomber Command och USAF vid anfall mot hamnar, depåer och fabriker förstörda eller p g a anfallen aldrig färdigställda ubåtar steg ständigt.

Skall hela denna verksamhet nu överlämnas till amerikanerna, som med bästa vilja i världen och med bästa tänkbara krigsplanering inte kan förväntas hysa samma intresse för antiubåtskriget som Storbritannien är tvingat att göra, frågar Slessor. USAF kommer att få en mängd andra mål med högre prioritet för sina bombanfall.

Vidare får man inte underskatta den betydelse de tunga bombföretagen till arméns stöd har. En mycket avsevärd del av just det tunga bombflyget insattes 1942 - 44 på sådana uppgifter som att lamslå det nordfranska järnvägsnätet före själva invasionen, på taktiskt understöd på slagfältet, som exempelvis vid Caen, Wesel och Cassino (i Italien). De betydde vidare mycket år 1942 vid förstörandet av Rommels förbindelselinjer till och i Afrika.

Jag tvivlar på - säger S. - att vare sig våra amerikanska allierade eller den brittiska armén i framtiden skulle bli nöjd om brittiska flygstaben vid framställning från markstridskrafterna om flygstöd skulle svara: Nej, vi kan inte hjälpa Er med någonting. Amerikanerna får ta hand om det åt Er, och om inte de gör det, så får brittiska armén klara sig utan hjälp av tungt bombflyg.

Vidare bör påpekas den fördröjande inverkan anfallen på Peenemündefabrikerna fick för öppnandet av V 1-kampanjen, som därigenom uppsköts med 6 dyrbara månader. I fortsättningen förminskades V-vapnens verkan genom nya bombanfall mot några av de stora utskjutningsplatserna i Frankrike och Holland. Om det skulle komma till ett nytt krig skulle V-2-anfall (eller V-3 eller V-4) från kontinenten återigen bli en mycket oangenäm press och det enda medel, som då kan insättas för att minska denna press, är bombflyganfall. Jag undrar, om det med nämnvärd förtjusning skulle accepteras av amerikaner eller det engelska folket om RAF skulle meddela USAF, att det ålåg USA att försvara Storbritannien mot V-2-anfall och som skäl härför angav, att vi själva endast disponerade attackplan, vilka inte vore lämpade för liknande företag och att tungt bombflyg helt saknades.

Nej, jag skulle inte vilja vara chef för vår flygstabs representation i Washington med uppgift att söka påtvinga amerikanerna sådana uppfattningar. Jag kan inte heller frigöra mig från den uppfattningen, att det skulle vara såväl politiskt som psykologiskt oklokt och oriktigt av oss britter att låta våra amerikanska vänner göra allt grovarbetet över fiendens territorium under det att vi urskuldade oss med att vi hade nog med att försvara vårt eget territorium och våra handelsvägar över haven samt lämna taktiskt stöd till vår egen armé i händelse av invasion riktad mot oss.

Det kan vidare sägas mycket om den betydelse det har för så krigserfarna och tekniskt högtstående nationer som USA och Storbritannien att kunna arbeta på två parallella men dock skilda utvecklingslinjer mot det gemensamma målet, det att kunna fälla bomber närhelst och varhelst det så erfordras. Det sista kriget medförde ett enormt utbyte av taktiska och tekniska erfarenheter oss emellan och mellan våra två bombvapen, varav det ena (USA:s) arbetade under dager och det andra (Englands), under mörker. Tillsammans möjliggjorde detta den dygnet-runt-bombning, som snart visade sig bli en outhärdlig påfrestning för fiendens försvar.

I dag är ett framtida krigs metoder mer än någonsin höljda i dunkel. Kommer det tunga bombflyget att utan jakteskort kunna föra fram sina dödsbringande bomblaster djupt in över fientligt territorium, helt förli-

tande sig på sin egen defensiva beväpning? Eller kommer det att flyga på så hög höjd och med så stor hastighet, att jakten inte kan ingripa och i så fall - kommer bomberna att från denna höjd kunna fällas med erforderlig precision? Detta är frågor, som endast ett krig kan besvara. De understryker emellertid betydelsen av att amerikaner och britter redan nu arbetar på frågornas lösande och begagnar möjligheterna att söka svaren på olika vägar men i intimt samarbete.

Drar man ut kontentan av vad den i början omnämnda "fredsteorien" innebär blir den kort och gott, att RAF inte skall utrustas med något slagkraftigt offensivt vapen. Jag föreställer mig, att ingen under sådana förhållanden är beredd att understödja idén. Otvivelaktigt kommer amerikanerna att få ta på sig lejonparten av långdistansbombningen. De har pengarna, materielen och personalen i de stora mängder, som erfordras för att hålla ett stort bombflyg. Men Storbritannien måste trots detta ha sitt eget strategiska anfallsvapen - låt vara till omfattningen mindre. Detta senare förhållande kan utjämnas genom skickligt handhavande av materielen och hög kvalitet.

Endast härigenom kan vi hålla den slagkraft omedelbart tillgänglig, som kan bli så betydelsefull för uppgifter av de slag som ovan angivits. Och vidare endast härigenom, och detta är av största vikt, kan vi tillkämpa oss rätten att ha något att bestämma när den allierade strategiska bomboffensiven möjligen en gång ånyo skall utföras, och då som en offensiv, vilken bokstavligen kan få en allt avgörande betydelse för oss som nation."

"Pieckistans" flygvapen. (DPA-TT-Sv D 15/10 49)

Från tyska källor meddelas följande om den nya östtyska statens - t v känd som "Pieckistan" - egna jaktflyg m m:

"Östzonspolisen skall få ett eget flygvapen med tolv jaktflottiljer och lika många flottiljer med spaningsplan, uppger i Hamburger Abendblatt en av tidningens medarbetare som under falskt namn låtit värva sig som flygare i den ryska zonen.

Utbildningen skall påbörjas med cirka 500 plan men redan i vår stiger antalet till 1 200, hade en av de ledande i östzonspolisen sagt. Många flygare från det forna Luftwaffe hade redan anmält sig. Chef för utbildningen sägs vara förre flyggeneralen Brandt, som i taktiska frågor har överste Hartnack, bärare av Hitlertidens järnkors med eklöv som rådgivare.

Förre flyggeneralen von Weech är förbindelseman med folkpolisens överkommando, som uppges ligga i Prenzlau och ledes av nyvalde östtyske presidenten Pieck's svärson general Staimers. Man räknar allmänt med att Östtyskland inom kort kommer att starta en egen flygplansproduktion, slutar korrespondenten sin redogörelse.

Ryssarna planerar att bygga 16 flygplatser för reaktionsdrivna jaktplan i den tyska östzonen, meddelar Berlintidningen Abend på lördagen.

Flygplatserna Waren och Wustrow i Mecklenburg, vilka på sin tid användes av tyska nattjaktplan, skall byggas ut och startbanorna på flygplatsen Zerbst vid Dessau har redan förlängts så att de kan användas av reaktionsplan. På denna flygplats skall 15 ryska plan från Sjitomir i Ukraina stationeras. De skall utrustas med aggregat som tillverkats i tyska östzonen."

USA:s bombplanprogram. (Av Week nr 24/49 - 13/6)

Om de gällande planerna inte blir ändrade, skall USAF få en slagstyrka om 300 st Convair B-36 som ryggrad i sin strategiska luftflotta. Under budgetåret 1949/1950 är 250 av dessa endera levererade eller beställda. Återstående delar av budgetårets anslag till bombplananskaffning går till Boeing, för leverans av ytterligare c:a 100 st B-47 (Stratojet). Ehuru 334 st Boeing B-50 var levererade eller beställda i juni avsåg man då att minska detta antal till 300, till förmån för nybeställningar av de ovannämnda typerna.

Amerikanska flygindustrin flyttas inåt landet. (Av Week 5/9 49)

USA:s försvarsdepartement försöker ånyo förmå flygplanfabrikerna att flytta från kusterna och in i landet. USAF sökte nyligen förmå Boeing att flytta från Seattle till Wichita. Marinflyget ombad Grumman-fabrikerna att flytta från Long Island till Phoenix i Arizona. Både Lockheed- och Chase Aircraft-firmorna har tillfrågats, om de ville flytta in i de statsägda fabrikerna i Tulsa, Oklahoma, som drevs av Douglas under kriget. Flygvapnet är också angeläget att få användning för statens fabriker i Marietta, Georgia, där Bell byggde B-29 under kriget.

Nytt om Boeing B-47. (Av Week 5/9 49).

Boeing B-47, som redan börjat seriebyggas, kommer att bli USAF:s medeltunga standardbombplan. B-47, som är försedd med 6 reamotorer, har f n så liten aktionsradie, att den inte ens från långt framskjutna baser i Nordafrika och England kan nå några viktigare mål i Ryssland. Räckvidden kommer emellertid att ökas genom tankning i luften. Senare upplagor av B-47 skall förses med kraftigare motorer och bränslemängden kommer att ökas. Flygvikt kommer då att bli dubbla den nuvarande på c:a 57 ton.

Klassificering av engelska flygfält. (Itav 1774 26/8 49).

