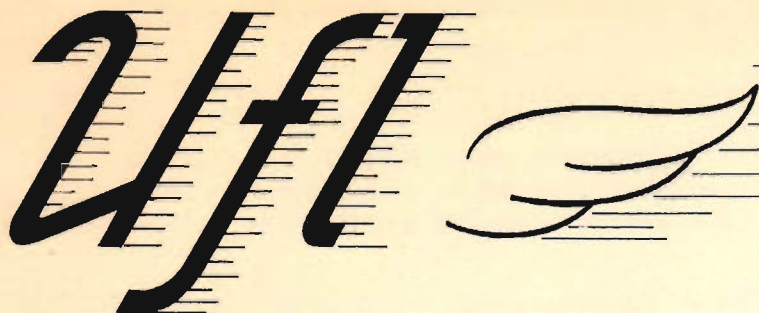




Nr 2 1950

FEBRUARI

20/2

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

Frågan för dagen	★ Sid.
✓ 1950 års statsverksproposition	41 25
Norska luftförsvarets ledning	45
✓ Värnpliktskommitténs betänkande	★ 48 10
✓ Befäl och ledarskap (forts)	★ 49 15
Flygtjänst	
Instrumentflygträning	51
Månadens navigationsproblem	54
Vem blir den bästa flygaren?	55
Kärmer Du igen dem?	54
Vad Vet Du	
om vårt flygvapens historia?	56
Markttjänst	
✓ Mästarutbildningen	★ 57 12
Utlandsnytt	
En amerikan ser på Sveriges läge	59
USAF anskaffningsprogram	60
✓ USA:s vapenhjälp	★ 61 5
✓ Flygsinnat infanteri	★ 64 3
Så Gick Det Till!	
Dålig ledning "Luftwaffe's" fall	65
Tekniska Fronten	
Så tuktas ovederhäftig kritik	69
Brittiska reamotorer	71
Haverifronten	75

Forts omsl 2. sida.



U f l
=====

har till ändamål att förse flygvapnets personal med aktuella underrättelser rörande utvecklingen inom vårt eget och andra länders flygvapen samt att ytterligare förkovra personalens yrkeskunskap.

Det åligger flottiljchef (motsvarande) att tillse att U f l erhåller lämplig spridning inom förbandet.

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

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

INNEHÅLL (forts):

Läsekretsen har ordet

Med Safir till Indien - IV

77

U f l
=====

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

Bidragen enligt ovan adresseras till:

U f l, Flygledningen,
Stockholm 80.

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

Frågan för Dagen:

1950 ÅRS STATSVERKSPROPOSITION.

Den 11 januari lämnade regeringen 1950 års statsverksproposition till riksdagen. Nedan följer en kortfattad redogörelse för de delar av fjärde huvudtiteln (försvarsutgifterna), som är av mera allmänt intresse för flygvapnets personal.

Inledningsvis erinrar statsrådet V o u g t om att försvarets myndigheter äskat anslag om c:a 1075 miljoner kronor, bortsett från merkostnader på grund av devalveringen. Därutöver hade begärts vissa bemyndiganden att beställa materiel. Förslagen hade i stort sett grundats på gällande försvarsorganisation. För flygvapnet hade dock föreslagits förstärkning av ytterligare fyra dagjaktflottiljer utöver redan beslutade sex. I fråga om marinen hade vidare förordats ett utbyggnadsprogram, omfattande bl a ett antal s k ubåtsjaktfartyg.

Departementschefen anser, att beslut om dessa ökningar, i prop kallade "större organisationsändringar", inte bör fattas så länge försvarsutredningens ("Nothinska kommitténs") arbete pågår. Med hänsyn till det ekonomiska läget har det inte heller ansetts möjligt att helt tillgodose myndigheternas äskanden för fastställd organisation.

En stor del av försvarskostnaderna gäller a n s k a f f n i n g a v m a t e r i e l (flygmateriel, fartygsmateriel och tygmateriel). Sådana anskaffningar regleras numera i flertalet fall med av riksdagen givna bemyndiganden att b e s t ä l l a materiel. Själva anslagen anpassas till vad som under visst budgetår väntas behöva utbetalas på grund av för tidigare eller löpande budgetår givna bemyndiganden.

Fr o m nästa budgetår föreslår departementschefen övergång till bemyndigandesystem även beträffande marinens anslag till anskaffning av artilleriemateriel m m.

Sambandet mellan hittills medgivna och av departementschefen ytterligare föreslagna bemyndiganden och anslag framgår av följande sammanställning:

Anslag	Bemyndigande t o m budgetåret 1950/51	Anslag t o m bud- getåret 1950/51	Betalnings- reserv till K. Maj:ts förfogande	Anskaffning som den 1/7 1951 icke täckts av an- slag eller be- taln. reserv
Flygvapnet: Anskaff- ning av flygmateriel m m	860	370	35	455
Marinen: Fartygs- byggnader	195	60	25	110
Marinen: Anskaff- ning av artilleri- materiel m m	140	78	--	62
Armén: Anskaffning av tygmateriel m m	268	60	40	168

795 miljoner kronor av de intill den 1/7 1951 givna eller nu föreslagna bemyndigandena täckes sålunda inte av anslag.

Av stor betydelse för försvarsutgifterna (särskilt vad beträffar armén) är vidare värnpliktsutbildningens längd och omfattningen av repetitions- och efterutbildningsövningar. Departementschefen föreslår ingen ändring i fråga om den första tjänstgöringens längd. Det av 1948 års värnpliktskommitté för armén föreslagna systemet med repetitionsövningar krigsförbandsvis i stället för åldersklassvis förordas i princip. Särskild proposition härom kommer senare. - För nästa budgetår räknar departementschefen med att c:a 40 000 man inkallas till repetitionsövningar vid arméns krigsförband (arméchefen hade föreslagit 70 000 man). Kostnaderna härför beräknas till 14 milj kr.

De sammanlagda kostnaderna för nästa budgetår och de två närmast föregående åren är de nedanstående:

<u>Anslag</u>	<u>1948/49</u>	<u>1949/50</u>	<u>1950/51</u>
Under fjärde huvudtiteln	779 623 700	796 297 100	839 093 100
Till nya kapitalinveste- ringar (hus, flygfält, be- fästningar m m)	26 655 000	20 975 000	37 180 850
<u>Summa:</u>	806 278 700	817 272 100	876 273 950

Av de 839 miljonerna för budgetåret 1950/51 får flygvapnet 265, armén 338 och marinen 166.

Av flygvapnets anslag går 51,8 milj kr till avlöningar, 4,2 till bränsle (uppvärmning av etablissement m m), 4,3 till mathållning, 3,0 till beklädning, 3,5 till övningar, 135 till anskaffning av flygmateriel, 44,0 till drift och underhåll av flygmateriel och 12,3 milj kr till ersättning till försvarets fastighetsfond. Om a v l ö n i n g s a n s l a g e n (-personalstater m m) skall särskild proposition föreläggas riksdagen längre fram. Departementschefen föreslår dock redan nu, att en flygteknikerreserv inrättas, omfattande 243 man. Däremot har CFV förslag att utöka flygvapnets reservstat med en major i intendenturbefattning avstyrkts. Ifråga om anskaffning av flygmateriel hade flygförvaltningen begärt beställningsbemyndigande för 267 milj kr och anslag om 145 milj kr. Departementschefen föreslår 230 respektive 135 milj kr. Flygförvaltningen framlade vidare en anskaffningsplan för 7-årsperioden 1950/57, slutande på 1358 milj kr och omfattande bl a flygmateriel för förstärkning av ytterligare fyra jaktflottiljer samt ytterligare telemateriel för luftbevakningen. Den föreslagna fortsatta förstärkningen av jaktflyget och utbyggnaden av luftbevakningen utöver 1948 års försvarsbeslut har departementschefen enligt ovan inte ansett sig kunna taga upp f n, med hänsyn till pågående försvarsutredning, och - vad beträffar luftbevakningen - även med hänsyn till det ekonomiska läget. Anskaffningsplanen slutar efter dessa minskningar på 1198 milj kr. Reduceringarna innebär att tidsplanen för jaktflygets fortsatta utbyggnad inte kan hållas och att luftbevakningen t v kan helt moderniseras endast inom ett mycket begränsat område av landet.

Armén får enligt departementschefen förslag bemyndigande att beställa tygmateriel för 70 milj kr. Anslaget till anskaffning av tygmateriel upptas till 30 milj kr. Arméförvaltningen hade begärt 132 respektive 100 milj kr.

Marinens nybyggnadsprogram, som f n omfattar bl a 2 modifierade landskapsjagare, 3 ubåtar, 10 mindre torpedbåtar och 4 minsvepare, föreslås utvidgat med 4 mindre minsvepare. Kostnaderna för nybyggnadsprogrammet uppgår till sammanlagt 144,3 milj kr. Marinförvaltningen hade begärt, att programmet även skulle omfatta ytterligare 2 modifierade landskapsjagare och 4 ubåtsjaktfartyg m m. Detta har departementschefen inte ansett sig kunna tillstyrka med hänsyn till pågående försvarsutredning (se ovan).

För moderniseringar m m får marinen ett beställningsbemyndigande om 16 milj kr. Anslaget till fartygsbyggnader beräknas av departementschefen till 30 milj kr. För anskaffning av artillerimateriel m m upptas bemyndigande för 30 milj kr och anslag om 10 milj kr.

Beträffande k a p i t a l b u d g e t e n framhåller departementschefen inledningsvis, att betydande reservationer i fråga om till krigsmakten redan beviljade medel kommer att finnas vid utgången av innevarande budgetår. När han likväl äskar nya medel för budgetåret 1950/51, är det främst därför, att dessa n y a byggnadsföretag visat sig mer angelägna än vissa av dem, om vilkas utförande principbeslut tidigare fattats. Detta gäller särskilt utvidgning av flygfälten samt de byggnadsföretag som sammanhänger med beslutade ändringar i försvarsorganisationen eller som är ofrånkomliga för förrådshållningen av nytillkommen materiel. Departementschefen framhåller vidare, att försvarsgrenarna för byggnadsobjekt av högsta angelägenhetsgrad begärt sammanlagt c:a 150 milj kr, varav Fortifikationsförvaltningen m h t den av statsmakterna anbefallda återhållsamheten ansett sig kunna äska endast c:a 85. Statsrådet Vougt har härav endast tagit upp c:a 37 milj kr, vilket motiverats med att investeringsverksamheten under nuvarande förhållanden alltjämt måste inskränkas. De av försvarsministern framlagda investeringsförslagen är uppgjorda under hänsynstagande till den byggnadskvot, som kommer att tilldelas försvaret för kalenderåret 1950. Vid uppskattningen av medelsbehovet har departementschefen vidare räknat med att flygfältsarbetena skall bedrivas i ungefär samma omfattning som hittills och att flygvapnets hangarer - till följd av beslutad förstärkning av jaktflyget - måste ges ett väsentligt ökat utrymme inom kvoten.

Efter denna orientering om de allmänna principer som departementschefen tillämpat vid medelsäskandena lämnas i det följande en närmare redogörelse över de för flygvapnet äskade medlens fördelning på olika byggnadsobjekt.

Vad först f l y g f ä l t s a r b e t e n beträffar har flygförvaltningen hemställt om bemyndigande att för nästa budgetår igångsätta ytterligare arbeten inom c:a 21 milj kr kostnadsram samt begärt ett anslag av c:a 15 milj kr. I propositionen har - m h t byggnadskvotens storlek - bemyndigandet begränsats till 15 milj kr och anslaget till 10. Dessa medels fördelning på olika objekt framgår inte närmare av propositionen. Som orientering kan nämnas, att man räknar med att - med oförändrad byggnadskvot under 1950 - kunna utföra följande arbeten under kalenderåret: - avslutande av pågående arbeten vid F 1, F 3, F 12 och F 18, anläggande av rullbana och del av förbindelsebana vid F 6 samt påbörjande av flygfältsarbeten vid F 14.

I fråga om h u s b y g g n a d s a r b e t e n har för flygvapnets del i propositionen upptagits sammanlagt 2,7 milj kr, avseende följande ob-

DET NORSKA LUFTFÖRSVARETS OPERATIVA LEDNING.

Den 6 december 1949 avlämnade den norska försvarskommissionen sitt betänkande. Kommissionen hade då arbetat sedan hösten 1946. Betänkandet är i huvudsak enhälligt. Endast den kommunistiske ledamoten Dalland har reserverat sig. - I stort innebär försvarskommissionens förslag följande.

Den årliga försvarsbudgeten skall omfatta 300 milj kronor under den närmaste 6-årsperioden. Medlen föreslås bli fördelade med 90 milj kr (30,0 %) till luftförsvaret (därav 18,5 milj till luftvärnet), 70 milj kr (23,3 %) till marinen (därav 18 milj till kustartilleriet), 110 milj kr (36,7 %) till armén samt 30 milj kr (10,0 %) till gemensamma utgifter (därav 10,5 milj till hemvärnet). - Till detta kommer 700 milj kr till mate-

1950 ÅRS FÖRSVARSPROPOSITION - Forts.

jekt: - utökning av flygverkstäderna m m vid F 3 och F 21, betonghangarer för förstärkningsflygplan vid F 13 och alternativt F 12 eller F 10, värmeinstallation i hangarer vid F 5 och F 11, nya flygsäkerhetslokaler vid F 5, F 6 och F 8, instruktionsverkstad vid FCS, försöksplatser för robotvapen samt nya lokaler för flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås. Flygvapenchefen hade begärt ytterligare c:a 1 milj kr för nyssnämnda objekt.

Inom kategorien husbyggnadsarbeten upptar propositionen vidare 0,3 milj kr för ej närmare specificerade smärre nybyggnads- och förändringsarbeten samt 0,2 milj kr för skyddsanordningar vid flygvapnets anläggningar.

I fråga om befästningar hade chefen för flygvapnet för byggande av berghangarer i samband med den beslutade förstärkningen av jaktflyget begärt c:a 10 milj kr för 1950/51. Härav har departementschefen upptagit 8,5 milj kr för att fullfölja, respektive fortsätta två av de redan påbörjade berghangarerna (F 8 och F 9).

Vad beträffar befästningar för luftbevakningen hade chefen för flygvapnet begärt 3 milj kr för vissa centraler m m samt 1,5 milj kr för uppställningsplatser för radarstationer. Härav har försvarsministern endast upptagit sammanlagt 1 milj kr för flygvapnets och marinens uppställningsplatser för radarstationer. Denna reducering av de för luftbevakning begärda medlen torde bero dels på befintliga reservationer för lbevlokaler, dels på den begränsade byggnadskvoten.

Av övriga under befästningars delfond av flygvapnets chef anmälda objekt, vilka ej upptagits i propositionen, må nämnas motorprovbock i berg. Han hade begärt 1,7 milj kr för detta ändamål.

Att departementschefen inte tagit upp eller begränsat medlen för vissa objekt innebär inte, att man avvisat dessa behov utan i stället, att det inte bedömts möjligt att anvisa medel härför under nästa budgetår.

rielanskaffning och 240 milj kr till byggnadsarbeten under 6-årsperioden. Hur dessa medel fördelar sig på de olika försvarsgrenarna framgår inte.

Under 6-årsperioden föreslås - främst i takt med personaltillgången - följande f l y g f ö r b a n d uppsättas: 8 dagjaktdivisioner, 2 lätta bomb- och nattjaktdivisioner, 2 spaningsdivisioner, samt 1 transportdivision, d v s i a l l t 13 d i v i s i o n e r .

För dagen skall närmare studeras, hur d e n o p e r a t i v a l e d - n i n g e n av försvaret, särskilt flygstridskrafterna, avses fungera.

D e n o p e r a t i v a l e d n i n g e n i k r i g .

D e n h ö g s t a militära ledningen i krig utövas av konungen (d v s regeringen). Som närmast sakkunnig rådgivare föreslås en försvarschef (mot-svarar ÖB) "men kommissionen förutsätter, att de militära cheferna erhåller sådana instruktioner, att regeringen vid varje tillfälle skall ha full "anledning og oppfordring" att rådgöra även med försvarsgrenscheferna i allt, där den så kan önska.

Kommissionen betonar särskilt att regeringen måste ha tillgång till all-sidigast möjliga militära sakkunskap och vill därför i krig behålla den cen-trala chefsnämnden eller, som den nu föreslås heta, fackmilitära chefsnämnden. I denna ingår de tre försvarsgrenscheferna och chefen för försvarsstaben.

Den fackmilitära chefsnämnden har inte någon beslutande myndighet utan är endast ett rådgivande organ. Den högsta operativa ledningen utövas i för-svarets överkommando, i vilket ingår försvarschefen, försvarsstabschefen med stab samt de tre försvarsgrenscheferna med sina resp staber. Den direkta ope-rativa ledningen (se mera nedan) förutsättes kunna ske regionalt, varvid samtliga förband ur de olika försvarsgrenarna inom ett kommandodistrikt i vissa avseenden kan underställas en överkommendant. Detta avses alltid vara fallet med arméförbanden, medan flyg- och marinförbanden även avses kunna ope-rera självständigt. Av denna anledning finns i försvarsstaben organ för såväl den gemensamma operativa ledningen som arméns operativa ledning. Någon opera-tionsavdelning finns sålunda inte i arméstaben. Flyg- och marinstaberna har däremot operations- och underrättelseavdelningar för den direkta ledningen av flyg- resp marinstridskrafternas självständiga operationer.

F ö r d e n r e g i o n a l a ledningen indelas Norge i 4 kommando-distrikt (Östlandet, Sörlandet/Västlandet, Trøndelag och Nord-Norge).

I varje distrikt finns en distriktschef ur vardera försvarsgrenen. En av dem är tillika överkommendant i distriktet. Kommissionen anser det inte lyckligt att i princip knyta ställningen som överkommendant till den lantmi-litäre distriktschefen. "De personliga kvalifikationerna bör till fullo ta-gas i betraktande vid valet av överkommendant bland försvarsgrenarnas chefer i en landsdel."

