



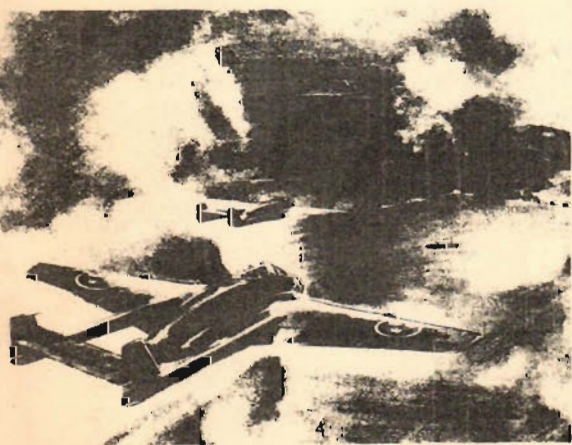
Nr 3 1950
MARS

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

	Sid.
Frågan för dagen	
Vapenhjälpen till Norge ★	81
Tekniken och krigföringen ★	83
Känner Du igen dem?	84
Flygtjänst	
Nampristävlingen avgjord ★	85
Månadens navigationsproblem	86
Vad Vet Du	
Om vårt stammans kaps anställning?	87
Hur adressera signalmeddelande? ★	"
Markttjänst	
Luftbevakningens vpl befäl ★	88
Utlandsnytt	
Försvarsutgifter i USA ★	91
Atombombanfall mot storstad ★	92
Krigsövning i Karibiska sjön	93
Så Gick Det Till!	
Luftwaffe september 1939	97
Luftkriget på Nya Guinea ★	98
Flyget i Ardenneroffensiven	101
Kanadensiska flygvapnet	102
Rommel om flygvapnets betydelse	117
Luftvärnsbekämpning	omsl.3.s.

Forts omsl 2. sida.



U f 1
=====

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 1 erhåller lämplig spridning inom förbandet.

U f 1 utsändes även till pressen. I U f 1 förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

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

INNEHÅLL (forts):

Läsekretsen Har Ordet

Med Safir till Indien - V 118

Aktions- och reaktionsturbiner 119

Lättare Än Luften 120

Tekniska Fronten

Standardiserade reglage 104 Språkspalten omsl.4.s.

Bombflygplan av 1950 105

Haverifronten

Bromsa med omtanke! ★

Fjällräddningsförsöken 1949 ★

"18"-nödlandning på vatten ★

Bilaga:

109 En tysk ser tillbaka på Luftwaffe

110 (utdrag ur f. flygstabschefens i Luft-

waffe, general Karl Kollers dagbok -

"Der letzte Monat". ★

U f 1
=====

framställas inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, inspektionerna, flygöverläkaren) under medverkan från flygvapnets övriga organ (flygeskaderstaber, flygbasområdestaber, 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 1, 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 1, i st f författarnamnet.

Frågan för Dagen:

V A P E N H J Ä L P E N T I L L N O R G E .

Norge kommer inom kort att erhålla årets andel av vapenhjälpen från USA, det första materiellt påtagliga resultatet av Atlantpakten. Enligt proposition till stortinget den 3/2 1950 - som nu är antagen - blir huvudpunkterna i årets program följande.

Materielen levereras kostnadsfritt. För hälften av materielen, som skall fraktas på amerikanska kölar, bekostar USA även transporten till Europa. För transporten i övrigt, lossning, transporter i Norge och uppläggning i förråd samt administration betalar Norge kostnaderna, som beräknas till c:a 30 milj kr.

L u f t f ö r s v a r e t får först och främst radar-, radio- och trådmateriel för luftbevakningen och stridsledningen. Beträffande jaktflyget avstår man från amerikansk vapenhjälp i form av flygplanleveranser och håller fast vid sina engelska Vampireplan. Dessa avses även för de nya divisionerna. Även de två kombinerade attack- och spaningsförbanden får behålla sin engelska utrustning, och får tillskott av nya Mosquitoplan med reservdelar, för att hålla förbanden vid full styrka. Man har t o m för dessa förband avstått från ett anbud på amerikanska B-26 (Invader). Däremot tar man emot en division Dakota (C-47, DC-3), såsom transportflygplan.

M a r i n e n får, om den så önskar, två eskortjagare, men eftersom flottan förut har övervägande engelsk materiel, vill man utbyta dessa mot engelska fartyg. Ett sådant byte kommer också troligen till stånd. Vidare får marinen motortorpedbåtar, ubåtsjaktmateriel, minmateriel, hamnspärrmateriel m m. Kustartilleriet får nya 40 mm lvpjäser, och handelsflottan får kanoner för krigsbruk.

De största materielkvantiteterna går till norska a r m é n, som nu har mycket blandad utrustning av olika ursprung. Den största posten torde vara handvapen. Man övergår där från 7,9 mm till 7,62 mm gevär av amerikansk typ. Vidare får man stridsvagnar, pansarbilar, terränggående fordon, pansarvärnsvapen, ammunition och landminor. Artilleriet förnyas inte, utan man behåller sina tyska 10,5 cm pjäser.

Den norska rustningsindustrien får hjälp med förnyelse av sin maskinpark och en del råvaror. I avtalet framhålles, att Norge skall öka sin egen produktion av krigsmateriel. - Den sammanlagda materielmängden blir 35 000 ton och värderas till 300 à 500 milj kr, varmed de 700 milj kr torde kunna reduceras, som enligt den norska försvarskommissionens förslag skulle gå till materiel under de närmaste 6 åren.

I propositionen påpekas, att det inte är tal om att öppna baser för främmande stridskrafter på norskt område, så länge Norge inte är hotat eller anfallet. Detta har även erkänts på amerikanskt håll. Det kan inte undvikas att överlåtelsen av tekniska och ekonomiska skäl kräver amerikansk personal i Norge samt amerikanska instruktörer. Det blir dock inte någon militärkommission i vanlig bemärkelse, utan personalen anknytes till amerikanska ambassaden och får i viss mån diplomatisk karaktär. Från norsk sida har yrkats på, att denna amerikanska personal skall vara fåtalig.

Tack vare denna hjälp får Norge betydligt snabbare än vad eljest varit möjligt och till låga kostnader en avsevärd höjning av sin försvarsberedskap. Besparingar erhålles också genom att planlagda iståndsättningsarbeten på tysk materiel kan slopas. En del planerade anskaffningar kan annulleras och en del mindre god materiel kan försäljas. - Genom att viktiga materielslag i den norska krigsmakten nu blir desamma som i västblocket i övrigt har möjligheterna att snabbt förstärka och underhålla det norska försvaret blivit avsevärt större. Krigsförråd av ammunition t ex kan nu i viss mån slås ihop med västblockets stora reservoarer. Tack vare att även signalmedlen blir desamma kan operationerna ledas gemensamt, redan i ett tidigt skede.

Atlantpakten har sålunda snabbt burit frukt för Norges vidkommande. Sannolikt är, att motsvarande hjälp till Danmark också är nära förestående. Vad beträffar de olika materielslag, som anskaffas, så stärker de intrycket av norska försvarskommitténs betänkande, nämligen att man nu främst stärker de operativa enheterna vid armén.

Ifråga om luftförsvaret ser man närmast till, att luftbevakning och markorganisationen är i gott skick, så att de vid krigshot snabbt kan ta emot flyghjälp väster ifrån. Flygvapnet i Norge saknar ännu några år de personella resurserna för en större expansion. Såsom här tidigare framhållits är en sådan lösning av avvägningsfrågan möjlig endast som en följd av planläggningen inom Atlantpakten.

TEKNIKEN OCH KRIGFÖRINGEN.

Chefen för flygvapnet, generallöjtnant Nordenskiöld gav fredagen den 17 februari inför ett talrikt, sydsvenskt auditorium en förnyad redogörelse i den ovanstående, för Sverige allttjämt aktuella frågan. Vi återger nedan TT:s referat, sådant det återgivits i dagspressen den 18/2 1950:

"USA:s övertag i fråga om atombomber har säkerligen inneburit en fredsbevarande faktor", sade general Nordenskiöld bl a, då han den 17/2 1950 på Skånska ingenjörsklubben inledde en diskussion över ämnet "Ingenjören och försvaret". Tal. belyste med en rad exempel teknikens utslagsgivande betydelse under andra världskriget ävensom under det därefter följande kalla kriget.

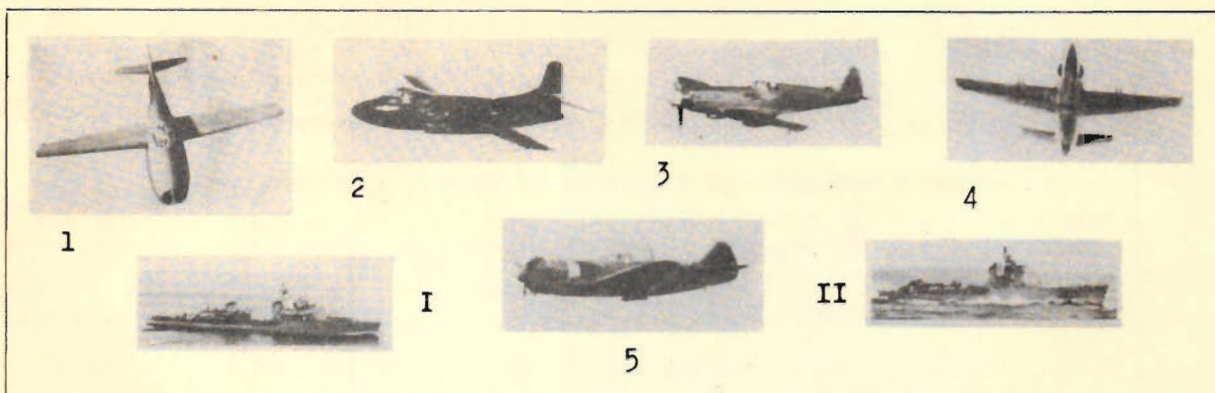
Polens omodernt utrustade och organiserade fredsmakt underkuvades av de tekniskt högtstående tyska stridskrafterna efter 17 dagars fälttåg. Mot ett Norge, som den 9 april 1940 hade haft moderna vapen och flyg, hade tyskarna förmodligen icke satt i gång någon operation. I Västeuropa 1940 kunde de numerärt underlägsna men tekniskt välrustade tyskarna slå två stormaktsarméer på 38 dagar. RAF vann "Slaget om Storbritannien" med ett riktigt lätt jaktflyg, med god utbildning, samt teknik - radar. Slaget om Atlanten var ett typiskt tekniskt krig, där den parten hade övertaget, som för tillfället var teknisk överlägsen. Luftkriget mot Tyskland var en lika typisk kraftmätning mellan anfall och försvar. I Ryssland 1943-45 fick ryssarna övertaget mot tyskarna sedan massan kompletterats med teknisk hjälp från Västmakterna. I det kalla kriget innebar luftbron till Berlin 1948-49 en stor allierad framgång.

Den krigstekniska utvecklingen har, fortsatte generalen, kännetecknats av ökad mekanisering, rörlighet, eldkraft och precision i land-, sjö- och luftkriget. Tal. berörde även bombkrigets verkningar och förklarade, att ett enda anfall med 600 bombplan lastade med var sin atombomb kan beräknas få mångdubbelt större verkan än hela bombmängden, som fälldes mot Tyskland under kriget. Luftvärnets effektivitet har ökats genom tekniska förbättringar. Man måste räkna med robotvapen i ett kommande krig. Det är emellertid ännu så länge svårt att bedöma kostnaderna av ett robotvapenkrig jämfört med ett krig, där männen vid vapnen har den viktigaste rollen.

General Nordenskiöld slutade med att understryka sin uppfattning, att ett kommande krig blir mer tekniskt än föregående. I förhållande till vår folkmängd är vi tekniskt högtstående, en fördel, som vi bör dra nytta av genom att ersätta kvantitet med kvalitet.

När Du läst detta nr av Ufl, lämna över det till annan intresserad!

Känner Du igen dem?



Lösning av identifieringsuppgiften se sid 114 - 115.

Avro Shackleton - 4-motorigt engelakt bombplan. - Forts fr sid 114.

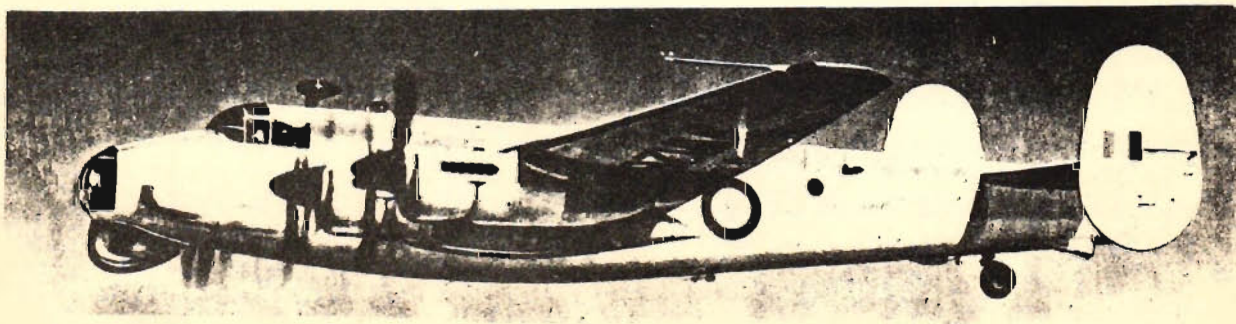
Typen har även i likhet med Lincoln dubbla, ellipsformade stjärtsidplan, vilka på den nya typen dessutom förstorats. Landstället är av äldre, konventionell sporrhjulstyp, huvudstället troligen med enkla hjul.

Shackleton har kraftig, hypermodern H2S a n t i - u b å t s r a d a r, vars bukiga "radome" under flygplannosens framkant utgör ett karakteristiskt igenkänningstecken. Genom denna nosinstallation vinnes ökat utrymme för "radaroperatören", med möjlighet för denne att snabbt överta rollen som bombfällare.

Den främre beväpningen har ökats från ett par 12,7 mm akan till 20 mm akan (troligen Hispano), placerade i halvtorn (nosbarbett) med stor rörlighet. Den övriga beväpningen liknar i stort sett Lincolns: ett ryggtorn av Bristols B-17-typ med 2 st 20 mm Hispano Mk 4 eller 5 och ett stjärttorn av Boulton Pauls D-typ, med elektrisk styrning och radarsikte.

De för en jämförelse tillgängliga d a t a s i f f r o r n a m m är:

	<u>Lincoln:</u>	<u>Shackleton:</u>
Spännvidd	36,6 m	39,62 m
Längd	23,85 m	23,62 m
Max bomblast	9,98 ton	11,35 ton
(för kortare sträckor)		
Flygsträcka	4,125 km/345 km/tim	9,650 km/345 km/tim
Maxhastighet	c:a 485 km/tim	510 km/tim
Besättning	7 man	Uppgift saknas.

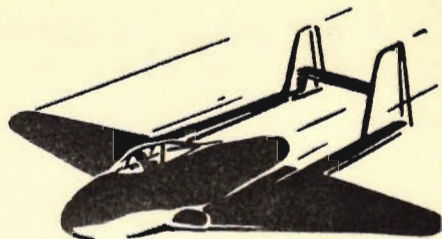


Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U

NAMNPRISS -

TÄVLINGEN AVGJORD.



Den i Ufl nr 11/1949 utlysta pristävlingen om nytt namn på stamflygförare har nu avgjorts. Det enligt chefens för flygvapnet mening bästa av de insända förslagen var " F ä l t f l y - g a r e ". Den lycklige vinnaren av priset - femtio (50:-) kronor - blev löjtnant U. B j ö r k m a n , F 8.

Sammanlagt hade 22 namnförslag inkommit. Vid en "Gallup" inom flygledningen visade det sig, att namnet "Fältflygare" av samtliga tillfrågade sattes i första rummet. Närmast följde "Flygkornett", "Fältpilot" och sammansättningar med "Ving", exempelvis "Vingkorpral" och "Vingfurir". - Bland de insända namnförslagen fanns en hel del praktblomster. Vad sägs till exempel om "Aeroman", "Flygkonstapel", "Flygjunkare", "Flygvaltare", "Musketör"? - En insändare hade föreslagit "Kornett" med särskild beteckning för olika kategorier t ex F-kornett = folkskoleutbildning, R-kornett = realskoleutbildning, A-kornett = attackflygutbildning och J-kornett = jaktflygutbildning. Klokt nog hade förslagsställaren glömt "Ess-kornett" = spaningsutbildning.

Förslagen åtföljdes av mer eller mindre starka motiveringar för namnförslagen. Den bästa motiveringen hade otvivelaktigt insändaren av namnet " F ä l t p i l o t ", som bl a skrev:

"Det bör vara ett alldeles nytt ord, som lockar ungdomar av just den kategori, varom här är fråga, att söka till flygvapnet, ett ord som har förutsättningar att bli populärt, att "slå an", underlätta rekryteringen som nämnts, och ett ord som står sig för framtiden.

Det gäller också att klart precisera vad som är vederbörande uppgift.

Och vad är den? Jo - att i krig, då rikets försvar kräver att landets ungdom villigt drar "i fält", ut i strid för Sveriges urgamla frihet och ära - vara redo att hävda sin egen och hela nationens vilja till strid för frihet och oberoende, att kämpa för Sverige uppe i luftens domäner, under, i och över molnen.

Folk som för civila flygplan kallas numera i så gott som alla land för "piloter". Det är fransmännens "pilote" och engelsmännens "pilot" (eg. lots), som fått låna sin korthet och fläkt från havens farofyllda värld åt de vingade farkosternas "styrare" eller förare. Vi hör dagligen talas om ex-vis trafikpilot, förste pilot, chefpilot m m, alla dessa sammansättningar hänförande sig till civilflygets kommersiellt och internationellt inriktade sfär.

Varför skulle inte vi då kunna gå in för något liknande här, i krigsflygets i dessa dagar också starkt internationaliserade värld? - Varför inte gå in för ordet F ä l t p i l o t ? "

Ja, trots motiveringen blev det i n t e "Fältpilot" utan i stället den snarlika och från det militära flygets tidigare år välkända benämningen "f ä l t f l y g a r e". Nu, c:a 30 år senare, lever denna upp i en ny och h e l t a n n a n bemärkelse än tidigare. -

Stamflygförarna själva har varit måttligt intresserade. Endast två ur denna kategori hade skickat in förslag. En av dessa framför emellertid sitt och sina kamraters tack för att tävlingen kommit till stånd sålunda: - "Vill till slut framföra mitt och mina kamraters tack, för att Ni vill göra något åt saken, ett hjärtligt tack för en "titel-ändring".

Till sist bör påpekas och uppmärksammas att namnfrågan givetvis i n t e är löst i och med denna pristävling. Namnet "Stamflygförare" är det enda gäl-lande till dess att i tjänsteväg beslut om en namnändring kommer till stånd och kungöres på flygvapenorder.