RAF kommer att i fortsättningen ange data för flygfält medelst två siffergrupper om vardera två siffror. De båda första siffrorna anger "rullbanans" längd i hundratal fot, och de båda sista siffrorna anger den högsta tillåtna belastningen på ett hjul, mätt i tusental pounds. Beteckningen "60/50" betyder sålunda att "rullbanan" är 6 000 fot (1 800 m) lång och att den förmår upptaga ett hjultryck av 50 000 pounds (22 700 kg).

FLYGVAPENMÄSTERSKAPEN 1949 - Fälttävlan - forts. Resultat:

Seniorer: 1. Fänrik Svensson F 4 192,35 poäng, 2. Elmästare Nilsson F 6 200,1 poäng, 3. Tekniker Jönsson F 18 210,75 poäng, 4. Löjtnant Axelsson F 10, 216,2 poäng, 5. Sergeant Roloff FCS 225,15 poäng, 6. Tekniker Liljedahl F 18 231,7 poäng, 7. Löjtnant Junggren F 7 236,55 poäng, 8. Sergeant Andersson F 5 236,8 poäng, 9. Furir Jonsson F 16 236,85 poäng, 10. Överfurir Sjöström FCS 239,5 poäng.

Oldboys: 1. Förvaltare Wibom F 1 246,5 poäng, 2. Förvaltare Ahlqvist F 5 258,6 poäng, 3. Förvaltare Johansson F 10 267,3 poäng, 4. Förvaltare Weltermark F 18 279,2 poäng.

Lagtävlan: 1. F 4 1920,35 poäng, 2. F 6 1949,55 poäng, 3. F 5 1966,95 poäng.

Så gick det till!

Fackred:
Studie-
centralen.

FLYGSPANING ÅT WARKSTRIDSKRAFTER - NÅGRA TYSKA SYNPUNKTER.

Förutvarande chefen för en tysk spaningsflottilj har i schweiziska "Flugwehr u. -technik" något redogjort för hur den tyska flygspaningen organiserades under första delen av kriget. Även om de tyska förhållandena i mångt och mycket var annorlunda än de, som torde komma att råda för oss, är dock artikeln av intresse. Här följer ett sammandrag av den.

Redan under 1940 års fälttåg i Frankrike visade det sig nödvändigt, att de snabbaste flygplan, som fanns att tillgå, insattes för spaning, i varje fall för att lösa vissa uppdrag. Detta trots att tyskarna då hade en överlägsenhet i luften, som gränsade till totalt luftherravälde.

Spaningsflyget var då till sin huvuddel direkt underställt arméstridskrafter. I regel var varje arméfördelning eller motsvarande tilldelad en närspaningsdivision. I armékåren ingick ett växlande antal fjärrspaningsdivisioner.

Fjärrspaningen utspanade området från 200 till 500 km bakom fiendens front. Den utfördes som regel på högsta höjd och såsom bildspaning.

Närspaningen omfattade både taktisk spaning och "stridsfältspaning". Den taktiska spaningen riktade sig mot området intill c:a 200 km bakom fiendens front. Den genomfördes i regel på 2 - 5 km höjd. Bildspaning utfördes huvudsakligast för att bekräfta och detaljstudera ögonspaningens resultat. Tyngdpunkten vid fotograferingen lades i regel relativt nära motsidans front. Särskilt värdefulla resultat nåddes genom spaning vid gryning och skymning. Detta gällde framförallt under rörliga operationer.

"Stridsfältsspaningen" ansågs såväl under Frankrikefälttåget som i början av det ryska fälttåget vara den viktigaste delen av flygspaningen. Den utfördes både mot området för fiendens front, området närmast bakom denna och mot egna främsta avdelningar. (Jfr svenska begreppet "sambandsflygning" - Övers anm). Den utfördes av flygplan som direkt och helt samarbetade med eller var underställda chefer för lägre arméstruppförband - såsom regementschefer, chef för pansarspaningsavdelning, batterichef med artilleribe-

kämpningsuppgift. För att kunna utföra dylik flygspaning var det nödvändigt att besättningen var väl insatt i egna truppers gruppering, avsikter m m. När den tyska överlägsenheten i luften efterhand minskade, blev stridsfältsspaningen allt svårare, emedan flygspaningen då endast kunde omfatta spaning mot ett fåtal punkter och huvudsakligen måste lösas genom bildspaning.

Rapportering utfördes på tre sätt - radio, rapportnedkastning samt efter landning. Vid fjärrspaning och taktisk spaning användes radiorapportering endast för viktiga rapporter, som bedömdes kräva omedelbara åtgärder av respektive markförbandschefer. Vid "stridsfältsspaning" däremot var radio det normala rapporteringssättet. Härvid rapporterade flygplanet praktiskt taget allt, som iakttogs inom det aktuella området. Radiorapporter från flygplan avlyssnades såväl av spaningsdivisionens bas som av staberna vid berörda markförband, ända ned till regementen o d.

Rapportnedkastning användes främst som ett komplement till avgivna radiorapporter. Vid fjärr- och taktisk spaning nedkastades ett skriftligt meddelande vid respektive markförbands stab. Vid stridsfältsspaning nedkastades även röksignaler ute i terrängen, t e för att ange plats för fientliga stridskrafter. Även lyspistol användes för dylik rapportering. Efterhand som den tyska överlägsenheten i luften minskade, minskades även möjligheterna till rapportnedkastning.

Rapportering efter landning utfördes i tre etapper. En förberedande rapport, som omfattade de viktigaste huvuddragen av spaningsresultaten, avgavs snarast efter landning. Därefter "pressades" flygplanets besättning på alla detaljer av underrättelseofficeren eller spaningsdivisionschefen och en noggrannare rapport uppgjordes till vilken bifogades snabbframkallade bilder. Denna rapport var i regel klar 3/4 - 1 timma efter landning. Senare uppgjordes en huvudrapport, som grundade sig på de två ovannämnda rapporterna, på bildläsningens resultat och i viss mindre utsträckning på andra underrättelser. Största svårigheten i rapporterirgen visade sig vara att få fram meddelandena (bilderna) tillräckligt snabbt till de chefer ur armén, vilka direkt skulle använda sig av spaningsresultaten. Största omsorg måste därför ägnas åt att åstadkomma goda förbindelser med dessa chefer.

En flygsambandsofficer avdelades till varje markförband, som fått flygspaningsförband sig tilldelat. Det visade sig lämpligt - i varje fall i vad rörde de högre markstaberna - att för denna uppgift avdela äldre och mera erfarna flygofficerare, vilka hade lättare att gentemot stabsofficerarna ur armén företräda spaningsflygets krav och önskemål. För att rätt kunna fylla sin uppgift måste sambandsofficeren vara väl hemmastadd även i arméförbandens organisation och taktik. Flygsambandsofficeren samarbetade närmast med den stabsofficer ur markstaben, som företrädde den operativa verksamheten. Han

måste alltid deltaga i varje föredragning rörande läget, de stridande förbandens insättande och verksamhet i övrigt. I regel varje kväll fastställdes spaningsflygets uppgifter i stort för den kommande dagen och meddelades spaningsflygförbanden genom flygsambandsofficerens försorg.

Sambandsofficeren kunde också ingripa i den pågående flygspaningen genom att per radio direkt tilldela ett spaningsflygplan viss uppgift. Ofta - när han av radio- eller nedkastade rapporter fått en uppfattning i stort om spaningsresultaten - brukade han också framställa frågor till spaningsdivisionschefen, vilka skulle besvaras i rapporterna efter landning eller av senare utsända spaningsflygplan.

Utöver de ovan anförda uppgifterna ålåg det vidare flygsambandsofficeren att hålla underavdelningarna inom förbandet ur armén ständigt orienterade om "die Luftlage" - läget i luften. Detta skedde via signalnätet medelst kontinuerliga "Luftwarnungen", som orienterade i stort om fientlig flygverksamhet. Om eget spaningsflygs verksamhet, huvudsakligen "stridsfältsspaningen", lämnades orientering i detalj som regel minst 1 timma före beräknad start av sambandsofficeren till berörda markavdelningar (regemente och motsvarande), varvid bl a angavs flygvägar, avsedd tid, rapporteringssätt och signaltjänstbestämmelser. Spaningsflygets sambandsofficer samarbetade med de sambandsofficerare ur "det operativa flygvapnet", som fanns avdelade till varje pansarregemente och vilka där hade till uppgift att under större stridshandlingar leda samverkan mellan markförbanden och flygvapnets bombförband. Flygsambandsofficer var utrustad med en radiostation för trafik med respektive flygförband och två stationer för trafiken med marktruppförbanden. Vederbörlig stab ur armén svarade dessutom för anordnande av telefonförbindelse mellan staben och flygförbandet.

FYRTIO ÅR EFTER BLÉRIOT.

Den 25 juli 1909, för mer än 40 år sedan, flög fransmannen Louis Blériot över Engelska Kanalen från Calais till Dover. Det betraktades då som det mest betydande steget i utvecklingen av "tyngre-än-luft"-systemet, sedan bröderna Wright först flög den 14 december 1903. Blériot vann med sin Kanalflygning ett pris på 1000 pund (då lika med 25000 francs), skänkt av "Daily Mail". Tidningen "The Aeroplane" för den 22/7 1949 skildrar händelsen på följande sätt:

"Detta var det första praktiska beviset för ett flygplans möjligheter. Det hade förekommit mycket litet verklig flygning i England förut. Mr J.T.C. Moore-Brabazon hade företagit några korta flygningar i ett franskt Voisin-biplan på Skeppeyön, men han hade då inte flugit ens en engelsk mil. Samtidigt försökte Mr A.V. Roe flyga på Lea Marshes.