Överkommendanten i resp distrikt förutsättes lyda direkt under försvars-chefen (ÖB) och, beträffande de andra försvarsgrenarnas verksamhet, begränsa sig till att bestämma vilka uppgifter, som skall lösas vid varje särskilt tillfälle. Försvarsstaben har i sitt yttrande framhållit, att flygvapnet i krig skall ledas centralt av luftförsvarets överkommando. Därför bör, enligt kommissionens mening, distriktschefen ur luftförsvaret stå direkt under luft-försvarets överkommando i fråga om sina huvuduppgifter, nämligen ledningen av flygförbanden och dessas basorganisation jämte luftbevakningen och strids-ledningen. Chefen för luftförsvaret har dessutom ett operationsrum i varje kommandodistrikt, varifrån han kan leda operationerna. När det gäller närför-svaret av flygbaserna bär likväl överkommendanten ansvaret. För närförsvaret erforderliga förband ingår organisatoriskt i flygvapnet. Då baserna blir di-rekt hotade genom anfall av lant- eller sjöstridskrafter eller genom luft-

landsättning, bör berörda styrkor ur flygvapnet automatiskt träda under överkommendantens i distriktet befäl. I realiteten innebär sålunda anordningen med regionala överkommendanter för flygstridskrafternas del endast att dessa chefer i händelse av invasion svarar för basernas försvar.

Överkommendanternas uppgifter kan komma att variera i olika kommando-distrikt och under ett krigs förlopp. I de distrikt, där flygstridskrafterna leds centralt, fordras en särskild reglering av överkommendantens ställning i förhållande till luftkommandochefen, när det gäller det territoriella luftvärnsartilleriet, som ingår i luftförsvaret.

Den operativa ledningen i fred.

H ö g s t a ledningen i fred har man bl a sökt säkerställa, genom att skapa en form för ständig orientering mellan statsmakterna och de militära cheferna. Man föreslår i detta syfte inrättandet av ett permanent organ, kallat militärrådet. I detta ingår försvarsministern (ordförande), statssekreteraren i försvarsdepartementet och den fackmilitära chefsnämnden. Rådet har ingen beslutande myndighet utan skall endast "skapa bästa möjliga villkor för en otvungen och förtrolig utväxling av upplysningar och synpunkter".

Kommissionen föreslår en gemensam fackmilitär chef - försvarschef - även i fred, men finner det f n inte motiverat att inrätta denna särskilda befattning. Nämnde chefs funktioner bör enligt kommittén i stället i fred skötas av chefen för försvarsstaben, vilken då måste ges viss befälsrätt över försvarsgrenscheferna beträffande de områden (främst samordnandet av krigsförberedelsearbetet), där han nu endast har rätt att ge anvisningar och direktiv.

Försvarsgrenscheferna förutsätts ha självständigt ansvar och myndighet i frågor, som inte griper utanför deras egen försvarsgren, inom ramen för de direktiv och anvisningar för det operativa krigsförberedelsearbetet, som lämnas av chefen för försvarsstaben i egenskap av chef för försvarets överkommando. Detta begrepp föreslås nämligen bibehållas i fred för att skapa överensstämmelse med krigsorganisationen och därmed minska risken för missförstånd beträffande ordervägar o d i samband med ett krigsutbrott. Försvarstabschefen har sålunda en dubbelbefattning: chef för försvarets överkommando, i vilken befattning han har viss befälsrätt över försvarsgrenscheferna samt chef för försvarsstaben, i vilken befattning han endast har befälsrätt över försvarsstabens personal.

Den fackmilitära chefsnämnden föreslås bibehållas som ett rådgivande organ åt både regeringen, försvarsministern och försvarstabschefen i dennes egenskap av chef för försvarets överkommando.

Den regionala ledningen i fred.

Kommissionen har övervägt att i kommandodistriktet skapa enhetliga staber för samtliga försvarsgrenar. Den anser emellertid inte, att det vare sig i Norge eller i något annat land finns erfarenhet om, hur en sådan organisation skulle komma att verka, och föreslår därför, att man bygger på de nu e x i s t e r a n d e stabsorganen. De tre kommandodistriktscheferna föreslås bilda en regional chefsnämnd, vars ordförande är den, som blir krigsplacerad som "överkommendant". Denne får en mindre stab (3-4 officerare ur olika försvarsgrenar) till sitt förfogande för att handlägga gemensamma frågor. Kommandodistriktscheferna lyder direkt under resp försvarsgrenschefer men den regionala chefsnämndens ordförande ges sådan befälsrätt över de två andra kommandodistriktscheferna, som erfordras för en effektiv samordning av försvarsgrenarnas krigsförberedelsearbete inom vederbörande kommandodistrikt, t e:

- uppgörandet av för distriktet gemensam försvarsplan i händelse av invasion inom området,
- reglering av befälsförhållandena, där styrkor ur de olika försvarsgre-

VÄRNPLIKTSKOMMITTENS BETÄNKANDE - FLYGVAPENCHEFENS YTTRANDE.

Flygvapenchefen insände den 14/12 1949 till Kungl Maj:t sitt yttrande över 1948 års värnpliktskommittés i U f l nr 1/50 refererade betänkande. Följande synpunkter och förslag framfördes i yttrandet.

CFV har inte något att erinra mot kommitténs förslag vad gäller repetitionsövningarnas anordnande, skyldigheten att fullgöra beredskapsövning samt uttagning och utbildning av värnpliktiga i specialtjänst.

Frågan om avvägningen mellan övningstidens längd och värnpliktskontingentens storlek, vilken enligt kommitténs ursprungliga direktiv skulle lösas men som senare utgick ur kommitténs utredningsuppdrag anser CFV bör lösas så snart ske kan. Nuvarande provisorium (s:a 12 månaders tjänstgöring i en följd) är nämligen olämpligt genom frånvaron av möjligheter till repetitionsövningar. Ingenting har inträffat som ändrat CFV uppfattning, att 12 månaders första tjänstgöring i en följd och 1 månads repetitionsövning är det system, som bäst tillgodoser kraven inom flygvapnet på krigsduglighet, beredskap och arbetskraft.

Beträffande frågan om uttagning av värnpliktiga till befälsutbildning i luftbevakningstjänst samt utbildning av ifrågavarande värnpliktigt befäl anför CFV i fråga om den nuvarande uttagningsmetoden att den såsom kommittén framhållit är olämplig. Det väsentliga härvidlag är, att de kategorier värnpliktiga, som normalt tilldelas flygvapnet, intellektuellt sett inte uppfyller fordringarna, eftersom utbildningen är av övervägande teoretisk art. Erfarenheter i den riktningen har redan framkommit i samband med nu pågående utbildning. Uttagningen bör därför äga rum inom ett mera intellektuellt betonat klientel än det flygvapnets normala värnpliktskontingent utgör. CFV anser att uttagningen av värnpliktigt befäl bör ske enbart bland studenter och likställda.

I fråga om kommitténs förslag att uttagning av värnpliktiga till underofficersutbildning vid behov skall ske t v å n g s v i s, men till officersutbildning på f r i v i l l i g h e t e n s v ä g, anser CFV, att man

NORSKA FÖRSVARETS OPERATIVA LEDNING - Forts.

narna skall samarbeta i krig, underrättelse- och säkerhetstjänsten, förbindelse- och underhållstjänsten, förhållandet till civilförsvaret och civila myndigheter, samt ledningen av gemensamma övningar i fred.

Den föreslagna organisationen av den operativa ledningen är sålunda i hög grad lik den svenska. Den först synliga uppgifterna om indelningen i kommandodistrikt med en överkommendant för alla förband ur de olika försvarsgrenarna inom distriktet kunde ge anledning befara att de fåtaliga norska flygförbanden skulle komma att splittras och deras stridsvärde avsevärt minskas. Av kommissionens yttrande framgår dock tydligt, att den inser värdet av en central operativ ledning av flygstridskrafterna och att den i sitt förslag sört för att en sådan även skall komma till stånd.

Ej heller har man givit sig på att i "enhetlighetens" intresse från chefen för luftförsvarets direkta befäl undandra de för flygstridskrafternas operationer nödvändiga bas- och luftbevakningsförbanden. Luftförsvarets territoriella organisation - motsvarigheten till våra flygbasområden - bibehållas orubbad inom luftförsvaret och fullt parallellställd med motsvarigheten till våra militärområden, dock att förhållandena vid invasion och försvar av flygfälten blivit klarare reglerat i Norge, där också luft- och lantförsvarsområdenas gränser helt sammanfaller.

B E F Ä L O C H L E D A R S K A P .

U f l fortsätter här den i föregående nr påbörjade artikeln av R A F : s nye chef - S i r J o h n S l e s s o r - i ämnet. Efter den förut meddelade redogörelsen för de allmänna kraven m m på en befälhavare går S. här in på viktigare karaktärsdrag o d, som avgör ledarens egenskaper och kraften i hans befälsföring.

Viljekraft, säger han, förmågan att bestämma sig, att fatta ett beslut och genomdriva det - i n g e n kan vara en god befälhavare utan detta karaktärsdrag. Naturligtvis har jag känt befälhavare, som haft en sorts viljekraft kombinerad med envishet, vilka genomdrev ett beslut just därför att de fattat det, oavsett hur tokigt det kunde ha varit eller blivit under förändrade omständigheter. Sådant är inte karaktärsstyrka - i verkligheten är det något rakt motsatt och är vanligtvis tecken på en person, som är rädd för att medge att han har fel. Någon sade för många år sedan: "Om en man inte

VÄRNPLIKTSKOMMITTENS BETÄNKANDE - Forts.

inte med säkerhet kan påräkna intresse hos eleverna för fortsatt utbildning till officer, varför även uttagningen till officersutbildning bör ske tvångsvis. För att undvika "maskning" bör denna uttagning äga rum redan vid inskrivningarna. Den uttagning av värnpliktiga dels till underofficersutbildning, dels till officersutbildning, som sålunda skall utföras av inskrivningsnämnderna, föreslås vara preliminär. Den slutliga uttagningen bör verkställas av en inom flygvapnet tillsatt s ä r s k i l d u t t a g n i n g s k o m m i s s i o n , vilken bör arbeta på samma sätt som tillämpas vid uttagning av flygskoleelever.

CFV har i princip intet att erinra mot kommitténs förslag angående premie till värnpliktiga, uttagna till förlängd utbildning. CFV biträder dessutom i detta sammanhang kommitténs förslag, att frågan om premier till flygingenjöraspiranter, meteorologaspiranter och förutvarande stamflygförare bör tagas till övervägande i särskild ordning. Anledningen härtill är, att de två förstnämnda kategorierna f n inte erhåller någon premie, och att premier till förutvarande stamflygförare har beräknats med utgångspunkt från reservofficersaspiranternas premie, som av kommittén föreslagits bli höjd. Flygvapenchefen avser återkomma i denna fråga.

I anslutning till ett avsnitt i betänkandet rörande "Möjligheterna att tillgodose behovet av ekonomivärnpliktiga och tjänstgöringens utformning för dessa", av vilket avsnitt framgår, att arméns behov av värnpliktiga för ekonomitjänst p g a ringa tillgång på värnpliktiga hänförliga till 'besiktningsgrupp 4' inte kan tillgodoses, framhåller CFV det olämpliga i att för flygvapnets räkning uttagas värnpliktiga grupp 4 till annan tjänst än ekonomitjänst. Då detta tydligen har till följd en bristande tillgång på värnpliktiga för ekonomitjänst föreslår CFV att i första hand alla värnpliktiga grupp 4, såvida det inte är värnpliktiga med speciella kunskaper, uttagas till ekonomitjänst.

I samband med ovanstående förslag angående ändrad sammansättning av flygvapnets värnpliktskontingent föreslår CFV att flygvapnet - för att fylla den genom avgångar mellan inskrivningen och värnpliktstjänstgöringens slut uppstående bristen på värnpliktiga - vid tilldelning av värnpliktiga även erhåller en viss a v g å n g s r e s e r v , vilken bör uppgå till c:a 2 % av värnpliktskontingentens storlek.

kan ändra åsikt betyder det troligen att han inte har någon åsikt alls att ändra." En befälhavare kan och borde vara påverkbar utan att vara vankelmödig - utan att framkalla "Order, Kontra-order, Oordning". - Red Ufl anm: översättning av den franska tesen: 'Ordre, contre-ordre, désordre'.

Gör ej det misstaget att tro, säger Slessor vidare, att just därför att Du är en hög befälhavare och i egenskap därav fattat ett beslut och givit en order, denna nödvändigt skall utföras på det sätt Du avsett, när den tränger ända ned i botten av befälskedjan. Det råder inget tvivel om, att det borde vara så, men min erfarenhet är, att det mycket ofta inte blir fallet, om man inte övervakar och hjälper till.

Ett av de svåraste prov en befälhavares viljekraft kan utsättas för, är att framhärda i vad han vet är rätt, trots personalförluster - att kanske sitta i ett bekvämt tjänsterum, medan hans män dödas. Han är emellertid inte bra om han inte kan stå ut härmed, och han måste komma ihåg, att 500 dödade denna vecka kanske räddar 50 000 under kommande månader. Detta är en sak, som många befälhavare glömmer bort i krig.

Om fysiskt mod behöver man ej orda mycket; nästan alla har det - inte alla, men nästan alla. Jag tror även, säger Sir John, att man som regel kan antaga att en befälhavare inte skulle blivit en sådan - han kommer säkerligen inte att förbli det en längre tid - såvida han inte har den rätta portionen mod. Kanske man i detta sammanhang bör säga några ord om spänstigheten eller kanske rättare, uthålligheten. Jag har aldrig ansett att en befälhavare borde springa ett antal kilometer före frukost och aldrig dricka eller röka. Det är nämligen inte endast bekymmer, som gör att en befälhavare måste kunna stå emot motgångar; det är även trötthet. Han måste vara förberedd på att det kan bli nödvändigt att vara uppe en hel natt - kanske flera nätter i sträck - och ändå hålla hjärnan klar och vara kapabel att fatta ett beslut. Detta kan han inte göra, om han inte håller sig något så när spänstig och sover så mycket, som han har möjlighet till.

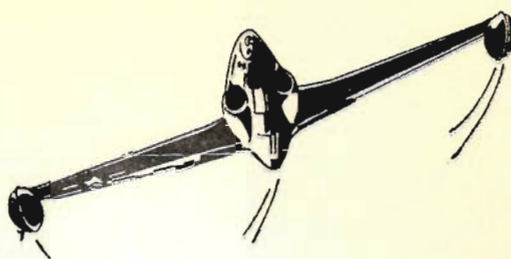
Den andra formen - moraliskt mod - är avsevärt mera sällsynt än fysiskt mod, men är ändå i alla avseenden lika betydelsefull för en befälhavare. En ledare skall vara beredd på att göra vad han tror vara det rätta, hur impopulärt det än må vara eller vilka konsekvenser det än har för honom själv. - Får jag också uppmana Dig att ha det moraliska modet - och det fordrar styrka speciellt om Du tycker om någon - att skriva ett ogynnsamt vitsord om en underordnad, om han verkligen förtjänar det.

På tal om kunskaper säger Slessor, att det är självklart att man inte kan vara en verkligt bra befälhavare, om man inte verkligen behärskar sitt yrke. Om däremot högre officerare, vilka för befälet över stora enheter och förband, försöker lära sig allt om varje mans arbete, kommer de inte att se "skogen för bara träd" och blir till allmänt besvär, för att inte säga fara. De måste emellertid ha kunnat göra det under yngre dagar, men om de försöker göra det nu, kommer de helt enkelt att slösa med den tid, vilken de borde ägna åt att utöva sitt befäl - dessutom kommer de troligen att bryta nacken av sig. Uppfatta nu inte detta så, att jag menar att generaler och överstar inte skall flyga - tvärtom, jag anser det är nödvändigt att de gör det. Vad jag menar är, att om överstar och generaler alltid gör vad löjtnanter och fänrikar betalas för att göra, kan det endast ske på bekostnad av vad de högre är betalda för att göra - att leda. - Nej, äldre officerare skall lära sig genom tidigare praktisk erfarenhet, genom omsorgsfull objektiv analys av senaste erfarenheter och genom studier (inklusive studier i historia) av vad som kan göras, vilket som är det bästa sättet att göra det på, hur lång tid det tar och vilka svårigheter, faror och påfrestningar det innebär att göra det.

Forts s 63.

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



INSTRUMENTFLYGTRÄNING - NÅGRA SYNPUNKTER.

När man förr talade om instrumentflygträning i Link-Trainer, möttes man ofta av en axelryckning och ett överlägset leende. Mången ansåg sig ha flugit så mycket att han kunde instrumentflygning och att Link-flygning var något som man möjligen kunde sysselsätta flygelever med vid icke flygdag. - Denna uppfattning har emellertid alltmer försvunnit och man ser numera i Link-flygning ett värdefullt tillskott i utbildningen av både ff (flygförare) och fsig (flygsignalister). Man kan emellertid alltjämt träffa på förare som anser, att flygning i Link-Trainer ger en skev bild av instrumentflygning och de har därvid främst velat framhålla, att roderkänslan vid Link-flygning är en annan än den i verkliga flygplan.

Detta är nog riktigt, men man får därav inte dra den slutsatsen, att Link-flygning kan förstöra i flygplan vunna färdigheter i instrumentflygning. Var och en som flyger Link skall ha klart för sig vad denna flygning syftar till, nämligen att inlära förfaringssätt i olika situationer samt förmåga att tänka och handla logiskt vid instrumentflygning. - Flygning i Link-Trainer bör därför bedrivas under så verklighetsbetonade former som möjligt, så snart de elementära övningarna genomgåts. Det är viktigt att just de första övningarna bedrivs skolmässigt med aktgivande på noggrannhet. En ständig strävan att vara noggrann ger så småningom eleven rutin och rutinen är grunden vid all tillämpad instrumentflygning såväl i Link-Trainer som i flygplan. En väl rutinerad ff flyger utan att spänna sig och handlar mer eller mindre automatiskt. Han får större möjligheter att tänka och att tänka fort och rätt.