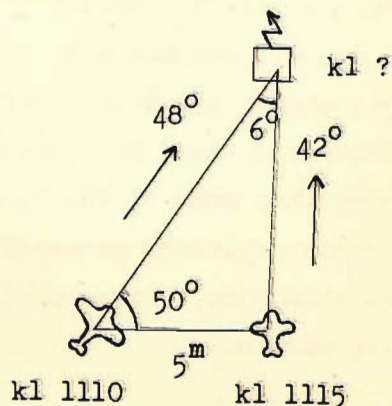
Tävlingsledningen ber emellertid att få tacka deltagarna för visat intresse och den hjälp de lämnat för att lösa namnfrågan. - Och så gratulerar vi löjtnanten B j ö r k m a n. - Femtiolappen kommer med posten.

M Å N A D E N S N A V I G A T I O N S P R O B L E M .

Utgångsläge: - Vid bestämning av flygtiden kvar till en radiostation med hjälp av anflygningsinstrumentet erhålles värden enligt vidstående skiss:

Uppgift: - Beräkna a n k o m s t - t i d e n till radiostationen.

Svar se sid 107.



VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM VÅRT STAMMANSKAPS ANSTÄLLNING OCH BEFORDRAN?

1. Vilka är flygvapnets stammanisks yrkesgrenar?
2. Hur lång är första anställningstiden och hur är anställningsförhållandena sedan reglerade?
3. Vilka är bestämmelserna i fråga om levnadsålder -
 - a) för erhållande av första anställning,
 - b) beträffande skyldighet att avgå från stamanställning?
4. Vilka är fordringarna på förkunskaper och skolutbildning för att kunna få stamanställning?
5. Vilka löneförmåner har flygvapnets stammaniskap?
6. Vilka befordringsvägar finns för det fast anställda manskapet?

Svar se sid 116.

HUR ADRESSERAR DU DITT SIGNALMEDDELANDE?

Det råder ganska stor osäkerhet bland militära och civila befattningshavare när det gäller adressering av signalmeddelanden, vilket signalpersonalen dagligen får erfare. Detta är fallet särskilt vid användning av avsändarens resp adressatens förkortade militära benämning.

Du känner nog med Dig själv, att Du inte är så säker på hur denna skall sammansättas och Du har varit osäker åtskilliga gånger men inte velat fråga. Följande exempel, vilka är felaktiga, känns nog igen: - CFS/U, FS/CP, C/FFVa.

Det finns alltså enligt ovan två alternativ vid adressering. Ett av dessa har vedertagits vid flygstaben såsom varande det lämpligaste och tydligaste. Det framgår av följande exempel, som du bör studera och minnas:

CO/FS, CPer/FS, CE/FS, CC/FF, CMip/FF, CMEC/FF o s v.

C (chefen) kan vid behov utbytas mot vilken annan befattningshavare eller namngiven person som helst, varvid dock benämningen i övrigt bibehåller sin sammansättning.

Otydlig eller felaktig adressering kan medföra besvärliga konsekvenser.

Offra några sekunder för eftertanke vid utskrift av adressen. De sekunderna kan spara timmar i minskad befordringstid för meddelandet.

Markttjänst:

Fackredaktion: FS/O



LUFTBEVAKNINGENS VÄRNPLIKTIGA BEFÄL UTBILDAS VID F 20.

Genom riksdagsbeslut 1948 överfördes luftbevakningen till flygvapnet. För att tillgodose tjänstegrenens behov av befäl bestämdes också, att ett antal flygvapnets värnpliktiga av 1948 års klass skulle uttagas till officers- eller underofficersutbildning för luftbevakningstjänst. Utbildningen av den nya befälskategorien skulle förläggas till F 20.

Förberedelser till kursen påbörjades i april 1949, då de första direktiven om bl a rekryteringen utskickades. Intresset visade sig så stort, att rekryteringen kunde ske helt på frivillighetens väg. Även några värnpliktiga ur 1947 års klass, som hört talas om utbildningen, sökte till denna. Efter "testning" av ungefär motsvarande omfattning som vid uttagning av flygförare kommanderades slutligen 50 elever av 90 prövade till underofficersutbildningen, som påbörjades den 3/10 1949. Den beräknas pågå till i slutet av mars 1950, varefter de, som visat sig lämpliga, direkt påbörjar officersutbildningen, vilken sedan pågår ytterligare 6 månader. När kursen påbörjades omnämndes detta bl a i lokalpressen i Uppsala, vilket föranledde ytterligare ansökningar från ett flertal äldre värnpliktiga även ur andra försvarsgrenar. Dessa kunde dock inte av flera skäl komma i fråga.

Vid inryckningen till F 20 förordnades eleverna till värnpliktiga vice-korporaler, den 1/1 1950 till korporaler och avses förordnas till furirer efter underofficersutbildningens slut. De elever, som godkännes i resp underofficers- och officersutbildningen, avses efter någon tid förordnas till värnpliktiga sergearter resp fänrikar. - Efter kursen kan eleverna genom att ansluta sig till den frivilliga befälsutbildningen dels fullgöra viss tjänst för att få behålla sitt förordnande, dels efter ytterligare utbildning vinna befordran.

En i hög grad bidragande orsak till det relativt stora intresset för kursen är de premier, som eleverna erhåller efter genomgångna kurser, nämligen efter underofficersutbildningen 1.000 kr och efter officersutbildningen ytterligare 2.000 kr. Andra orsaker har för många varit en önskan att genom



BILD 2. - lgc-tjänst: På estraden fr v rapportören korpral Blomqvist, kartritaren korpra Bergstrand och ecpc korpral Adolfsson. Vid kartbordet rapportmottagarna korpralerna Henningsson och Eriksson. BILD 3. - Läraren löjtnant Blomberg rättar en markering.

kursen öka sin allmänbildning och i vissa fall skaffa sig grundläggande teknisk utbildning (t ex i elektroteknik). Utbildningen skulle därigenom kunna bli en merit för framtida civil verksamhet.

Utbildningsmålet är att eleverna skall kunna tjänstgöra i underofficers- resp officersbefattningar vid luftbevakningsförband. Eftersom det gamla luftbevakningssystemet t v bibehålles i viss utsträckning måste eleverna också utbildas för befattningar i detta. Dessutom skall de kunna tjänstgöra som befäl i allmänhet vid luftbevakningsförband.

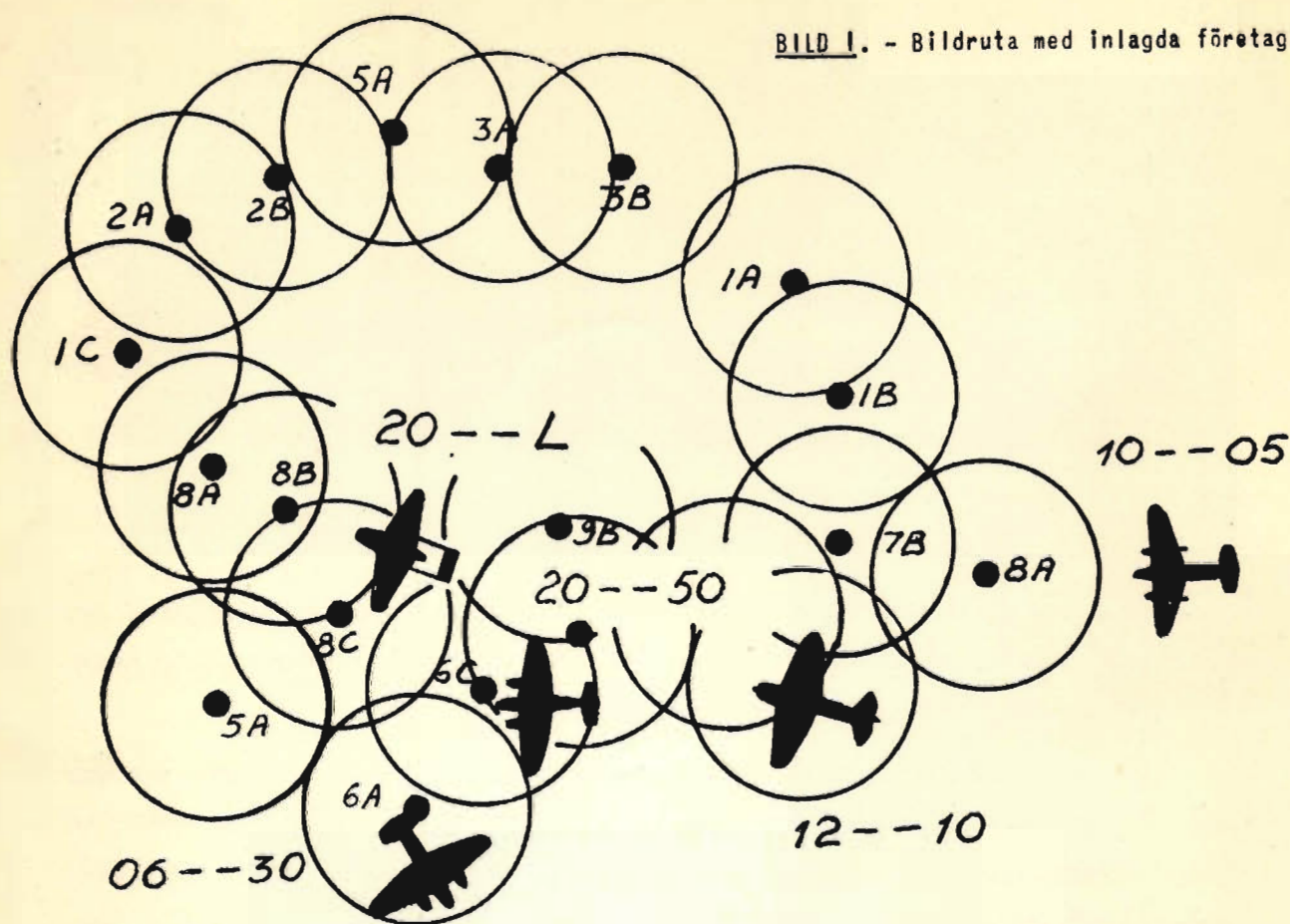
Ämnena på kursen och den ungefärliga tidsfördelningen framgår av nedanstående tablå.

Luftbevakningstjänst, ls	5 %	Elektroteknik	6 %
" lgc	9	Radar	1
" lc, lfc	9	Krypto	1
Jaktstridsledning	2	Markstridstjänst	21
Väderlekstjänst	1	Tjänstgöringsregl och exptjänst	6
Krigskonst	6	Idrott	10
Signaltjänst, tråd och radio	13	Tillämpningsövn	10

Utöver ovan angiven undervisning får eleverna så ofta det finns tillfälle medfölja kadetterna som passagerare i Sk 16. Detta dels för att de skall bli flygsinnade och dels för att de i luften skall kunna följa luftförsvarets arbetssätt, särskilt vid jaktstridsledningsövningar med Sk 16 som målförband för jakt.

För utbildningen i luftbevakningstjänst har byggts en ls och en övningslgc. Lgc har i sin tur trådförbindelse med en övningslfc, varigenom man kan öva samarbete mellan de båda centralerna. - För "spel" i lgc har prövats en

BILD 1. - Bildruta med inlagda företag.



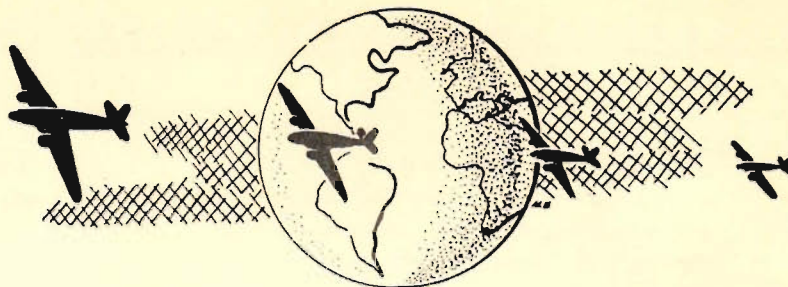
förenklad metod för rapportgivning, genom vilken övningsledaren slipper skriva ut rapportlistor för varje givare. I givarrummet finnes bildbandsapparat. Spelets gång åskådliggöres genom bildband med en bildruta per minut. Bildrutan omfattar en karta över lgc-området med inritade ls. För varje ls är synvidden markerad med en cirkel. På varje bildruta finnes också inlagt de företag, som befinner sig inom lgc-området, samt de uppgifter ls behöver för rapporteringen. I stället för att på klartext angiva flygplantypen, visas silhuetter på ifrågavarande typ. Exempel på bildruta med inlagda företag se bild 1.

Denna metod ger också rapportörerna bättre övning än om de får läsa inantill från ett papper. De få nu själva bedöma riktning och avstånd, avgöra flygplantypen samt formulera rapporter. För övningsledaren sparar denna metod förberedelsetid. För färdigställande av ett spel om ungefär 30 minuter åtgår omkring 4 timmar. Detta innefattar fotografering och bildbandsframställning. Kostnad ungefär kr 1:50.- Metoden är också användbar för rapportgivning vid en övningsjc (lfc).

Tillämpningsövningarna för underofficersutbildningen kommer att omfatta

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



FÖRSVARsutgifter i USA .

Detaljer föreligger nu om presidentens förslag till utgifter för försvaret under budgetåret 1951. Som bekant har ett sådant förslag många prövningar att genomgå innan det antages. Tydligt är emellertid, att budgeten är hårt ansträngd av åtagandena i Europa, varför det nog blir svårt att höja de föreslagna 13,7 miljarder dollar, som föreslagits. De utgör c:a 32 % av totala budgeten och 5,5 % av nationalinkomsten. I Sverige är motsvarande siffror c:a 16,7 % och 3,8 % enligt årets statsverksproposition.

Utgifterna fördelar sig med 4,4 miljarder (32 %) på flygvapnet, 3,9 miljarder (28 %) på flottan, 4,0 miljarder (29 %) på armén, och på gemensamt, bl a förrådslagring, 1,4 miljarder (11 %).

Med hjälp av reserverade medel för innevarande år kommer flygplan att beställas för 2 miljarder dollars, jämfört med 1,9 nu. I flygplan motsvarar dessa beställningar 2800 flygplan nu - mot 2300 föregående år.

Antalet flotttiljer förblir 48 + 13 särskilda (fristående) divisioner. Personalstyrkan blir 416.000 militär och 132.000 civil personal. Av de avsedda fyra B-36-flottiljerna blir tre färdiga och den fjärde under omskolning 1951. Härtill kommer två spaningsflottiljer med B-36.

Flottan kommer att hålla rustade 6 stora och 8 små hangarfartyg.

Antalet "aktiva" flygplan i USAF beräknas bli 8800.

Flygminister Symington förklarade att han alltjämt höll på det en gång i princip godkända flygvapnet på 70 flottiljer, men f n medgav inte finanserna detta mål. I kongressen förberedes i år liksom förra året aktioner för att höja flygvapnets anslag. Förra året resulterade sådana aktioner som bekant i att kongressen höjde regeringens bud, varefter regeringen likväl inte tog de högre anslagen i anspråk. Tankegången torde ha varit att hellre satsa mera på vapenhjälpen till Europa - d v s stärka den geografiskt sett första försvarslinjen - än att ytterligare stärka det egna försvaret hemma i USA.

A T O M B O M B A N F A L L M O T E N M O D E R N S T O R S T A D .

Enligt ANAF Reg 7/1 1950 har USA:s Division of Biology and Medicine till atombombkommissionen i en rapport med titeln "Staden Washington och atombombanfall" meddelat sin uppfattning om en atombombs verkan mot en modern storstad. Här nedan följer ett utdrag därur.

För att utreda de problem, som är utmärkande för atombombangrepp, måste man studera, vad som hände vid Hiroshima och Nagasaki. Bombarna var där inställda att detonera på en höjd, som av japanerna själva uppskattades till 550-600 meter. - Om en bomb med samma effekt som nagasakibomben detonerar i luften över en europeisk eller amerikansk stad, skulle den förstöra byggnaderna eller på annat sätt göra dessa oanvändbara inom ett område av 15 - 20 km².

En sådan detonation skulle resultera i följande fyra olika verkningar vid markytan:

1. En tryckvåg, som rör sig med ungefärligen ljudets hastighet.
2. En stark vind, som uppstår genom att den kraftigt upphettade luften nära explosionspunkten expanderar.
3. Värmestrålning.
4. Radioaktiva strålar.

Om en atombomb bringas att detonera helt nära marken, som vid Alamagordo, kommer det att finnas ett mindre område med kvarstannande radioaktivitet. Om en atombomb detonerar i vatten, som vid Bikini, kommer stora mängder av radioaktivitet att stanna kvar, vilket dock är beroende av vind, strömmar, tidvatten och mängden av vatten.

Tryckvågens och vindens gemensamma verkan skulle förstöra eller allvarligt skada vanliga tegelbyggnader inom 2200 - 2500 m från detonationspunkten svårt skada enklare fabriksbyggnader med lätta stålstommar (mill-type buildings) inom 1200 - 1500 m och åstadkomma kraftiga skador på flervåningsbyggnader med stomme av stål eller armerad betong inom 750 m. Hos de senare skulle 10 - 15 % av byggnadsstommen behöva ersättas.

Dessutom skulle inom ett ögonblick telefon, telegraf och elektricitetsnätet förstöras och alla slags transporter omöjliggöras inom det skadade området. På grund av det stora antalet krossade vattenledningsrör skulle vattentrycket sjunka till nästan ingenting.

Förutom de eldsvådor, som direkt förorsakas av värmestrålningen, skulle många fler uppstå genom brott på gas- och elledningar och i synnerhet genom att lättantändliga ämnen kommer i kontakt med kökseldar och dylikt. Brandmaterielen inom det skadade området skulle förmodligen förstöras genom att brandstationerna faller i spillror, och genom frånvaron av vattentryck skulle de många bränderna ej kunna bekämpas. De skulle snabbt smälta samman och förstöra större delen av det raserade området. - Vid Hiroshima och Nagasaki döddes alla inom 800 m, som inte var skyddade av jord, stål eller betong, och omfattningen av strålningsskador var mycket stor inom 2 km från detonationspunkten.

Med tillräcklig förförvarning (som åtlydes), och fullgott skydd kan emellertid döds- och olycksfallen i stor utsträckning reduceras. Vidare

USA:s krigsövning i Karibiska havet.

(ANAF Reg 7/1 1950).

Den största krigsövning, som USA avhållit sedan 1945, pågår nu som bäst, Flygvapnet, marinen och armén deltar därvid tillsammans i en stort upplagd övning i m o t i n v a s i o n och i n v a s i o n s f ö r s v a r , kallad "Exercise Portrex", i Karibiska havet. Amiral Blandy, chefen för USA atlantflotta, har utsetts att leda övningen, i vilken omkring 80.000 man deltar. - Höjdpunkten är en f l y g - o c h s j ö b u r e n l a n d - s t i g n i n g på den lilla ön Vieques, belägen 10 km sydost om Porto Rico i Västindien. Vieques antages därvid vara en halvö, som skjuter ut i Atlanten från en kontinent.