Den 5/10 1908, några dagar efter Wilbur Wright flög non-stop 124 km, erbjöd Lord Norhcliffe, ägare av "Daily Mail", det ovannämnda priset på 1000 pund till den förste, som flög mellan England och Frankrike i ett flygplan. Erbjudandet bemöttes med åtlöje av rivaliserande och mindre förutseende tidningar.

Omkring juni 1909 uppenbarades det faktum, att en kanalflygning på 34 km över Pas de Calais var möjlig. Den förste, som tillkännagav, att han ville göra försöket med ett biplan, var en Mr Arthur Seymor, en engelsman. Den första allvarliga anmälan kom från fransmannen Comte de Lambert, som hade börjat göra sig ett namn genom att flyga ett franskbyggt Wright-biplan. Tidigt i juli anmälde sig så Mr Hubert Latham, engelsman, till flygningen och medförde sitt Antoinette-monoplan till

Sangatte nära Calais. Han väntade i över en vecka på, att vinden skulle mojna tillräckligt för att han skulle kunna flyga.

Latham gjorde det första försöket på morgonen den 19/7 1909. Han sågs flyga på kurs rakt mot Dover, men när han var omkring 7 - 8 engelska mil ute, stannade hans motor - han blev tvungen att landa i Kanalen. Monoplanet flöt och föraren hämtades upp av en fransk jagare, som hade beordrats dit av franska regeringen för att följa honom.

Då Latham misslyckades, anmälde sig L o u i s B l é r i o t , 37 år, till flygningen. I början av juli 1908 hade Blériot gjort en flygning på 36 min 55 sek vid Issy-les-Moulineaux i Paris. Den 31/10 1908 hade han gjort sin första tur- och returflygning genom landet på rekordtid - från Toury till Arhenay och åter - en sträcka på 28 km. Han hade börjat experimentflygningar år 1900, men hade inga större framgångar förrän 1908 och han anmälde sig till "Daily Mail"-priset 1909 med sitt elfte flygplan, vilket även kallades "typ XI". Det hade en 3-cylindrig Anzani-motor på 35 hk, vilken, som B. påstod, utvecklade omkring 25 hk under sina bättre dagar.

B. gjorde flera lättare "kvaddar", som förstörde flygplan och genom vilka missöden han ådrog sig smärre skador. Just innan han anmälde sig till Kanalflygningen, råkade hanut för ett nytt haveri - planet fattade eld och B. blev allvarligt bränd. Men eftersom Latham var på jakt efter priset och B. inte var en man, som lät sig nedslås av motigheter, så anlände han snart till Calais med foten i bandage. Men det fanns inga "flygsäkerhetsbestämmelser" i dessa dagar. B. behövde inte något luftvärdighetsbevis eller någons tillåtelse - inte tillstånd att flyga överhuvudtaget eller ens ett pass!

Han satte upp sin hangar vid Les Barraques på klipporna ovanför Calais, 1 - 2 dagar efter det Latham misslyckats. Men den starka vinden höll honom på jorden, som den också gjorde med Latham, vilken hade anlänt med ett nytt Antionette-monoplan för ett andra försök.

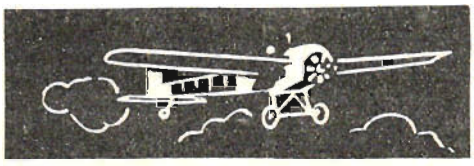
Söndagen den 2 5 j u l i 1 9 0 9 steg Blériot upp kl 2.30 på morgonen, men kände sig då ganska dålig. Han beslöt att göra en kort biltur för att "pigga upp sig". Åkte till sin hangar och tog ut monoplanet. Så hjälptes B. upp på sin plats av M. D e l a c o m b e från Franska aeroklubben, ty B:s skadade fot gjorde det svårt för honom att stå. B. gjorde sedan en provflygning och fann att krafterna var tillräckliga.

Reglerna, som Franska aeroklubben (rätteligen tidningen Daily Mails "sportkommitté" - Red Ufl anm) uppgjort, föreskrev, att flygningen måste utföras mellan soluppgången och solnedgången. Solen hade då inte gått upp och inte heller Latham, som sov i närheten. Blériot väntade till kl 0440 på soluppgången och startade sedan. Flygningen blev inte ordentligt tidtagen och B. hade varken klocka eller kompass. Tillfrågad efteråt, varför han inte medförde dessa saker, svarade han smått sarkastiskt, att han trodde han skulle hamna i sjön och att de då skulle bli förstörda.

När B. landade på ängen North Foreland Meadow, strax intill Dover Castle, var klockan 0517. Den tillryggalagda totala flygsträckan var omkr 50 km, ty B. nådde engelska kusten vid St. Margaret's Bay. Flyghöjden överskred inte 45 - 60 m, varför B. måste flyga åt väster, tills han fann en öppning i klipporna.

En fransk tidningsman, M. F o n t a i n e , väntade på honom för en intervju på klipporna nära Dover, och när B. närmade sig, viftade Fontaine med en fransk flagga. B. svängde in och landade på ängen på en en starkt sluttande sänt. Under själva landningen skadade han sitt landställ och bröt propellern, vars ena blad sedan tillvaratogs och nu hänger i Kungliga Brittiska Aeroklubbens bar i London.

En minnessten utmärker stället, där B. landade. Så kom B. sedan till London och fick där ett överväldigande mottagande. Han hade ju för första gången visat, att ett flygplan kunde användas till att fara över havet från ett land till ett annat. Lord Northcliffe skrev i "Daily Mail": "England är inte längre en ö." Detta var dock inte alldeles sant, vilket Hitler som bekant fick erfara 30 år senare. Men en ny förbindelseled var öppnad och folk började att tala om möjligheten att flyga passagerare från London till Paris med den "oerhörda" hastigheten av 100 kilometer i timmen.



Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M

AKTUELLA FLYGPLAN VID FARNBOROUGH-UTSTÄLLNINGEN.

Vid den stora utställningen vid Farnborough i England, öppnad den 6/9 1949, visades ett anmräkningsvärt stort antal nya militära flygplantyper, av vilka flera gjorde sina första flygningar endast ett par dagar innan utställningen öppnades. Man såg även nya versioner av redan i tjänst varande flygplan. Mer än hälften av de utställda militära och för provändamål avsedda flygplanen var readrivna, och av dessa flera utrustade med s k efterförbränning (Meteor 4 - Avon, Vampire modif.version av Mk 1 o. 5 - Goblin). - Följande sex nya typer tilldrog sig särskilt intresse:

Vickers Supermarine 510, inofficiellt kallad Swift, ett försöks- och reajaktplan, avsett för höga hastigheter. Flygplanet är en utveckling av firmans tidigare typ Attacker, har sidoluftintag och är det första engelska flygplanet med pilform över vingar, stabilisator och fena. Sedan sin första flygning i december 1948 har 510 genomgått ingående provflygningar. Prestandauppgifter är ännu inte bekantgjorda helt.

Motor: 1 st R.R. Nene à 2270 kp.
Spännvidd: 9,7 m. Längd 11,6 m. Höjd 2,7 m. Vingyta 25,4 m^2.
Avsedd hastighet 1100 km/tim. (Vid Farnborough: c:a 1000 km/tim).
Avsett Machtal M 1.0 (" " " Mach 0.82).

De Havilland D.H. 112, F.B. Mk 1 Venom, readrivet jaktplan och attackplan. Flygplanet är en utveckling av Vampire men skiljer sig från sin föregångare genom förbättrat kritiskt Machtal, större hastighet, högre topphöjd och bättre stigförmåga. Vingen uppvisar moderat pilform på framkanten och är tunnare än på Vampire. Flygplanet är försett med vingspetstankar, vars läge även möjliggör utrustning med bomber och raketprojektiler för attack på låg höjd och markunderstöd. Genom förändring av flygplannosen kommer Venom dessutom att kunna omändras till 2-sitsigt nattjaktplan. Itav 8/9 49 uppger, att större delen av den verkstadsutrustning, som användes för Vampire-tillverkningen också kan användas för Venom-bygge. Prestandauppgifter m m är än så länge hemliga.

De Havilland D.H. 113, 2-sitsig nattjaktsversion av Vampire Mk 5. Förändringen från dag- till nattjaktplan sker genom användning av ett specialparti för flygkroppens nos, varigenom utrymme ges åt en andra besättningsman och fullständig A.I.-utrustning.

Motor: 1 st. förbättrad D.H. Goblin 4 - Beväpning: 4 st. 20 mm akan i flygkroppen.

D.H. 113 kan troligen sättas in i flottiljtjänst relativt snart.

Gloster Meteor 8, readrivet, 2-motorigt, 1-sitsigt jaktplan. Denna typ skiljer sig från den tidigare Meteor Mk 4 genom en förlängd nos och modifierade stjärtytor. Den 0,76 m längre nosen har utrymme för ytterligare en bränsletank, något som höjder den totala inre bränslemängden till 1,910 lit, eller avsevärt mer än standardversionens Mk 4 1,475 lit. Båda typerna kan förses med kastbara vingtankar och en kastbar kroppstank. Vidare har Meteor 8 en enhetlig, elektriskt manövrerad kabinhuv, Martin Baker's utskjutbara förarstol (katapult dº) är antagen som standardutrustning.