Den tillämpade Link-flygningen bör läggas så, att eleven verkligen förstår att han får använda sina kunskaper från de elementära övningarna. De tillämpade övningarna skall inte omfatta blott flygningen utan även alla förberedelser för denna, såsom ordergivning, erforderliga upplysningar om hjälpmedel, tex fyrar och flygfält samt navigatoriska beräkningar. - Jag skall nu redogöra för hur vi lagt upp instrumentflygträningen i Link-Trainer vid F 7 men går endast in på de tillämpade övningarna. De elementära övningarna

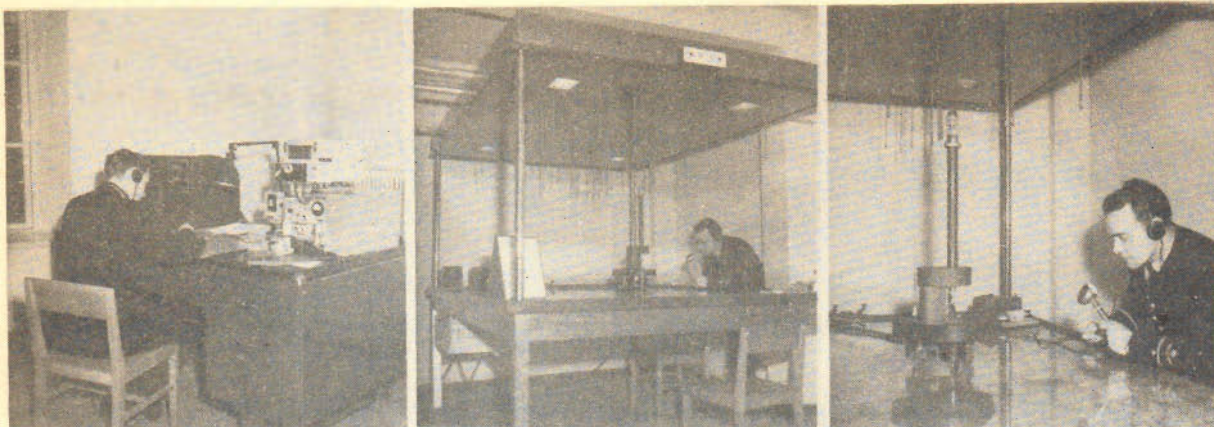


FIG 1.

FIG 2.

FIG 3.

är numera så genomarbetade, att jag inte anser det nödvändigt att vidare beröra dem.

Två övningsapparater Link finns vid flottiljen. Den modernaste av dessa har byggts ut med en signalutrustning, som motsvarar den i fpl B 18 B (se fig 1).

Ett navigeringsbord, på vilket "krabban" registrerar flygplanets rörelser, har försetts med en karta i skala 1:300 000.

I taket, rakt över de platser på kartan där radiofyrar är belägna, har monterats små radiosändare. "Krabban" har utrustats med en pejlräm, som manövreras med hjälp av pejlen på fsigplatsen (fig 2).

Fsig är så placerad, att han inte kan se flygplanets (utritade) läge på navigeringsbordet (fig 3).

I denna Link övas radionavigering. En förare och en signalist utgör besättning och deras flygning kontrolleras av en lärare, som vid övningens slut ger kritik. Utbildningen bedrivs enligt en vid flottiljen fastställd plan omfattande nio olika övningar med lämplig stegringsföljd av svårighetsgraden. Utbildning av nya fsig går snabbt och bra i denna Link.

Den äldre av flottiljens apparater användes för elementära övningar och för att lära förare och signalister inflygningssystemen vid våra flottiljflygplatser och de civila fält där trafikledning finnes.

I samråd med TL på dessa fält har uppgjorts inflygningsskisser. För varje fält finns två skisser. Den ena visar i ett vertikal- och ett horisontalsnitt av kontrollzonen, vilka höjder och kurser som skall hållas vid inflygning. Den andra, som är i större skala, beskriver fältets utseende, banornas lägen och längd samt höjdförhållanden och radiohjälpmedel.

För flygfälten har dessutom uppgjorts inflygningsskisser i lämplig ska-



FIG 4.



FIG 5.

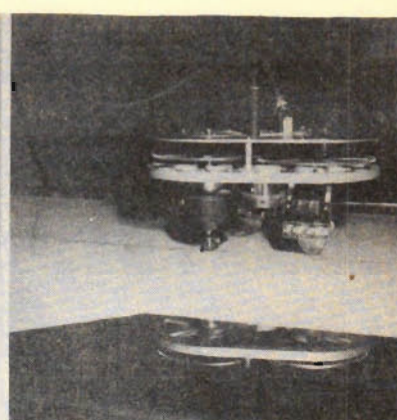


FIG 6.

la, vilka användes i Linken. Förare och signalister får först i lektionssalen noggrann orientering om fälten (fig 4).

Därefter tränas förfaringssättet i Linken och de förare och signalister som gör godkända inflygningar, får sedan flyga på dessa fält, när lämpligt väder råder (fig 5).

Fordringarna på noggrannhet vid inflygning för landning i nedsatt sikt är stora. En maximal avvikelse i höjd på 40 m uppåt är tillåten. Varje underskridande av anbefalld höjd nedåt samt sidavvikelse från banända på mer än 100 m medför, att föraren ej godkännes.

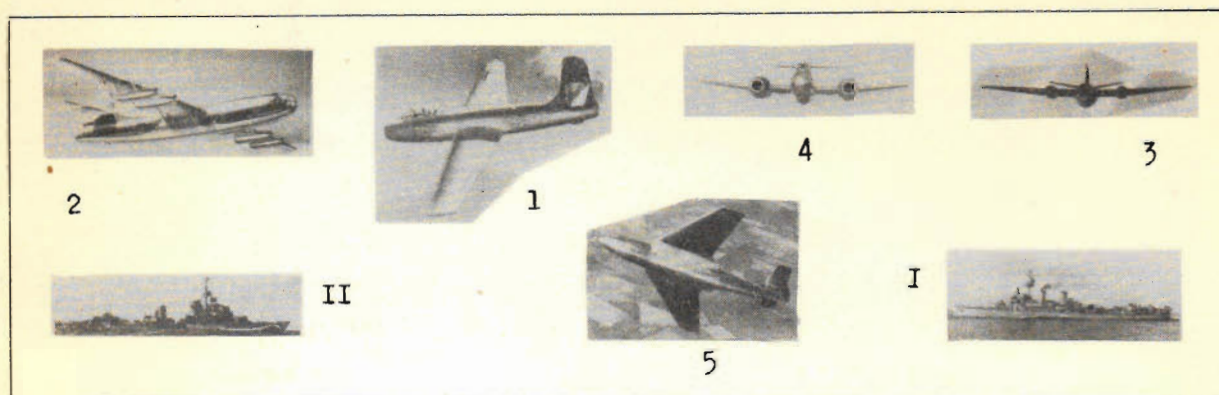
Det råder ingen tvekan om att besättningarnas säkerhet vid inflygning i dåligt väder efter denna träning blir större. En besättning som t ex efter flyghänvisning skall landa på en flygplats, som den normalt ej frekventerar, vet nu från början hur landningsförfarandet skall ske. Trafiken med TL kan inskränkas till ett minimum, och besättningen kan helt koncentrera sig på flygningen (fig 6).

Man kan emellertid i Link inte ge förarna full säkerhetskänsla och självtillit, emedan man i denna inte kan få fram den psykiska faktor, som tillkommer vid verkliga förhållanden, då en flygare måste landa vid låg molnhöjd. Men ju grundligare utbildning man kan ge en flygare på marken, desto bättre klarar han ut det hela i luften, desto större blir hans säkerhetskänsla och därmed även hans självtillit. Därmed är ytterligare ett steg taget i riktning mot ökad flygsäkerhet.

P.Th.S.

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

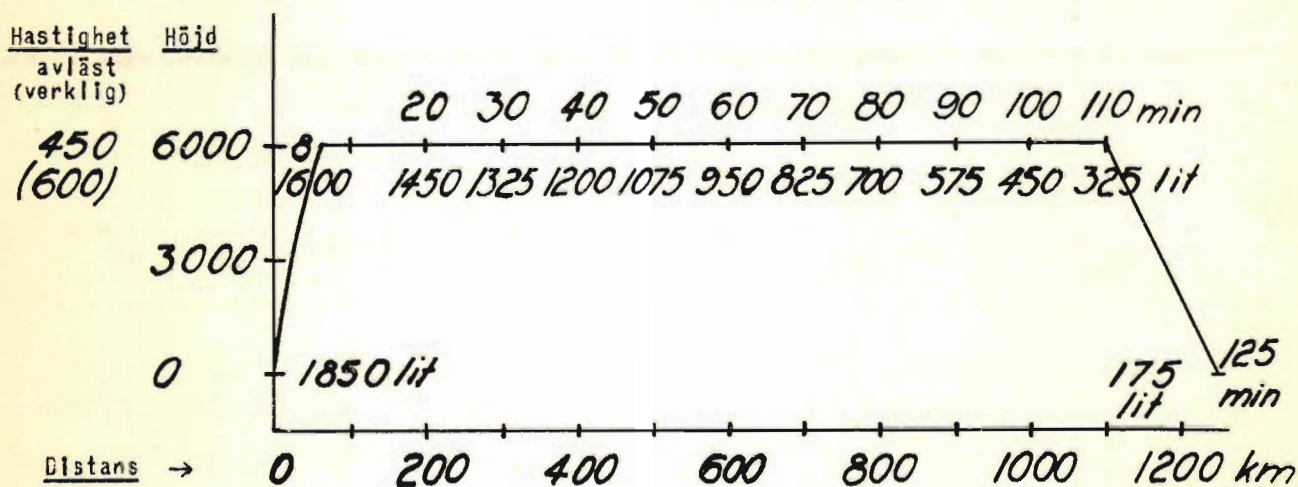
Känner Du igen dem?



Lösning av identifieringsuppgiften se sid 78 - 79.

MÅNADENS NAVPROBLEM.

Ett reaförband baserat på F 3 skall utföra skjutning mot markmål på kusten vid Sandhammaren. An- och återflygning på 6000 m höjd. Medelvind stigning och plané 220° , 40 km/tim. Vind 6000 m 240° , 60 km/tim. Antagna prestationer framgår av nedanstående bränsleförbrukningsdiagram.



- Beräkna kurser för an- och återflygning.
- Total flygtid?
- Hur mycket bränsle återstår vid landningen?

Anm. Om Du inte kommer ihåg hur beräkningarna utföres för ett reaplan studera då först vårt tidigare "Månadens navigationsproblem", i Ufl nr 11/1949 sid 279-280.

Den här införda uppgiftens lösning återfinns på omslagets 3. sida.

VEM BLIR DEN BÄSTE FLYGAREN?

I ett radloföredrag den 3 december framlade den kände militärpsykologen docent T o r s t e n H u s é n en rad intressanta fakta och synpunkter på ovan rubricerade ämne, Vi återger här ett sammandrag av docent Huséns anförande.

R e d a n f ö r e 1939 hade det gjorts en hel del för att undersöka vilka psykologiska egenskaper som krävdes av en flygförare. Man hade utfört åtskilliga undersökningar av reaktionshastighet och kombinerade reaktioner, eftersom man ansåg att dessa var av störst betydelse för en flygare. Allt detta var trots allt bara enstaka ansatser till forskning.

1939 igångsattes inom det amerikanska civilflyget en stor aktion för att göra den amerikanska ungdomen flygsinnad, bl a med utbildningskurser för universitets- och läroverksungdom. Då blev frågan om vilka egenskaper som gör en person lämplig som flygare aktuell, varför en omfattande forskning igångsattes. En kommitté med en känd psykotekniker, M o r r i s V i t e l e s , planerade ett stort forskningsprogram, som nu har varit igång i 10 år, och som hittills har kostat 10 miljoner dollar. De publicerade vetenskapliga redogörelserna omfattar gott och väl en hyllmeter. Samarbeta upprättades med över 40-talet psykologiska universitetsinstitutioner. Då USA kom med i kriget 1941, satte man också i gång med en omfattande forskning vid dåvarande arméns och marinens flyg. Ledaren av detta arbete, doktor F l a n a g a n , hade redan 1943 ett 80-tal forskare och mer än 300 assistenter till sitt förfogande; vid krigets slut hade han över 1000 personer sin vetenskapliga stab.

Detta arbete är märkligt i tre hänseenden. För det första präglades det i allra högsta grad av "team-work", laganda, med ett intimt samarbete mellan psykologer, fysiologer (vanliga läkare) och statistiker. För det andra lyckades man högst avsevärt sänka kassationen, utkuggningen, bland dem som påbörjat sin flygutbildning och för det tredje visade detta arbete, hur långt man kan nå med strikt vetenskapliga metoder, då det gäller att undersöka mänskliga reaktioner och beteenden.

Även med mycket ingående medicinska undersökningar får man en synnerligen hög kuggningsprocent under den grundläggande flygutbildningen. Utan någon som helst prövning visade sig ungefär 75 % misslyckas. Använde man läkarundersökningar, betyg och liknande som antagningsinstrument kom man ned till ca 55 %. Dr Flanagan's forskargrupp lyckades mot slutet av kriget pressa ned siffran under 30 %. Detta har självfallet sparat ofantliga summor i utbildningskostnader, människoliv och materiel.

I början av 1944 hade man nått fram till en serie på 10 prov, med vars hjälp man kunde mäta vissa för en flygare betydelsefulla egenskaper. Man hade då gjort ingående analyser av utbildningsmetoder, haverier och av orsakerna till misslyckanden under utbildningen. Över 200 prov hade grundligt undersökts med hänsyn till sin förmåga att förutsäga lämpligheten som flygförare.

Vilka egenskaper är då av störst betydelse för en flygare? I första rummet skulle man nog vilja sätta stabiliteten i personligheten som helhet. De mera komplexa, harmoniska och expansiva klarar sig mycket bättre än de neurotiska, hämmade och passiva. De åttioför reflekterande och intellektuellt lagda lär sig inte att automatisera sina rörelser och blir gärna vad man på flygarspråk kallar "hårda".

Av stor betydelse är att fastställa, vilken grad av sakligt intresse som den blivande eleven har för flygning. Många som vantrivs och känner sig missanpassade nere på jorden tror att flygningen ska höja dem över den grå vardagstristessen och göra det möjligt att se bekymren "von oben". Deras inställning är ett uttryck för ett slags överkompensation, ett sätt att hävda sig, att försöka ta igen tidigare misslyckanden. Det är viktigt att man pejar graden av saklighet i intresset, och tack vare den forskning, som bedrivits på amerikanskt och engelskt håll har man nu vissa möjligheter att göra det.

Vidare är den teknisk-mekaniska begåvningen av stor betydelse, trots att den mekanikerpersonal, som betjänar flygaren och hans plan. Han måste ha blick för tekniska sammanhang och dessutom ha förmåga att överblicka en massa olika saker samtidigt. Föraren måste uppmärksamma en mängd olika instrumentskalor och manövreringsorgan och samtidigt ha tillräckligt mycket uppmärksamhet över för navigering, radiosamband o s v. Han måste kunna reagera på rätt sätt, där precisionen och jämnheten i reaktionerna i regel spelar större roll än snabbheten. Han måste med god precision kunna samordna olika rörelser. För att pröva dessa egenskaper gjorde man försök med en stor mängd olika reaktionsapparater och

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM VÅRT FLYGVAPENS HISTORIA?

1. Vilket år togs flygplanet för första gången i bruk för militära ändamål i vårt land och hur tillgick detta?
2. Från vilken dag och vilket år har vi haft vårt självständiga flygvapen?
3. Vilken flygflottilj är vår äldsta, i fredsorganisationen existerande jaktflottilj och när tillkom den?
4. Vilka har varit chefer för det självständiga flygvapnet och under vilka tider?
5. Huru stora beräknades flygvapnets årskostnader bli enligt försvarsbesluten a) 1925 b) 1936 c) 1942 och d) 1948?

Svar se omslagets 4. sida.

MÄSTARUTBILDNINGEN VID FLYGVAPNET - (Forts fr sid 57-58).

dervisningen handhas inom flygledningen av studierektorn vid flygstaben och som handledning har studieranvisningar jämte läroböcker tillställts samtliga förband. F n deltagar c:a 180 flygtekniker i korrespondensundervisningen.

Närmare orientering om de här behandlade omläggningarna av mästarutbildningen och uttagningen av elever återfinnes i chefens för flygvapnet skrivelse nr 555/1949 (10/6). Bestämmelser för korrespondensundervisning m m är utfärdade i hans skrivelse nr 635/1949 (5/7).

DEM BLIR DEN BÄSTE FLYGAREN? - (Forts fr sid 55).

kom till sist fram till fyra metoder som har visat sig kunna påvisa viktiga sidor av förlämpligheten. Det kan tilläggas, att den ännu tämligen begränsade forskning som bedrivits i samarbete med svenska flygvapnet i flera avseenden nått med de amerikanska likartade resultat.

Under det gångna decenniet, framför allt under kriget, har man undersökt 100 000-tals mer eller mindre flygbitna ungdomar i Förenta staterna. Med ledning av provresultaten graderades de undersökta i 9 lämplighetsgrupper, där grupp 1 var den bästa och grupp 9 den sämsta. Det visade sig vid kontrollundersökningar lämpligt, att antaga elever bara ur de tre bästa grupperna. Av 150 000 elever, som man gjorde till föremål för särskilt studium, misslyckades bara 3 % av grupp 1 med sin flygutbildning mot inte mindre än 72 % av grupp 9. Nu frågar sig säkert många: hur kunde man veta lämpligheten bland de 6 grupper som inte antogs? För att konstatera detta, släppte man då och då fram en grupp på 1000 elever till flygutbildning oberoende av vad de åstadkommit i den psykologiska undersökningen. Eftersom dessa grupper var representativa för samtliga elever, fick man på detta sätt ett utmärkt tillfälle till vetenskaplig kontroll. Det blev möjligt att med stor säkerhet ange, hur många av dem man inte släppt fram som skulle ha misslyckats. Man kunde kosta på sig detta slöseri, då man hade att utbilda 100 000-tals unga piloter. Sådana kontroller var alltså i det stora hela rätt billiga.

För fullständighetens skull vill jag till sist tillägga, att man inte bara bedrev forskning rörande urvalsmetoder, utbildningsmetoder, bedömningarna av prestationerna i luften, olyckstillbud och haverier gjordes också till föremål för omfattande analyser. Inom civilflyget kommer man i allt större utsträckning att kunna utnyttja dessa forskningsresultat.

Ett forskningsarbete av denna omfattning och påtagliga praktiska betydelse har hittills inte utförts inom psykologien, och man har anledning vänta sig, att det kommer att stå som förebild för motsvarande arbete på andra områden, där den mänskliga faktorn är av grundläggande betydelse.

Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O



M Ä S T A R U T B I L D N I N G E N V I D F L Y G V A P N E T .