Enligt förutsättningen för övningen är själva USA ett område, från vilket en motinvasion sättes igång med en flyg- och sjöburen landstigning, för att skapa ett brohuvud, från vilket strategisk luftkrigföring sedan kan utföras. I närheten av Vieques anses "allierade nationer" ligga. Dessa förutsättes emellertid ha så svaga försvarsstyrkor, att de inte kan invadera Vieques på grund av det där väntade, starka motståndet.

De deltagande USA-förbanden är uppdelade på en invasionsstyrka och en försvarsstyrka. Invasionsstyrkan består av mer än 150 fartyg, från slagskepp och hangarfartyg till landstigningsfarkoster. Invasionsstrupperna utgör en infanteridivision (fördelning) och en luftburen bataljon samt special- och underhållsförband. - På invasionsidan deltar också förband ur flygvapnet samt hangarfartygsbaserat marinflyg. Flygvapenförbanden utgör bl a 2 jaktflottiljer, 2 spaningsdivisioner (taktisk spaning) och 1 transportflottilj. (Storleken av det hangarfartygsbaserade marinflyget har inte meddelats).

Dessa förband har till u p p g i f t : - att jaktskydda invasionsstyrkan, - att tillförsäkra invasionsidan kontroll av luftrummet över landstigningsområdet, - att ge taktiskt understöd åt markstridskrafterna, och - att skapa en luftbro för den luftburna delen av invasionen.

Under det att sjötransporten är på väg mot sitt mål, kommer den flygburna armédelen av invasionsstyrkan att baseras på (enligt förutsättningen) "allierat" territorium i närheten av Vieques.

Avsikten med operationen är i första hand att samöva försvarsgrenarna och över huvud öka deras krigsduglighet. Av övningens uppläggning framgår, att man försökt återge det läge, som kan inträffa vid en amerikansk hjälpaktion någonstans i t e Europa. Karakteristiskt är, att aktionen går ut på att upprätta brohuvud med flyghas.

kan läkare med rikliga förråd av läkemedel, tillgång på sjukhus och blodgivningscentraler rädda många av dem, som fått tryck- eller brännskador. - En möjlighet till skydd, som inte blott räddar livet på personal i nyckelbefattningar, utan också samtidigt tillåter fortsatt verksamhet hos viktiga administrativa organ, är - spridning. Detta skulle emellertid säkerligen medföra, att man måste lösa mycket stora problem av fysisk, ekonomisk och psykologisk natur.

Säkerheten kommer i stor utsträckning att bero av att man får förvarningen tillräckligt s n a b b t . Denna måste antagas komma från försvarsmaktens radarsystem. Sådan förvarning och skydd för dem, som måste stanna i de hotade områdena, kommer att minska eller t o m eliminera förluster. Mindre effektiva åtgärder kan resultera i panik, lidande och 80.000 döda, lik som vid Hiroshima.

THE ROYAL AIR FORCE REGIMENT.

Brittiska "Flygvapenregementet" är ett förband, som organiserades under kriget för att skydda de engelska flygbaserna. Dess tillkomst behandlas i en artikel i The Aeroplane den 20/1 1950. Här följer ett utdrag ur artikeln.

Nödvändigheten av att bereda flygbaserna fullgott skydd blev tydligt redan i början av andra världskriget, då de allierade arméerna berövades betydelsefullt understöd från luften genom bristen på starka baser, från vilka flygförband kunde operera. Frankrikes fall, förlusten av Kreta, nederlagen i Singapore, Malacka och Hongkong gav samma erfarenhet - inget flygförband kunde operera utan väl försvarade baser. Dessa basers säkerhet var en primär angelägenhet i striden om luftherraväldet.

Flygmarskalken Sir P a u l M a l t b y säger i sin rapport om operationerna i Fjärran Östern (dec 1941 - mars 1942), att armén inte kunde skaffa flygförbanden säkra flygbaser. RAF måste utnyttja framskjutna och otillräckligt försvarade flygfält, led därför allvarliga förluster och drevs bort. Därefter måste armén operera utan understöd från luften i norra och mellersta Malacka, mot en fiende med kontinuerligt och starkt flygunderstöd.

Detta lärde oss, tillägger M., att en flygbas kan vara en börda snarare än en tillgång, om det inte finns tillräckliga flyg- och markförband att hindra fienden från att erövra och sedan utnyttja den. Samtidigt med att man bygger en flygbas, måste man organisera dess försvar.

Med hänsyn till behovet av säkra baser beslöt engelsmännen att organisera ett speciellt markförsvarsförband under RAF:s ledning. Den 8/1 1942 tillkännagavs följaktligen i underhuset, att Royal Air Force Regiment bildats. Dess uppgift blev att organisera försvaret av flygbaserna och att utbilda all RAF-personal i markstrid. I början omfattade detta nya förband både arméofficerare och flygofficerare. Så småningom omplacerades emellertid många av de förstnämnda, regementet tillhör nu i sin helhet RAF.

Striderna i nordvästra Europa vintern 1944 - 45 gav två typiska exempel på uppgifter, för vilka regementet bildats. När fältmarskalk von Rundstedt började sin kända motoffensiv i Ardennerna i dec 1944, höll vissa långt framskjutna radarförband och med dem viss hemlig utrustning på att falla i tyskarnas händer. Trupperna ur RAF-regementet försvarade emellertid radarförbanden och eskorterade dem i säkerhet till ett annat område, trots den oländiga terrängen och de förstörda kommunikationerna.

Det andra exemplet var, när Luftwaffe riktade ett kraftigt angrepp mot de framskjutna flygfälten i Belgien och Holland den 1/1 1945. 11 flygfält anfölls av ett 50-tal jakt- och attackflygplan vardera, men när anfalllet var slut, hade RAF-regementets Bofors-kanoner skjutit ner 43 och skadat 28 flygplan. Detta anfall, som kom vid en tid, då Luftwaffe redan tidigare tycktes ha förlorat sin styrka eller viljan att ta till offensiven, visade behovet att trots detta ha luftvärn i hög beredskap på alla flygfält.

Den 4/5 1945 fick regementet order att besätta alla flygfält i Schleswig-Holstein till danska gränsen. Detta betydde, att förbandet måste förflytta sig före brittiska andra arméns främsta avdelningar, Den 10/5 var uppgiften genomförd, varvid över 20.000 tyskar kapitulerade och mer än 1 000 flygplan och enorma mängder förråd föll i de allierades händer.

Chefen för RAF Regiment har generallöjtnants grad och är samtidigt inspektör för markstridsutbildningen. Han för direkt befäl över regementets depå vid Catterick och luftvärnsskjutskolan vid Watchet. Regementet lyder

under flygministeriets markförsvarsavdelning (Directorate of Ground Defence).

RAF Regiment's krigsförband består av pansarbil-divisioner, luftvärns-divisioner och gevärtsdivisioner ("divisioner" här = squadrons = kompanier). Om två eller flera divisioner ligger på samma plats organiseras en flotttiljstabs.

Utom dessa förband har regementet sambandsofficerare vid staben i varje Command och eskader inom RAF, med uppgift att ge anvisningar och råd i fråga om markförsvar och markstridsutbildning. Vid varje sådant Command har regementet dessutom ett antal officerare och underofficerare som lärare och instruktörer. Varje Command får använda denna personal efter eget gottfinnande. På en del håll organiseras en markstridsskola och på vissa sänds personalen ut till olika förläggningar, för att instruera andra, så att slutligen hela flygvapnet har fått del av undervisningen.

Flygande högre regementsofficerare i USA.

(ANAF Reg 7/1 1950)

Av en uppgift om flygtilläggen i USAF kan utläsas, både att det finns personal i relativt hög ålder, som alltjämt flyger, och att befordran i USAF kan komma mycket tidigt.

Det finns 99 flygande generalmajorer, generallöjtnanter och generaler, av vilka 3 är över 60 år och 46 under 50 år. - Det finns vidare 94 flygande brigadgeneraler (motsv svenska överstar i "Mo 14"), varav 4 under 40 år. - Av 1265 flygande överstar är 627 under 40 år och 4 över 60 år. - Av 1775 flygande överstelöjtnanter är 83 under 30 år och 16 över 50 år.

Flygtillägget i de här avhandlade graderna varierar från 180 dollar i månaden för överstelöjtnanter till 370 dollar för generaler.

Vidare uppges att US Navy har 75 flygande amiraler. Av dessa är 16 över 55 år och ingen under 45 år. Marinkåren har 11 flygande generaler. I regementsofficersgraderna har marinen 1630 flygare. Av dessa är 9 över 55 och 393 under 35 år.

Språkundervisningen i USAF.

Bestämmelser har nyligen utfärdats ang organiserad, frivillig språkundervisning för aktiv personal och reservpersonal vid USAF. Bland tillgängliga kurser förekommer även svenska (6 månader).

Modern lantkrigföring.

(ANAF Reg 3/12 1949)

USA:s arméchef, general Collins, meddelade vid en presskonferens i slutet av nov 1949 att ingående studier bedrivs i användandet av atombomben mot infanteristyrkor. Vidare yttrade han, att luftburna operationer kommer att spela en framträdande roll i varje kommande krig, och att armén ägnar detta område stort intresse.

Ny seismograf för lokalisering av atomexplosioner. (Techn Data Dig 1/11 49)

En transportabel jordstötsdetektor, som väger knappa 450 kg, tillverkades i slutet av 1949 av firman Reed Research Inc. i Washington för amerikanska försvarsdepartementets räkning. Den kan transporteras med flyg och är klar att monteras vid framkomsten (på berggrund).

En kedja detektorer av denna typ runt jorden, skulle enl leverantörerna kunna avslöja och lokalisera varje explosion åstadkommen av 20 000 ton trotyl (motsvarande en atombombexplosion). Mätningssfelet blir inte större än att explosionen bör ligga inom en yta av 250 km², om ytans centrum är den - med seismograferna - bestämda positionen.

Störtbombplanen i US Navy.

Martin Mauler, som en tid reklamerades som världens mest anfallskraftiga hangarfartygsplan, har redan överförts till reservförbanden och ersättes i krigsförbanden på hangarfartygen med Douglas AD. (Observeras i undervisningen i flygplanidentifiering).

Skolplan och bogserplan i USA.

Den svåra frågan om val av flygplantyp i den grundläggande flygutbildningen synes i USA ha lösts så, att man behåller North American T-6 (= vår Sk 16). N.A.-firman har nyligen fått ett kontrakt på modifiering av T-6-flygplan för 4 milj dollar. - Samtidigt kontrakterades modifiering till mål-bogseringsflygplan av 14 N.A. B-45 Tornado, USAF:s första reabombplan.

USA:s flotta ändrar fartyg.

(ANAF 26/11 49)

I sin slutrapport berörde USA:s f. marinchef amiral D e n f e l d bl a de förändringar, som vidtagits angående vissa av flottans hangarfartyg. Några av dessa, tillhörande Essex-klassen, befinner sig f n under ombyggnad och är snart färdiga att ta emot långdistansflygplan typ Lockheed P2V-2 Neptune. Ombyggnaden av fartygen har resulterat i större tankutrymmen för flygplanbränsle, förstärkning av flygdäcken och ökad belastningskapacitet hos katapulterna. Arbeten pågick på tre fartyg. - Ett flertal hangarfartyg av Saipan- och Independence-klasserna kommer att modifieras för ubåtsbekämpning. Två omändrade fartyg av Saipan-klass har redan återinsatts i tjänst.

Vidare ommämde amiralen i sin rapport bl a att flottans första fartyg för robotar, Norton Sound, fullbordades i sept 1948 och f n höll på att utprova nya vapen.

Engelskt - finskt flyglexikon.

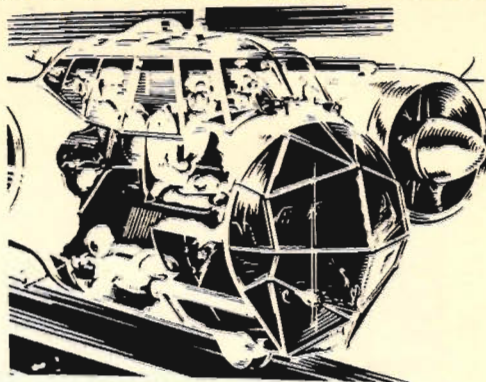
Översten vid Finlands Luftstridskrafter K. W. J a n a r m o - en av de flygare från vårt broderland i öster, vilka år 1918 erhöll sin grundläggande flygförarutbildning vid Enoch Thulins civila flygskola på Ljungbyhed - har nyligen från ett förlag i Helsingfors utgivit ovannämnda flyglexikon, omfattande omkring 12 000 huvudord från såväl de flygmilitära som de flygtekniska områdena. Med ledning av de engelska (och amerikanska) orden kan man i boken uppsöka motsvarande termer på finska. Arbetet synes därför även kunna bli till nytta för många svenska läsare.

Ordurvalet förefaller vällyckat och såvitt vi kan se i det närmaste fullständigt. Typografien är vårdad och formatet (15 x 18 x 2½ cm) behändigt. Arbetets finska titel är " E n g l a n t i l a i s - S u o m a - l a i n e n I l m a i l u s a n a k i r j a " , textsidorna 360 till antalet. Förlaget heter Ilmailuvirkailijat ry., Helsingfors. Arbetet finns ännu inte i svenska bokhandeln (febr 1950).

Det har kommit in en hel del bra bidrag till U f l . Bland de förband, som hedrat sig, märkes F 6, F 7 och särskilt F 14 - alla tillhörande E 1. - En del av F 14-bidragen kommer in i nästa nummer.

Så gick det till!

Fackred:
Studie-
centralen.



LUFTWAFFE'S NUMERÄR SEPTEMBER 1939.

General Koller, den siste chefen för flygstaben i Luftwaffe under andra världskriget, har i bokform utgivit sina dagboksanteckningar från krigets sista månad, upplösningens tid. Han omtalar där, att han efter tillfångatagandet förhördes av det amerikanska underrättelseväsendet och bl a tillfrågades om Luftwaffe's styrka vid krigsutbrottet. Han kunde då, med hjälp av sina anteckningar styrka, att antalet flygplan vid den nämnda tidpunkten och enligt då gällande sammansättningsplaner var:

990 bombplan (2-motoriga), 200 "Stukas" (1-motoriga) samt 700 - 800 jaktplan. - (Antalet spaningsplan angavs ej). - Av de nyssnämnda antalen kunde 70 % beräknas dagligen flygklara.

Antalet flygplan - 1890 å 1990 "stridande" plan - var sålunda inte alltför imponerande. Därtill kom, att bombförbanden delvis var under ombeväpning och omskolning (till He 111 och Ju 88), medan jaktförbanden var under omorganisation till en ny eskaderindelning. - Förhörslena hade svårt att tro, att siffrorna i verkligheten inte varit högre.

Kollers uppgift bestyrker ett faktum, som tidigare varit känt, nämligen att Luftwaffe vid tiden för kriget mot Polen var mycket svagt i väster. Där skulle alltså ett mera offensivt uppträdande ha varit möjligt för de allierade, därest man mäktat det av andra skäl.

Det japanska hemortsluftvärnet.

Från en amerikansk källa, som studerat japanska dokument, kan man inhämta, att det luftvärn, som 1945 skyddade japanska hemlandet mot B-29:ornas anfall, var numeriskt talrikt men föga effektivt. Det bestod av 4 fördelningar på vardera 16.000 - 50.000 man. Tokioområdet skyddades av 551 kanoner och 230 strålkastare. Kanonerna var av 75 - 130 mm kaliber. Av åkan fanns blott 20 mm, ej 40. Eldledningsinstrumenteringen var dålig, radar fanns, men fungerade mindre väl.

B-29:or utförde 27.261 flygningar mot Japan, varunder 214 flygplan förlorades i strid (0,8 %). 99 förluster kunde ej orsaksbestämmas. Av återstoden kom endast 28 på luftvärnet och 29 på luftvärn och flyg gemensamt. 58 B-29-flygplan fälldes av japanska jaktflyget ensamt.

FRÅN LUFTKRIGET PÅ NYA GUINEA .

General Georg C. K e n n e y var 1942-45 chef för de amerikanska flygstridskrafter, som hjälpte general Mac Arthur att återta Nya Guinea och Filipinerna. Från ett svårt underläge 1942, då Australien var starkt hotat av japansk invasion, övergick man dristigt till offensiv i luften, som snart gav amerikanerna övertaget. Det blev en oavbruten framryckning, som inte slutade förrän i Tokio i augusti 1945. General Kenney har nu utgivit sina memoarer från denna tid, benämnda "General Kenney reports". Samtidigt som de ger den första detaljerade skildringen av luftkrigshändelserna på denna krigsskådeplats, ger de en färgstark bild av krigets vardag i staber och förband och inte minst av den dynamiske flygchefen själv. Här nedan följer några ur boken hämtade uppgifter av taktiskt intresse.

Det var Kennneys bombförband som först började med "skip-bombing" (studsbombning) mot fartygsmål. Med B-17 (Flying Fortress) fälldes bomberna vid 320 km/tim, på 60 m höjd och ett avstånd av 300 m. Om flygplanet kom för lågt eller för fort, studsade bomben över målet. Om allt gjordes rätt, flög bomben som en "smörgås" längs vattenytan och rätt in i fartygssidan. Bomberna inställdes på 5 sek fördröjning. Senare användes samma metod med A-20 (Boston) och B-25 (Mitchell). Under övning fick man ofta 60 % träff.

Första gången skip-bombing tillämpades mot fienden, lyckades 6 st B-17 under mörker sänka tre och skada flera fartyg i Rabauls hamn. I slaget i Bismarckhavet den 3/3 1943 anföll 24 B-25 och A-20 under skip-bombing med sammanlagt 57 bomber, varav 28 uppges ha träffat sina fartygsmål.

För anfall mot transportfartyg ombyggdes en del B-25 så, att de fick 10 st 12,7 mm akan riktade framåt: 4 inuti nosen i stället för bombfällaren, 2 på var sida av flygkroppen i höjd med föraren och två i ryggtornet, som låstes i läge framåt. Utprovningen tog tid, innan man fick alla beslag och kroppsplåtar att hålla - sista provet var 20 000 skott i följd - men resultaten blev goda. Detta var ju att vänta med en sådan eldkraft. (B-25 är ett 2-motorigt bombplan, något större än vår B 18).

En mycket viktig uppgift var att vinna överlägsenhet i luften genom anfall på flygfält. Förutom bomber mot startbanorna och eldvapen mot flygplan på marken, användes också lätta sprängbomber med fallskärm mot flygplan ("parafrags"). Dessa senare var så framgångsrika, att alla lätta sprängbomber försågs med fallskärm, tack vare vilken bomberna föll lodrätt och deras "fallriksformade" verkningsområde kom att ligga någon meter över marken och parallellt med denna, i stället för att eljest en del av sprängstyckena skulle gå förlorade ner i marken.