Motorer: 2 st R.R. Derwent 5 à 1815 kp.

Spännvidd: 11,3 m. Längd: 13,6 m. Höjd 4,2 m.

English Electric Canberra B. Mk 1, readrivet, 2-motorigt, 2-sitsigt bombplan, avsett för snabba företag på höga höjder. Canberra, som provflögs första gången i maj 1949, är Englands första readrivna bombplan och även första flygplan, som utrustats med R.R. Avon reamotorer. Canberra's yttre utformning visar rena linjer och många intressanta detaljer. Karaktäristiskt är, att formplåtar helt saknas vid föreningen av vinge och flygkropp, liksom vid vinge och motorgondoler. Den strömlinjeformade förarkabinen är placerad långt fram på den långa, spolformiga flygkroppen. Martin-Baker utskjutbara förarstol användes.

Motorer: 2 st R.R. Avon à 3,400 kp, placerade i motorgondoler i vingen tämligen nära flygkroppen.

Spännvidd 19,51 m. Längd 19,96 m. Höjd 4,75 m.

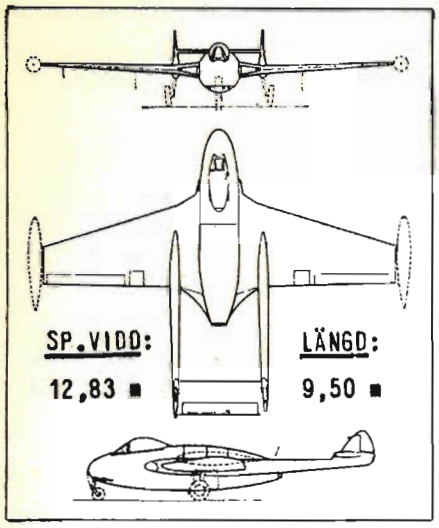
Avsedd hastighet c:a 930 km/tim. Avsedd flygsträcka 4800 km.

Avsedd topphöjd över 12 km.

Seriebygge av Canberra för R A F är igång.

Avro 707, Englands första deltavinge, möjligen avsedd som skalmodell för ett bombplan. Flygplanet har liksidig, triangulär vinge. Luftintagen har placerats långt tillbaka på flygkroppens översida, vid övergången till det pilformiga stjärtsidplanet. Kabinen ligger långt fram på flygkroppen

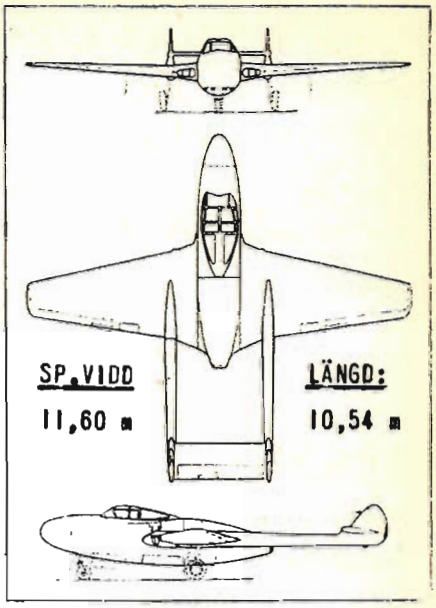
DE NYA DH-TYPERNA



DH 112 (DAGJAKT)

OCH

DH 113 (NATTJAKT).



och är rymlig men tyckes sakna utskjutbar förarstol. 3-hjuligt landställ.

Motor: 1 st R.R. Derwent 5 à 1815 kp.

Spännvidd 10,1 m. Längd 9,3 m.

Flygplanet störtade av okänd anledning på vägen hem från utställningen och föraren Esler omkom.

Ufl anm 1: Eftersom Avon-motorn ännu är på ett relativt tidigt utvecklingsstadium, kan det antas, att dragkraften kommer att höjas avsevärt i framtiden -
Ufl anm 2: Ovanstående sammanställning är utförd med ledning av uppgifter i Aeroplane 1996 9/9, 1997 16/9 49, Flight 2124 8/9, 2125 15/9 49 m fl.

De amerikanska
North American-planen
XF-93, F-86, AJ-1 och B-45.

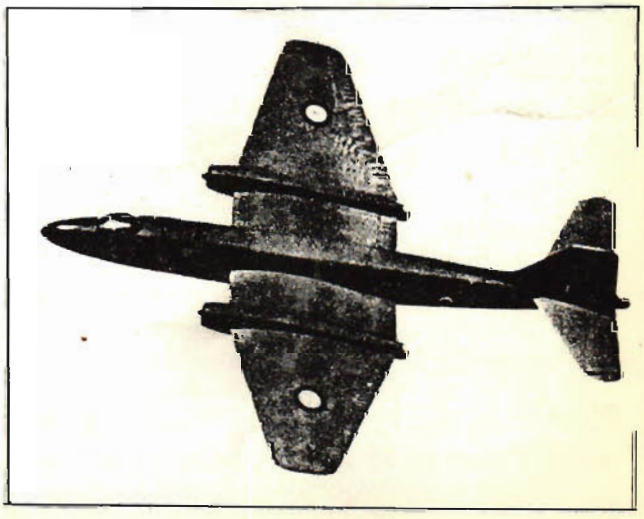
Den första XF-93, 1-sitsigt jaktplan, skulle levereras i augusti 1949. Detta flygplan utgör "prototypen" för en ny flygplantyp, som dock inte kommer att byggas förrän 1951. XF-93 är lik F-86 men har spetsig nos och två s k flushintag i st f nosintag.

F-86-tillverkningen går nu snabbt och i enlighet med uppgjorda planer. Planet har redan levererats till flera flottiljer. North American levererar f n också AJ-1, ett fartygsbaserat attackplan; B-45 Tornado, ett 4-motorigt bombplan; samt T-28 och T-6 skolflygplan. Firman är som bekant en av USA:s ledande flygplantillverkare.

RAF:S NYA REABOMBPLAN "CANBERRA".

Tillverkare: - English Electric.

Avsedd hastighet: - över 900 km/tim.



FELKÄLLOR VID HÖJDBESTÄMNING.

Vår höjdmätare är som bekant närmast ett slags barometer med lufttrycksskalan ersatt av en höjdskala. De allra flesta höjdmätare är kalibrerade i enlighet med en internationell konvention, så att de visar korrekt höjd i den s k standardatmosfären. Men riktigt säker på att höjdmätaren visar korrekt höjd (över fältet) kan man vara endast när höjdmätaren ställts på 0 m och man fortfarande står kvar på fältet! Felkällorna är nämligen många och ligger hos atmosfären, i instrumentet, i det statiska ledningssystemet och i dettas förbindelse med atmosfären. Vi underförstår då, att Du inte själv begår några misstag med millibarskalan, vilket är det ojämförligt viktigaste villkoret för rätt indikering. Här vidröres inte de frågor, som sammanhänger med val av millibarinställning eller av fel i bestämning av barometerstånd (se art "Något om höjdmätarinställning" i U f l nr 2, 1949).

Standardatmosfären, för vilken höjdmätaren är kalibrerad, förutsätter ett lufttryck av 1013,2 millibar (mb) vid havsytans nivå, en temperatur på samma nivå av +15° C och upp till 11 km höjd ett visst temperaturfall med tilltagande höjd, nämligen 6,5° pr km, samt ytterligare några villkor, bl a torr luft. Dessa villkor är aldrig uppfyllda i den verkliga atmosfären. Barometerståndet är sällan exakt 1013,2 mb. Den saken klarar Du med rätt inställning av instrumentet. Och under förflyttningar glömmer Du naturligtvis inte, att barometerståndet oftast förändras utefter flygsträckan och varierar med tiden. 10 mb felaktig inställning betyder 83 m fel i höjd.

Hur ofta stämmer atmosfärens temperatur med standardatmosfärens? Ja, på aktuell flyghöjd stämmer den kanske ibland. Om inte, så tillgriper Du navigeringsskivan, när Du av någon anledning vill bestämma Din exakta höjd i meter. Navigeringsskivan ger emellertid endast ett närmevärde på exakt höjd, ty den räknar med standardatmosfärens temperaturfall, och detta råder endast undantagsvis ända från marken och upp till aktuell höjd. En vanlig temperaturinversion kan förrycka Din höjdmätning flera procent. Dessutom är Din ytterlufttermometer fartberoende och det tar skivan inte hänsyn till. - Fuktighetens inverkan är obetydlig.

I starkt kuperad terräng tillkommer ytterligare en felkälla, som bör tillskrivas atmosfären. I omedelbar närhet av höjder förekommande lokal ökning i vindstyrkan föranleder en lokal minskning av lufttrycket (Bernoullis lag). Vid stora vindstyrkor kan detta fenomen orsaka flera hundra meters höjdmätningsfel åt det håll, som ger ökad risk för markkollision.