Nedan lämnas en orientering om vissa omläggningar i utbildningen och om ändrad metod för uttagning av elever för den nämnda betydelsefulla och ansvarsfyllda tjänsten. Redogörelsen är utarbetad av FS/U i samråd med tekniska inspektionen.

Vid de undersökningar, som under 1949 gjorts av inspektören för den tekniska tjänsten rörande utbildningen av blivande mästare har det bl a framkommit, att utbildningen tidigare varit alltför teoretiskt betonad och att den i vissa hänseenden drivits längre än vad som varit nödvändigt med hänsyn till elevernas kommande tjänst som mästare vid division. Dessa förhållanden har medfört dels att man p g a för högt ställda teoretiska fordringar kanske kommit att slå ut för ifrågavarande tjänst lämplig, praktiskt duglig personal, dels att förbanden undandragits teknisk personal längre tid än som varit motiverat, dels slutligen att utbildningskostnaderna blivit onödigt höga. F o m innevarande vinterhalvår har därför nya bestämmelser för mästارutbildningen börjat tillämpas.

I fråga om sättet för uttagning av elever har det visat sig önskvärt att få fram ett system, som ger bättre underlag för bedömning av de föreslagna elevernas lämplighet än vad de hittills tillämpade metoderna gjort. Det är framför allt yrkesskicklighet och arbetsledarförmåga, som man vill tillmätta större betydelse. Slutligen har det visat sig önskvärt att "bredda" rekryteringsbasen. F g a de vunna erfarenheterna avses nya uttagningsmetoder tillämpas f o m innevarande år. - Omläggningen av utbildningen och det planerade ändrade förfaringssättet vid uttagning av elever innebär i korthet följande.

Den grundläggande mästارutbildningen, som äger rum vid Flygvapnets tekniska skola (FTS) i Västerås, har avkortats avsevärt och kommer i fortsättningen att omfatta i stort sett endast ett vinterhalvår. Utbildningstiden vid FTS har sålunda minskats från 1850 till 1180 timmar för flygplan- och vapenmästarkurserna och från 1980 till 1180 timmar för elektromästarkursen. Här-

igenom kan eleverna i fortsättningen disponeras av förbanden för praktisk tjänst under större delen av sommarhalvåret - elektroteknikerna under hela sommarhalvåret och övriga från omkring den 20/6 - vilket självfallet är av stort värde för den tekniska tjänsten. Av elektroteknikerna avses emellertid t v en del elever, som bedömes därtill lämpliga, beordras till FRAS (flygvapnets radarskola) under sommarhalvåret för radarutbildning. Vidare skall samtliga elever under hösten efter mästarkursen genomgå kurs i arbetsledning, centralt anordnad vid någon flotttilj under c:a två veckor, samt fullgöra praktisk tjänst vid central flygverkstad under c:a två månader. Avkortningen av utbildningen bedömes inte komma att medföra någon sänkning av de färdigutbildade mästarnas kvalitet.

Till skillnad mot vad som hittills varit gällande avses i fortsättningen samtliga flygtekniker med tillräckligt lång tjänstetid kunna komma i fråga vid uttagning av elever till mästارutbildning, om de fyller vissa fordringar. Begränsningen till vissa angivna årskurser kommer sålunda att upphöra. Fordran för deltagande i uttagningsprov avses bli minst 5 års tjänst som flygtekniker (överfurir). Övergångsvis får emellertid även flygtekniker med kortare tjänstetid delta i uttagningsproven. Sådana prov avses anordnas dels i början av augusti vid vederbörliga förband, dels vid FCS lämplig tid före utbildningens början.

Uttagningen vid flotttilj är närmast avsedd som en kontroll av att de blivande eleverna besitter tillräckliga teoretiska och praktiska förkunskaper. Varje förband får med ledning av dessa prov föreslå två flygtekniker ur varje yrkesgren till den slutliga uttagningen vid FCS.

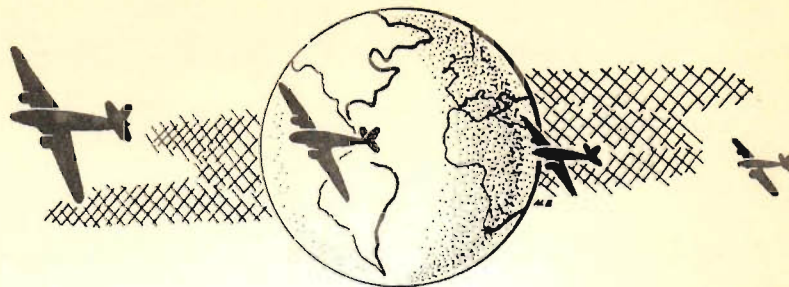
Vid den slutliga uttagningen kommer de föreslagna eleverna att gallras till för varje särskilt fall aktuellt antal. Bedömningen kommer i möjligaste mån att läggas så, att de teoretiska kunskaperna inte blir avgörande - även om ett visst minimikrav i fråga om teoretiska kunskaper måste uppfyllas. Yrkeskicklighet och arbetsledarförmåga avses, som ovan nämnts, få hög koefficient. Viss 'testning' i praktiskt handlag kommer därför att ingå i proven vid FCS.

För att mästارutbildningen inte skall belastas med repetition av tidigare genomgången utbildning, kommer större fordringar att ställas på elevernas f ö r k u n s k a p e r än vad som varit fallet hittills. På grund härav blir det nödvändigt att eleverna som förberedelse till proven på egen hand repeterar tidigare genomgången utbildning och beträffande elektroteknikerna även i viss utsträckning kompletterar densamma. För den skull har f o m nu möjlighet till kostnadsfri korrespondensundervisning i vissa ämnen ordnats för de flygtekniker, som önskar ifrågakomma vid uttagningsprov nästa år. Un-

Forts s 56.

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



EN AMERIKAN SER PÅ SVERIGES LÄGE.

Våren 1949 utkom i USA en bok av G. F i e l d i n g E l i o t , en känd militär skriftställare, som översatts till svenska under rubriken " O m R y s s l a n d s l å r t i l l ". Boken belyser förutsättningarna för och det sannolika förloppet av ett krig, om detta skulle komma inom de närmaste åren och är mycket läsvärd. Ur kapitlet " K a n S o v j e t u n i o n e n e r ö v - r a V ä s t e u r o p a " saxar vi följande passus:

"Sverige har ett geografiskt läge som underlättar försvaret. Ett ryskt anfall på Sverige kräver insats av starka krafter, och det är under inga förhållanden säkert att det kommer att bli en snabb framgång.

Ett sådant anfall torde utan tvivel i huvudsak komma att bestå av:

- 1) En stöt genom Finland mot Sveriges norra landgräns, där starka befästningar finns i den s k Bodenlinjen.
- 2) Häftiga anfall med bombflyg och robotbomber mot Sveriges viktigaste industri- och befolkningscentra samt mot flygfält och järnvägsförbindelser.

Det senare torde vara den farligaste anfallsformen, och Sveriges öde kommer utan tvivel att bero på om den lyckas eller inte.

Sveriges försvar mot luftanfall baseras på:

- 1) De förstklassiga lvvapen, som tillverkas vid Bofors.
- 2) Det svenska flygvapnets jaktdivisioner, som är välbeväpnade och har förstklassig utrustning men som är oroväckande fåtaliga (kurs. här).
- 3) Hjälp från andra länder, vilken inte kan komma tillräckligt snabbt för att möta ett överraskande anfall".

I fortsättningen anser förf att Sverige för de allierade har stor militär betydelse och därför borde kunna påräkna hjälp. Han anser också, att ryssarna inte vågar någon kustinvasion förrän den svenska flottan eliminerats av ubåtar eller flyg, varvid det sistnämnda nog är flottans värsta fiende. Han tror också att Bodenförsvaret kan hålla ganska länge.

Forts s 63.

USAF OFFENTLIGGÖR 1950 ÅRS ANSKAFFNINGSPROGRAM.

Enligt Itav 1855 17/12 1949 har US Air Force offentliggjort sitt anskaffningsprogram för budgetåret 1950/51. 1,070 flygplan kommer att inköpas till en kostnad av c:a 1,200,000,000 dollar (c:a 6,000,000,000 kr).

Nyanskaffningen utgöres av 568 jaktplan, 103 transportplan, 272 övningsplan, 116 bombplan och 11 räddningsplan.

Följande detaljer har meddelats: Jaktplan: 188 st Lockheed F-94, 122 st North American F-86 D, 111 st North American F-86 A, 120 st Republic F-84 E och 27 st Northrop F-89. Bombplan: 34 st Convair B-36 och 82 st Boeing B-47. Transportplan: 36 st Douglas C-123, 14 st Boeing C-97 A och 53 st Fairchild C-119. Övningsplan: 135 st Lockheed TF-80 (varav 10 st kommer att lämnas till Navy), 125 st North American T-28 och 12 st Convair T-29. Räddningsplan: 11 st Grumman SA-16 amfibieplan.

Air Force kan eventuellt förändra sin beställning av North American F-86 D till att i stället omfatta North Americans nya jaktplan F-93, som är en förbättring av F-86 och utrustat med en Pratt & Whitney-byggd upplaga av Rolls-Royce Tay reamotor (större dragkraft än 2720 kp). En punkt i anskaffningsprogrammet omfattar det strategiska bombplanet B-36.

Air Force avser - uppger Itav - att senare koncentrera sig på utveckling av Boeing XB-52, readrivet bombplan, vilket är en väsentligt förstorad, ny typ av Boeing B-47, (tungt bombplan med pilformiga vingar). Från programmet ströks 100 st Fairchild T-31 övningsplan, 25 st luftlandsättnings-transportplan samt ett mindre antal flygplan av olika typer.

Från Air Force meddelas att denna nyanskaffning innebär att 32 av 48 fastställda flottiljer kommer att förses med moderna flygplan, medan resten av förbanden kommer att utrustas med Boeing B-29 och flygplan från andra världskriget. Det nya programmet visar en tendens till ökning av snabba reajaktpplan, snabba reabombplan och övningsplan. Air Force fullföljer sin avsikt att till år 1955 ha byggt upp ett helt readrivet flygvapen. Ursprungligen hade man tänkt att redan 1952 ha genomfört detta.

Nya atomvapen provas vid Eniwetok.

Atomenergikommissionen tillkännagav den 29/11 1949, att man i USA planerar en ny serie prov med atomvapen vid Eniwetok-atollen under ledning av general Quesada, USAF. Proven skall fastställa effektiviteten hos de förbättrade atomvapen, som utvecklats sedan försöken vid Eniwetok våren 1948.

Tillkännagivandet ger bestämd antydning om, att de atomvapen, som nu skall provas, kan vara verksammare än de tre förbättrade atombomber, som prövades vid Eniwetok 1948.

U S A : S V A P E N H J Ä L P Å T A N D R A L Ä N D E R .

Som bekant beviljade den amerikanska kongressen 1949 ett belopp av 1314 miljoner dollar till "vapenhjälp" åt utomamerikanska stater. Här nedan följer några siffror och upplysningar om vad hjälpen omfattar.

Atlantpaktländerna får 1 000 milj dollar, varav hälften i färdig materiel och hälften i kontrakt. Flygmaterielen värderas till 87 milj från Air Force och 3 milj från Navy, vartill kommer 85 milj för råvaror till flygin-dustrien.

Mottagare blir England, Frankrike, Belgien, Holland, Luxemburg, Norge, Danmark och Italien. Portugal, Island och Canada får vänta på hjälp t v.

De 87 milj från USAF fördelas i huvudsak sålunda: istandsättning av flygplan (värda 84 milj) 10 milj, utbildning 17 milj, reservdelar 28 milj, stations- och verkstadsutrustning 22 milj, personlig flygutrustning 0,04 milj, luftbevaknings- och stridsledningsmateriel 3,5 milj, signal- och vädermateriel 2,5 milj, vapen 3,3 milj, organisation 0,3 milj.

US Navys 3 milj för flygmateriel omfattar flygplan och istandsättning av sådana (värda 15 milj).

Grekland och Turkiet får 211 milj dollar varav 42 från USAF i syfte att vidmakthålla det flyg som man redan har där. De största posterna är vapen 9,2 milj, reservdelar 6,6 och stationsutrustning 5,9 milj varjämte man bygger för 3,8 milj. - Iran, Korea och Filippinerna får 27 milj dollar, varav 3,4 från USAF till reservdelar. - Kina har beviljats 75 milj dollar. Om dessa verkligen kommer att utbetalas synes tvivelaktigt med hänsyn till den politiska utvecklingen.

Det bör observeras att materielen i stor utsträckning är förrådsförvarad och värdet nedskrivet, varför nyttillverkad materiel skulle stå vederbörande ofantligt mycket dyrare. Vidare kommer materielen inte att ställas till förfogande förrän den gemensamma försvarsplanläggningen kommit längre och man konstaterat hur behoven fördelar sig i angelägenhetsgrader för olika länder.

Beträffande arbetsfördelningen i stort inom Atlantblocket uppges, att principerna skall vara:

- 1) USAF har hand om den strategiska bombningen,
- 2) flottorna samverkar i ansvaret för sjöförbindelsernas skydd och andra sjöoperationer,
- 3) England och Frankrike svarar för huvuddelen av det taktiska flyget och luftförsvaret i Europa, dock att USA själv ombesörjer allt flygstöd åt sina lant- och sjöstridskrafter,
- 4) lantstridskrafternas huvuddel uppsättes av de europeiska staterna.

Detta enligt amerikansk källa. Det är ovisst om uppgiftsfördelningen ännu är färdig, bl a huruvida England är berett att avstå från att medverka i det strategiska bombkriget. Uttalanden av förre och nuvarande flygvapenchefen där tyder på att så inte är fallet. Följden av att RAF bibehåller ett relativt starkt och dyrt Bomber Command blir förmodligen att det "taktiska" flyget blir mindre starkt och följaktligen att det flyg som i första hand skulle kunna kastas över för att hjälpa till med andra länders, t ex Skandinavien, försvar, blir svagare. Å andra sidan blir den indirekta verkan på längre sikt, genom operationer mot förbindelser och försörjning, större.

För svensk del måste den slutsatsen dragas, att hjälp med "taktiskt flyg" för den händelse vi blir indragna i ett europeiskt krig, sannolikt blir obetydlig, eftersom vad som finns kommer att vara hårt engagerat på andra håll. Vi måste själva se till att vi ha detta flyg stridsberett inom landet, när konflikten börjar. Ett "luckförsvar" med svagt flyg duger inte för Sverige.

Vapenstandardisering i USA, Kanada och Storbritannien. (USIS 20/12 49)

En tremaktsöverenskommelse för samarbete i fråga om militär standardisering bland de amerikanska, brittiska och kanadensiska krigsmakterna har 20/12 tillkännagivits i London, Ottawa och Washington.

Denna överenskommelse kommer att garantera att då situationen så kräver inga materiella eller tekniska hinder kommer att resas mot fullständigt samarbete mellan vederbörande krigsmakter samt vidare ett så ekonomiskt utnyttjande som möjligt av samfälliga resurser och insatser.

Krigsmakterna i de tre länderna skall själva utarbeta detaljerna och studera olika aspekter av militär utrustning och operationsproblem.

Studierna skall äga rum genom utbyte av observatörer mellan de tre länderna i samband med övningar och materielprov av gemensamt intresse. Syftet är att man så småningom skall komma fram till gemensamma vapentyper samt enhetlig standard i fråga om utrustning och utbildningsmetoder.

Frankrikes flygvapen och armé.

(D N 17/12 1949)

Enligt franske försvarsministern René Pleven den 12/11 1949 skall Frankrike inom de närmaste fem åren skaffa sig ett modernt flygvapen bestående av så få flygplantyper som möjligt. En modern, slagkraftig armé, nedskuren i förhållande till den nuvarande, men med höjd effektivitet på grund av modernare vapen och bättre, mera mekaniserad utrustning, ingår också i programmet.

De sammanlagda utgifterna beräknas till 420 miljarder fr, av vilka 280 miljarder kommer att användas i moderlandet och 140 miljarder i kolonierna. Den största delen av anslagen i moderlandet kommer att användas till flygvapnet. Flygplanen skall i största möjliga utsträckning vara readrivna.

Den franska flygindustrin.

Under åren efter kriget har den franska flygindustrin utsatts för svår kritik. Den har haft och har fortfarande ovanligt många och svåra problem att brottas med. Genom en mindre god ledning måste flygindustrin träda i likvidation 1948, varpå konkursboet ställdes under en ny, provisorisk ledning.

För att råda bot på svårigheterna framlade regeringen våren 1949 ett lagförslag, som underställdes försvarskommittén för yttrande, vilket är helt naturligt med hänsyn till att 80 % av flygindustrin arbetar för försvarsmakten. I sitt utlåtande konstaterar försvarskommittén, att flygindustrin är av största vikt ur försvarsberedskapssynpunkt och att man snarast måste komma tillrätta med problemen. - Att dessa är så stora beror framför allt på, att man i Frankrike efter kriget måste börja från början, i motsats till i USA och Storbritannien, där man kunde länka ihop fredstillverkningen med krigstidens rationella produktion och forskningsarbete.

Vidare är det nödvändigt att i möjligaste mån frigöra industrien från den politiska labiliteten och dra upp riktlinjerna på längre sikt. Arbetarna kan knappast göra sitt bästa, om de ständigt måste oroa sig för morgondagen. Det är även mycket ofördelaktigt för en industri med flerårigt tillverkningsplanering att vara beroende av årliga anslag. Försvarskommittén föreslog en reducering av flygindustrin genom stängning av ett antal fabriker. Vidare yrkades på, att en ekonomisk grund skulle skapas genom uppgörande av en fast femårsplan för tiden 1/1 1950 till 31/12 1954. Inom kostnadsramen för denna plan skulle regeringen bemyndigas dirigera verksamheten vad beträffar typval och antal flygplan.

Forts s 64.

EN AMERIKAN SER PÅ SVERIGES LÄGE. - (Forts fr s 59).

Beträffande våra grannländer anser Eliot att det inte skulle vara omöjligt att försvara Danmark under förutsättning att de brittiska ockupations-trupperna i nordvästra Tyskland finge i uppgift att retirera norrut och tillsammans med danskar och norrmän uppta ett väl förberett försvar i Schleswig-Holstein. Om Jylland likväl skulle falla anser han att sjötrafiken på Göteborg bleve svår att upprätthålla, varför undsättning till Sverige främst skulle komma över Trondheim. Nord-norge skulle ryssarna sannolikt kunna invadera lätt.