En annan uppfinning var att förse 150 kg och 250 kg bomber med ögenblicksrör längst ut på ett 15 cm långt stålrör i nosen på bomben samt vira in bomben i en 5 mm tjock stålwire. Vid krävanen just över marken kastades wirestumparna ut, visslande genom luften åt

sidorna, avslitande 10 cm trädstammar på 25 m håll. - Vid bombfällning mot fartygsmål fann man att ögonblicksrör var bättre än de rör med 0,1 sek fördröjning, som tidigare använts.

Under marktruppernas operationer i djungeln blev flygtransporter en ovärderlig hjälp. För att inte moln och dimma skulle få hindra den ständiga tillförseln av förnödenheter, fällda med fallskärm, tilldelades marktrupperna en radiofyr (långvåg). Transportflygplanen flög i molnen på instrument, med radiokompassen inställd på fyrens frekvens. När kompassen gjorde utslag för "plats" fälldes lasten. Om erforderligt gjorde man flera överflygningar. Från 750 m höjd var spridningen inte större än 100 m.

Med anfall mot flygplatser lyckades man ganska snart eliminera japanernas överlägsenhet i luften, genom flygtransport tillfördes de kämpande trupperna livsmedel, ammunition och förstärkningar och genom anfall på fartyg svälte man ut de japanska trupperna, som var helt beroende av tillförsel sjövägen. På så sätt skapades förutsättningar för segern, som eljest förmodligen dröjt ytterligare ett par år.

Samarbetet mellan Kenney och ÖB på krigsskådeplatsen, Mac Arthur, var hela tiden det bästa. Den senare fick snart förtroende för flyget under Kenneys ledning, därför att han märkte att denne, trots att han hade mycket självständig ställning, dock alltid handlade för det samfälliga bästa, vilket framgick av de resultat som vanns. Det goda förhållandet mellan ÖB och flygledningen framgår bäst av en episod, som inträffade vid ett pressbesök i högkvarteret. Pressmännen frågade ÖB, vad flyget gjorde för ögonblicket. - "Det vet jag inte, fråga general Kenney." - "Vet generalen verkligen inte var bomberna fälls någonstans?" - "Jo, det vet jag förstås, de faller på rätt ställe, och det räcker för mig. Resten kan ni fråga general Kenney om."

Vid ett tillfälle diskuterades i högkvarteret högsta krigsledningens organisation och Mac Arthur förklarade sig vara avgjort för en fullt självständig ställning för flygvapnet (en sådan fick USAF först 1947). Då han erinrades om att han varit med om att rösta ned ett förslag i den riktningen 1932, svarade han: - "Det är riktigt att jag då arbetade mot förslaget så mycket jag kunde. Nu inser jag att det var det största misstaget i mitt militära liv." — Ytterligare ur general Kenneys bok kommer att meddelas i följande nr av U f I.

Kanadensiska flygvapnet - forts fr s 102.

Kanadensiska flygvapnet uppnådde sin största numerär i dec 1943 - jan 1944, med en sammanlagd styrka av 215 200 man (inklusive 15 000 flyglottor). Det utgjordes då av 78 divisioner, varav 35 utomlands och 37 i Kanada samt 6 under ombasering. Av de 35 divisionerna utomlands var bl a 14 bombdivisioner och 14 jaktdivisioner baserade i Storbritannien och 1 jaktdivision i Italien.

THEATERITIS ELLER 'OPERATIONSOMRÅDESSJUKA' - OCKSÅ EN KRIGSÅKOMMA.

General "Hap" Arnold, en av USA:s flygchefer under andra världskriget, berättar i sin bok "Global Mission" om en åkomma, som han funnit ganska utbredd bland olika chefer - "theateritis" eller (på svenska förslagsvis) "Operationsområdessjuka". A. skildrar sjukdomen och dess symptom m m på följande sätt.

"Sir John Dill (brittiske imperiestabschefen) och jag hade just diskuterat huruvida vi - när vi återvände från Asien till USA enligt premiärministerns direktiv - borde fara hem via England. Vi fann dock till sist, att vi skulle få mera utträttat och snabbare avklarat, om vi flög direkt till USA, sedan vi telegraferat till premiärministern om de diskussioner som förts (om Kina).

Jag gav då Sir John ett annat amerikanskt ord att fundera på - "operationsområdessjuka" - ett ord som användes mycket under kriget. Sir J. sade, att det ordet hade han aldrig hört förr. Jag berättade, att det var namnet på en sjukdom, som chefer över operationsområden ofta fick, vanligen sedan de haft sina nya befäl någon kort tid.

Sir J. ville veta mer om "åkomman"; var den t e obotlig, och vilka var symptomen? Jag försäkrade, att symptomen var alltid desamma, sjukdomen var inte obotlig, men i många fall nästan. Dess symptom var:

Inhållande framställningar och "krav" på mer personal, mer materiel av senaste typer, alldeles oberoende av områdets betydelse jämfört med andra områden, oberoende av de tidsschema m m som gjorts upp av högsta krigsledningen, oberoende av produktionsresurserna och oberoende av den inverkan ett tillmötesgående av kraven skulle få för läget på andra operationsområden. Dessutom - chefer behäftade med åkomman inbillade sig ofta att vi genom några mystiska trollerihandrérelser kunde åstadkomma det omöjliga och få fram tusentals flygplan från den ena dagen till den nästa.

Men i själva verket, trots allt vårt huvudbry, och de oätaliga mängder signalmeddelanden, som åkomman tvang oss att avsända, och den irritation, den vållade en del stabsofficerare i Washington, så var operationsområdessjukan dock inte en alltför allvarlig åkomma. Den visade nämligen, att chefen ifråga tog sin uppgift på allvar - att han gått in för att tillkämpa sig de män och den materiel, som han ansåg nödvändiga för att lösa sin uppgift. Jag sade därför Sir J., att jag inte ville ha någon annan sorts chef för flyget på något som helst av våra operationsområden." - - -

Partisankrig.

I en nyutkommen bok, "Eastern approaches" ger den brittiske brigadgeneralen F. M a c l e a n en del inblickar i jugoslavernas partisankrigsföring 1943-44. Förf, som var kontaktman hos Tito, omtalar att denne regelbundet fick förnödenheter från luften av allierat flyg, ävensom direkt understöd med attackflyg, allt från de allierades flygbaser i Italien. Under 1944 nedkastades till Titomännen 100 000 gevär, 50 000 kulsprutor, 1380 granatkastare med 324.000 granater, 630 000 handgranater, 97 milj skott, 700 radiostationer, 175 000 uniformer och 360 000 par kängor. Det mesta fälldes med fallskärm, men en del, t e skorna, kastades direkt.

Förf, som tidigare kämpat i västöknens fjärrpatruller, omtalar att en enda medlem av dessa jeep-beridna trupper för egen hand förstört 100 tyska flygplan på marken.



E N T Y S K S E R T I L L B A K A P Å L U F T W A F F E .

General K a r l K o l l e r var den siste chefen för den tyska flygstaben. Han hade fått pröva Luftwaffes storhet och fall. 1940 var han stabschef i den ena av de båda luftflottor, som deltog i det segerrika fälttåget i väster, men som sedermera misslyckades i slaget om England. Som operativ stabschef för hela Luftwaffe fick han uppleva motgångarna vid de allierades invasion 1944. I slutskedet var han Görings närmaste man och lämnade "Führer-Bunker" i Berlin sista gången den 20 april 1945. Koller tillfångatogs därefter i maj i Sydtyskland av amerikanerna. Under sin tjänstetid förde han noggranna dagboksanteckningar. Den sista delen av dessa, påbörjade den 14 april 1945, har nu i Tyskland utkommit i bokform, under rubriken "D e r l e t z t e M o n a t". I anteckningarna ingår ett kapitel, vari författaren försöker förklara nederlaget och ger prognoser för framtiden, sådan han då såg denna. Detta kapitel återges här utan kommentarer, i sakligt sett o r d a g r a n n översättning.

"Vi har förlorat kriget. Det synes enkelt och överflödigt att nu säga, att man hade anat det på förhand. - Oaktat detta kan jag i dag erinra mig, att jag redan 1939, djupt påverkad av Englands och Frankrikes krigsförklaring, befarade detta slut och redan innan krigstillståndet var allmänt bekant, med sorg i stämman sade följande till den dåvarande fältväbeln Simon, då han frågade efter orsaken till min dystra sinnesstämning: 'Ni kommer att få en underrättelse idag, om vilken jag blott kan säga: Finis Germaniae'.

Kort därefter framlade jag min åsikt inför en trängre krets: - 'Med min kännedom om rustningsförhållandena kan jag inte se någon möjlighet att militärt vinna kriget mot England och Frankrike, med Amerika i bakgrunden'. En partitjänsteman, som var närvarande när jag yttrade detta, tog mycket illa upp och utpekade mig därför senare gärna som defaitist.

De fransk-engelska arméerna bröt (1940) fullständigt oväntat samman efter ett par veckor, och Frankrike kapitulerade. Tyskland tycktes stå på höjden av sin makt och ha alla chanser att avgå med den slutliga segern. Och trots detta förlorade det kriget fullständigt. 'Varför? - skulle det inte kunnat vara annorlunda, ha slutat mindre hårt?' - en fråga som har upprört många sinnen och som särskilt trängt sig på mig idag, då motståndarnas trupper marscherat in i de sista av tyska soldater besatta delarna av vårt land.

Orsakerna till denna utgång var mångfaldiga - självförvållade fel på det politiska, ekonomiska och militära området. Dock var enligt min mening ingen av dessa orsaker i sig själv avgörande - inte ens i förening var de det. Slutligt avgörande var - hur mycket än undvikandet av de övriga felen kunde ha förbättrat det allmänna läget - förlusten av herraväldet i luften. Fälttågen i Polen såväl som i Holland, Belgien, Frankrike och Norge har uttryckligen bevisat, vilken överväldigande betydelse flygvapnet har i ett modernt krig. Men i stället för att dra de logiska konsekvenserna härur, bemödade sig den tyska överledningen uppenbarligen att snabbt glömma sina lärospån för att i stället sätta in andra vapenslag, som aldrig förmådde utveckla en sådan utslagsgivande verkan.

Tyskland hade visserligen visat och förtydligat, vilken avgörande kraft ett överlägset och skickligt använt flygvapen kunde ha, men aldrig dragit ut konsekvenserna därav. Men motståndarna, som lärde känna konsekvenserna av detta faktum, byggde med järnhård uthållighet upp ett flygvapen, som slutligen måste föra till seger.

Så länge Tyskland innehade luftherraväldet, störde ingen vår sjöfart på Nordsjön, längs den tyska kusten, från Holland till Brest och från Bordeaux till Spanien. Den stora engelska flottan blev så att säga föst utanför gränsen för det tyska flygets räckvidd och på samma gång blockerad. Någon mera omfattande engelsk trafik vågade sig inte in i Kanalen, eller ens i södra delen av Irländska sjön, utan den koncentrerades till de nordliga farvattnen.

Så länge vi hade luftherraväldet hotade ingen vårt näringsliv och det fredliga livet i hemlandet - till och med våra förbindelselinjer i Medelhavet förblev ostörda. Hade denna luftöverlägsenhet hänsynslöst bibehållits - även om den varit till förfång för andra områden i rustningarna - så skulle kriget i Nord-Afrika ha utvecklats sig helt annorlunda, och Malta skulle ha fallit som en mogen frukt. På kontinenten skulle vi ha fått behålla en produktionsduglig industri, ostörda förbindelser och även våra bostäder i hemlandet.

På andra sidan skulle Englands försörjning blivit hotande avsnörd och rustningarna lidit svårt avbräck, innan de kunde nå upp till högsta krigsproduktion, och den massuppsättning av starka flygförband på Englands flygfält, som i verkligheten ägde rum, skulle blivit förhindrad.

Med tyskt luftherravälde skulle det inte blivit några allierade invasioner, ty redan iordningställandet av de oerhörda mängder av förråd och utrustning, som erfordrades, skulle ha omintetgjorts eller själva angreppet skulle

ha kunnat avvisas med svåra förluster för motståndaren.

Men den politiska tyska ledningen var kortsynt och underskattade fullständigt motståndarens beundransvärda uthållighet och energi (de ringaktade därvid amerikanernas oerhörda krigspotential, något som var ännu mer dåraktigt och därmed fatalt) och trodde att de redan mer eller mindre vunnit kriget i väster 1940. Man började (1941) den vanvettiga uppgörelsen med Ryssland.

Därigenom framkallade man ett läge som vida översteg Tysklands krafter. Det var vanvett, enär en strid med Ryssland vid denna tidpunkt ånyo framtvingade ett flerfrontskrig - liksom om det första världskriget och dess katastrof aldrig ägt rum - och dock hade Hitler lovat det tyska folket, att aldrig föra det in i ett sådant läge. - Samtidigt undertrycktes alla krav från staber och förband på förstärkning av det tyska flygvapnet, på flygplan och åter flygplan, på nya typer. Antingen skrottade man åt dem eller också lyssnade man ej alls på dem. Vi förblev ropande röster i öknen.

Hitler lovade, att de från västfronten till ostfronten överflyttade flygflottiljerna - det var nästan alla, som överhuvudtaget fanns - blott skulle delta i de första striderna och sedan genast återsändas till västfronten. De blev alla kvar på ostfronten. - Hitler lovade utbyggnad och kraftig förstärkning av flygvapnet genast efter kriget med Ryssland. Då skulle han skicka hem 100.000-tals arbetare från armén för att arbeta inom flygindustrin, och 100.000-tals infanterisoldater skulle överföras till flygvapnet. Då skulle han börja bygga för flygvapnet. Han trodde, att han på tre månader skulle nå linjen Astrakan - Arkangelsk eller Ural och därmed ha avslutat kriget med Ryssland.

Flygvapnets rustande blev under tiden satt i femte eller sjätte angelägenhetsgraden när det gällde tilldelningen av råmaterial för industrin. Först kom ubåtarna, sedan pansarvapnet, därefter stormartilleri, så haubitser, utskjutningsanordningar för kemiska stridsmedel, granatkastare och vad mer det kunde vara - sedan kom flygvapnet. Hitler gav kategoriskt order om att man skulle inställa tillverkningen av varje nyhet, som inte senast inom ett halvt år kunde vara vid fronten. Allt koncentrerades på operationerna i öster, och uteslutande det, som var till gagn för dessa operationer, drevs fram. Därför inträffade det också, att den då ganska långt framskridna utvecklingen av reaflygplanet Me 262 mer eller mindre "lades på is", och därigenom försenades två år. Me 262 kunde blivit vår räddning i luftkriget.

Det ryska kriget slukade människor, materiel och flygplan. För flygvapnet återstod endast brutna löften - det hade bara att offra sig. Till detta är inte Göring ensam skuld. Dock måste man förvisso lasta honom för att han inte vågade eller förmådde genomdriva sin vilja med den makt, hans ställning medförde.

Huvudskulden vilar på Hitler. Han bestämde despotiskt om krigsmålen, fördelningen av uppgifterna och rustningen. Försvarsstaben (OKW) tjänade därvid som verkställande organ för hans anvisningar.

Flygvapnets invändningar och fordringar blev ofta betraktade som egenmäktiga och avvisades. Man var ofta alltför kortsynt och småaktig mot stort upplagda, men sakligt grundade förslag. Horisonten kunde hos de flesta inte vidgas utöver marktruppernas trollkrets. Hitler själv sade många gånger och ännu i april 1945 till mig: 'Varför måste man ha flygare som ledare av flygvapnet? Flygvapnet kan vem som helst leda lika bra. En infanterist ledde det ju i världskriget 1914-18'. - Bortsett från att det då visserligen fanns ett mindre flygväsen, men dock inget (verkligt) flygvapen, vittnar hans ord om en avgrundsdjup okunnighet om den stora erfarenhet och de både tekniska och taktiska förutsättningar, vilka fordras för att framgångsrikt leda ett modernt flygvapen.

I juni 1944 belyste jag - med anledning av svåra angrepp mot flygvapnet - i en trängre krets vid Obersalzberg svagheter i våra rustningar för flygvapnets räkning och framhåll för försvarsstaben (OKW), att den å sin sida i hela krigsmaktens och landets intresse borde påskynda flygvapnets utbyggande, och måste stöda oss, i stället för att bara negativt kritisera oss. Jag konstaterade, att den högsta ledningen inte fungerat i detta avseende.

Därmed stack jag huvudet i ett getingbo. Man avvisade häftigt mina krav och upplyste mig, att Göring hade avböjt att försvarsstaben (OKW) ägnade sig åt flygvapnet och förbjudit varje inblandning. Att denna invändning inte håller streck är säkert. Göring skulle nog ha värjt sig mot inblandning, dock säkert inte mot värdefullt understöd och hjälp till flygvapnets förbättrande.

Inte bara det att rustningen siffermässigt var för ringa, det fattades också i synnerhet nya och bättre flygplantyper. Vi flög ännu vid krigets slut med de genom allehanda finesser visserligen förbättrade, men dock föråldrade typerna från början av kriget. I fråga om bombflygplan framkom vid sidan av den medelmåttiga Do 217 blott en enda (ny) typ, den 4-motoriga He 177. För att bli stridsdugligt måste detta flygplan modifieras så mycket att det redan distanserats av andra typer innan det kunde insättas. Ett enda för-

band nådde visserligen ett sådant stadium, att det kunde insättas vid östfronten, dock så sent att det måste dragas tillbaka redan efter några anfall, på grund av den höga bränsleförbrukningen, enär man inte längre kunde tillgodose det behov, denna förbrukning påfordrade. Sålunda hade vi inte något bombflygplan, som var jämställt med den modernt utrustade fienden i väster.

Detsamma var fallet med jaktflygplanen. Me 109 kunde på slutet, trots alla förbättringar, inte längre konkurrera med fienden. Den under kriget konstruerade typen Fw 190 var bra när den kom, men borde efter ett år ha blivit avlöst av ett nyare flygplan med ännu bättre prestanda.

Det verkligt överlägsna jaktflygplanet kunde vid den tiden blott reaflygplanet Me 262 bli, men det kom för sent och i ett alltför ringa antal. - Ty - och det var allra tokigast - då de första (av dessa) flygplan levererades i april 1944, hade Hitler givit order om ombyggnad av detta snabba jaktplan till ett reabombplan. Detta betydde ombyggnad av förarplatsen, införande av bombsikte, upphängnings- och fällningsanordningar för bomber och konstruktion av ett nytt landningsställ - som måste vara starkt nog att tåla en last av en 1000 kg bomb vid starten, utan att brytas sönder. Var och en kan - även om han blott är delvis insatt i förhållandena - föreställa sig, vad sådana ändringar betydde sedan man börjat serietillverkningen. En fördröjning av produktionen, som man under de rådande omständigheterna endast kan betrakta som ett brott!