Instrumentfelen, bland vilka här inte behandlas dem, som endast förekommer hos felaktiga instrument (upphakning, läckage m m) är dels de normalt förekommande kalibreringsfel, som ligger inom medgivna toleranser, dels eftersläpning. För klockhöjdmätaren är kalibreringstoleransen vid 1013 mb inställning 21 m vid markhöjd och ökar med höjden. Vid 5 km tillåtes ± 60 m fel, vid 10 km ± 200 m. (Vid stark kyla medgives större toleranser). 50 mb omställning ger dessutom 1% fel i kalibreringen. Eftersläpningen vid hastig stigning och dykning är inte så väl känd, då vi f n saknar apparatur för bestämning härav på laboratorium. Vid sjunkhastigheter i samband med dykning är det sannolikt, att höjdmätarens eftersläpning har storleksordningen 100 m.

Till instrumentfelen kan man möjligen räkna avläsningsfel. En utredning i denna sak tyder på, att avläsningsfelen visst inte är ovanliga. Särskilt illa utsatt är den fotgraderade klockhöjdmätaren med tre visare, där det typiska avläsningsfelet innebär 1000 fot (omkr 300 m) för hög avläsning. Hos det statiska ledningssystemet föreliggande felkällor är dels igenfrysning, vattenlås och läckage, dels en viss eftersläpning hos tryckutjämningen i ledningarna. De förra bör ej behöva förekomma, medan eftersläpning endast uppträder i samband med förändringar i avläst höjd.

Felet hos det statiska ledningssystemets förbindelse med atmosfären ligger i följande: De tryck, som verkar på flygplanets alla olika ytelement är inte lika, utan höga t e längs vingframkanten och vid pitårörets spets, låga t e på vingens översida. För varje hastighet kan vissa punkter på flygplanets yta utväljas, som påverkas av ett tryck lika stort som den ostörda luftens statiska tryck. För en viss hastighet är det "statiska systemets" öppningar belägna just vid sådana punkter, men för varje annan hastighet är detta inte fallet. Då platsen för dessa öppningar inte lämpligen kan göras flyttbar, drabbas anslutna instrument av ett fartberoende fel, som har fått benämningen platsfel. Även andra faktorer inverkar på platsfelet, t e flygvikt och klaffutslag. För höjdmätarens del varierar platsfelet även med höjden.

Platsfelet är individuellt för varje flygplantyp.. Vanligen är platsfelet noll vid sättningsfart och tämligen obetydligt vid farter under 300 km/tim. Vid hög hastighet är platsfelet i allmän inte litet. För vissa flygplantyper uppgår det till 200 à 300 m på markhöjd vid högsta hastighet. Oftast är platsfelskorrektionen positiv vid hög hastighet, så att flygplanet ligger högre än vad höjdmätaren anger, men motsatsen förekommer, t e hos Spitfire. (I vissa fall kan platsfelet delvis elimineras med en korrektionsring på pitårören).

- Isbildning på pitårören kan framkalla förändring av platsfelet. - U f l avser att återkomma med en närmare orientering om platsfelet om möjligt i nästa nummer.

De direkt av atmosfären beroende höjdmätningsfelen drabbar alla de flygplan lika, som ligger i närheten av varandra och saknar således betydelse för kollision mellan flygplanen. Farliga i detta avseende är fel i höjdmätarens inställning, isbildning, igenfrysning, platsfel, eftersläpning, felavläsning och onormala instrumentfel. Som exempel på platsfelets betydelse kan nämnas, att om en Vampire och en Spitfire passerar varandra i luften med högsta hastighet och höjdmätarna visar samma höjd, så ligger Vampire-flygplanet c:a 400 m över Spitfire-planet.

Höjdmätaren kan alltså visa (eller läsas) fel av följande skäl:

a) felaktig inställning,
b) atmosfären (tryck, temperatur, vind),
c) instrument- och avläsningsfel,
d) störningar och eftersläpning i det statiska ledningssystemet,
e) "platsfelet", hänförligt till resp. flygplantyp.

Var alltid noga med höjdmätarens inställning! Lär känna dess fel, så att Du kan utnyttja den utan risk. Känner Du inte instrumentet i grund, så tag alltid stora marginaler, när det gäller att undvika markkollision, höjdmätaren visar praktiskt taget aldrig höjden över terrängen!

Avisning med "elhinna". (Aviation Week 6/6 49)

Avisning av propellrar, vingar och andra flygplandelar medelst elektrisk ström kan göras på det sättet, att man förser ytan med en elektriskt isolerande hinna och därefter sprutar på ett 0,25 mm tjockt lager "Electrofilm", som tillverkas i USA. Hinnan består av ett elektriskt motståndsmaterial och uppvärmes med elström. Beläggningen väger 2,5 kg/m^2. Inte mindre än 90 à 95 % av elenergien kan utnyttjas för avisningen, jämfört med 30 à 50 % för tidigare använda anordningar. Hinnan är hållbar och har dessutom fördelen att kunna anbringas var som helst utan hänsyn till ytans form och storlek.

Ryska reaplan och reamotorer. (Flight 25/8 1949).

Fram till slutet av andra världskriget fanns det i Ryssland inte ett enda raket- eller reaflygplan i tjänst, trots att försök pågått länge. De tyska raket- och reaplanen från omkring 1944 orsakade stor uppståndelse inom ledande sovjetkretsar, vilka började förebrå de ryska flygplankonstruktörerna att "den ruttna fascismen" hade uppnått mer inom flygningen än Sovjetunionen, "som dock i alla hänseenden var den ledande nationen i världen."

Då de ryska trupperna ryckte in i Tyskland, försäkrade de sig om ritningar, modeller och specialister rörande raket- och readrift, och det dröjde inte lång tid, förrän tyska flygplan- och motortyper började dyka upp i de ryska försöks- och konstruktionscentralerna.

Först nu började det gå upp för sovjetregeringen, hur mycket Sovjetunionen var efter på området och nu, när det var för sent, beordrades de ryska konstruktörerna att utnyttja de "föråldrade" tyska uppfinningarna.

Alla nuvarande ryska reamotorer grundar sig på tyska enheter och framställes efter tyskt mönster, med tysk utrustning och till stor del med tyskt material, samt under ledning av tyska specialister och arbetare.

De i ryska flygvapnet mest använda rea-aggregaten är U-003 (B M W 003) och M-004 (Jumo 004W), trots att de för länge sedan är omoderna. I samband härmed kan en jämförelse mellan data på U-003 och den engelska RR Nene vara belysande:

	M-003	RR Nene
Vikt/kp dragkraft	0,30 kg/kp dkr	0,15 kg/kp dkr
Bränsleförbrukning	0,54 kg/tim	0,48 kg/tim
Oljeförbrukning	2,95 kg/tim	0,68 kg/tim
Dragkraft	920 kp	2.270 kp.

Genom att använda sig av förutnämnda tyska konstruktioner lyckades Sovjet 1947 komma upp till det utvecklingsstadium Tyskland hade åren 1941-43. Det är därför ingen överdrift att säga, att Ryssland låg ungefär 10 år efter de ledande inom readriften. Då de ansvariga vaknade upp från sin slummer, upptäckte de plötsligt, att de hade famlat i blindo.

Genom att de brittiska myndigheterna 1947 sålde ett antal Nene-aggregat till Sovjet, fick dock Sovjets konstruktörer en säkert mycket välkommen hjälp i sitt arbete. Man behöver inte tvivla på, att dessa konstruktörer genom att studera de engelska motorerna mycket snart kommer att framställa ypperliga krigsflygplan, för vilka de kanske tilldelas Stalinpriset.

Förutom ett antal tyska Ar 234 och Ju 287 har Ryssland ännu inte något reabombplan, men reaktionsjaktplan kom i tjänst under 1947. Det första och bästa av dem var Mig 9, försett med 2 M-003-aggregat. Flygplanet är byggt helt i metall och är utrustat med ett noshjulställ. Maxhastigheten med full beväpning överstiger inte 820 km/tim, men flygplanet har en mycket kraftig beväpning bestående av 1 x 53 mm plus 2 x 20 mm eller 13 mm akan, vilket gör det till ett farligt vapen, trots att dess manöverförmåga är mindre god.

Ett annat jaktplan är Jak-15, som har samma beväpning som Mig 9 med kolvmotor. Jak-15 har två M-004 motorer. Maxhastigheten är omkr 900 km/tim. Jaktplanet La-15, som ännu befinner sig på konstruktionsstadiet, verkar att bli mindre lyckat.

Vidare kan nämnas, att man i Sovjet är mycket intresserad av ett projekt på ett flygplan, som skulle göra nära 2700 km/tim. Konstruktionen är under arbete i Ryssland. Särskilt intresse ägnas också det raketdrivna jaktplanet Ju-263, som är en utveckling av Me-163 och kanske blir ryska flygvapnets standardjaktplan så småningom.

Enligt "Aircraft Engines of the World" för 1949 uppges, att nya konstruktioner av M-003 och M-004 ger en dragkraft på 1.800 kp. Den ryska pro-

Forts s 306.

Haveri ≠ Fronten ≠

Fackredaktion: FS/Fh

DET VAR NÄRA ÖGAT!

SJÖFÅGELJAKT.

En rote J 21 övar låganfall mot lv i trakten av Sundsvall. Jag har gjort ett anfall, och ligger under utflygning över vatten på lägsta höjd, då jag plötsligt får ett kraftigt slag i ansiktet, vilket gör mig fullständigt bedövad några sekunder. När jag börjar "vakna", ligger jag i svag stigning på 100 m höjd.