Så långt den amerikanske författaren, vars synpunkter här relaterats utan kommentarer.

=====

BEFÄL OCH LEDARSKAP - (Forts fr s 50).

Det är en mycket smal gräns mellan denna och nästa egenskap i Slessors lista - omdöme. Omdöme måste baseras på kunskap och det kan utvecklas till en viss grad och växer naturligtvis med ökade erfarenheter - det är ett av skälen mot alltför snabb befordran. Jag är emellertid rädd för att om Du verkligen inte har omdöme, kan Du tyvärr inte utveckla det mycket - och utan det kommer andra egenskaper, såsom viljestyrka och mod, att bli en påtaglig fara. Det finns få farligare saker än mamen utan omdöme men med energi och beslutsamhet - han är nästan lika farlig som gamle Moltkes "tredje kategori" av officerare. Du kommer kanske ihåg att det fanns officerare, som var duktiga och arbetssamma - de blir goda stabsofficerare; sedan finns några som är begåvade och lata - de är givna för höga befälsposter; men de som är dumma och arbetsamma - de är en fara för tjänsten och borde snarast avkopplas.

Till sist kommer Sir John in på redbarheten och säger, vilket redan tidigare nämnts, att det är nödvändigt med absolut uppriktighet vid samtal med truppen eller med enskilda. En befälhavare är ej bra, om han inte kan inspirera lojalitetskänslan hos sina män.

Avslutningsorden till sin artikel har Slessor tagit ur J o h n B u c h a n s bok " M o n t r o s e " :

"Först kommer tapperhet, styrkan att härda ut när hoppet är ute, styrkan att taga på sig ett hopplöst ansvar och våga allt. Det måste finnas självförgätenhet, en vilja att låta ens egna världsliga intressen och även anseende och heder fördärvas, blott syftet fullföljes. Mamen, som intresserar sig för sitt eget anseende, kommer aldrig att kunna flytta berg. Det måste finnas tålmod, utpräglat tålmod, bakom alla missförstånd och bakslag och trassel och inblandningar av andra. Det måste finnas motstånd mot ett misslyckande, en beslutsam optimism, som tar hänsyn till alla fakta i all deras nakenhet och ändå vågar hoppas. Det måste finnas en känsla av ihärdighet för en stor sak, så att ett misstag ej skall tyckas vara slutet utan att en var ser sig själv endast som en del i arbetet fram till ett förutbestämt mål. - - Ledarskap beror alltså i grund och botten på andliga gåvor".

Den franska flygindustrien - (Forts fr s 62).

Båda kamrarna beslöt, att antalet fabriker skulle reduceras och att regeringen skulle framlägga förslag till en femårsplan senast den 1/9 1949. Vidare anvisades medel för verksamheten under andra halvåret 1949.

Ur rent försvarspolitisk synpunkt innebar denna lösning en förbättring. Under debatterna sommaren 1949 om anslagen till det franska flygvapnet framskymtade emellertid ett problem, som inte bör underskattas. Man framhöll, att det vid krigets slut varit nödvändigt för Frankrike att bygga upp flygvapnet med flygplan från utlandet. Denna materiel har sedan av ekonomiska skäl inte kunnat ersättas med ny. Genom att tillverkningsländerna gått ifrån de typer, som fortfarande användes i Frankrike, har det även varit svårt att anskaffa reservdelar. Man räknar med att läget blir kritiskt under 1950, då den utländska materielen är förbrukad och då den franska flygindustrin ännu inte kan beräknas vara klar att fylla behovet av flygplan. En lösning på problemet skulle bestå i att Frankrike såsom medlem av Atlantpakten helt skulle förlita sig på materielleveranser från utlandet - en understödspolitik, som dock kraftigt avvisats. Man strävar nu efter att utrusta det franska flygvapnet med inhemsk materiel, men för att minska verkningarna av den materielkris, som kan väntas inträffa 1950, har man byggt "Vampire" på licens, varjämte 195 dylika plan anskaffas från Storbritannien.

Ur beredskapssynpunkt kommer sålunda år 1950 att vara kritiskt för det franska flygvapnet, under det att man därefter kan vänta en fortlöpande förbättring - allt under förutsättning, att den planerade femårsplanen blir av.

Sovjet planerar ett nytt slags atomkrigföring?

I Itav 1822 2/11 49 läses: - Ett dokument med åtskilliga detaljer om ryska militära förberedelser har sammanställts av en västeuropeisk studiegrupp, känd som "Internationella kommittén för studium av europeiska frågor", och tillställts regeringscheferna och utrikesministrarna i västdemokratierna. I kommittén ingår bl a Lord Brabazon och Lord Vansittart, England, samt Paul Reynaud och Maurice Schumann, Frankrike.

I denna rapport, som offentliggjordes den 5/10 49, hävdades att ryssarna försöker framställa "atommoln" - d v s radioaktiva moln - som kan användas mot fientliga trupper, ett ändamål som atombomben inte är lämplig för. Enligt rapporten är det "tekniskt möjligt att framställa atommoln genom att låta olika slags gaser passera genom atomstaplar och därefter koncentrera dem med hjälp av tryck". Det tillägges att sådana gaser förmodligen förlorar sin radioaktivitet vid lagring.

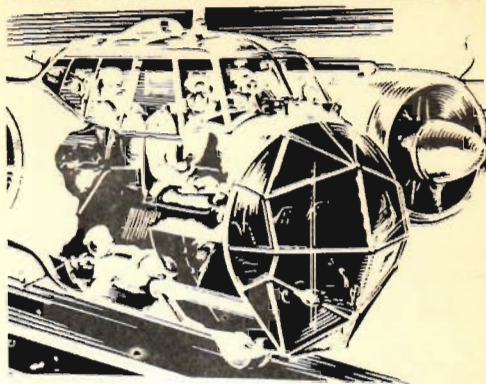
Flygsinnat infanteri.

Chefen för ett brittiskt infanteriregemente i Lincolnshire har i en skrivelse till sitt grannförband ur RAF, flygkadettskolan i Cranwell, erbjudit denna att med regementet dela dess paradmarsch. I skrivelsen heter det bl a:

"Jag är säker på att tala för alla grader inom regementet när jag säger att det inte finns något annat förband inom försvaret som vi hellre skulle bli sammanknutna med genom samma paradmarsch. - Vi är alla fullt medvetna om att vårt regemente inte skulle finnas kvar, om det inte varit för den tapperhet, pliktuppfyllelse och uppoffring som flygvapnets officerare visade, då de kämpade över Dunkerque och i slaget om England. Varje infanterist är medveten om det omätbara värde flygstöd har, då det gäller att minska förluster på marken, och han vet intet mera uppmuntrande ljud när han går till anfall, än att höra flygvapnets jakt- och bombplan över sitt huvud. Vi förstår även traditionens värde och betydelsen av vänskap och samarbete mellan försvarsgrenarna."

Så gick det till!

Fackred:
Studie-
centralen.



DÅLIG LEDNING BRINGADE "LUFTWAFFE" PÅ FALL.

Orsakerna till tyska flygvapnets misslyckande har bl a sagts vara bristen på dugande ledare. Förra chefredaktören i det forna "Luftwaffes" numera upphörda tidskrift "Luftwehr", G e o r g F e u c h t e r, har i en artikel i schweiziska F l u g w e h r u n d - T e c h n i k belyst bristerna i tyska flygvapnets ledning under uppbyggnadsåren, från 1933 till krigsutbrottet 1939. Här ett utdrag därur. F:s artikel kan betecknas som ett urval av fel, som man bör undvika.

Orsaken till att det saknades lämpliga ledare är ej svår att finna. Efter första världskrigets slut upplöstes de tyska flygförbanden, och deras personal skingrades. Endast en liten del gick in i "Reichswehr", de övriga återvände till sina civila sysselsättningar. Något arbetsfält inom flygindustrin fanns inte 1919 - 1920, då denna efter kriget och Versaillesfreden fullständigt brutit samman. Följaktligen förlorade de förutvarande flygofficerarna under årens lopp så gott som all kontakt med flygning och militära spörsmål.

År 1933 var situationen med avseende på flygvapnets personella uppbyggnad följande:

I fråga om flygförare, övrig flygande personal och lägre officerare var den första rekryteringen tryggad, bl a därigenom att en stor del aspiranter lärt sig flyga vid segelflyget. Omskolning från segel- till motorflygning skötte mer eller mindre "civil-maskerade" organisationer om, som Deutscher Luftsport-Verband, Deutsche Luftfahrt G.m.b.H. och Deutsche Verkehrsflieger-Schule. En del personal kom till dessa organisationer direkt och fick sin första utbildning där. Yngre officerare ur Reichswehr och polistrupperna bildade efter fullständig flygutbildning stommen i den lägre befälskadern.

Hela denna lägre rekrytering var i genomsnitt utomordentligt god. Om än de tyska flygarna p g a den jättiga upprustningen inte kunde få så grundlig utbildning som i andra flygvapen, har dock de tyska flygförbanden på det hela taget kämpat utmärkt och detta ofta under svåra materiella och moraliska förhållanden, främst orsakade av motståndarens stegrade luftherravälde. Enligt Feuchter hade varken markpersonalen, flygande personalen eller ledningen av de stridande förbanden någon skuld till Luftwaffes misslyckande. Den högsta ledningen däremot bar skulden här till.

Under det att frågan om rekryteringen till de lägre officersgraderna och underbefälet lätt löstes, beredde det stora svårigheter att finna lämpliga personer till de högre posterna - vilket möjligen kan anföras till ursäkt.

Tysklands efterkrigsarmé ■ /1919 "Reichswehr", som genom arméns 1933-1935 inträdda, forcerade upprustning själv hade stora svårigheter i rekryteringsfrågan, kunde endast avvara ett fåtal högre officerare för flygvapnet. Flygofficerarna från första världskriget var, som tidigare nämnts, verksamma i skilda civila yrken. De få undantag, som förblivit flyget trogna, innehade viktiga poster i den efterhand återupprättade flygindustri och kunde inte tagas därifrån. Andra hade ledande ställningar i det civila livet, som de inte uppgav för att åter bli officerare i flygvapnet, även om snabb befordran utlovades. De officerare, som 1918 tagit avsked som löjtnanter eller kapteners måste omskolas för sina tilltänkta högre poster, och detta tog 1-2 år i anspråk.

Det återstod emellertid en kategori av f d flygofficerare, som lidit "skeppsbrott" i det civila eller som där hade underordnade anställningar. Dessa fick nu sitt livs chans att åter bli officerare på stat, vilket för dem innebar en högre social ställning, fast inkomst och utsikt till pension. Dessa "konjunkturryttare" hade mer att skaffa med Luftwaffes misslyckande, än man i allmänhet tror. Flertalet placerades på förband, men många fick befattningar i staber och i flygministeriet. Där tjänstgjorde de som rådgivare på olika avdelningar och ställde därvid till mycken skada. De befordrades som regel mycket snabbt från kapteners till överstar, och fick därigenom ett avsevärt inflytande. En stor del av ledningens felgrepp måste tillskrivas dem,

Det var emellertid förenat med de största svårigheter att tillsätta de högre posterna. Göring själv hade vid första världskrigets slut som kapten fört befäl över "Jakteskadern Richthofen". Han saknade stabsutbildning och djupare militära kunskaper. Sedan 1918 hade han mest befattat sig med politik och förblev även i fortsättningen främst politiker. För honom liksom för Hitler var Luftwaffe från början ett politiskt maktinstrument. G:s militära och tekniska vetande var ringa, han blev för sin ställning helt beroende av att finna de rätta personerna för de högre posterna inom flygvapnet.

Hans ställföreträdare, "statssekreteraren för luftfarten" (senare generalfältmarskalk) Milch ägde genom sin föregående verksamhet som Lufthansas direktör gedigna och omfattande kunskaper och var otvivelaktigt en av de skarpaste hjärnorna i Luftwaffe. M:s svaghet var, att han vid krigsslutet 1918 blott befordrats till kapten och följaktligen inte hade den militära stabsrutin, som fordras av en flygvapenchef. Trots detta skulle M. kunnat uträtta avsevärt mera för Luftwaffe än vad han gjorde, ty han satte sig lätt, snabbt och tillika grundligt in i skilda problem. Han var både en verklig ledartalang och en energisk organisatör. Göring och Milch kom dock vanligen inte så bra överens, vilket i hög grad hämmade den senares arbete. Sedan Jeschonneck år 1939 fått hand om ledningen i flygstaben, fick M. mindre och mindre att säga till om.

Hur svårt det var att finna lämpliga personer till högre poster förstås lätt, om man får veta, att när R L M (flygministeriet) bildades, var endast tre av dess sju avdelningschefer f d flygare. De tre första av Luftwaffes flygstabschefer (Wever, Kesselring och Stumpff) kom från Reichswehr och saknade erfarenhet om flygning.

Wever hade fått en grundlig generalstabsutbildning vid armén, hade under första världskriget arbetat hos Ludendorff och var en ovanligt dugande karl. Efter 1933 lyckades han på kort tid tillägna sig både teoretiska och praktiska kunskaper i flygning. Därtill ägde han den för en militär ledare nödvändiga förmågan att tänka nyktert och sakligt. W. var utan tvivel den skickligaste mannen i Luftwaffe och dessutom den ende som kunde tänka "luftstrategiskt". Det blev en stor förlust för Luftwaffe när han 1936 förolyckades vid ett haveri - han hade startat sin Heinkel med låsta roder - ty under hans målmedvetna ledning hade organisationen och uppbyggnaden av flygvapnet tagit en ny riktning. Han hade utvecklat de riktiga idéerna och förmedlat dem till officerarna, men ingen av hans efterföljare kunde fullfölja hans planer.

Kesselrings styrka låg i hans stora arbetsförmåga och obestridda ledaregenskaper. Men han saknade grundligare kunskaper i flygning och lyckades i motsats till Wever inte lära sig flyga annat än lätta flygplan. Tack vare sin energi trollade han fram den ena flygplatsen efter den andra men underlät därvid att ta hänsyn till flygets tekniska utveckling. Då flygfälten inte försetts med startbanor blev de obrukbara under längre regnperioder, och när tyngre och snabbare flygplan började användas, blev fälten för små.

Stumpff var visserligen en god organisatör men utmärkte sig knappast under sin korta tid som flygstabschef.

Hans efterföljare, Jeschonnek, begick alla de fel, som senare skulle leda till Luftwaffes misslyckande. Han var varken ledare eller luftstrateg. Under första världskriget var J. som ung löjtnant jaktflygare. Vid detta krigs slut var han endast 21 år och vid sitt tillträde som flygstabschef 42. I det nya Luftwaffe hade han skaffat sig ett namn i flygstaben och som jaktflottiljchef. Han hade dessutom vunnit Görings gunst, vilket betydde mycket. J. var en begåvad man, hade snabb uppfattning och stor energi och förmodade även omsätta sina planer i praktiken. Men han saknade blick för den tekniska utvecklingen och de krav som ställs på ett flygvapen i krig. Vidare kunde han inte tillägna sig Wevers strategiska idéer, vilket hämmade organisation och utveckling. J. blev skuld till att en riktig plan för "strategisk luftkrigföring på längre sikt" saknades. (Ufl. anm. - Det var på Jeschonneks förklaring att fler flygplan inte behövdes, som den tyska flygindustrin tilläts att stagnera 1941-42). Vidare begick han ett svårt fel genom att till sina närmaste medarbetare välja personer, som ej var sina uppgifter vuxna.

Inte endast den militära utan även den tekniska sidan av Luftwaffes ledning saknade dugande personal. Många brister i den tyska flygupprustningen berodde härpå. Så länge

Udet kunde arbeta i nära kontakt med Wever och Loeb gick allt väl. På denna trio, strategen Wever, organisatören Loeb och praktikern Udet, med sina rika erfarenheter, berodde den tyska flygindustrins uppsving. Men efter Wevers död och Loeb's avgång kunde inte Udet ensam lösa alla viktiga frågor. Även hans medarbetare var inte tillräckligt kompetenta.

Att luftkrigets strategiska frågor efter Wevers död blev så försummade beror på att de bestämmande inom Luftwaffe då var från armén. Orsaken till den felaktiga uppskattningen av det tunga bombflygets värde var det faktum, att Göring och hans närmaste - även Udet och Jeschonnek - varit jaktflygare under förra kriget - enligt deras krigserfarenheter var ett tungt bombflygplan ett alltför lättfånget byte för jakt och luftvärn.

Det är ingen slump att RAF:s och Luftwaffes åsikter beträffande den strategiska luftkrigföringen gick så grundligt isär som de gjorde, om man betänker, att den man, som ledde RAF efter första världskriget till 1930, Viscount Trenchard, under I. världskriget tjänstgjorde som chef för RAF:s strategiska bombförband, under det att de tyska flygstabscheferna dels kom från armén och dels från jaktflyget.

Som avslutning kan man fastslå, att det efter Wevers död inte fanns någon i Luftwaffe med förmåga att tänka "luftstrategiskt". Under det att franska flygvapnets oväntade misslyckande bl a berodde på flygindustrins sammanbrott, kan Luftwaffes misslyckande enligt Feuchter helt tillskrivas dess högsta ledning.

UTLANDSNYTT - General Vandenberg om avvägningen i amerikanska flygvapnet.

I avvägningsdebatten inom försvaret framförde general Vandenberg för representanthusets militäruetskott bl a en jämförelse grundad på förekomsten av olika flygplantyper inom flygvapnet. I det strategiska flyget, sade V., ingår 942 flygplan, vilka, förutom bombplan, utgöres av 132 tankningsplan, 150 jaktplan, 96 spaningsplan och 24 transportflygplan. De återstående, taktiska flygförbanden och det militära transportflyget består tillsammans av 2304 plan. Sålunda utgör det strategiska flyget endast 29 % av första linjen, The Regular Air Force. Endast 5 % av detsamma är B-36:or!

Andra linjen - The Air National Guard - består uteslutande av taktiskt flyg och luftförsvarsförband. Där finns 27 flottiljer, omfattande 2258 flygplan. Följaktligen utgör det strategiska flyget blott 20 % och B-36:orna endast 3 % av det mobiliserade amerikanska flygvapnet.