Hitler förbjöd alltså att flygplanet levererades som jaktflygplan. Och i sin tyranniska envishet höll han fast vid detta trots alla invändningar. Han blev grov och visade var och en, som framlade förnuftiga argument, helt enkelt på dörren. Göring och den dåvarande stabschefen för flygvapnet och eskadercheferna kämpade förbittrat, men utan framgång. Hitlers tjurskallighet gick så långt, att det blev förbjudet att säga: 'Me 262 är ett jaktflygplan'. En sådan order kom till och med ut i skriftlig form. - När jag ytterligare en gång hade framlagt alla motiv för att Me 262 nödvändigtvis skulle vara ett rent jaktflygplan, därmed vederläggande Hitlers felaktiga uppfattning, såväl tekniskt som taktiskt, skickade han bort mig med orden 'Nu vill jag inte höra mer. Ni säger det bara för att jag inte skall få rätt'.

I augusti 1944 nedlade jag mitt ämbete som chef för den operativa flygstaben. Före min avgång från flygledningen (OKL) skickades jag av Hitler och Göring på en inspektionsresa västerut, där motståndarnas invasion redan var i full gång. Hitler hade vid den tiden fattat beslut att avskaffa samtliga jaktflygplan och i stället enbart bygga luftvärnsartilleri, och begärde ge-

nast en plan över hur mycket luftvärnsartilleri, som kunde framställas, om allt jaktflyg togs ur produktionen. Detta arbete ville han uppdraga åt mig, men jag avböjde att medverka i vansinnigheterna.

Mitt inspektionsuppdrag bestod i att göra viktiga iakttagelser vid västfronten och att därifrån direkt telegrafera in mina därav resulterande förslag. Jag skickade också bl a till försvarsstaben (OKW), att framläggas för Hitler, till flygledningen (OKL) och till Göring personligen ett telegram med innehållet 'Me 262 snarast som jaktflygplan till fronten.' - Vid min återkomst fann jag, att det under tiden åter varit en häftig sammanstötning med Hitler, med anledning av Me 262, och att han varit så rasande, att man inte vågat framlägga mitt telegram till honom.

Innan jag gick in till honom för att tala om mina intryck från resan, fick jag direktiv från Göring, i vilka han förbjöd mig, att vid min föredragning ens snudda vid frågan Me 262, då Hitler var så uppbragt över detta ämne, att jag inte bara skulle skada mig själv svårt, utan även hela flygvapnet, om jag ännu en gång bragte denna fråga på tal. Jag svarade emellertid att jag skulle framlägga fakta och följaktligen min verkliga uppfattning.

Hos Hitler var utom jag blott Keitel närvarande. Jag berörde situationen i väster ur flygvapnets synpunkt, omnämnde mitt telegram angående Me 262, belyste genom praktiska exempel den trängande nödvändigheten av deras insats enbart som jaktflygplan och vederlade Hitlers luftvärnsidéer, vilket i själva verket var ganska lätt.

Hela tiden var jag beredd på att bli bryskt avbruten, men han lät mig tala en hel timme, utan att själv säga ett ord. Dyster och sluten lyssnade han, och jag kunde omöjligt sluta mig till vad han tänkte. - Efter en timme kom en adjutant och påpekade att tiden för audiensen var slut. Jag meddelade att jag berättat det väsentliga och följaktligen var färdig. Samtidigt anmälde jag min avgång för Hitler, ty jag hade redan överlämnat mitt ämbete till general Christian, och denna audiens var mitt sista uppdrag. - Hitler sade inte ett ord till mig, inte tack, ingenting, han tog ingen notis om min anmälan, lät mig stå och gick sin väg. Men kort efteråt lät han äntligen jaktförbanden få Me 262 - dock alltför sent och dessutom i alltför ringa omfattning.

Han bestämde, att för varje producerad Arado 276 - likaså ett reaflygplan, men inget jaktflygplan utan ett spaningsflygplan - som kunde insättas som bombplan, skulle jaktförbanden få en Me 262. En droppe i havet! Produktionen av Arado var mycket ringa vid den tiden, omkring 15-20 flygplan i må-

naden. Icke desto mindre var det, efter en lång och fruktlös kamp, ett litet avbräck i Hitlers tjuriga envishet.

Resultatet av allt detta? Ett misslyckande för det tyska flygvapnet, övervägande förorsakat av Hitler själv.

Hitler fordrade av flygvapnet insats efter insats, prestation efter prestation, och seger - utan att han gav det de därför nödvändiga medlen. Han erkände inte flygstridskrafternas verkliga betydelse. Han var en militär och teknisk dilettant, som i sin fordran att alltid ha rätt, hundratals gånger diktatoriskt förkastade råd och åsikter från fackpersonal och män med praktisk erfarenhet. - Och när flygvapnet utan erforderlig rustning inte längre kunde utföra de begärda prestationerna, utan mer och mer förblödde, då beskylldes han det på grövsta sätt för svaghet och feghet.

Man kan också tillskriva honom ingreppen i den tyska industrien, i vilken kommissarier, generalfullmäktige och fullmäktige regerade, vilka utan tvivel ofta förklarade initiativen och vid ett flertal tillfällen åstadkom skada och förvirring i denna känsliga apparat.

De tyska vetenskapsmännen och teknikerna gjorde sannerligen sitt bästa. De gjorde storartade uppfinningar och framsteg, genom vilka de ofta hade försprång framför den övriga världen. Men det förblev för det mesta framsteg i laboratorierna, som endast kom ut i enstaka provexemplar eller också i ett alltför ringa antal färdiga produkter att sättas in i striden. Bristen låg i, att den tyska ledningen ej kunde i rätt tid uppnå den för praktiken erforderliga massproduktionen.

Enär Tyskland blev överansträngt genom Hitlers dilettantiska politik och emedan det inte från början lagt och fasthållit tyngdpunkten i varje rustning på att skapa ett luftherravälde, som till varje pris måste behållas, måste vi fullständigt krossas under mängden av fiendens materiel - vi kunde varken säkra den egna hemorten eller vår industriella kapacitet, och vi kunde inte bryta Rysslands kraft och avvärja en invasion från väster. - Detta fruktansvärda krig är slut. Men redan avtecknar sig mot horisonten nya konstellationer och väldiga maktblock.

Var de maktpolitiska skiljaktigheterna mellan Tyskland och Ryssland begränsade till kontinenten, så är de mellan Öst och Väst världsomfattande, och därigenom så mycket större och svårare att övervinna. Den ideologiska motsättningen nu är större än (de tidigare) mellan kommunismen och nazismen. Man behöver inte vara någon profet för att förutse, att en uppgörelse

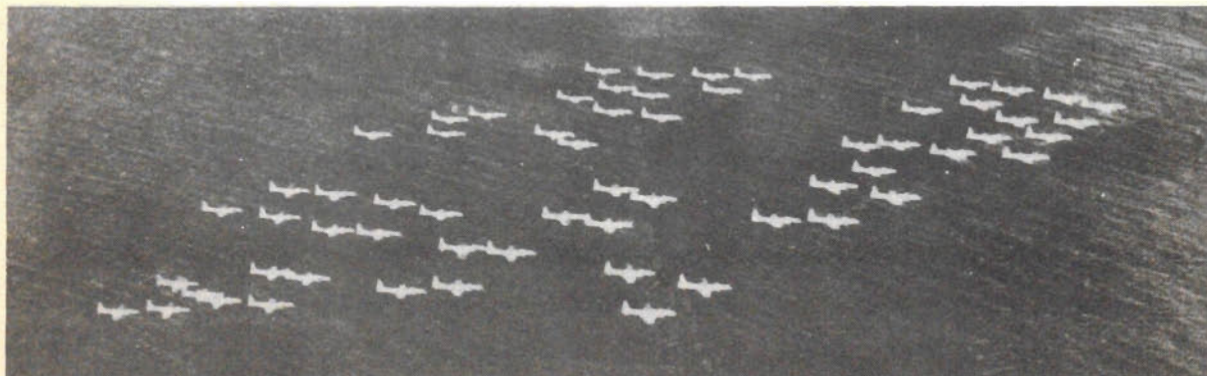
mellan Öst och Väst en gång kommer att bli oundviklig.

Jag tvivlar inte på allas goda vilja till en slutlig och varaktig fred - vem skulle inte vilja ha fred? Dock kommer det ännu att ta lång tid - om det överhuvudtaget kan lyckas - innan mänskligheten fullständigt kan befria sig från krigets skräckbild. Att sluta ögonen för olika kraftcentras verksamhet skulle skada mer än ett sakligt, nyktert betraktande av den möjliga, framtida utvecklingen kan gagna det hela.

Man bör inte underskatta varken anspråken eller expansionskraften och den sega målmedvetenheten i öster. I det som skett går vägen ibland fram och (ibland) tillbaka, det är en fråga om taktik, men målet står alltid oförändrat kvar. Tyskarna känner till det, de har alltid stått österns folk närmare än folken i väster.

De framtida chanserna är för ögonblicket inte lätta att bedöma. Säkert synes det mig dock, att överlägsenheten i luften i längden alltid blir avgörande. - Herraväldet på havet är idag beroende enbart av luftherraväldet. Utvecklingen av kriget i Europa och i Stilla havet visar detta tydligast. Den starkaste flotta är värdelös, när motståndarna innehar luftherraväldet - flottan har då bara att välja var den vill bli sänkt - i hamn eller ute på öppna havet. - Och kriget till lands föres till ett slutligt avgörande av den, som kan sätta in överlägsna flygstridskrafter.

Och så mycket mer måste dessas betydelse växa, när man tar de modernaste vapnen med i beräkningen, raketvapen, som man redan använt i praktiken, och atomvapen, som en gång likaså skall komma, i vilkas fjärrverkan man likaledes kan se en fortsatt utveckling av luftmakten. - Därför kommer den, som behärskar luften, att behärska världen."



FLYGGET I ARDENNEROFFENSIVEN 1944/45.

Enligt säkra källor hade tyskarna planlagt sin sista stora motstöt i väster, Ardenneroffensiven 1944/45, till en tidpunkt då v ä d r e t skulle hindra de allierade att utnyttja sin flygöverlägsenhet, vars följder så tydligt ådagalagts under slaget om Frankrike. Man hoppades också att för flygspaningen kunna dölja, vad som var i görningen, innan stöten sattes in den 16/12 1944. Avsikten lyckades också så tillvida, att de allierade blev överraskade både av anfallets exakta riktning och dess styrka.

Till stöd för offensiven hade tyskarna lyckats samla så mycket flyg, att de den 16 och 17 kunde företa 500 - 600 flygningar om dagen över fronten, men detta kostade dem dryga förluster. Den 18 - 22 var vädret mycket dimmigt. De allierades flyg kunde då endast företa ett fåtal motanfall i trädtoppshöjd. Det lyckades dock därunder stoppa en fientlig markkolonn, som var på väg att erövra ett stort drivmedelsförråd. Den tyska tåten kom emellertid på dessa dagar så långt, att den allierade fronten praktiskt taget klövs. Läget blev mycket hotande. Amerikanernas taktiska flyghögkvarter i Luxemburg kom t o m inom räckhåll för fiendens artilleri.

De allierade handlade emellertid snabbt och gjorde de omgrupperingar och befälsförändringar, som läget krävde, efter frontens delning i en nordlig och en sydlig del. En stor del av amerikanernas taktiska flyg fördes tillfälligt över till engelsmännen i norr. Från England hämtades jaktflottiljer, som nu skulle överta försvaret av de bakre områdena, så att det taktiska flyget kunde koncentrera sig på motanfall mot tyska trupper. En tung bombeskader i England ställdes likaledes till det taktiska flygets förfogande, som förstärkning av offensivkraften. General Eisenhowers plan var att vid källan bryta tyskarnas förmåga att fortsätta anfallet, d v s att med flyget hindra ytterligare tillförsel till slagfältet, och att med marktrupperna och flyget så vitt möjligt hindra ytterligare framryckning.

Planen genomfördes i huvudsak på 5 dagar, den 23 - 27/12, då flygvädret var gynnsamt. Den tyska järnvägstrafiken tvangs av bombflyget att stoppa vid Rhen. På landsvägarna härjade "jaktbombplanen" (de flesta av typen P-47 Thunderbolt). Trafiken under dagen blev praktiskt taget lamslagen. Härunder blev bränslebristen akut för tyskarna, som måste avbryta offensiven. - En amerikansk division, som inringats vid Bastogne, undsattes från luften med ammunition och livsmedel. Den stöddes genom flyganfall på tyska batterier.

En förutsättning för flygoperationernas framgång var att det tyska flyget kunde hållas undan. Det lyckades också i regel. Den 1/1 1945 samlade sig dock Luftwaffe till ett överraskande motanfall. 600 flygplan angrep de engelska och amerikanska flygfälten närmast bakom fronten och lyckades förstöra eller skada ett par hundra flygplan på marken - dock med stora förluster för de anfallande. Vid det laget fanns emellertid så gott om reserver hos de allierade, att förlusterna var ersatta inom 24 timmar. I västmaktsflyget har man undrat mycket, varför anfallet inte upprepades. Dess egen erfarenhet var att offensivt uppträdande oftast ger största framgången. Men vid flygoperationer gäller det att ett enstaka anfall sällan blir avgörande - man måste fullfölja med flera. Förklaringen till att tyskarna inte kom igen, ex.vis uppkomna förluster, bränslebrist e dyl, har inte framkommit genom tyska dokument.

Den 31/12 1944 hade de allierade samlat sig för motoffensiv på marken. Under de fortsatta flyganfallen mot tillförseln kunde tyskarna inte hålla sina positioner. De måste börja återtåget, vilket gynnades av de långa nätterna. I slutet på januari 1945 var läget återställt. Under återtåget förstördes en mängd tyska transportmedel från luften. Vid ett tillfälle förstörde bomb-

flyget en bro, och i den trafikstockning, som sedan följde, sköt jaktbombplanen sönder 3000 motor- och pansarfordon på en dag. Trafiken anfalls även under mörker. Det amerikanska attackflyget utprovade t o m metoder för raketanfall nattetid. Man var emellertid inte utrustad och utbildad härför i tillräcklig omfattning. En erfarenhet blev emellertid, att man måste fortsätta på detta område, så att man i fortsättningen skulle kunna angripa fiendliga vägtransporter dygnet runt.

Det allierade flyget spelade sålunda en klart avgörande roll, då det gällde att begränsa den tyska offensivens verkningar. Självfallet var det inte flyget ensamt som avgjorde, men stöten hade säkerligen nått mycket längre och fördröjt inledningen på slaget om Tyskland mycket mera, om inte motanfallen från luften den 23 - 27/12 1944 varit. Hur Ardenneroffensiven möttes är ett gott exempel på flygets stora rörlighet och förmåga att snabbt koncentrera sig mot ett mål, även om man varit upptagen i andra riktningar förut. En ovillkorlig förutsättning för framgången var, framhålls det på amerikanskt håll, att flyget (under överbefälhavaren) hade en självständig, operativ ledning av sina stridskrafter, sitt luftförsvar och sitt underhåll, allt dock i intimaste samarbete med armén, på likställighetens grundval. Samma operativa ledning dirigerade flygförbanden, än till den ena, än till den andra armégruppens understödjande. Systemet fungerade utan vank.

Tyskarnas tillit till vädret såsom hinder för flyget visade sig vara en felspekulation.

I framtiden kommer det att bli än mera vanskligt att främst hoppas på väder och mörker som bundsförvanter mot fiendens flyg.

Kanadensiska flygvapnet 25 år.

Kanadensiska flygvapnet firade 1/4 1949 minnet av sin 25-åriga tillvaro med att bl a ge ut en minnesskrift över märkligare tilldragelser och data i dess historia. Här följer några utdrag därur omfattande insatser i den allierade luftkrigföringen under 2. världskriget.

Den 1/1 1943 ingick 6. kanadensiska flygeskadern under ledning av flygmarskalk Brookes i Bomber Command. Eskadern bestod ursprungligen av åtta divisioner, som tidigare ingått i 4. eskadern. Vid slutet av kriget hade eskadern vuxit till 14 tunga bombdivisioner. Flygmarskalk Mc Ewen efterträdde flygmarskalk Brookes som chef den 29/2 1944.

Eskaderns första företag blev ett anfall mot de frisiska öarna, kombinerat med minutläggning och utfördes den 3-4/1 1943 av sex Wellington-plan. Den 28-29/7 s å kunde 6. eskadern för första gången insätta mer än 200 bombplan mot ett enda mål, nämligen då 234 flygplan anföll Hamburg. Vid detta anfall led eskadern sin största förlust i kriget - 22 flygplan.

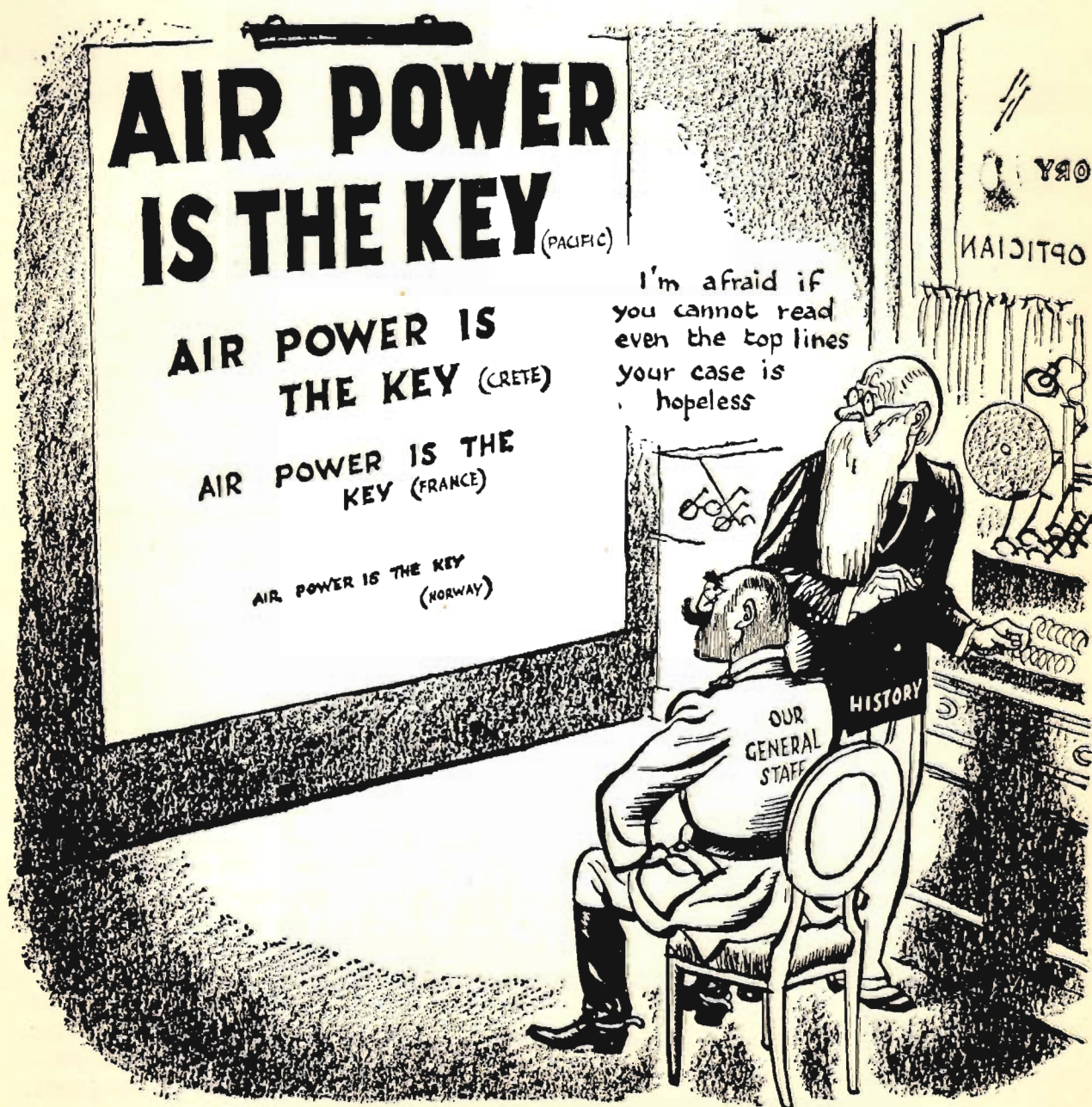
Den 25/9 1944 steg antalet kanadensiska flygdivisioner på andra sidan haven till 35. Krigets gynnsamma förlopp gjorde det möjligt att reducera Kanadas eget luftförsvar och mot slutet av kriget ombaserades därför ytterligare sex divisioner från hemlandet.