Jag förstår snart, att jag fått påhälsning av en fågel, som slagit igenom högra sidorutan. Först sedan jag plockat bort glasbitar och fågelrester ur ansiktet och torkat blodet ur ögonen, ser jag så mycket att jag kan manövrera flygplanet tillfredsställande. Rotetvåan övertar befälet, och normal landning kan göras på basen.

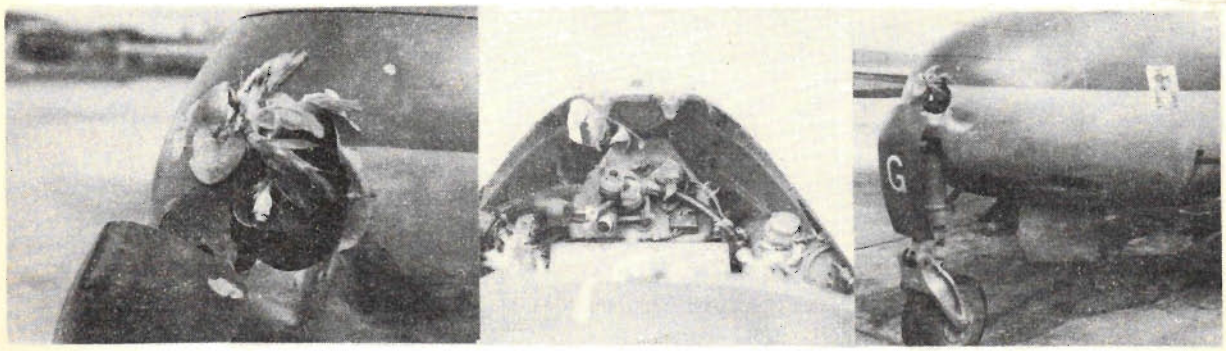
För ovanlighetens skull använde jag ej solglasögonen T/48, vilket troligen räddade mitt högra öga. Om jag använt de vanliga flygglasögonen, hade slaget i ansiktet förmodligen ej gjort mig förblindad, och jag hade fått kontroll över flygplanet tidigare.

Erfarenhet: Använd alltid flygglasögon vid lågflygning, skjutning och luftstrid! It.

KOLLISION MED FISKMÅS.

Den 14/7 1949 - under skjutning mot markmål med flygplan typ J 28 inträffade följande:

Mitt under en eldskur då förarens, löjtnant Renström. hela uppmärksamhet var inriktad på att hålla siktkorset på målet, glimmade något till i underkanten av gyrosiktets siktring. Innan R. på något sätt hunnit reagera



Skador på J 28 efter kollision med fiskmås.

hördes en tydlig duns i planet. Samtidigt uppkom blodstänk på vindrutan, varvid R. genast insåg, att en kollision med en fågel (fiskmås) ägt rum. Övningen avbröts omedelbart, då R. ej i luften kunde bedöma ev skador. Han gick hem för landning. - Under hemflygningen och landningen kunde intet onormalt förmärkas hos flygplanet. Skadorna på detta framgår av hithörande bilder.

Re.

EN KABINHUV EXPLODERAR.

Efter det att den rote J 28, i vilken jag ingick som rotetvåa, medelst en tryckning avslutat en jägarkurva mot en rote B 18 inträffade följande:

I det att jag sakta förde spaken bakåt för att stiga till nytt utgångsläge för anfall, exploderade förarhuven (kabinhuven). Planets läge vid explosionen var ungefär horisontellt samt hastigheten omkring 700 km/tim, flyghöjden 1500 m, kabinkompressorn tillslagen.

Jag uppfattade explosionen först med synen som en ogenomträngglig gråvit vägg framför ögonen. Fläcken försvann plötsligt under en kraftig knall. Jag blev omtöcknad och hade svårt för att se. Efter en uppskattad tid av 1 à 2 sek kvicknade jag till, märkte vinddraget, förstod att huven var borta och fällde ut dykbromsarna för att reducera hastigheten. P g a kraftiga störningar kunde jag inte på kanal A meddela min belägenhet.

Då hastigheten gått ned till omkring 400 km/tim, kunde jag se ganska bra, om jag höll huvudet så långt framåt-nedåt som möjligt. Vid 350 km/tim försvann en del öronbesvär - vibrationer i trumhinnorna. Jag övergick till kanal D, anropade F 16-tornet, meddelade min belägenhet samt tog mig hem på pejlingar. Landningen kunde genomföras utan större svårighet. - Huven hade träffat stabilisatorn samt båda fenorna. Skadorna var dock inte av sådan art att de påverkade flygplanets manövrering i luften.

Re.

TEKNISKA FRONTEN - Ryska reamotorer (forts).

duktionen av reamotorer koncentrerar sig på dessa två typer, men även andra är under konstruktion. De kraftigaste av dessa är M-018 och M-012, av vilka den första är försedd med trestegsturbin och väntas ge en dragkraft på 3500 kp, medan den andra väntas utveckla 3000 kp dragkraft.

Amerikanska flygvapnet övergår till UK-radio. (Itav)

Samtliga flygplan i USAF skall förses med UK-radio istället för kortvåg. Omläggningen väntas vara klar 1/1 1953.

KÄNNER DU IGEN DEM? Lösningar till identifieringsuppgifterna på sid 284.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 4.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	Mig 9	Tvåmotorigt reafpl. Midvingat. Kroppen starkt avsmalnande bakåt. Pilformat stjärthöjdplan. Utblåsningsrören på kroppens undersida bildar ett steg. Förarplatsen långt fram.
2	English Electric Canberra	Tvåmotorigt reafpl. Midvingat. Reaaggregaten placerade i vingarna. Lång flygkropp med framskjutande nos. Pilformad stabilisator. Fenan har rak överkant. Förarplatsen långt fram i nosen. Stjärtkon. (Jfr bilden sid 301).
3	Hawker N.7/46	Enmotorigt reafpl. Lågvingat. Vingarna har omvänd pilform. Två triangulära luftintag i vingarnas framkanter på sidorna om flygkroppen. Förarplatsen långt fram i nosen.
4	Lockheed P2V-2 Neptune	Tvåmotorigt propellerfpl. Framskjutande spetsig nos. Motorgondolerna skjuter fram långt framför vingarnas framkanter. Hög spetsig fena. Cigarrformad flygkropp. Kulsprutetorn i stjärten och på flygkroppens översida.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	Göta Lejon svensk lätt kryssare	Två breda bakåtlutande skorstenar. Tämligen högt bryggparti med brutna kanter. En mast mellan bryggan och förliga skorstenen, en mast för om aktre skorstenen. Däckslinjen bruten akter om aktre skorstenen. Ett trippeltorn förut och två dubbeltorn akterut. Bestyckn: art 7 - 152, lv 20 - 40, 9 - 25, torp 6 - 53 TT Depl: 7400 ton Dim: 174 x 16,5 Fart: 33 knop
II	Kirov rysk tung kryssare	Två tämligen breda, bakåtlutande skorstenar. Kompakt bryggparti med tripodmast. En mast akter aktre skorstenen. Däckslinjen bruten mellan skorstenarna. Två trippeltorn förut, ett d:o akterut Bestyckn: art 9 - 180, lv 6 - 100, 10 - 37, 6 - 13, torp 6 - 53 TT Depl: 8600 ton. Dim: 187 x 17,7 x 6,1. Fart: 35 knop

HÅMOJOKK-DAVID - EN ÖDEMARKSBÄRGNING - forts fr sid 307.

växel, full gas. Med hög nos rasslade noshörningen (en traktor med spetsplog ser noshörningslik ut) genom det farliga området.

Alla bäckar, som vid premiären var mycket besvärliga, i synnerhet då skärningen var brant, "risades". Genom att med stockar, ris och snö dämma upp vattenflödet, blev tack vare kylan redan på återvägen efter några timmar dessa raviner bekvämt överbroade.

Så kom vi då fram till platsen där B 3:an lagt sig till ro. Den omdöptes för övrigt till "Håmojokk-David". Det blåste ibland storm med starkt snödrev. Ibland sol. Men kylan stod. Snön skottades ut under flygplanet så att domkraftsfästena kunde nås. Så lyftes planet genom att i tur och ordning använda låg, mellan- och hög domkraft. Hela tiden följdes efter med pallning av snö under vingarna. Landstället fällides ut och kärran stod. För att arbetet skulle kunna utföras under dräglig temperatur användes varmluftaggregatet. Slangarna kunde anbringas på många sätt. Det vanligaste blev nog så att de bara händerna kunde röra sig i varmluften. Ibland kunde man se en slang som en lång orm försvinna in just över ryggsluten under vapenrocken eller blåblusen.

Under denna lyfttid, som varade i flera dagar, arbetade traktorn febrilt för att ploga upp den bana, som erfordrades för start och dels en mindre förbindelseväg mellan nödlandningsplatsen och denna startbana. Startbanan planerades till 30 à 35 m bredd och 300 à 350 m längd. Tack vare olika tillkommande fördröjande orsaker (ventiler, som hängde sig, snöstorm m m) så hann det samla sig så mycket snö att banan nog blev 350 m, men den planerade bredden hade snarare övergått till höjd.