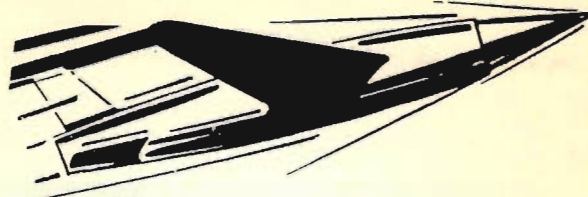
Beträffande personalens fördelning yttrade V. att den sammanlagda styrkan av de fyra större enheterna (Commands), ingående i USA-flygvapen, uppgår till omkr 160 000 man eller 38 % av hela flygvapnet. I det strategiska flyget ingår 65 000 man eller 16 % av flygvapnets totala styrka. B-36-förbanden har en sammanlagd personalstyrka av 17 715 man, vilket utgör blott 4 %. Dessa fakta, slutade generalen, borde väl sätta stopp för alla påståenden, att allt blivit satt på ett kort.

UTLANDSNYTT - Ung flyggeneral.

Som eskaderchef för nr 11 Group i brittiska RAF Fighter Command, Englands viktigaste jaktförsvarsenhet, har nyligen förordnats Air Vice Marshal Pike. Han är 43 år gammal och blev officer 1925.

Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M



SÅ TUKTAS OVEDERHÄFTIG KRITIK.

Ett par exempel på hur man kan komma till rätta med ovederhäftig kritik från landsmäns sida berättas i "Global Mission" (New York 1949) av bokens författare, USA:s förutvarande arméflygchef under viktiga skeden av andra världskriget, den nyligen bortgångne generalen Arnold. A. skriver i denna fråga bl a:

"Jag minns de viktiga och ovederhäftiga jämförelserna, som pressen gjorde under de där svåra månaderna (syftar på en viss period i början av kriget mot Japan 1941-42 - Red U f l ann) och hur vår press nedvärderade våra flygplan och höjde fiendens till skyarna. Inte bara P-38 (Lightning), P-39 (Airacobra) och P-40 (Curtiss Warhawk) var 'fruktansvärt underlägsna' japanerna's s k Zero- (O)-jaktplan, utan t o m våra P-47 (Thunderbolt) och P-51 (Mustang) skulle aldrig få en chans att klara sig mot Luftwaffe's Me 109 och Fw 190. Journalister kom tillbaka från korta s k 'get-rich-quick'-turer till olika utland och fronter och skrev artiklar, i vilka det klargjordes, att jämfört med tyskarnas 'geniala flyg' så var Onkel Sams flygmateriel 'ganska visen'. Man profeterade, att våra pojkar skulle drygt få sota härför.

Historierna nådde pappor, mammor, fruar och bekanta till de pojkar i USA:flyget, som höll på att slåss eller just skulle ut för att börja därmed. Jag insåg genast att det intryck, som nu höll på att skapas, måste rättas till snarast möjligt. Jag föreställde mig, att om jag kunde omvända några av de värsta 'syndarna', som t e Geoffrey Parsons i H e r a l d T r i b u n e och Tex Mc Crary i D a i l y M i r r o r, så skulle detta hjälpa bra till att få de andra kritikerna tillbaka på "rätt kurs".

Jag lät nu göra i ordning en stor väggtavla. Den var uppdelad i kolumner och visade olika flygplans prestanda m m, som hastighet, stigförmåga, manöverförmåga och eldkraft. Den upptog jaktplan från hela världen - japanska, tyska, amerikanska och brittiska. Då en del av planen var försedda med kom-

pressor för att få bästa prestanda på viss höjd - somliga på 2 km, andra på 3 km, andra på 4,5 eller på 6 km, andra åter på sin högsta stighöjd - så var inget av dem 'absolut bäst' vid marken eller på någon annan höjd upp till högsta praktiska topphöjd.

Olika jaktplan har olika ändamål. Av kurvor på ett tillhörande diagram framgick alltså exempelvis, att ett flygplan var bäst på 2 km höjd, ett annat på 3 km, ett på 4,5 och slutligen ett annat på 6-7 km. Diagrammets kurvor var numrerade men utan namn på resp flygplantyp. Allt vad den tillfällige åskådaren såg när han tittade på tavlan var en massa varandra korsande kurvor, var och en med ett nummer, och var och en utvisande visst slag av prestanda hos en inte närmare angiven flygplantyp.

När hela bilden var iordningsställd bad jag den ene kritikern - P a r - s o n s - att komma och hälsa på mig. Jag bad honom om hjälp med att välja ut det bästa planet för USA:s flygvapen. Han sade, att det kanske var att begära för mycket av honom. Jag svarade: 'Ja, men redaktörn har ju just varit utomlands och skriver ju artiklar i H e r a l d T r i b u n e om de bästa flygplantyperna, som används just nu. Det visar ju att redaktörn är expert. Ni har omkring 2 miljoner läsare, som anser, att ni är expert, så jag tycker inte, att jag begär för mycket av er.' Sedan visade jag honom mitt diagram på tavlan och förklarade, vad det framställde samt bad honom sätta i gång med att välja ut det bästa jaktplanet, så att jag sedan kunde låta anskaffa det.

Han tvekade länge, men sade se'n: - 'Ska vi säga det här till exempel?'

- 'Ja', sade jag, det här diagrammet är kanske litet invecklat, men det där råkar vara ett av våra egna plan - nämligen P-47 Thunderbolt.'

Sedan sa han: - 'Nå, vad säjs om det där då?'

- 'Det råkar vara vår P-38', sade jag.

- 'Nå, det där planet då?', frågade han.

- 'Det är vår P-51 Mustang', svarade jag.

Då sade P.: - 'Jag ger upp, Ni vinner! Men varför berättar ni inte den här historien för amerikanska folket?'

Jag svarade: - 'Mr Parsons, jag törs inte berätta det där för amerikanska folket. Om jag gjorde det, skulle Hitler och Hirohito få veta lika mycket om våra flygplan och om vad vi gör som vad ni nu vet!'

Mr Parsons, som var en generös och vidsynt person, sade, att i så fall var det 'näst bästa' jag kunde göra - att fara upp till New York och tala med Mrs Ogden Reid (tidningens ägarinna) och med dess redaktör. Forts s 71.

BRITTISKA REAMOTORER FRÅN ROLLS-ROYCE OCH DE HAVILLAND.

Derek H. Wood har i 'Aero Digest' för november 1949 skrivit en artikel - "Britain's Jet Powerplants" - som nedan citeras i utdrag.

På fyra år har reamotorn utvecklat sig till att bli flygets viktigaste kraftkälla, kring vilken stormakterna planerar framtidens civil- och militärflyg. Storbritannien leder den tekniska kapplöpningen på detta område. Den brittiska industrien har här haft regeringens fasta stöd både för sitt försöksarbete och genom omfattande statliga beställningar på readrivna civil- och militärflygplan.

I USA har man en tid experimenterat med efterförbränning och vatteninsprutning för att höja reoplanens start- och stridsprestanda, medan man i England i stället mest koncentrerat sig på förbättring av den ursprungliga reamotorns maximala dragkraft och på att öka timantalet mellan översynerna. Till skillnad mot andra länder har man i England försökt sig på att bygga om ett flertal krigsflygplantyper och några civilflygplan för reaktionsdrift och provflyga dem. Tack vare denna metod har man kunnat registrera tusentals flygtimmar sedan krigsslutet - med reamotorer inmonterade i välkända flygplantyper och på så sätt tidigt kunnat komma till rätta med eventuella funktionsproblem före installation i nya flygplantyper.

Man har strävat efter att uppnå en alltmera stegrad effekt, förbättrad inre utformning och minskad bränsleförbrukning. I början föredrog konstruktörerna turbiner med radialkompressor, Rolls Royce Derwent och de Havillands Goblin har båda kompressorer av denna typ, men numera har man börjat beakta axialkompressorns förtjänster: främst dess lilla diameter och kompakta utformning. Kommande högeffektmotorer kan därför väntas bli försedda med axialkompressor.

Rolls-Royce, känd för sina tidigare kolvmotorer av radtyp, Merlin och Griffon, har tillverkat ett flertal typer reamotorer med hög effekt. Den dubbelsidiga radialkompressorn ingår i RR:s mest använda reamotorer Derwent och Nene.

Derwent 5 är en pålitlig motortyp, som ger en maximal statisk dragkraft på 1590 kp vid 14 700 v/m och har en dragkraft på 1360 kp för marschfart vid samma varvtal. Enstegsturbinen i Derwent 5 drives av en enstegskompressor och är anbragt på en gemensam axel, delad i två avsnitt med en sfärisk kopp-

SÅ TUKTAS OVEDERHÄFTIG KRITIK - Forts.

- 'Ni kommer att bli oss till stor hjälp om ni ger dem klara fakta, just som ni gav dem åt mig', sade han. Jag instämde med nöje, for till New York, lade fram fakta och från den tiden var Herald Tribune en av USA-flygvapnets allra bästa vänner."

'Jag använde', skriver general Arnold, 'samma metod för att övertyga Tex Mc Crary i Daily Mirror. När jag slutat tittade Tex på mig och sade, att han ville gå in i flygvapnet. Jag gav honom förordnande och skickade honom som stabsredaktör till 8:de USA-luftflottan i Europa."

ling för upptagning av torsions- och dragspänningar. De nio brännkammarna sitter jämnt fördelade kring motorn, med koncentriskt placerade flammrör inuti kamrarna. Motorfotogen inmatas av högtrycksbränslepumpar och dessa regleras genom manöverlådan, vilken i sin tur skötes av piloten med ett reglage. En barometrisk höjdkontroll, s k höjdreulator, ingår även i utrustningen.

Övriga hjälpapparater är anbragta på växelhuset på motorns framsida och hela installationen är monterad på två tappar på diffusorhuvens horisontella mittlinje.

Derwentmotorn är installerad i Gloster Meteor, som f n är i tjänst i flera länders flygvapen. För civilt bruk har den även installerats i Avro Canada C 102 Jetliner. Det kan nämnas, att den också fanns på det förolyckade provflygplanet Avro 707 (se U f l nr 11/1949).

Nenemotorn med sin 2270 kp statiska dragkraft utgör en följdriktig utveckling av Derwent, som den även liknar i konstruktion och utformning. Nene användes ej endast i ett flertal brittiska flygplan, bl a Vickers Attacker 510, Hawker N. 7/46, Avros Tudor 8 och 9 och de Havilland's Vampire 3. Den tillverkas även på licens av Pratt & Whitney i USA, Hispano Suiza i Frankrike, Instituto Aerotecnico i Argentina och firmor i Australien. Ett mindre antal Nenemotorer har sålts till Ryssland. Den sista Nene-typen är RN 3, som har en dragkraft på 2500 kp. Andra typer är Mk 4, 5 och 6, vilka användes i respektive N7/46, Tudor 8 och Tudor 9.

Någon efterförbränning i samband med Nenemotorn har icke avhörts, men på Farnboroughutställningen i år förekom det en Derwent-motor, som försetts med en s k "reheat unit" (efterförbränning). Ehuru en sådan anordning vållat en ansenligt högre bränsleförbrukning erbjuder den fördelen av c:a 25 % större dragkraft och betydligt bättre prestanda.

Rolls Royce sista r a d i a l k o m p r e s s o r återfinnes troligen i Taymotorn, vars inre utformning modifierats och gjorts lättare, men som dock kan utbytas mot Neneaggregatet. En dragkraft på 2835 kp har här nämnts och motorn kommer inom den närmaste tiden att installeras på Vickers-Armstrongs Tay Viscount - andra prototypen. Det uppges att USA förvärvat licens för tillverkning av denna motor.

Efter ursprungliga flygprov på Avro Lancastrian, där den installerats i de två yttre motorgondolerna, förevisades den mycket ondebatterade axialkompressormotorn RR Avon på SBAC:s utställning på Farnborough i år, dels installerad på bombplanet English Electric Canberra, dels på ett provplan typ Meteor. Trots sina små dimensioner är Avon utan tvekan den starkaste reamotor som är i bruk f n. Man känner till två utföranden - RA 1 och RA 2. Närmare detaljuppgifter har ännu ej frigivits, men för den första AJ.65 angavs en dragkraft på 2835 kp. Senare utföranden har överskridit denna siffra och det råder intet tvivel om att Avon i sin senaste form skall ge en dragkraft på mellan 3175 och 3630 kp. Dess längd har bedömts till omkr 2,5 m.

Avon Meteor kan stiga till 12,2 km höjd på 4 min, en förbluffande kort tid jämförd med den vanliga Derwent Meteors eller vilket annat jaktplans som helst stigtid.

De H a v i l l a n d s serie av reamotorer har också stadigt utvecklats under de sista åren. Även denna firmas två första motortyper, Goblin och Ghost har radialkompressorer, Goblin med sin centralinloppskompressor, sitt enkelsidiga skovelhjul och sin enstegsturbין beräknades till en början ge en dragkraft på 1225 kp. Förbättring av den inre utformningen har lett till en stadig ökning av detta värde så att det sista utförandet, DGN. 4, nu har en nästan lika hög dragkraft som den ursprungliga Ghostmotorn.

Standardtypen Goblin 2 (DGN.2), vilken installerats i Vampireplanen 1, 3 och 5, ger en statisk dragkraft av 1400 kp vid 10200 v/m, medan Goblin 3 i Vampire 6 och 50 presterar 1520 kp vid 10750 v/m. Goblin var den första

reamotor som godkändes i typprov, år 1945. Den har sedermera även undergått ett synnerligen krävande 1000-timmarsprov under fullt stridsmässiga förhållanden.

Ghost påminner i konstruktionen om Goblin, men har 10 brännkammare i stället för Goblins 16, dess diameter är 1.34 m mot Goblins 1.27 m och dess kompressor är något ändrad. Många timmars erfarenhet har vunnits rörande dess funktion i Lancastrians provbockar och f n har man försett ett andra utförande av denna motor med efterförbränning. Denna motor användes i de Havillands Comet, i den svenska Saab-J-29-an och i det sista tillskottet till det engelska jaktflyget: de Havillands FB 1 Venom. Ghost-Vampire-kombinationen innehar höjdrekorde på 18,12 km, vilket sattes i mars 1948.

I juni 1949 erhöll Ghost sitt första godkända "civiltypprovbevis" för en dragkraft på 2020 kp. Versionen DGT 3 med 2270 kp dragkraft har installerats i DH Comet. På vissa håll har man uttalat tvivel rörande Comets startförmåga med full last under vissa förhållanden. Man har därför räknat med installering av efterförbrännare och även diskuterat möjligheten att använda "Sprite" raketmotorer. Med all sannolikhet kommer arbete på ständig förbättring av den ursprungliga Ghostmotorn emellertid att ge gott och väl all den kraft, som kan behövas under alla slags förhållanden vid den tidpunkt då Comet är färdig att sättas i tjänst. Genom insprutning av metanol/vatten får Ghost en ökad dragkraft på upp till 2720 kp.

Douglas Skyrocket (D-558-2) når 1200 km/tim.

(Itav 3/12 49)

Vid en provflygning vid Muroc Field den 1/12 1949 uppnådde ett Skyrocket-plan enligt en icke officiell uppmätning en hastighet av 1207 km/tim. Provet utfördes på lägsta flyghöjd. Ljudhastigheten var vid tillfället ifråga omkring 10 km större än den uppmätta hastigheten. (Se även notis i nr 1/50 - U f 1).

Tupolev Tu 70.

(Itav 15/12 49)

Man tror att Tu 70 nu förekommer i två upplagor, nämligen dels som bombplan och dels som transportplan. Den förstnämnda är lågvingad och den senare medelvingad. Tu 70 är som känt plagierad från de amerikanska B-29 som rysarna (i samband med USA:s krig mot Japan) efter nödlandning på ryskt område behöll.

De senare exemplaren av Tu 70 transport är försedda med motorer som ha beteckningen M-300. De utvecklar över 3000 hk. Troligen är denna motor byggd med P & W Wasp Major som förebild.

Amerikanska flygvapnets radio.

I U f 1 nr 11/1949, s 306, återgavs efter Itav (= Interavia) en uppgift, att USAF skulle övergå till UK-radio. Omläggningen, som avses bli klar till 1/1 1953, gäller en övergång till radio med våglängder (frekvenser) inom områdena VHF och UHF (ultrakortvåg resp decimetervågor, se U f 1 nr 3/1948, tab s 65, notisen "Internationella frekvensområdesgränser"). Det av USAF valda bandet är 225000 - 400000 kp/s (225 - 400 mp/s, eller uttryckt i våglängd - 1,33 - 0,75 m våglängd).

Förare i liggande ställning.

(Itav 6/12 49)

Ett Shooting Star-plan (Lockheed F-80) kommer att ombyggas så att föraren flyger i liggande ställning. Detta medför att han kan bättre motstå accelerationskrafter.

Boeing B-50 D Superfortress, fjärrbombplan.

(Itav 1830 12/11 49)

En ny typ av Boeing B-50 Superfortress håller nu på att levereras till USAF, under beteckningen B-50 D. Detta flygplan får en avsevärt utökad flygsträcka, vilket åstadkommits genom installation av 2 st 2.650 lit fälltankar, en under vardera vingen. Då dessa tankar inte medföres, kan man på deras platser hänga upp 2 st 1800-kg bomber.

B-50 D kommer vidare att förses med utrustning för "lufttankning". Andra förbättringar, i jämförelse med den ursprungliga B-50-typen, är ny radarutrustning, nosparti av plexiglas, ändrat främre torn för 4 st akan samt Boeings förbättrade system för bränslepåfyllnad på marken (endast ett intag). I likhet med övriga versioner av B-50 har även B-50 motorerna anordnade i snabbt utbytbara s k "power packs", vilka var och en omfattar en Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major motor om 3500 hk, en General Electric avgasdriven förkompressor, oljetankar, generatorer för lik- och växelström m m. - 222 st B-50 D är beställda och leveranserna väntas ske under år 1950.

Följande data och prestanda m m har offentliggjorts:

Flygvikt 74.615 kg	Beväpning 12 st 12,7 mm akan
Maxhastighet över 645 km/tim	Bombblast 12,7 ton.
Flygsträcka (med fälltankar) över 9.660 km	

Radioteknisk kommitté får utmärkelse i Amerika.