Den 6-7/10 1944 ägde åter ett större anfall rum. Därvid insattes omkring 300 tunga bombflygplan mot Dortmund. Vid detta anfall fälldes omkring 810 ton bomber över målet. Förlusterna inskränkte sig till två plan. Den 14/10 s å satte 6. eskadern rekord genom att inom 16 timmar insätta omkring 500 Lancaster- och Halifaxplan i två anfall mot Duisburg. Under det första anfallet, som ägde rum under dager och i vilket deltog omkring 1000 flygplan, fällde de omkring 250 kanadensiska flygplanen cirka 1100 ton bomber. Det andra var en "1000-plansraid" under mörker. Därvid fällde de 240 planerna omkring 950 ton bomber. Förlusterna utgjordes endast av fyra flygplan.

Forts sid 99.

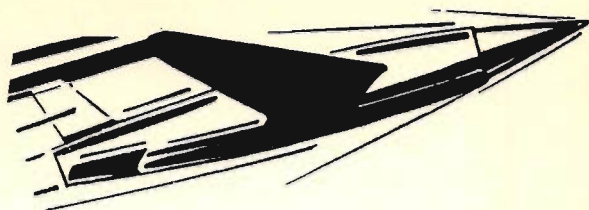
GLÖMDA KRIGSERFARENHETER?

En engelsk tecknare - Illingworth - som tyckte att de allierade haft för stora motgångar i landkriget, därför att luften förbisetts av arméledningen, gjorde denna bild 1942.



Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M



STANDARDISERADE REGLAGE I RAF:S FLYGPLAN.

Enligt meddelande från brittiska flygministeriet, kommer man att införa standardiserade reglage i RAF:s kommande flygplan, för att förenkla förarnas arbete. Detta arbete har nämligen blivit allt svårare, i och med att flygplanen blivit mer och mer komplicerade.

I framtiden skall reglagen få ett klart specificerat utseende, i stället för en av fabriken vald utformning. Sålunda kommer alla vingklaffreglage att föras med en knapp, som är sfärisk, med små cylindrar på sidorna. Kompressorreglaget skall föras med en kub. Blandningsreglaget får en rund skiva med små pyramider i kanten. Dessa utseenden (och andra för andra reglage) har utvalts efter en serie försök under ledning av RAF:s flygmedicinska institut. Man har eftersträvat att få fram sådana utformningar, att reglagen kan identifieras enbart med känseln. Nödhandtag, exempelvis för utlösning (utskjutning) av förarstolen eller för eldsläckare, kommer att föras med gula och svarta ränder för att man lättare skall kunna se dem.

Den huvudsakliga fördelen med denna standardisering blir, att en förare - oberoende av vilket flygplan han flyger - alltid vet, vilken funktion ett reglage med ett visst utseende har. Därigenom löper man mindre risk, att haverier inträffar på grund av att föraren av misstag använder fel reglage.

Reaflgplan provas under vinterförhållanden.

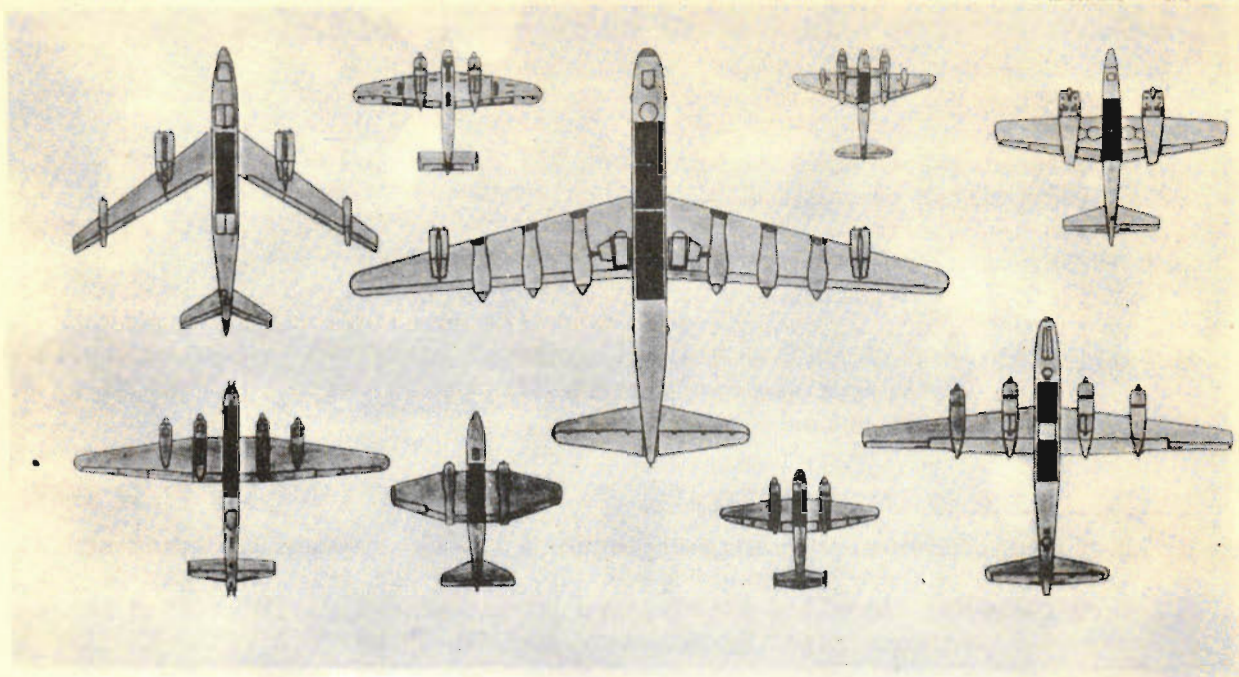
(Itav 17/1 1950)

Watson Lake i norra Canada är en av försöksstationerna för prov med flygmateriel vintertid. I försöken där deltagar även brittiska RAF. Enligt chefen för basen synes reaflgplan i stort sett vara väl lämpade att operera i kyla. Flygplanens hydrauliska system erbjuder de största svårigheterna. Gummitätningar krymper och gör ledningarna otäta. Frost på vindrutan och särskilda störningar i radion hör också till de problem, som återstår att lösa.

Convair B-36 som spaningsplan.

R B - 3 6 heter spaningsversionen av Convair B-36. Den är försedd med 14 kameror, varav en med 120 cm brännvidd för lodbildsfotografering på stora höjder. T v flyges planet med sina 6 kolvmotorer, men 4 reamotorer skall tillkomma i "baljor" under vingarna.

BOMBFLYGPLAN AV 1950 - EN JÄMFÖRELSE.



Efter "Flight" den 26/1 1950 återger vi här en jämförelse mellan några av de viktigare bland dagens bombplantyper. Bilden avser särskilt att klargöra typernas och bombrummens inbördes storlek. "Jätteflugan" i mitten är Convair B-36 "Conqueror" (obs, de extra reamotorerna). De övriga upptill är (fr v t h): Boeing XB-47, Bristol Brigand, D H Mosquito, och North American B-45 Tornado. Undre raden visar (också fr v t h): Avro Lincoln, English Electric Canberra, Tupoljev Tu-2, Boeing B-50.

Amerikanska marinen får nytt vingmål.

(ANAF Reg 24/12 1949)

Den 16/12 1949 tillkännagav amerikanska marinen, att dess nya vingmål gjort lyckade flygprov på en höjd av drygt 10 km och med hastigheter på mer än 720 km/tim. Vingmålet är byggt som ett vanligt flygplan och kommer att användas vid skjutövningar med både dag- och nattjaktflygplan och luftvärns-skjutningar. Vingbredden är närmare 7 m.

Ny skyddsdräkt vid eldsläckning.

(Air Force jan 1950)

En ny eldsläckningsdräkt har utarbetats vid Wright Patterson Air Force Base Ohio. Dräkten skall användas av räddningsmanskap för undsättning av personal vid flygplanbrand. Temperaturen inne i dräkten går ej upp till mer än c:a 50° C, även om hettan utanför stiger till bortåt 1000° C.

Dräkten har passerat en serie lyckade prov. Den är hittills ensam i sitt slag. Materialet består av 18 st hoppressade lager glasfiber, glasfiberremsor, neoprentäckt glasfiber, perforerat bomullstyg, silver- och aluminiumduk samt nylon, allt i en sammansättning, som bildar bästa skydd mot den lednings- och strålningsverkan, som råder i hettan inom ett brinnande flygplan.

Dräkten är endast 13 mm tjock. Den består av en overall i ett stycke, en tjock huva, tumhandskar och asbestsulade stövlar. Vikten är c:a 15 kg.

Vid utförda prov kunde brandmanskapet under 1 min 32 sek stanna kvar i en eldhärd, vars temperatur var omkr 1300° C, utan att känna något kroppsligt obehag. Man räknar med att en person, klädd i dräkten, skall kunna hålla ut i 10 min i en hetta av 1000°.

Douglas C-124 Globemaster II transportflygplan.

Prototypen till amerikanska flygvapnets blivande serie-transportflygplan Douglas C-124 "Globemaster II" har rapporterats färdig eller i det närmaste färdig för prov. Flygplanet avses närmast användas som lastflygplan och är beräknat för sådan tung utrustning som stridsvagnar, kanoner och lastade lastbilar.

"Globemaster II" har 4 st Pratt och Whitney R-4360 motorer på 3500 hk vardera. Flygvikten är omkring 80 ton och lastkapaciteten cirka 23 ton. Den- na last kan transporteras omkring 1400 km, varefter flygplan efter lossning kan återvända till utgångspunkten utan tankning.

Om flygplanet användes som trupptransportflygplan, varvid lastrummet avdelas i två "däck", är kapaciteten 200 fullt utrustade soldater plus en del övrig fältutrustning eller 136 patienter på bårar och 52 sjukvårdspersonal. - Förutom prototypen har amerikanska flygvapnet beställt 29 st eller i allt 30 ex av det nya transportplanet.

USAF får ny typ av transportflygplan.

(ANAF Reg 24/12 1949)

De första 2-motoriga transportplanen typ C-119 Fairchild Packet har nu levererats till det amerikanska flygvapnet. Sedan okt 1949 undergår planet mark- och flygprov vid olika flottiljer. Den huvudsakliga skillnaden mellan C-119 och den tidigare typen är motorstyrkan. C-119 har två Pratt-Whitney Wasp Major med en starteffekt på 3.250 hk och en normal marscheffekt på 2.650 hk upp till en höjd av 1.800 m och 2.300 hk upp till 5.500 m. Den tidigare typen hade två Pratt-Whitney R-2800 med en starteffekt på 2.100 hk och 1.700 hk upp till 5.000 m.

Flygplanet avses kunna transportera 9 tons last omkring 3000 km. Det har en lådliknande flygkropp med utrymme gott och väl för 10 ton, men ökad last minskar givetvis aktionsradien. Flygplanet rymmer 42 fullt utrustade soldater och 20 fallskärmsbehållare. Som ambulansplan kan C-119 transportera 36 patienter på bårar samt behövt antal sjukvårdare.

C-119 skiljer sig från den tidigare typen genom nosens form, som konstruerats så, att piloten får bästa möjliga sikt framåt och nedåt för förbandsflygning. För att åstadkomma erforderlig sikt, då fallskärmstrupper och förråd släpps ner, har man monterat in fönster under 1. och 2. föraren i golvhöjd i nosens sidor.

I dec 1949 pågick tillverkning av 143 st nya C-119 för flygvapnet och för marinflyget.

Transportflygplan på skidor.

Northrop C-125, ett nytt trupptransportplan för USAF, vars flygvikt är omkr 15 ton, förses med skidor för arktiska operationer. Skidorna lär bli de största som hittills förekommit.

Krav på militärt transportflygplan i USA.

(ANAF Reg 3/12 1949)

Någon dag i början av december 1949 höll general T u n n e r , USAF, under kriget ledare för flygtransporterna över "puckeln" till Kina och nu senast chef för luftbron till Berlin, ett tal på "transportflygets dag", varvid han bl a redogjorde för, hur det flygplan borde vara beskaffat, som skulle användas i militär transporttjänst.

I krig går den svåraste non-stop-flygningen över Atlanten, yttrade generalen, och därför bör konstruktörerna basera sina konstruktioner på de praktiska problemen vid en sådan flygning - med andra ord, på praktisk eller faktisk geografi och inte på teoretisk.

Det, som kanske mest bidrar till billig och pålitlig flygtransport, är små fordringar på underhåll, och på detta område kan säkert stora inbesparingar göras. Flygmotorerna bör vara oömma och pålitliga och skall kunna bytas på några få minuter. 1200 timmars gångtid mellan varje stor översyn bör inte vara för mycket begärt.

Transportplanets kropp, fortsatte T., bör vara så rymlig, att den kan rymma rader med två personfordon eller liknande sida vid sida genom hela sin användbara längd. Lastluckorna bör vara mer än två och stora nog att tillåta ilastning av lastbilar. Vidare bör flygplanet vara försett med räls för omstuvningen av tyngre last i flygkroppen. - T. ansåg vidare, att flygplanet borde vara av 4-motorig typ och kunna transportera 25 ton 5000 km. För att minska kostnaderna för besättningen, bör denna bestå av 3 man vid flygning över land och 5 man över vatten.

Flygplanet bör kunna flyga på 6 km höjd med full last. Det bör vidare kunna starta och landa på en 1800 m lång bana. Landstället bör fördela vikten så, att 100 ton tunga transportflygplan kan landa på alla nu tillgängliga flygfält avsedda för transportflyg. För att öka startförmågan bör flygplanet vara utrustat med startraketer. - Vad som enligt T. behövdes, var sålunda ett oömt och pålitligt flygplan, en "flygande godsvagn", som kan ta ombord beväpnade trupper i USA och lasta av dem varhelst i världen, de skulle behövas, fullt utrustade och beredda till strid, och sedan kontinuerligt ge dem ett fullgott och effektivt underhåll.

Om T:s program blir genomfört, ökas USA:s förmåga att snabbt undsätta sina bundsförvanter på denna sida Atlanten, om de anfalls.

Radarsikte för höghöjdsbombfällning.

Air Materiel Command i USA håller på att utarbeta nya sikten för precisionsbombning från stora höjder. Såväl väderleksförhållanden som den mänskliga felfaktorerna inverkan kommer här att ytterligare minskas genom mekanismens förbättrade konstruktion. Alla behövliga data för beräkning av avdrift, flyghastighet, vindstyrka, vindriktning, höjd och avstånd från målet matas in i en kalkylator på vanligt sätt. Radar är den nya faktorn, som möjliggör lösningen av högbombningens problem, heter det. - Vid anfall styrs planet med automatstyrning, som korrigeras av bombfällaren. Sedan målet siktats på radarskärmen, behöver bombfällaren endast hålla det kvar där, resten sköter siktet om.

Med de ständigt mera komplicerade och skrymmande siktena och de samtidigt allt smäckrare bombplantyperna erbjuder installationen stora problem. Man eftersträvar en kompromisslösning, utan avkall på precisionen. Siktets underhåll grundas på den sk del-metoden. Delar av siktena kan här bytas ut utan att hela siktet behöver flyttas. Härigenom minskas fordringarna på den tekniska personal, som skall sköta instrumentet.

Hjuldäck av "polymer" - för arktiskt bruk.

(Ordnance jan - febr 1950)

Fordon, som USA:s militära styrkor använder inom arktiska områden, kommer att utrustas med däck, tillverkade av det nya syntetiska gummit "Polymer". Detta tål temperaturer ner till - 60° C och motstår köld bättre än vanligt rå- eller konstgummi.

Firestone-firman har under 2 år i samarbete med USA:s arméförvaltning låtit dessa däck genomgå olika prov för att utröna deras motståndskraft och elasticitet.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM:

Svar på uppgiften sid 86 är följande ankomsttid: - Kl. 1151.30.

LUFTBEVAKNINGSSUTBILDNINGEN - Forts fr sid 90.

tjänstgöring som befäl under luftbevakningsövningen i mars 1950. Om resultatet av utbildningen är det ännu för tidigt att yttra sig. På elevernas intresse kan man emellertid inte klaga; det har varit glädjande stort. En svårighet har varit elevernas skiftande förkunskaper och skolunderbyggnad. Den sistnämnda varierar från vanlig folkskola upp till studentexamen. Utbildningens ståndpunkt måste rättas efter dem, som har minst underbyggnad. I ex-vis elektroteknik visade det sig, att de elever, som hade endast folkskola, ej kunde tillgodogöra sig denna utbildning utan att dessförinnan och sedan jämsides med elektrotekniken läsa matematik. Dessutom bedrivs fritidsundervisning i engelska och radiotelegrafering. De elever, som saknar körkort, får tillfälle att taga sådant för att de sedan skall kunna tjänstgöra på rörliga luftbevakningsförband.

B.R.

TEKNISKA FRONTEN - Forts fr sid 107.

Jaktplan över Atlanten till RAF tankningsprov i luften.