Arbetet följdes med intresse av ortsbefolkningen (hit räknades de flesta inom fem mils radie). En man kom stillsamt fram en dag och frågade om han fick titta på. Han hade "lappcyklat" tre mil ungefär. Varmluftaggregatet intresserade alla. Det tyckte inte aggregatet om. Det small. Inte sådana där lätta puffar utan som kanonskott. Jag hade på heder och samvete lovat låta sköta det rätt. Därför skötte jag det själv. Första dagen gick det fint. Andra dagen rök ögonbrynen, då aggregatet med en knall lyckades med en några meters låga vänligt slicka mig i ansiktet. Se'n small aggregatet varje gång någon åskådare fanns inom räckhåll.

Ja, så randades dagen. "Håmojokk-David" var på bästa humör. Han lyckades slicka i sig allt vad som fanns i alla batterier vi hade. Men igång kom han och ner i startbanan. Från förarplatsen sett såg ju det hela ut som ett dike. Ett smalt dike. Pja, så klämde man då på fullskaft efter några slutgiltiga snack med flygplanmästaren, som skulle registrera startlängd m m.

Jag måste erkänna, att jag nog flög mest med tungan - men opp kom vi, om jag inte minns fel, på 120 m - c:a. Resten var inte mycket att orda om. Möjligen om den sköna känsla att ha klarat sig från en kostsam, tidsödande och personalpåfrestande nedmontering och ödemarkstransport till en järnväg där lastningsmöjligheterna var obefintliga.

MARKTJÄNST - "FF:S" MATERIELAVD:S ORGANISATION ÄNDRAD.

Efter framställning från flygförvaltningen medgav Kungl Maj:t genom beslut den 18/6 i år, att flygförvaltningens materielavdelnings dittillsvarande u t r u s t n i n g s b y r å fr o m 1/7 1949 - försöksvis och i avvaktan på resultatet av 1946 års militära förvaltningsutrednings arbete - fick uppdelas i en vapenbyrå och en elektrisk byrå.

V a p e n b y r å n (FF/MVa) är som en följd härav nu indelad i centralsektion, eldvapen- och målsektion, ammunitions- och sprängämnessektion, installationssektion, fotomateriel- och siktessektion, skyddssektion, utvecklingssektion och kontrollkontor. Utöver vapen- och därmed sammanhängande frågor handlägger byrån frågor rörande all optisk materiel.

E l e k t r i s k a b y r å n (FF/MEl) är indelad i en radiosektion och en radarsektion jämte vissa för sektionerna gemensamma organ.

I byråns radiosektion ingår luftbevaknings-, radio-, flygelektro-, flygplaninstrument-, väderleksmateriel- och utvecklingsdetaljer.

I dess radarsektion finns markradar-, flygradar-, navigations- och igenkännings- samt utvecklingsdetaljer organiserade.

För båda sektionerna gemensamma är en centraldetalj och en detalj för projekt och taktiska prov.

Läsekretsen Har Ordet:

"Jag ville jag vore i Indialand
och India vore sig själv
med pärlor till grus och safirer till sand
och slott, som på vinken av Akbars hand
drömts fram vid en helig älv - - -"

Klaus-Erik Engzell:

MED "SAFIR" TILL INDIEN - I.

Med ovanstående obetydligt "justerade" citat ur "Tusen och en natt" i åtanke företog tre Etiopiensvenskar i början av 1949 en semesterflygning med en Saab Safir, från Etiopien runt Främre Indien. Planets förare skildrar här nedan början på färden från Addis-Abeba till Aden. Som reskamrater hade han advokaten Nils Mangård, "Advocate General" i Etiopien, och Alvar Holm, tekniker vid etiopiska flygvapnet.

För den del av flygvapnets personal, som tjänstgör i Etiopien, öppnar sig möjligheter att se många vackra länder, som man knappast får tillfälle att besöka från Sverige. Härtill bidrager inte bara läget utan även den relativt långa, årliga semestern (sex veckor), och det faktum att chefen för etiopiska flygvapnet, greve von Rosen, till självkostnadspris lånar ut sin privata Safir till sin flygande instruktörspersonal. Var och en av denna kan räkna med att göra en långtur per år, och därvid kan han taga med två passagerare. Lämpligt är att någon av dessa utgöres av en mekaniker, vilket underlättar servicen och ökar flygsäkerheten.
Då transportkostnaderna kan delas på tre, blir dessa billigare än biljetter för motsvarande flygsträcka med kommersiellt flyg. En annan fördel är att man är oberoende av avgångstider och flygrouter. Kommer man till en plats, där man trivs, kan man stanna så länge man har lust, och man kan bryta av från färdvägen, om det lyster en att se en från denna avsides belägen plats.

Innan vi startade hade SE-BNO (flygplanets registreringsbeteckning) hunnit med en flygsträcka ungefär motsvarande en och en halv gånger jordens omkrets. Greve von Rosen själv hade flugit Stockholm - Addis Abeba, Addis Abeba - Cairo och åter, Addis Abeba - Djibouti och åter samt en del smärre flygningar inom landet. Göstа Magnusson hade gjort en tur från Addis Abeba till Sydafrika och tillbaka och Åke Edfeldt hade gjort en tur till Indien, Ceylon och tillbaka. Själv hade jag tidigare flugit planet till Asmara och Massaua tur och retur.
Det var sålunda en rad prestationer planet hade bakom sig, och det var nog inte utan vissa tvivel om genomförandet som jag startade på den 18 000 km långa färden. Min oro visade sig emellertid obefogad. Planet skötte sig som ett välsmort urverk och typen dokumenterade sig än en gång som en av de tillförlitligaste och för sportändamål trevligaste man gärna kan tänka sig.

Vad som gjorde sitt till att öka flygningens behag var att SE-BNO var utrustad med ställbar propeller, vilket ger motorn en jämnare gång och flygplanet högre hastighet än med fast. Det minskar dessutom startsträckan avsevärt. Bränsletanken, som rymde 225 l, gav planet en längsta teoretisk flygsträcka om 1500 km. Radion, som var av typ Standard, var användbar både på telegrafi och telefoni, och hade en räckvidd, som gjorde det möjligt för oss att vid ett par tillfällen ha förbindelse på upp till 900 km avstånd. Den var dessutom kompletterad med en enkel pejlantenn, som visserligen inte möjliggjorde direkt sidbestämning, då det inte fanns något instrument, utan systemet byggde på enbart avlyssning av ljudminimum i hörtelefonerna, men som dock visade sig vara fullt tillräcklig.
Några speciella blindflyginstrument utom de enklaste d.v.s. girindikator, kula och stig- och sjunkhastighetsmätare fanns inte. Men så här nära ekvatorn, där kompassen uppför sig nästan som ett kursgyro, tack vare den nästan totala frånvaron av inklination, och med Safirens i övrigt goda blindflygegenskaper kunde instrumentflygning när sådan behövde tillgripas, genomföras utan minsta svårighet.

Vår avresa var bestämd till 20/2 och resan avsedd att vara omkring 6 veckor. Från Etiopien ämnade vi flyga längs Arab- och Belutchistan-kusten till Karachi. Härifrån skulle vi via Delhi, Agra och Benares korsa främre indiska halvön och sedan från Calcutta ta ostkusten ned till Ceylon. Härifrån avsåg vi att över Bangalore, Mysore och Bombay ta oss tillbaka till Karachi och sedan måste vi samma väg tillbaka längs belutchistanska och arabiska kusten.

Första dagsetappen - Addis Abeba - Aden.

Efter utresaformaliteterna på A d d i s flygfält kunde vi programenligt starta första dagsetappen till Aden. Vi hade beslutat oss för att gå d i r e k t , i stället för att som eljest är vanligt, ta omvägen över A u a s c h , D i r e D a u a och D j i b o u t i . Detta dels för att spara tid och dels för att se de mycket litet trafikerade östra ökenområdena av Etiopien. Redan efter cirka 15 min flygning tvingades vi att söka ta oss upp över moln, som täckte de relativt höga berg, som vi till en början hade att passera. På grund av isbildning i förgasaren, som ej helt gick att eliminera med luftförvärmning och beroende på att planet var tungt lastat, lyckades vi endast ta oss upp till 3800 m, vilket till en början var tillräckligt för att hålla oss omedelbart över molnen. Molntäcket var helt slutet med en för etiopiska förhållanden ovanligt jämn ovansida. Solen lyste skarpt och planets skugga avtecknade sig med sin ljusring mot vattenkristallerna. Så småningom höjde sig emellertid molnovansidan, och då vi ej förmådde stiga mera, var vi hänvisade att fortsätta på vår kurs i moln med solen skymtande fram då och då.

Som tidigare nämnts förde oss vår färdväg till en början över ett ganska högt bergmassiv med högsta toppen på cirka 3550 m. Efter detta vidtog ett savann- och ökenområde med en höjd av till en början 800 m. När vi var säkra på att även med en motvind av 100 km/tim vara väl inne över detta, gjorde vi molngenomgång och hade turen att få marksikt ganska precis på färdlinjen på cirka 250 m höjd över marken. Ögonblicket var väl valt, ty sedermera sjönk molnhöjden till cirka 100 m och vi fortsatte på ganska låg höjd.

L a n d s k a p e t v a r fruktansvärt sterilt med mindre vulkanberg i underliga formationer uppkastade här och där. På sina ställen växte emellertid en sparsam gräsvegetation, och här passerade vi hjordar på hundratals gazeller och antiloper, som med graciösa rörelser flydde för motorbullret. Vi passerade även en del insjöar med smaragdgrönt vatten och med underliga, nållika klippor, skjutande upp över ytan. Efter 3½ tim flygning kom vi till en vik av Indiska oceanen. Molntäcket var här delvis sprucket, och där solen förmådde tränga ned var vattnet vackert djupblått.