(Itav 1859 23/12 49)

Den 10/1 1950 överlämnade president Truman "The Collier Trophy", som årligen utdelas som belöning för det största framsteget inom luftfarten, till The Radio Technical Committee for Aeronautics för dess system för luftnavigering och trafikreglering. Genomförandet av kommitténs plan förra vintern medförde att vintersäsongen blev den bästa på många år, med anmärkningsvärt få förseningar i luften och på marken. Under det första året efter den nya planens genomförande kunde minimifordringarna på molnhöjd och sikt sänkas ungefär till hälften för tidtabellsmässiga flygningar. I ungefär 56 % av de väderleksfall, som tidigare hade medfört förseningar och inställda turer, kunde därigenom rutinmässig flygning försiggå. Härigenom möjliggjordes transport av 225 000 passagerare vid 12 500 flygningar, som eljest hade måst inställas.

Det "hemliga" flygplanet.

Bilden här nedan, som hämtats ur "The Aeroplane", visar hur det går till när en besökande pressman eller annan gäst passerar en engelsk flygplanfabriks försöksavdelning eller "experimentverkstad". På väggen till hangarbyggnaden läser man: - "Försöksavdelning. Tillträde förbjudet." Och på den invid det nya, 'hemliga' flygplanet uppställda skylten står det: - "Titta inte! Urhemligt!" - Allt under det den allmänna trafiken på den allmänna landsvägen utanför fabriksgrindarna ogenerat pågår strax intill. - - -

Men den förevisande verkstadsrepresentanten säger: -



- "Ja, kära bror, Du får låtsas att Du inte har sett det!"

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

V I N T E R R Ä D D N I N G S P R O V E N 4 9 - D E L T A G A R E B E R Ä T T A R .

LÖJTNANT ARNEBÄCK, F 17 - "VI LEVDE PÅ RESERVBRÖD OCH KOLA".

"Det var med stor förväntan som vi närmade oss Storliens station morgonen den 15/2 1949 för vinterprov med säkerhetsutrustning. Ett "PM", som utsänts innan vår avresa, hade endast gett vaga intryck av, vad som skulle komma att hända. Själva orden "studera personalens uthållighet" gav hemska antydningar av, att vi efter 10 dygns utomhusvistelse skulle anses vara så utpumpade och "färdiga", att det var lämpligt att hämta hem oss med pulka av räddningspatruller.

Fullt så "realistiskt" blev det dock inte. Torsdag morgon utsattes fänrik Ljunggren från F 7 och jag på kalvfjället och färden dit hade delvis gått i rykande snöstorm. Det klarnade lyckligtvis upp, och när vi kom fram klargjorde försöksledarna för oss med ett brett grin, att här är Ni nu - där är Ert nödlandade plan (= en pulka), och Ni kan endast använda två motorplåtar, nödutrustningssatsen i flygplanet's bakkropp, skidorna, förbandslådan och signalpistolens med dess ammunition. Dessutom fick vi inte uppsöka en härlig hängdriva 200 m från nödlandningsplatsen, utan vi skulle - för att göra det hela svårare - bygga vårt nattläger mitt på kalvfjällets sluttning.

Vi började undersöka snötäckets tjocklek - endast $\frac{1}{2}$ - $1\frac{1}{2}$ m djupt. Svårt att bygga en snögrotta! Vi försökte, men det gick inte. Snökonsistensen var emellertid sådan, att det säkert skulle gå att bygga en igloo. Vi satte i gång, jag skar block (redskap = plywood-skiva) och L. byggde med blocken. Snart var Igloon klar så när som på Ingången. Den kunde vi inte göra riktigt färdig, ty det blåste upp till snöstorm och sikten var 2-3 m. Så det var bara att taga sitt pick och pack och krypa in i Igloon, Ingången täpptes provisoriskt till med ryggsäck och våta persedlar.

Utrustningen ordnades i hyddan och spritköket sattes igång efter noggrann genomläsning av bruksanvisningen. Middag: välling, reservbröd och smörst och kaffe. Gott! Dessutom lagade vi till mera kaffe, som hällades i termosflaskorna - bra att ha till natten! Jag hade slarvigt nog använt alla mina ytterpersedlar vid byggandet av igloon, och därför fick jag ta av mig "ollen" och underdräkten och ligga i sommarflygstället. Som underlag på min brits hade jag diverse lös utrustning: flytväst, snöskopackhöljet, fallskärmens ryggdyna och som huvudkudde: fallskärmslinor. Fallskärmen veks dubbel, ena halvan "liggerdyna", den andra "täck". Vi gick tidigt i säng, men sömnen infann sig först vid 11-tiden. Sov hela natten, men det blev en mycket orolig sömn. Jag vaknade då och då och var tvungen att resa på mig och sträcka på benen. Vi fick ligga med böjda knän, och det var vi faktiskt inte vana vid.

Vid 19-tiden väcktes vi av läkarna, som skulle undersöka oss. Bara prima liv! Efter frukost på välling och det obligatoriska reservbrödet åkte vi ut till en grandunge för att hämta granris till våra britsar. Dessutom använde vi dagen till att täppa till sprickor i Igloon, göra i ordning ingången och "posera" för film- och pressfotografer.

Tidigt på fredagseftermiddag kröp vi in i Igloon, ordnade våra bäddar och startade spritköket. Middag: makaronipudding, reservbröd med smörst samt kaffe. Vilken värnpliktig som helst, som hade blivit serverad denna mat i en matsal, hade ögonblickligen knorrat hos dagofficeren, men oss smakade maten utmärkt. I min flygdräkt upptäckte jag en ask "Havanna 2", 3 st var oskadade medan de övriga smulats sönder. Asken hade legat i flygdräkten i över en månad, men Ni må tro att det smakade härligt med en cigarrcigarett efter maten. Sov gott hela natten med undantag av en halvtimme då jag fick gå upp och värma mina kalla fötter.

Lördag: Efter sedvanlig läkarrond och frukost packade vi utrustningen för färd till Blåhammarstugan. Efter några hundra meter sprängdes surrningsrepen och all utrustning spriddes runt omkring. Ny packning och ny start. Draglinorna lossnade då och då, det fanns nämligen inga hål i motorplåten på vilken utrustningen stuvats, och plåten var så hård, att inga hål kunde göras varken med kniv eller yxa. Linorna hade lagts runt en kant, och den var så vass att efter en stunds dragning var fallskärmslinorna avskurna. Men det var bara att göra ett uppehåll och fästa linorna igen.

Efter c:a 2 km, då vi skulle passera en bäck, lossnade linorna på nytt och pulkan gled ned mot den öppna delen av bäcken. L. och jag slängde oss efter pulkan, men vi hann

ej fram. Det såg nästan ut som om motorplåten "grinade" åt oss, när den graciöst gled ned i bäcken och för säkerhets skull vände upp och ner på sig, så att all utrustning skulle hinna bli våt, innan vi lyckades fiska upp den. Det var bara att resignera - plocka upp plåtarna, leta reda på och bygga ett nytt nattläger. Denna gång byggde vi ett tält med sidor av den fallskärm, som var minst våt och golv av granris. Motorplåten ställdes upp framför ingången, och på plåten gjorde vi nu en bastant brasa och framför elden en ställning för vår våta utrustning. Någon Blåhammarresa stod ej att tänka på, utan vi var faktiskt glada att inte all utrustning var våt - en hel del av den låg nämligen stuvad i rygg säcken.

Under tiden som utrustningen torkade, lagade vi middag: blandkonserver, reservbröd och kaffe. Konservern mycket god och våra krafter, som hade sjunkit betydligt av alla motgångarna, började återvända. Dessutom kokade vi buljong till natten. Vid 1-tiden på morgonen var det mesta torrt, och vi kunde draga för ingången och lägga oss för att sova. Kylan var emellertid så stark, att jag länge inte kunde somna. Men vid 3-tiden somnade jag ändå in och sov till kl halv åtta - då jag vaknade av att frysa fantastiskt, speciellt om fötterna. - Jag klev upp och gick ut för att göra upp en eld. Det var en strålände vintermorgon i fjällen, solen höll just på att gå upp över horisonten och kastade sina första strålar över Snasahögarnas mäktiga fjällmassiv. En härlig syn! Det knakade i trädgruppen vid vår infartsväg - nu kom läkaren och en pressfotograf.

Efter frukost på blåbärssoppa och kaffe på gårdagens sump gjorde vi oss i ordning för färd till Rundhögen. Den här gången var vi betydligt försiktigare vid bäckövergångarna - och alltid fanns det vid dessa tillfällen en man även bakom pulkan - beredd att i tid stoppa upp ett nytt eventuellt "bäckbesök". Draglinorna lossnade visserligen även nu, men det var vi redan vana vid, och det var endast svordomarna vid dessa tillfällen, som avslöjade vad som hände med pulkan. Det tog en betydligt längre tid, än vi räknat med. Innan vi kom fram till dagsmålet, och humöret och konditionen var ej så goda som förut. Jag var trött och matt, och det kändes, att maten ej hade varit av sedvanlig "storlek". Men det kändes bättre, när vi äntligen kom fram till målet, c:a en timma innan solen skulle gå ner.

Vi gjorde nu en ny fallskärmshydd, och visa av den gångna nattens kyla gjorde vi nu en eldstad i mitten av hyddan. Eldstaden bestod av stenar, som jag hämtade från en bäck, som rann i närheten. Från denna bäck kunde vi nu även få kallt, härligt källvatten och behövde inte smälta snö när vi skulle ha vatten. Det var nu söndag, och vi gjorde i ordning en ordentlig söndagsmiddag, bestående av den andra konservern (pannbiff), buljong, kaffe och naturligtvis - reservbröd med smörst. Pannbiffen smakade utmärkt, trots att det utanpå konservern stod: "tillverkad 1944". Men ej så litet! Min egen son, som nyss fyllt ett år, skulle sannerligen ej bli mätt på denna portion, och nu skulle den räcka till två stora hungriga flygare!

Sömnen under natten blev en "1½ timmas sömn". Vi somnade - sov i 1½ timma o s v. Allt gick regelbundet ända till sista perioden, då L. vaknade men jag "sov över". På måndagsmorgonen kom doktorn och inspekterade oss. När vi talade om våra besvärigheter med pulkan, sa doktors assistent: "Ja, men Ni har ju pistol och massor av ammunition - skjut två hål i plåten!" - Enkelt som Columbi ägg!

Efter frukost (ärter och fläsk) sköt vi hål i plåten, packade utrustningen och begav oss i väg till en ny plats. Nu gick det bättre, draglinorna lossnade ej på hela färden. Vädret var strålände, solen sken från en klar himmel och det var ett underbart skidföre. Och vi själva var på ett strålände humör - det bar ju hemåt! Vi åkte över Enkroken och ställde därefter kursen mot passet mellan Stora och Lilla Visjövalen. Halvvägs gjorde vi halt, kokade kaffe och vilade oss. Här upptäckte vi den spanande Storchén (ett flygplan typ S 14) och avfytrade nödsignalen och signalpistolskott. Besättningen i planet upptäckte oss omedelbart och satte kurs mot vår plats. Vi tände en ny nödsignal, och riktade denna mot snön, och på detta sätt kunde vi snabbt rita en pil och för spaningsplanet tala om, åt vilket håll vi ämnade fortsätta färden.

När vi kom fram till dagens mål fick vi undsättning från luften: - ett amerikanskt tvåmanstält, två d:o sovsäckar och en svensk "tsengelsten". Vi gjorde i ordning en bädd av granris, reste tältet, kröp in och började att laga till en ordentlig middag: stark buljong, reservbröd med smörst, bruna bönor och fläsk, rabarbersoppa och kaffe. Det smakade härligt och sömnen efteråt kan man inte klaga över.

På tisdag morgon hoppade vi över frukosten, packade och skidade i sprinterfart hem till Hotelli Högfjället och målet, där vi blev mottagna av förvaltare B o b e r g, som bjöd på té och skorpor och sällan får man se någon äta med sådan aptit. - Efter en halvtimmas vila uppräpades samma konditionsprov som före provet och den ordinarie läkarundersökningen.

Slutresultat: Minskade 4,5 kg men konditionen betydligt bättre än före provet.

Slutreflektion: 1) Aldrig flyga över ödemarker vintertid utan att ha minst två 20-paket cigarretter i fickorna.

2) Endast i nödfall förflytta sig någon längre sträcka - det tar för mycket på krafterna. Spar på dem tills de behövs bättre!

Rune Arneback.

Läsekretsen Har Ordet:

Klaus-Erik Engzell: MED SAFIR TILL INDIEN - IV. DELHI - BENARES.

För att klara av ut- och inreseviseringar för Ceylon och tillbaka till Indien måste vi besöka ett byggnadskomplex, som, ehuru en modern tids skapelse, dock gjorde det mest överväldigande intryck, man kan tänka sig. Detta var administrationsbyggnaderna, som är byggda i sammanhang med parlamentet och förutvarande vicekonungens palats. I och med denna magnifika skapelse i marmor och sandsten, till vilken kilometerlånga avenyer, kantade av gräsmattor, fontäner och alléer leder, har engelsmännen, de sista i en lång rad inkräktare, följt de tidigare erövrarnas traditioner att symbolisera sin makt och storhet med ett storslaget och bestående byggnadsverk.

Efter att ha gjort 30-timmars tillsyn på flygplanet, startade vi på 6:te dagen av vår vistelse i Delhi med Agra som mål. Då vi gärna ville kasta en avskedsblick på Delhi från luften, gjorde vi en lov in över staden. Det dröjde emellertid inte länge förrän vi fick göra ett veritabelt gatlopp mellan tusentals segelflygande gamar. Dessa är en av de största farorna för flygtrafiken, speciellt med små plan i Indien, och de har givit anledning till åtskilliga haverier. Träffar en gammal ex kabinen i ett 2-motorigt flygplan, kan den döda föraren. Kommer den i kontakt med en träpropeller går denna med all sannolikhet av, och vad som kan hända i ett sådant fall, hade jag tidigare personlig erfarenhet av från Etiopien. Under avancerad flygning med en Safir splittrades propellern, som tydligen haft en brottanvisning. På grund av skakningarna, som omedelbart uppträdde, slöts jordledningskabeln till magneterna av, så att motorn inte kunde kuperas (stoppas) utan den gick nära en minut efter att bensinkranen stängts. Vid landningen på fältet hängde motorn kvar i praktiskt taget bara gasreglaget och några ledningar. Då man kanske inte alltid kan lita på gasreglets hållfasthet, och då tyngdpunktsläget i en Safir utan motor förmodligen kan göra marktagandet en aning vanskligt, drog vi oss snarast ur det farliga grannskapet och undvek i fortsättningen att överflyga städer på höjder under 2000 m. -

Färdvägen till Agra förde oss emellertid nu längs floden Jumna, som här slingrade sig genom en bördig och grönskande nejd. Efter ungefär en timmes flygning flingo vi syn på Agra, där det bländvita Taj Mahals kupol dominerade stadsbilden.

Vi landade här på ett av de få militärflygfält, som finns i Indien. Agra var huvudbas för transportorganisationen inom indiska flygvapnet. Detta, som blev självständigt i samband med införandet av självstyrelse i Indien hösten 1947, består förutom förut nämnda Transport Squadron, som är utrustad med Douglas Dakota, av sju Fighter (jakt-) Squadrons utrustade med Hawker Tempest II, en sambands-squadron och ett förband för artillerisamverkan. För flygutbildning användes som typ i ett flygplan av indisk konstruktion med Gipsy X motor, som bygges i Bangalore. Som typ i tjänstgör North American Harvard, som hos oss har beteckningen Sk 14. För övergången från skolflygplan till jakt användes som träningsplan en tvåsitsig typ av Spitfire med dubbelkommando. Det officiella språket inom indiska flygvapnet är engelskan. Detta språk har bibehållits inte endast för att flygvapnet är en brittisk skapelse med från början engelska instruktioner, utan även eftersom personalen, som rekryteras från skilda delar av Indien, har så många olika modersmål, att man omöjligt skulle kunna göra sig förstådd, om man inte hade ett gemensamt språk, som talades av alla. Samma förhållande gör sig gällande vid sammankomster i det politiska och civila livet, där deltagare från olika landsändar samlats. Här hållas anföranden oftast på engelska för att vara förståeliga för alla.

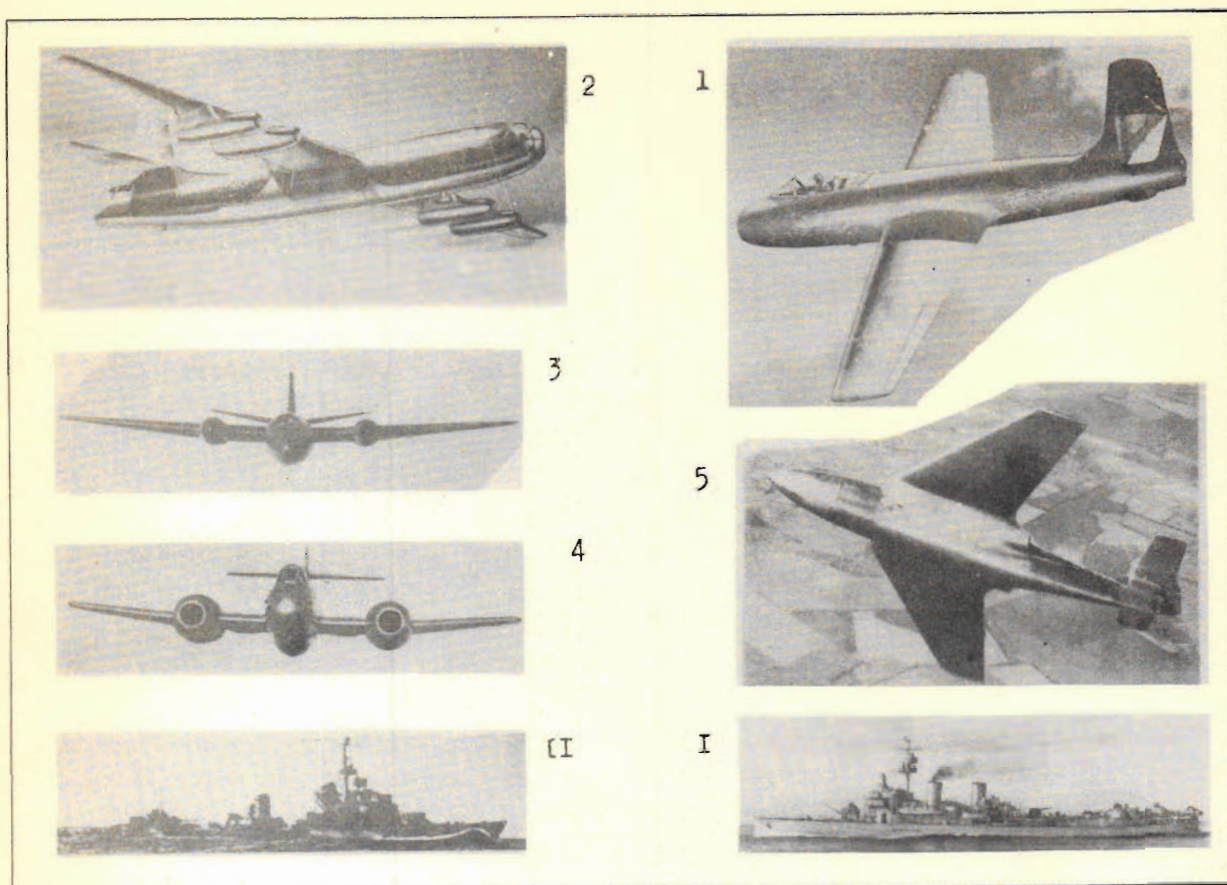
Sedan vi i vederbörlig ordning skött om vårt flygplan, åkte vi in till Agra. Denna lugna och av europeer synbarligen endast sparsamt frekventerade plats föreföll oss, efter de ganska hektiska dagarna i Delhi, som en verklig oas. Till denna känsla bidrog även vårt rofyllda hotell beläget i en vacker trädgård med simbasäng och med en vänlig gammal engelsk värdinna, som pysslade om oss på bästa sätt.