TVå amerikanska reajaktpplan av typ Republic F-84 Thunderjet flög nyligen över Atlanten för att deltaga i tankningsprov i luften. Det var fjärde gången som reajaktpplan gjorde den resan. Flygplanen kommer att stationeras vid Tarrant Rushton i Storbritannien, som är Flight Refuelling Ltd's bas. Det var tack vare detta bolag, som man för någon tid sedan satte ett slags världsrekord genom att hålla ett Gloster Meteor-plan i luften under 12 tim med användandet av bolagets nya tankningsmetod. (Se U f 1 nr 7-10 och 12/1949).

HAVERIFRONTEN - FJÄLLRÄDDNINGSFÖRSÖKEN 1949 - Forts fr s III.

c) sedan man väl kommit över "matthetsperioden" efter 3:e - 4:e dagen klarades påfrestningarna på ett helt annat sätt.

Kapten Rasmusson, flygförvaltningen - som fingerat fallskärmsutsprång och sedan förflyttat sig i sällskap med kapten Edman nedan, försökstid 50 tim:

- a) största faran är våta kläder.
- b) hushålla med krafterna så att de räcker för bivackering.
- c) vidtag i tid åtgärd för att behålla kroppstemperaturen. Det är därför bra att vakna i n n a n man är allt för genomfusen.
- d) snöskomarsch måste utföras med huvudvikt på kraftbesparing. Gå mekaniskt!
- e) snöbivack är att föredraga framför tältskydd av fallskärmen.

Kapten Edman, F 20 - som fingerat fallskärmsutsprång och sedan förflyttat sig i sällskap med kapten Rasmusson, försökstid 50 tim:

- a) det är viktigt med lämplig klädsel och noggrann klädselvård.
- b) sök hålla kroppstemperaturen under alla förhållanden.

Ovanstående sammanställning av intrycken kan nästan anses vara en fullständig "minneslista" för vinterräddningstjänsten. Speciellt bör framhållas att vätan och bivackens kvalitet intagit en mycket stor plats bland de "varaktigaste intrycken" hos försökspersonalen.

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

B R O M S A D I T T F L Y G P L A N M E D O M T A N K E !

Ännu omkring 1940 var flygplan med bromsar sällsynta i flygvapnet. I dag är det svårt att förstå hur man kunnat klara sig utan dem.

Flygplans bromsar är känsliga verktyg, som kräver en försiktig användning för att de verkligen skall göra nytta.

Vid bromsning pressas ytor, som står stilla, mot ytor, som roterar med hjulet, som skall bromsas. Härigenom uppstår friktion, vilken ger bromseffekt, varvid en del av flygplanets rörelseenergi absorberas i bromsen. Denna energi omsättes i värme. Bromsens arbetsförmåga blir beroende av den mängd värme, den kan ta emot och delvis avleda, utan att själva bromsen eller andra delar skadas av värmen.

Man strävar därför att konstruera bromsarna så, att värmeavledningen blir så stor som möjligt och dess förmåga att ta emot värme även blir största möjliga. Vid flygplan är det på grund av vikts- och utrymmessvårigheter ej möjligt att konstruera idealiska bromsar, utan man har i allmänhet fått nöja sig med det kravet, att bromsarna skall tåla hård inbromsning vid landning, från sättningen tills planet stannat, samt därefter sväng med inbromsning. Efter detta måste bromsarna få tillfälle att svalna.

Att dessa krav på bromsarna är stora framgår exempelvis av att vid inbromsning av en J 21 under hela utrullningen utvecklas 15 till 20 gånger så mycket värme som vid kraftig uppbromsning av en medelstor personbil från en fart av 90 km/tim till stillastående. - På marken sker bromsarnas avsvälning relativt långsamt, särskilt på stillastående flygplan. Detsamma är fallet under flygning, då landningsstället är infällt. Snabbast svalnar bromsarna under flygning med utfällt ställ. För att minska den för avsvälningen erforderliga tiden har vissa bromsar försetts med kylflänsar.

Det är således viktigt, att flygplanets bromsar används med försiktighet och omdöme för att de ej skall bli överhettade. Alltför mycket värme medför lätt dels att bromsen skär, dels att slangar och däck värmeskadas. Detta senare är särskilt riskabelt, enär det inte alltid medför några påtagliga skador vid bromstillfället, däremot kan det resultera i ringexplosion vid ett senare tillfälle.

När det vid normal landning gäller att bromsa ett flygplan snabbt utan att det är frågan om nödläge, bör man utnyttja flygplanets aerodynamiska bromsmöjligheter i stället för att bromsa hårt med hjulbromsarna. Genom att flygplans landningsklaffar hålles utfällda under utrullningen och genom att flygplan med noshjulställ så länge som möjligt hålles i ett läge, som ger stor anfallsvinkel, fås det största luftmotståndet. Hjulbromsarna behöver då användas betydligt mindre eller också inte alls.

Om ett nödläge däremot tvingar en förare att eftersträva hårdast möjliga uppbromsning, t ex på ett litet fält, landning för långt fram, motorstopp under start eller dyl, bör andra principer vara vägledande vid bromsningen. Prov har visat, att hjulbromsarna är effektivare, om man snabbast möjligt efter sättningen minskar vingarnas lyftkraft så att flygplanets tyngd på hjulen blir den största möjliga. Verkan blir då större än om man kombinerar aerodynamisk bromsverkan med ansättning av hjulbromsarna. I ett nödläge bör man därför omedelbart efter sättningen fälla in klaffarna och minska vingarnas anfallsvinkel, å flygplan med sporrhjul genom att lätta på stjärten och å plan med noshjul genom att trycka ned noshjulet mot marken

samt bromsa. Härvid erhålles en ökning av bromsfriktionen och effektivare bromsning. - I detta sammanhang skall dock framhållas risken av att å flygplan med sporrhjul lätta på stjärten under inbromsningen. Risken för rundslagning blir då avsevärd.

Om största möjliga bromsverkan eftersträvas med hjulbromsar, får bromsningen ej utföras så hårt, att hjulen låser sig. Sker så skadas ej själva bromsen, men hjulen glider mot marken och upphetas snabbt av friktionen. Denna uppvärmning medför, att däckets gummi smälter och verkar som smörjmedel mot marken, varigenom avsevärt mindre bromsverkan erhålles. Den höga värmeutvecklingen medför även risk för ringexplosion.

Minnesregler:

1. Undvik att bromsa vid normala landningar, använd i stället landningsklaffarna under hela utrullningen.
2. Öka bromsverkan vid nöd i samband med landning genom att ta in landningsklaffarna och vid noshjul trycka ned detta snabbast möjligt.
3. Bromsa inte i onödan. Kör ej för fort på marken!
4. Då bromsning erfordras, bromsa med kortvariga, mjukt ansatta tryck på bromsarna.
5. Prova alltid bromsarna före utkörning, var beredd på att de kan ta olika efter flygning, även om de varit bra före flygningen.
6. Bromsa aldrig så hårt vid sväng, att innerhjulet står stilla.
7. Drag inte åt parkeringsbromsarna innan bromsarna svalnat.

Minns slutligen: - Många landningshaverier har orsakats av att bromsarna "förbrukats" under markkörning.

FJÄLLRÄDDNINGSFÖRSÖKEN 1949.

Vi inför här fortsättningen och slutet på "försökspersonernas" berättelser om sina erfarenheter samt dessutom den tidigare utlovade sammanfattningen av "de starkaste intrycken".

LJT (dåv) BERGLUND, F 21 - "MITT LIVS FÖRSTA SNÖDIKE".

"Det fingerade fallskärmsutsprånget på kalvfjället avlöpte lyckligt. Fallskärmen var snart hopsamlad och med kalotten i famnen vandrade jag ner för fjällsluttningen för att söka lå för den genomträngande vingen och finna en lämplig plats att tillreda ett nattläger. Mitt livs första snödikey blev en besvikelse trots tre timmars ihärdigt arbete. Besvikelsen infann sig dock inte förrän under natten. Snödiket var för smalt, för kort och för lågt. Jag var svept i fallskärmen och kände mig som levande begravd i snön. Varannan timme vaknade jag emellertid av takdropp. Det var 40 varmt och regnskurar utanför min bostad. Stora chok med vattenbemängd snö kunde plockas ner från taket, trots att jag gjorde knytnävstora draghåll i väggarna och snöbollen framför ingången rullades bort.

Vid sextiden på morgonen var faran "överhängande". Taket hade fått ett drag av rundbågestil och för att undvika verklig begravning måste jag plocka bort halva taket och skydda utrustningen i övriga delen av diket. Till råga på eländet kom just då en regnskur och jag fick nu välja mellan att sitta inne under takdroppet eller att stå ute i regnet. Utrustningen skulle packas för att kunna medföras under den kommande snöskomarschen, varför det senare alternativet måste väljas.

När läkarpatrullen uppenbarade sig fick jag ytterligare något att glädja mig åt. "Nu måste vi sno oss så vi hinner hem till frukosten" yttrade bl a en av patrullmedlemmarna. Det lät oerhört inbjudande, särskilt som jag inte sett och ännu mindre smakat en matbit på ett helt dygn. Naturligtvis var frukosten på Hotell Högfjället inte avsedd för mig. Men jag hade ju cigaretter att döva hungerkänslorna med tills jag ansåg att jag kunde börja skatta på innehålllet i den plomberade nödutröstningssatsen.

Vid 9-tiden var fallskärmspacken omändrad till ryggsäck och utrustningen packad. Snöskomarschen kunde börja. Regnskurarna hade nu avlösts av snöblandat regn och detta övergick längre fram på dagen till ihållande snöfall. Under det svåraste snöfallet tog jag mig en längre vilopaus. Fallskärmspacken baggnades som sittdyna och övre delen av fallskärmskalotten höljde jag över mig som ett tält. Med det röda färgpulver, som medföljde

nödutrustningen, hade jag färgat "tältet", för att med dettas hjälp kunna markera min uppehållsplats. Jag föreställde mig att en turist skulle ha trott att han såg en vålnad mitt ute i fjällterrängen, om han vid detta tillfälle kommit åkande i snöstormen.

Mellan klockan tolv och tre på eftermiddagen fortsattes sedan snöskovandringen i s strålände solsken. (Efterklockheten sade emellertid att det vackra vädret skulle utnyttjas till att torka kläder och utrustning). Jag hade nu kommit fram till en kraftig hängdriva och ansåg det vara lämpligt att nu börja göra i ordning mitt nattläger. Att direkt sätta igång med grävning av en snögrotta verkade tröstlöst. Under dagen hade jag gått med skor i 6 timmar med 5 - 10 minuters paus varje timme och tillryggalagt 9 km. Sedan klockan 9 på fm föregående dag hade jag förbrukat 10 cigaretter och druckit vatten vid 5 olika tillfällen. Nödutrustningen låg fortfarande obruten i min flygöverall. Jag kände på mig att jag nu var tvungen att tulla på innehålllet. 4 druvsockertabletter och en kola saite sprätt på livsandarna.

Under de följande 4 timmarna grävde jag en i mitt eget tycke utmärkt grotta. Med ingång från sidan i den mäktiga snödrivan hade jag fått ett utrymme där jag utan ansträngning kunde röra mig obehindrat. Risken att stöta emot väggar eller tak och därvid blöta ner kläderna var liten. Men vad glädje hade jag av detta? Kläderna och utrustningen i övrigt hade blivit sura under dagens vandring och efter grävningen av grottan hade all materiel av tyg behövt hängas upp till tork. I den nya snöstormen, som hade dragit upp framåt kvällen, var blotta tanken på klädtorkning absurd. Som tröst i all vätan kokade jag kaffe, rökte cigaretter och åt ett par kola. Iglooijuset som jag tänt värmdde upp grottan så mycket att det började stiga upp ånga från kläderna jag hade på mig.

Ordnandet av själva liggsplatsen blev ett drygt arbete för att på lämpligaste vis begagna utrustningen till madrass. Något användbart såsom täcke kunde jag inte finna. Under tiden jag sysslade med dessa problem slocknade Iglooijuset. Min första tanke var då att koloxid hade bildats i sådan mängd att Ijuset inte kunde brinna. Anledningen fann jag emellertid vara en fuktig veke.

Trots den synbara värmen i grottan småfrös jag i hela kroppen. Jag kunde inte gärna gå ut i snöstormen och springa mig varm, och inne i grottan kunde jag inte röra mig så mycket att det blev någon extra kroppsvärme. Och inte heller blev det varmare, när läkarpatruillen kom och jag fick draga ner bilxtills, knäppa upp knappar i vapenrock och byxor för att plocka fram ledningarna till termoelementen och dessutom sticka in en febertermometer. Kroppstemperaturen var 35,8°. För att undgå förkylning eller någon svårare sjukdom fick jag på läkarens inrådan avbryta övningen. På ett sätt var det en beviselse att inte få utnyttja min fina grotta under natten, men å andra sidan hägrade den varma sängen och det civiliserade livet på Hotel Högfjället." - - -

C.O.H.A. Berglund.

FJÄLLRÄDDNINGSFÖRSÖKEN 1949 - DE STARKASTE INTRYCKEN: - { Ufi anm: Tjänstegraderna nedan är de dåvarande - 1949.

Försökspersonerna uppgav efter avslutade prov sina starkaste intryck vara:

Fänrik Wikström, F 4 - hade fingerat fallskärmsutsprång och stannat därefter på kalfjället, s:a försökstid 50 tim:

- a) behovet av en rejäl handbeklädnad.
- b) påfrestningarna genom vätan som sammanhänge med det dåliga grottbygget första dagen.

Kapten v. Essen, Flygstaben - som fingerat fallskärmsutsprång och efter detta sökte sig ned till ett skogsområde och där avvaktade undsättning. Försökstid 50 tim:

- a) överraskande goda möjligheter att med tillgänglig utrustning övernatta i skogsteräng. Svårt att tro att jag hade haft det bättre om jag medfört sovsäck och annan utrustning. Fukten dock en aning irriterande.
- b) kniven slö, vilket ofta förargade.

Löjtnant Berglund, F 21 - som fingerat fallskärmsutsprång över kalfjället och sedan sökte ta sig fram till bebyggelse. Försökstid 32 tim:

- a) utnyttja varje tillfälle att hålla utrustningen torr.
- b) det är nödvändigt att ha en relativt rymlig snögrotta, så att man kan röra sig någorlunda hyggligt, en liten grotta tar på krafterna.

Kapten B. Hedberg, F 8 - som fingerat nödlandning med en J 28 och därpå stannade vid ett flygplan som ansågs vara illa åtgånget. Försökstid 52 tim:

- a) bivacken skall från början göras så bra som möjligt.
- b) det är svårt att klara sig mot vätan under det väder som rådde.

Fänrik Junggren, F 7, och löjtnant Arnebeck, F 17, som antogs ha nödlandat med en B 18 och därefter stannat 2 dygn och förflyttat sig 3vrig tid. Försökstid 5 dygn.

- a) bivackens kvalitet hade stor inverkan på uthålligheten,
- b) för förflyttning behövs mat. Saknas den gör man klokast i att ligga stilla.

Forts s 108.

NÖDLANDNING PÅ VATTNET MED ETT FLYGPLAN TYP 18.

För någon tid sedan tvangs en S 18 p g a vädret att nödlanda på vattnet. Bakgrunden till nödlandningen var att planet var uppe för att öva instrumentflygning. Under tiden drev dimma in över fältet, så att landning på hemmafältet omöjliggjordes. Flygplanet dirigerades därför till en annan flygplats. Vädret där var emellertid ganska dåligt och föraren lyckades inte få marksikt från 150 m höjd, vilken var den lägsta höjd han ansåg sig kunna gå ned till p g a hindren (höjder m m) runt detta fält. När mörker och bränsletillgång ej tillät att annan flygplats - med bättre väder - uppsöktes, företogs en nödlandning sedan marksikt erhållits ute över havet. Landningen utfördes 1 timme efter solens nedgång, vilket försvårade höjdbedömningen. - Om själva landningen berättar föraren följande (jämför skissen):

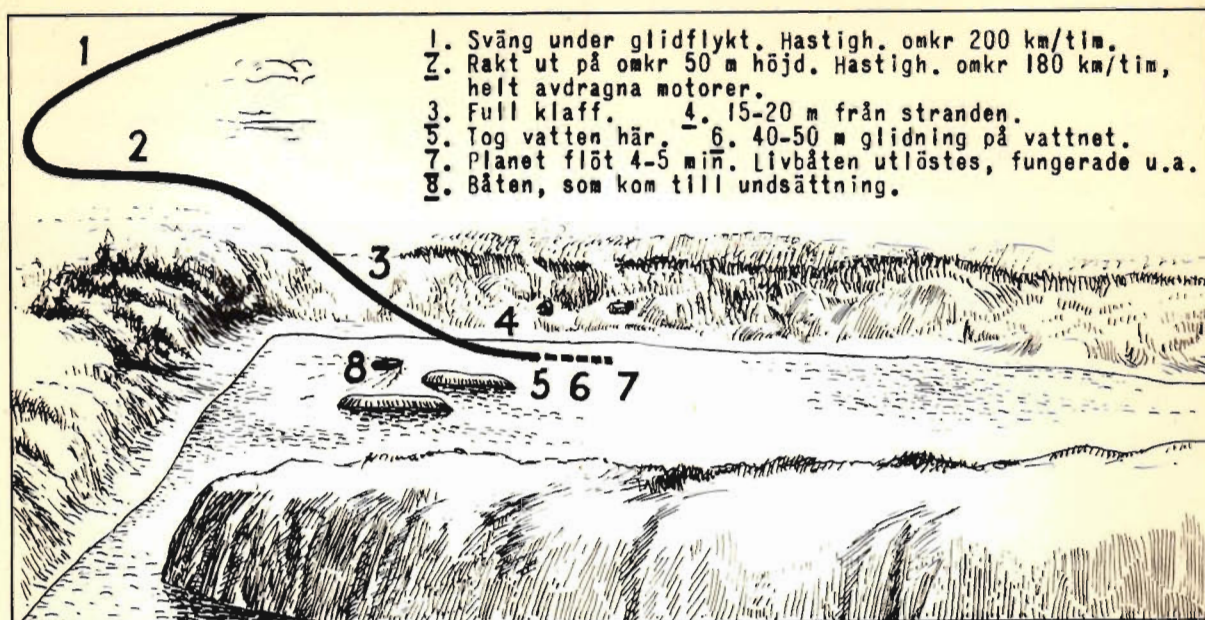
"Nödlandningsplatsen valdes i ett smalt sund och flygplanets väg i samband med landningen framgår av skissen. Vid tillfället rådde ingen sjögång, endast en lätt krusning på vattenytan. Sedan spanaren överlämnat till mig att avgöra om fallskärmshopp eller nödlandning skulle företagas, beslöt jag att b u k l a n d a p å v a t t n e t i ett sund, c:a 300 m brett. Vi fick marksikt över havet på 200 m höjd. Huvarna kastades, först av föraren, som därefter beordrade signalisten att fälla sin huv. Spanaren hade klättrat upp och satt sig i signalistens knä och stödde ryggen mot signalistens ryggsköld t h om denne, sett i flygriktningen.