Då vi en halvtimme senare nådde B a b - e l - M a n d e b -sundet tätnade molnen åter, på sina ställen hängde slöjor ned nästan till vattenytan och allt land försvann snart bakom molntankar, då vi på låg höjd passerade det vatten, som skilde oss från en för oss alla ny världsdel. Snart skymtade vi den arabiska kusten. Ju längre vi följde dess flacka och ensliga stränder, desto sämre blev sikten, och vi fann Aden i regn och nedsatt sikt. Staden ligger på en halvö, som formats av kala, otillgängliga klippor, vilka svarta och hotfulla reser sig i bakgrunden.

Uppehåll i Aden.

A d e n l e v e r huvudsakligen på sin hamn, där otaliga båtar bunkrar, och där allsköns varor från omkringliggande länder transiteras till Occidenten och vice versa. Staden är tullfri och som sådan en högborg för alla slags affärsmän av diverse nationaliteter. Myndigheterna är givetvis engelska och dessutom ser man en hel del av engelsk militär. Den infödda befolkningen utgöres av muhammedanska araber och somali.

Det utmärkande för gatubilden var de kameldragna kärrorna och de oftast djupt beslöjade kvinnorna. I likhet med alla österländska städer myllrade gatorna av försäljare och tiggare, och man kände den fräna, typiskt orientaliska gatulukten, som kanske förefaller den ovane västerlänningen obehaglig till en början, men som han säkert med vemod och längtan kommer att erinra sig, när han åter trampar pinsamt välordnade gator i sitt eget land.

Kvinnorna var kläddа i färggranna trasor, hade bara fötter och sköna eller oskönа anleten dolda bakom mörka slöjor. De vandrade fram med en gång och en hållning, erhållna genom att bära bördor på huvudet, som drottningar kunnat avundas dem.

Någon vegetation förekom praktiskt taget inte utom i samband med "the Watertanks", jättelika i klippan uthuggna vattenreservoirer, som för århundraden sedan försåg staden med regnvatten, som uppsamlades där. Under en tidsperiod förföll de och kom ur bruk, men upptäcktes åter för ett 50-tal år sedan och rensades upp. Nu utgör de tillsammans med en parkanläggning, som bevattnas från tankarna, stadens största sevärdhet.

I Aden badade vi för första gången på länge i havet, vilket vi fann mycket salt- och på grund av den dåliga väderleken lagom tempererat.

Vår avsikt hade varit att endast stanna över natt och starta tidigt följande morgon. Då vi vaknade var emellertid vädret mycket dåligt och då vi kom ut till flygplatsen, fick vi absolut startförbud på grund av sandstorm över hela södra Arabien. Sikten i Aden var mindre än en km och från R i y a n och S a l a l a h , dit vi var på väg rapporterades ingen sikt alls. Vi tillbragte därför dagen med bad och diverse inköp och inbjöds på kvällen till cocktailparty hos franske konsuln, till vilken vi medfört rekommendationer från Addis. Party't utsträcktes till typisk fransk middag, när den är som bäst, och avslutades med nattligt bad i det fosforglänsande havet.

Forts följer.

VAD VET DU OM VÅRT SAMHÄLLE? II.

Svaren på frågorna sid 284 är följande:

1. Ja, men ändring av grundlag kräver beslut av regeringen och två riksdagar, mellan vilka nyval av andra kammaren har ägt rum.
2. Statsrevisorerna är 12 och väljes med 6 ur vardera kammaren. Deras uppgift är att kontrollera hur anslagna medel användes. De reser omkring i landet, besöker ämbetsverk och myndigheter och granskar dessas räkenskaper. Anmärkningar rapporteras till riksdagen, som remitterar dem till ett utskott, statsutskottet, innan riksdagen behandlar statsrevisorernas berättelse.
3. Sveriges riksbank styres av riksdagens ombud, de sk bankofullmäktige.
4. Med statsförvaltningen menas de 11 departementen och de underlydande ämbetsverken.
5. Regeringens åtgärder granskas av konstitutionsutskottet, som läser statsrådsprotokollen och framställer anmärkningar i ett betänkande. Anmärkningarna diskuteras i riksdagen, då den skall besluta om ansvarsfrihet för regeringen (decharge, dechargedebatt).

Ackumulatorer som motstår stark kyla. (Ordnance maj-juni 49)

Amerikanska signalkåren har utexperimenterat en ny ackumulator, huvudsakligast avsedd att lämna elström till startmotorer. Den tål stark kyla (-60° C) och skall användas vid förband, som arbetar i arktiska trakter.

North American bygger atom-motor?

Enligt Skywriter - ovanstående firmas egen tidning - kommer bolaget att eventuellt få i uppdrag att utexperimentera en atom-motor. Firman har redan ett kontrakt med US Atomic Anergy Commission om undersökning av visst material och uppläggande av vissa konstruktioner, erforderliga för en dylik kraftkälla.

IVÅ RÄTTELSER.

I Ufl nr 6 (juni) 1949 fanns under "Känner Du igen dem" bl a infört bilder av det amerikanska försöksflygplanet XF-88. Genom ett misstag angavs detta såsom en Northroptyp, "Northrop XF-88". Skall vara Mc Donnell XF-88.

I nr 5 (maj) 1949 fanns under "Lättare än luften" bl a införd en mycket amerikansk berättelse om maskinskriverskor, tvättanstalter m m, hämtad ur "Quartermaster Review", och rubricerad "Uttagna på måfå!"

En intresserad läsare har fäst Redis uppmärksamhet på, att det amerikanska uttrycket "Hand-picked" inte betyder "uttagna på måfå", utan tvärtom - "uttagna med särskild omsorg". - Vilket Red härmed gärna bekräftar, läsekretsen till gagn och sig själv till varnagel.

HAVERIFRONTEN - **forts** fr sid 310.

Caterpillarklubben nu självständig?

I samband med en kollision i luften den 21/2 i år mellan två flygplan J 21 ur Hälsinge flygflottilj då planens bägge förare räddade sig i fallskärm stod det i en av våra morgontidningar: " F e l f a l l s k ä r m f l y g a r r ä d d n i n g " . Tidningen menade därmed, att den av förarna som hoppat med en fallskärm av fabrikat S w i t l i k hade hoppat med "fel skärm" - eftersom endast de som räddat livet med I r v i n - skärmar blir medlemmar av Caterpillarklubben.

Då de flygare inom flygvapnet, som tidigare räddat sig med Irvin- och Pioneer-fallskärmar, genom dessa båda fir[illegible] svenska representanters försorg blivit medlemmar i Caterpillarklubben [illegible]illskrev flygvapnet Switlik Parachute-firman i USA, för att efterhöra, om även den personal, som hoppat med Switlikskärmar kan bli medlemmar.

Svar härpå erhölls direkt från " C a t e r p i l l a r C l u b ", som omtalar, att klubben nu har sitt kon[illegible] ("headquarters") i T r e n t o n , New Jersey, och att den nu är helt "självständig och medlemsstyrd". För att bli "Caterpillare" fordras endast - säger klubben - att vederbörande skall ha räddat livet genom fallskärmshopp, endera från ett manöverodugligt flygplan eller i en sådan situation att säker landning inte är möjlig.

Av ovan sagda framgår att den som tidigare hoppat med "fel skärm", nu torde ha vissa utsikter att upptagas såsom medlem i klubben. Efter hänvändelse till f l y g s t a b e n s f l y g s ä k e r h e t s a v d e l n i n g (FS/Fh) kan han få sig tillsänt f o r m u l ä r , vilket efter ifyllandet återställes till FS/Fh, varefter det genom flygstabens försorg vidarebefordras till Caterpillarklubben.

Den som på detta sätt eventuellt vinner inträde i klubben får vara beredd att erlägga 3 dollars i inträdesavgift (c:a 17:- kr), vilken avser att täcka klubbens utgifter för bl a certifikat och nål.

FF/MU, som haft anledning att forska närmare i frågan, vill till det föregående foga följande:

Caterpillarklubbens verksamhet tycks dock inte helt ha inordnats till denna nya klubbildning i Trenton. Således lämnar de två fallskärmsbolagen Pioneer Parachute Co och Irvin Parachute Co fortfarande ut nålar utan avgift till hoppare, som kan intyga att de räddat livet med en skärm av deras fabrikat. Klubben i Trenton tycks således inte ännu ha vunnit a l l m ä n anslutning.

Detta får väl ses mot bakgrunden av att denna Caterpillar Club, som ursprungligen bildades av officerare vid USA:s tidigare "flygkår" under första världskriget (för USA:s del 1917 - 1918) aldrig blev någon klubb i egentlig bemärkelse. Varken styrelse, klubblokaler eller någon instans för registrering av medlemskapet har tidigare funnits. Enda villkoret för "medlemsskapet" har varit att man räddat livet med fallskärm och sedan har fallskärmsfirmorna varit angelägna att dela ut klubbnålarna som reklam.

Pioneer Parachute Co belönar även p a c k a r e n , som packat den räddades skärm, med en sköld, varå finnes både den räddades namn och packarens namn. En uppmuntran till ett omsorgsfullt arbete alltså.

KFF Reproduktionsdetalj
Stockholm 1949