Efter att ha tagit ett uppfriskande bad och druckit eftermiddagste, togo vi en taxi till Taj Mahal, en av världens absolut vackraste byggnader. Detta gravmonument uppfördes av shah Jehan, då hans högt älskade maka Mumtaz dog. Hans otröstliga sorg, som inspirerade detta överjordiskt vackra byggnadsverk, är desto märkligare, som shah Jehan levde i en tid och ett land, där kvinnorna väl närmast betraktades som leksaker, att sysselsätta sig med på lediga stunder. Att det inte kan ha varit enbart en häftigt uppblossande förälskelse till en ung skön kvinna utan något oerhört mycket djupare och mera värdefullt, tyder det faktum på, att Mumtaz dog i barnsäng, då hon skänkte livet åt deras åttonde barn.

Efter att ha inträtt genom en port av röd sandsten stod vi inför detta verk av en sådan oförliknellig skönhet, att ord är alldeles för fattiga för att göra det rättvisa. Anblicken av den stilrena, vita marmorbyggnaden med tinnar som glänste i den sena efter-

Forts s 80.

KÄNNER DU IGEN DEM?



TEKNISKA FRONTEN.

Convair C-99 i ny upplaga.

(Aviation Week 5/12 49)

Convair har planerat en ombyggnad av XC-99, den 6-motoriga motsvarigheten till B-36:an, avsedd för "strategiska långdistanstransporter". Den nya transportjätten har fått beteckningen C-99, kommer att byggas i stor serie och har en lastkapacitet på 45 ton för transatlantiska flygsträckor och på upp till 52,2 ton för kortare transporter.

C-99 utrustas med kraftigare motorer än provflygplanet ZC-99, genom installation av 6 st Pratt & Whitneys R-4360-motorer på 4000 hk. Typen får "VDT" (Variable Discharge Turbo Supercharger), större motoreffekt än tidigare, minskad bränsleförbrukning och längre flygsträcka.

Ombyggnaden av flygkroppen medför större lastutrymme. Tryckkabin finns på övre däck varigenom denna del av lastutrymmet kan utnyttjas även för trupp- eller sjuktransporter på stor flyghöjd. Med 45 tons nyttig last har flygsträckan beräknats till över 6000 km. XC-99 har redan provflugits här med last, men dess flygsträcka blir då betydligt kortare.

C-99 har inbyggda lastbryggor och är försedd med "gripskopedörrar", både i nosen och baktill så att motorfordon, däribland även stridsvagnar av största typ och flygvapnets bilar, kan köra in i det undre lastrummet för egen maskin. Elektriska hissanordningar underlättar lastning och lossning av annan materiel.

KÄNNER DU IGEN DEM?

Lösningar till identifieringsuppgifterna på sid 54.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>Jak 17</u>	Enmotorigt reafpl. Luftintag i nosen. Förarplatsen långt fram. Midvingat. Spolformig flygkropp. Upphöjd stabilisator. Hög fena. Puckel under stjärten.
2	<u>Il 16</u>	Fyrmotorigt reafpl. Högvingat. Motorerna hängande i gondoler under vingen. Flygkroppen skjuter långt fram för vingen. Enkelt, högt stjärtsidplan. Upphöjd stabilisator.
3	<u>English Electric Canberra</u>	Tvåmotorigt reafpl. Midvingat. Reaaggregaten placerade i vingen. V-formad stabilisator. Förarplatsen långt fram.
4	<u>Gloster Meteor IV</u>	Tvåmotorigt reafpl. Reamotorerna placerade i vingen. Enkelt stjärtsidplan. Högt ansatt stjärthöjddplan. Fyrkantigt fönster på förarhytten.
5	<u>Hawker P 1052</u>	Enmotorigt reafpl. Midvingat. Pilformig, rakt avskuren vinge. Luftintag i främre, utloppsmunstycke i bakre vingroten. Högt ansatt stabilisator.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Gotland</u> svensk lätt lvkryssare	Två tämligen smala, något bakåtlutande skorstenar. En enbensmast med radar- och strålkastarplattformar. Förliga bryggan lådformad med ett högt centralsiktstorn. Obruten däckslinje (flush-däckad). Överbyggnaden utdragen akter om skorstenarna till en lv-brygga. Det medelsvåra art i torn. <u>Bestyckn:</u> art och lv 6-152, 4-75, 8-40, 12-25, 2-20, torp 6 - 53 TT <u>Depl:</u> 4750 ton. <u>Dim:</u> 130 x 15,4 x 5,0. <u>Fart:</u> 27 $\frac{1}{2}$ knop.
II	<u>Ex Z 33</u> rysk (f d tysk) tor- pedkryssare	En utveckling av ty Z-jagarna. Dessas 12 cm-art har ersatts med 15 cm-art. Två något bakåtlutande skorstenar, den förliga bredare och i anslutning till bryggan. Däckslinjen bruten tvärs förliga skorstenen. Medelsvåra art i torn på backen, på "aktra jagarön" och på halvdäck. Lv i anslutning till bryggan, aktra skorstenen samt på "aktra jagarön". Förlig tripodmast. Lådformig brygga med utbyggnad för radar på akterkant. <u>Bestyckning:</u> art 5-150, lv 8-37, 10-20, torp 8-53 TT <u>Depl:</u> 2600 ton. <u>Dim:</u> 122 x 12 x 4. <u>Fart:</u> 35 knop.

MEG SAFIR TILL INDIEN IV. - Forts fr s 77.

middagssolen betog en andan eller åtminstone lusten att tala. Man kände att varje ord man till äventyrs kunde yttra, vore det än aldrig så högstämt, skulle ha profanerat denna åt skönheten helgade plats. Lysta vandrade vi genom parken längs fontänerna som ledde fram till byggnaden. Helhetsintrycket grumlades inte när man betraktade den från närmare håll. Fasaden och även det inre var arbetade i den mest utsökt konstnärliga mosaik omväxlande med ornament. I gravvalvets mitt stod de två marmorsarkofagerna, under vilka shah Jehan och hans gemål vilade, omgivna av ett konstrikt marmorgaller och på väggarna stod avsnitt ur koranen skrivna i mosaik. - Då dagsljuset övergick i den korta tropiska skymningen, drog vi oss motvilligt tillbaka och tillbragte därefter ett par timmar i olika butiker, där marmor-, mosaik- och jadearbeten tilldrog sig största intresset.

Påföljande dag gjorde vi ytterligare ett besök i Taj Mahal för att se detta i fullt dagsljus och besågo dessutom fortet, som i mycket liknade det i Delhi, fastän Agra i mitt tycke var mera sevärt, p g a att det inte var fullt så omfångsrikt, men i stället om möjligt ännu mera i detalj välarbetat. För övrigt ägnade vi dagen åt att bada, se på det myllrande folklivet på de tränga gatorna, låta framkalla fotografier m m.

Som exempel på den snabba service som rådde i Indien kan nämnas, att det tog ungefär 6 timmar att få en filmrulle framkallad och kopierad och ungefär lika lång tid att få tillbaka inlämnad tvätt. Vid 18-tiden på kvällen, dagen innan vi avsåg lämna Agra, passerade vi en butik med vitt sidentyg lämpat att göra skjortor av. Vi förklarade att vi gärna ville ha sytt var sin sådan, men att vi skulle åka redan klockan fem påföljande morgon. Detta visade sig inte vara något hinder, och då vi kl. 15 steg upp, väntade redan en man med skjortorna utanför hotellet. Orsaken till den perfekta kundtjänsten i nu nämnda och en del andra branscher är förmodligen den rikliga tillgången på billig arbetskraft och den därmed följande hårda konkurrensen. Givetvis bidrar även orientalens medfödda önskan att till varje pris göra affärer till att kunderna kan ställa långt gående fordringar.

Efter att ha inhämtat nödiga upplysningar för flygningen till vårt nästa mål, Benares, startade vi i soluppgången. Vädret hade allt sedan vi först anlät till Indien varit vackert, men sikten begränsades av soldis. Landskapet under oss var fortfarande flackt och enformigt, men städer med vackra palats och i övrigt typiskt indiskt utseende förekom i stort antal. Landet var genomdraget av bevattningskanaler, som utgick från de stora floderna - till att börja med Jumna och därefter Ganges, och odlingarna omkring dessa gjorde att landskapet gav intryck av att vara relativt bördigt.

Flygningen som sådan var ganska ointressant. För att inte överhettas motorn och även med hänsyn till att få lämpligaste vindar gick vi på cirka 2000 m, höjd. Kartorna, som var i skala 1:1 million, stämde förvånansvärt bra överens med terrängen över hela Indien och navigeringen beredde aldrig några svårigheter. Med jämna mellanrum insände vi lägesrapporter och för övrigt ägnade vi oss åt att läsa, skriva brev eller tuggade på något för att hålla oss vakna, allt medan vårt beundransvärda litla flygplan snällt malde på längs färdvägen.

Benares flygplats låg cirka 15 km norr om staden, och till denna fick vi senare ta taxi, som förde oss genom grönskande alléer och förbi små pittoreska byar. Det mest karakteristiska fordonet på indiska landsbygden var av oxar dragna kärror, och sådana passerade vi i stort antal. Slutligen kom vi så fram till Benares, som för de rätttroga hinduerna är vad Mecka är för muselmanerna. Staden, vars invånarantal är omkring 250 000, besöks årligen av cirka 1 million pilgrimer. Före ankomsten hade vi blivit förberedda på att Benares skulle vara en smutsig stad, och vad vi såg jävade inte detta om-döme. Helhetsintrycket var på något sätt dyligt och osunt. Att varken nuvarande indiska eller förutvarande engelska regeringar gjort en uppreisning här, kan väl antas bero på, att man inte vågat stöta sig med prästerskapet, som i Benares lär räkna 30 000 medlemmar eller nära en åttondel av stadens befolkning. Om inte artigheten mot ett land som visat en gästfrihet avhöll en, låge det nära till hands att anställa vissa jämförelser mellan hinduismen som religion och den stad, som är dess huvudort. Felaktigt vore också att uttala ett fördömande utan ett mycket mera ingående studium, än vi varit i tillfälle att göra.

(Forts följer).

Kvinnor med vingar.

I Sv D den 20/1 1950 lästes följande notis:

Mer än 7 000 kvinnor i Förenta staterna innehar numera flygcertifikat. För tjugo år sedan var antalet bara 117. Många av dessa förtjänar t o m sitt uppehälle på flygning. Ungefär 40 kvinnor är flygplatschefer, några är flygstruktörer eller speditörer, andrepiloter eller statsanställda. Andra är husmödrar eller affärskvinnor som flyger för nöjes skull. Många av dem har egna flygplan.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Lösningen till uppgiften sid 54 är följande:

Ur kartan erhålles distansen F 3 - Sandhammaren = 342 km och färdvinkel vid anflygning = 194° och vid återflygning = 14° .

Beräkningarna måste utföras för stigning, plané och planflykt under respektive an- och återflygning.

Stigning: Diagrammet ger a) stigning till 6000 m = 8 min samt b) flugen distans under stigning vid vindstilla = 65 km. Ur dessa värden erhålles verklig kurs hastighet = 485 km/tim. Genom att tillämpa fall I på navigeringsskivan erhålles

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 1) Stigning, anflygning | 2) Stigning, återflygning |
| K = 196° D = 60 km | K = 12° D = 69 km |
| Bränsleförbrukning = 250 lit. | Bränsleförbrukning = 250 lit. |

Plané: Diagrammet ger a) planétid = 15 min och flugen distans under planen = 150 km. Verklig kurs hastighet = 600 km/tim.

- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| 1) Plané, anflygning | 2) Plane, återflygning |
| K = 196° D = 141 km | K = 12° D = 159 km |
| Bränsleförbrukning = 150 lit | Bränsleförbrukning = 150 lit. |

Planflykt: anflygning D = 342 - (60 + 141) = 141 km

V_k enligt diagrammet 600 km/tim

K = 198° t = 15 min. Bränsleförbrukning 190 lit.

återflygning D = 342 - (69 + 159) = 114 km.

K = 10° t = 11 min. Bränsleförbrukning 135 lit.

Svar: A.

K anflygning	{ stigning = 196° planflykt = 198° plané = 196°	K återflygning	{ stigning = 12° planflykt = 10° plané = 12°
--------------	--	----------------	---

B. Total flygtid = 8 + 15 + 15 + 8 + 11 + 15 = 72 min.

C. S:a bränsleåtgång = 250 + 190 + 150 + 250 + 135 + 150 = 1125 lit.

Återstår vid landningen 1850 - 1125 = 725 lit.

FLYGTJÄNST.

Nära kollision genom avstängd radiomottagare.

I USA inträffade nyligen en händelse, som kunde ha slutat betydligt sämre än den gjorde.

Under en övning i sluten instrumentflygning mot en radiofyr blev en förare irriterad av den mycket omfattande radiotrafiken och kopplade därför av mottagaren, när han närmade sig fyren. Därigenom bröt han förbindelsen med sin rotetvåa.

I detta ögonblick upptäckte denne att ett flermotorigt flygplan närmade sig på kontrakurs och samma höjd. Rotetvåan kunde inte få förbindelse med roteettan, ehuru radioförbindelsen varit utmärkt ögonblicket innan.

Avståndet var så kort, att rotetvåan inte hade någon möjlighet att varna roteettan genom propellerströmmen. Kollision med det flermotoriga flygplanet undveks endast genom att detta i sista ögonblicket "tog upp" och passerade några meter ovanför roteettan.

Slutsats: Utryttja alltid radions möjlighet till dubbelriktad trafik.

VAD VET DU OM VÅRT FLYGVAPENS HISTORIA?

Svaren på frågorna s 56 är följande:

1. 1912 - då del s det första till krigsmakten (närmast marinen) skänkta flygplanet - ett av H j. N y r o p i Landskrona byggt, B l é r i o t - liknande monoplan den 3/2 flögs på St. Värtans is (nära Stockholm), av vår förste marinflygare, dåv löjtnanten (senare överste och chef för Litauens flygvapen omkr 1920) O. D a h l b e c k (sv. aviatördiplom nr 3), och d e l s på sommaren arméns första flygavdelning organiserades. Denna verksamhet var förlagd till Axvall i Västergötland. Avdelningen disponerade två flygplan, ett monoplan typ Nieuport (skänkt till staten av 4 medlemmar i dåv Svenska Aeronautiska Sällskapet - nu KSAK) och ett biplan typ Bréguet (inköpt för statsmedel) Personalstyrkan utgjordes av tre officerare, en underofficer, en verkmästare, två mekaniker och några man till handräckning. Chef var kaptenen greve H. H a m i l t o n vid K. Fort:n.
2. Den 1/7 1926. Beslutet om tillkomsten av det självständiga flygvapnet fattades den 2/6 1925 av sistnämnda års riksdag.
3. F 8, som tillkom den 1/7 1938, genom 1936 års försvarsbeslut. Jaktförband uppsattes enligt tidigare försvarsordning vid F 3 och F 1.
4. Cheferna har varit generalmajorerna K a r l A m u n d s o n (1926-31) och E r i c V i r g i n (1931-34) samt generallöjtnanterna T o r s t e n F r i i s (1934-42) och B e n g t N o r d e n s k i ö l d (från 1942).
5. Flygvapnets årskostnader var enligt nedannämnda års riksstater (vid genomförd organisation):
 - a) 1925 c:a 6 milj kr,
 - b) 1936 c:a 28 milj kr,
 - c) 1942 c:a 200 milj kr och
 - d) 1948 c:a 295 milj kr.

Ny fara för flygsäkerheten.

(Av Week 7/11 49)

I N Y Herald Tribune kunde man nyligen läsa följande:

"Kapten Gerard Bruens i The Royal Dutch Airlines var ganska så irriterad när han i går landade sin Constellation med 43 passagerare på Idlewild. Han hade strax innan i sista minuten undvikit en kollision över Long Island med ett annat flygplan - ett propellerdrivet modellflygplan med en vingbredd av nära en meter. Modellplanet flög omkring 8 meter under trafikplanet, och kapten Bruens sade, att en kollision kunde fått allvarliga följder." En annan tidning skrev, att när Bruens rapporterade olyckstillbudet till Idlewild-tornet, fick han till svar från den förbryllade trafikledningen: "Konstigt. Han har inte anmält sig i trafiken."

Också en haverianledning.

Ur "Flying" saxar vi följande: - "I samma ögonblick som "Fästningen" sakta lyfte från startbanan för en förflyttningsflygning under mörker, såg flygläraren ett rött ljus rakt framför planet. "Se upp" skrek han till den hånne eleven. "Det är ett annat plan rakt framför oss. Gå under det. Fort!" Elevens reaktionsförmåga var utmärkt. Han följde order - och kraschade i ett radioskjul vid slutet av startbanan. Flygplanet och skjulet förstördes, men ingen människa skadades.

Det tog lång tid att övertyga flygläraren om att det andra planet var radioskjulets hinderljus."