Det var svårt att bedöma höjden mot vattnet i det rådande mörkret. Från 50 m höjd gick det ej att avgöra om höjden var 50 eller 10 m, varför landningen utfördes nära strandkanten. Bedömningen gjordes helt mot stranden. - På 50 m höjd fälldes klaffen ut fullt och landning företogs normalt, utan genomsjunkning men med låg stjärt. Den första beröringen med vattnet kändes endast obetydligt och uppbromsningen var mjuk i början. Vid slutet av uppbromsningen fick nosen en tendens att gräva och stjärten höjde sig då till omkring flygläge. Man kände samtidigt svaga skakningar i flygplanskrovet. Den slutliga uppbromsningen var relativt kraftig.

Livbåten utlöstes omedelbart efter uppbromsningen av spanaren, som satt kvar i signalistens knä. Medan båten gasfylldes tog sig besättningen ut på flygplanets vinge. Vattnet strömmade endast långsamt in i flygplanet, som flöt i omkring 4 minuter, innan det sjönk. Då var besättningen redan bärgad av en motorbåt, som kommit till undsättning." - Fackred "Haverifronten" kommenterar:

Med undantag för mörkret, som försvårade bedömningen, måste nog nödlandningen anses vara utförd under lyckligast tänkbara förhållanden. Dels kunde höjden bedömas med hjälp av stranden, dels var det ingen sjögång vid tillfället. Trots detta framhåller föraren starkt sin uppfattning, att det är synnerligen viktigt, att alla besättningar får tillfälle att e x e r c e r a i n uppträda vid nödlandning till sjöss. Föraren hade tidigare varit med om en diskussion om lämpligt uppträda vid dylika tillfällen, vilket han framhåller var värdefullt vid nödlandningen.

Iakttagelsen att vattnet endast trängde in långsamt och att flygplanet flöt i 4 minuter är också värdefull. Detta tyder på att förutsättningar



HUR 18-PLANET "LANDADE" - översiktsskiss av de olika momenten under landningen i vatten.

finns för att landa en '18' även i sjögång så att nosen ej skadas. Landningen får då inte utföras mot vågorna utan parallellt med dem och med så låg stjärt som möjligt. - Ute till sjöss, då bedömningen är svårare, är det sannolikt bättre att inte använda full klaff utan i stället det klaffutslag, som ger så låg sjunkhastighet och flyghastighet som möjligt, d v s omkring 20° . - Av den hithörande bilden från bärgningsarbetet framgår, att flygplanets skador var måttliga. Nospartiet t ex var som syns på foto't helt oskadat i detta fall.

PÅ VÄG UPP FRÅN NECKENS DOMÄNER - en blott "obetydligt"

skadad B 18 snart på det torra.

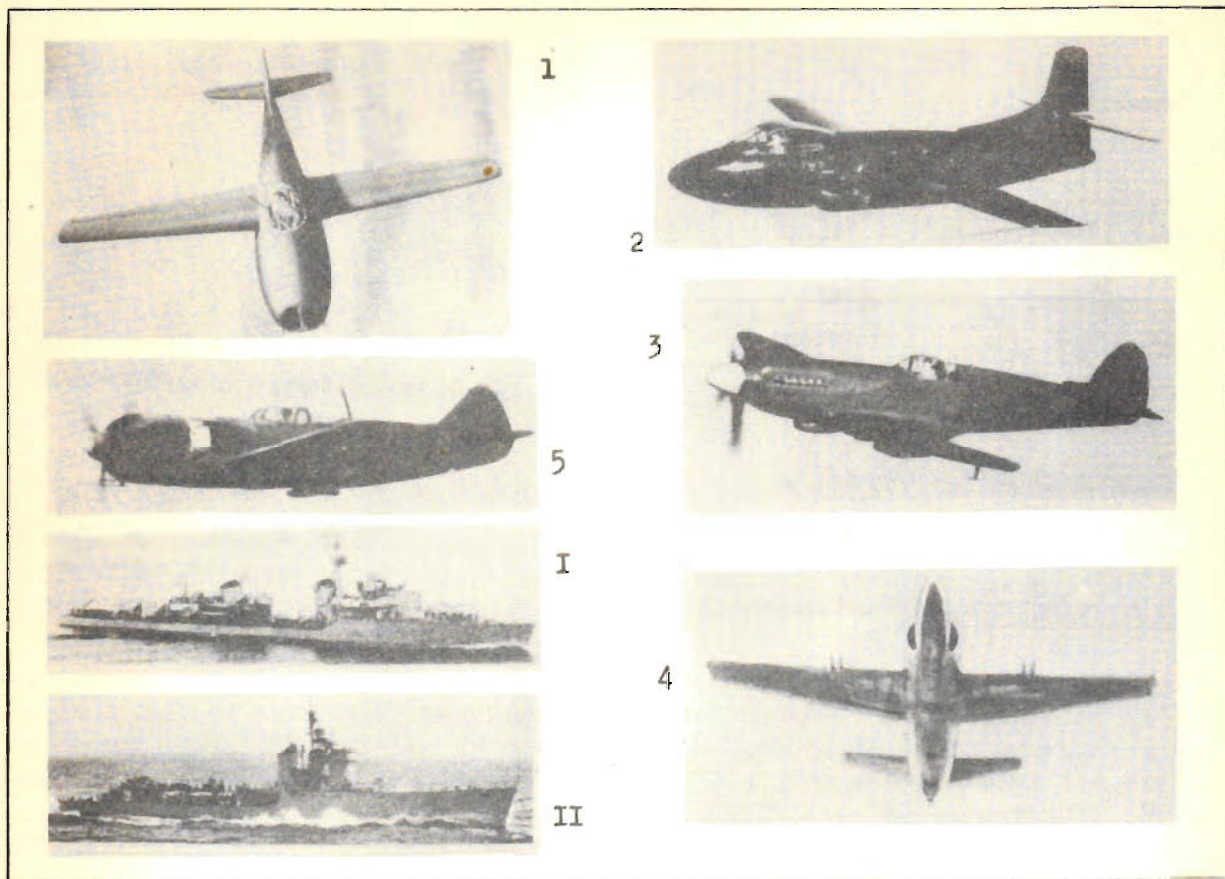
LANDNING I VATTEN

behandlas utförligt i
U f l : s föregångare
U F S , I nr 53/1942
för den 12 oktober.
Man finner där ett fyl-
ligt referat av brit-
tiska flygministeriets
broschyr "Air-Sea
Rescue".

Vi rekommenderar
en förnyad genomläs-
ning av U F S n r
53 / 1942 .



KÄNNER DU IGEN DEM?



TEKNISKA FRONTEN.

Avro Shackleton för havsövervakning.

(Eng o am fackpress)

Englands nya fjärrbombplan Avro Shackleton hade i mars 1949 gjort sin första flygning. Planet, som kan flygas en sträcka av 9.600 km med en marschhastighet av c:a 345 km/tim, skall användas av flygvapnets "Coastal Command" för att avvärja ubåtsblockad, en viktig uppgift i den engelska krigföringen.

Under andra världskriget hade intet av Englands fjärrspaningsplan tillräcklig kapacitet för att gå ut halvvägs över Atlanten, patrullera där under viss tid och därefter återvända till sin bas. Hos Avro Shackleton har man emellertid förenat lång flygtid med relativt stor bombast och bättre defensiv beväpning. Planet kan därför effektivt utföra ubåtspatrullering i Atlanten.

Shackleton har utvecklats ur R A F:s nuvarande standardbombplan, Lincoln och uppvisar jämfört därmed flera förbättringar. Så t e har flygkroppen gjorts större, vilket betyder bättre utrymme för besättningen och ökad plats för bombast och bränsle.

Shackleton har 4 st vätskekylda, 12-cylindriga R.R. Griffon 57-motorer à 2450 hk (istället för Lincolns 1635 hk Merlin 68 el 85-motorer).

Forts sid 84.

KÄNNER DU IGEN DEM? Lösningar till uppgifterna på sid 84.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>Mig-9</u>	Reaflygplan. Lång nos. Förarplatsen långt fram. Lång, smal vinge. Flygkroppen starkt avsmalnande bakåt. Pilformigt stjärthöjdplan, med rak framkant och svängd bakkant.
2	<u>Douglas</u> <u>F3D-1</u> <u>Skyknight</u>	Tvåmotorigt reaflygplan. Midvingat. Förarplatsen långt fram. Jämförelsevis tjock flygkropp. Stort stjärtsidplan, med rak bakkant och framskjutande fena. Stjärtkon. Högt ansatt stabilisator.
3	<u>Vickers</u> <u>Spitfire S 31</u>	Enmotorigt. Smal, cigarrformig flygkropp med spetsig nos. Förarplatsen tämligen långt bak. Lågvingat. Ellipsformade vingar.
4	<u>Vickers</u> <u>Attacker</u>	Reafpl. Lång spetsig nos. Halvrunda luftintag framför vingens framkant. Tväravskurna vingar och stjärtsidplan. Stjärtkon med utblåsningshål.
5	<u>La-7</u>	Enmotorig. Lågvingad. V-formad vinge. Förarplatsen mitt på flygkroppen. Stjärtsidplan med starkt sluttande framkant, äggformig bakkant. Luftintag under kroppen.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Jastreb</u> rysk torpedbåt	Två låga, något bakåtlutande skorstenar, den förliga i anslutning till bryggan. Tripodmast. Bryggan låg och lådformad. Bruten däckslinje med hög back. Markerad "jagarö" kring aktra skorstenen. Art i sköldar. <u>Bestyckn:</u> art 3-100, lv 4-37, 8 - ksp, torp 5-53 TT <u>Depl:</u> 842 ton. <u>Dim:</u> 84 x 8,7 x 2,9. <u>Fart:</u> 36 knop.
II	<u>Romulus</u> svensk torpedbåt	En rak skorsten i anslutning till bryggan. Enkel mast. Rel hög och smal brygga. Bruten däckslinje. Däckshus och lvbrygga mellan detta och skorstenen ger akterskeppet en jämn silhuett. <u>Bestyckn:</u> art 3-100, lv 6-20, 2 - ksp, torp 4 - 45 TT <u>Depl:</u> 870 ton. <u>Dim:</u> 78 x 8,2 x 2,3. <u>Fart:</u> 34 knop,

Vet Du och tänker Du på att missbruk av företrädesrätt i signaltrafiken för avsändaren medför ansvar såsom för tjänstefel?

VAD VET DU OM VÅRT STAMMANSKAPS ANSTÄLLNING OCH BEFORDRAN?

Svaren på frågorna sid 87 är nedanstående:

1. Yrkesgrenarna är följande:

Fältflygare ¹⁾	Signalist
Hjälp tekniker (flygplan)	Trupputbildare
Hjälp tekniker (vapen)	Sjukvårdare
Hjälp tekniker (elektro)	Musikmanskap.

För de två sistnämnda kategorierna skiljer sig anställnings- och befordringsförhållandena i flera avseenden från dem, som gäller för övriga kategorier. Sjukvårdare och musikmanskap är därför - och m h t deras ringa antal - inte redovisade i de följande svaren.

2. Den första anställningen sker med kontrakt. Anställningstiden omfattar 4 år utom för fältflygare, för vilka anställningstiden är omkring 6 eller 6½ år (ynglingar med resp utan realexamen).

Vid befordran till furir, vilket som regel sker efter omkring 3 (fältflygare 2-2½) års tjänst anställs vederbörande som extra ordinarie tjänsteman med antagningsbevis. Den anställda är dock skyldig att kvarstå i tjänst till första anställningstidens utgång, d v s under 4 resp 6-6½ år. Därefter gäller en ömsesidig uppsägningstid av 3 månader.

3. a) För ernående av första anställning gäller följande åldersgränser:

fältflygare - 18-21 år övriga yrkesgrenar - 17-23 år.

Undantagsvis är vissa avsteg från angivna åldersgränser medgivna (Se fo nr A 24/1949).

b) Stamanställd måste sluta anställningen det år, under vilket han uppnår följande levnadsålder: - fältflygare - 28 år, övriga - 34 år, - Överfurirer får dock kvarstå till 55 års ålder.

4. För anställning som hjälp tekniker fordras godkända betyg från 2-årig yrkes- eller verkstadsskola inom vederbörligt arbetsområde eller motsvarande kunskaper och färdigheter. För övriga yrkesgrenar fordras ingen ytterligare skolunderbyggnad utöver folkskola.

5. Stamanställd erhåller under de första anställningsåren kontant lön (ej dyrortsgrupperad) enligt nedanstående:

1. anställningsåret (volontär)	- 157 kr/mån
2. anställningsåret (vicekorpral)	- 174 kr/mån
3. anställningsåret (korpral)	- 207 kr/mån.

Fältflygare erhåller dock de högre lönebeloppen tidigare m h t den snabbare befordringsgången (jfr fråga 2, andra stycket ovan). - I angivna belopp är rörligt tillägg om 12 % inräknat.

U t ö v e r ovanstående erhåller den anställda f r i k o s t, f r i b o s t a d, f r i b e k l ä d n a d, f r i s j u k v å r d och f r i t a n d v å r d. För g i f t personal är den kontanta lönen något större, men i gengäld erhålles då icke fri bostad.

1) "Stamflygförare" intill dess flygvapenorder om benämningen "fältflygare" utgivits.

Efter befordran till furir erhåller den anställde inga naturaförmåner utom fri sjukvård. I stället har den kontanta lönen ökats avsevärt. En nyutnämnd furir erhåller sålunda 429:- kr per månad, under det att slutlönen är 522:- kr per månad (ortsgrupp 3). För överfurir är begynnelselönen 500:- kr och slutlönen 567:- kr per månad.

För fältflygare tillkommer utöver ovanstående elevtillägg under den grundläggande flygutbildningen 90:- kr samt därefter flygtillägg 210:- kr per månad. Även signalist, som fullgör flygtjänst som flygsignalist, åtnjuter flygtillägg. Slutligen erhåller hjälptekniker efter två års tjänst mekanikertillägg 30:- kr per månad och efter fem års tjänst chefsmekanikertillägg 60:- kr per månad.

I samband med övergång till civil anställning kan stammanskap vidare komma i åtnjutande av särskilda civilanställningsförmåner. Närmare redogörelse härför har lämnats i U f i nr 12/1949.

6. Befördringsvägarna för de olika yrkesgränarna framgår av nedanstående:

Fältflygare	-	Officer
Hjälptekniker	-	Flygtekniker, mästare, verkmästare
Signalister	-	Underofficer
Trupputbildare	-	Flotttiljpolis eller underofficer.

Dessutom kan avgången stammanskap få civil anställning inom och utom flygvapnet, fältflygare t ex som trafikledare och signalister som radiotelegrafister.

UTLANDSNYTT - Forts fr sid 96.

SÅ GICK DET TILL. - Forts fr sid 102.

USAF får 1/4:del av 1950 års sjökadetter.

Amerikanska marinledningen tillkännagav 5/11 49, att den hade gått med på att 1950 ge flygvapnet 3 ggr fler kadetter än vanligt från sjökrigsskolan i Annapolis. Denna överenskommelse hälsades som ett framsteg för det amerikanska försvaret. Enligt detta nya arrangemang kan 25 % av de 690 eleverna i den avgående klassen vid US Naval Academy - eller omkring 172 st - få gå över till flygvapnet. Av dessa kommer hälften att bli flygande personal och den andra hälften tilldelas flygvapnets markorgan. En tidigare överenskommelse stipulerade, att endast 7 % av kadetterna vid Annapolis fick gå över till flygvapnet.

USAF har t v ingen egen kadettskola utan är för sin officersrekrytering hänvisat till arméns West Point och flottans Annapolis och i viss mån civila skolor. USAF har en överenskommelse med West Point, enligt vilken flygvapnet nu får 40 % av de avgående eleverna och armén de återstående 60 %. USAF kommer att om något år ha egen kadettskola, såsom tidigare meddelats i U f 1 nr 1/1950, s 38.

Rommel om flygvapnets betydelse.

(Aeroplane 19/1 1950).

I fältmarskalk R o m m e l ' s efterlämnade anteckningar finner man bl a följande:

"Vem som helst, som måste kämpa - även med de mest moderna vapen - mot en fiende, som har fullständig överlägsenhet i luften, är i samma läge som en vilde mot en modern europeisk armé, med samma operativa och taktiska handikap och med samma (d v s obefintliga) möjlighet till framgång".

Läsekretsen Har Ordet:

Klaus-Erik Engzell: MED SAFIR TILL INDIEN - V. BENARES - CALCUTTA.

Vårt hotell i Benares var inte bland de bekvämare, men det var lugnt och gemytligt med vackra slingerväxter på väggarna och en mängd ödlor, som klättrade omkring och fångade flugor såväl utom- som inomhus. Utanför ingången stod vid vår ankomst en ormtjusare, på traditionellt sätt utrustad med flöjt och kobror i korgar, och låt ormarna dansa för oss. Seansen avslutades med att han låt en mungo och en orm slåss med varandra. Kampen ändade i bästa Ricki-Ticki-Tavi-stil med att reptilen med ett raskt bitt avlivades, varefter vi i klingande mynt fick erlagga det väl tilltagna priset för vår blodtörst.

Det första målet för våra studier i hinduismens högberg var dess förnämsta helgedom det sk Guldtemplet. I detta, som var fyllt av konstlöst utförda beläten av olika gudomligheter, tillbad hinduer i tusental. De offrade blommor och frukter, som kastades på de olika gudarna, och som begärligt konsumerades av heliga kossor, som ogerat traskade omkring eller lågo och idisslade till och med på de allra heligaste platserna, som för öendast var förbehållna åt prästerna. Det var fascinerande och en aning förvånande att se hur allvarligt i synnerhet kvinnorna iakttog de om den mest renodlade avgudadyrkan påminnande religiösa riterna, och hur skyggt och vördnadsfullt de kysste marken inför en eller annan anskrämlig gudabild. Templet har fått sitt namn av att det har en kupol, som lär vara av rent guld. Gången, som ledde runt centralbyggnaden, förde osökt tanken på de stycken i bibeln, som tala om månglarna i templet, ty överallt fanns köpmän, som sålde offergåvor eller även rena nyttosaker eller smycken. Längs myrarna satt tiggare i långa leder och sträckte fram sina skålar för att få almosor. Åtskilliga var troligen ganska förmögna och stora donationer hade under tidernas lopp gjorts till templet av bittlare, som i dess hägn tiggat ihop sina förmögenheter. Det säregna skådespel, som utvecklade sig inför våra ögon och den intensiva blomdoften blandad med rökelserångor och utdunstningarna från människor och djur, skapade i de mörka och fuktiga tempelgångarna en stämning, som gjorde att man kände sig försatt långt tillbaka i hednad.

Vi besökte även åtskilliga andra tempel, som det skulle föra för långt att här gå in på. Nå det vara nog sagt att man förgäves sökte skönheten. Många var säkerligen av konstnärligt värde, men hade tydligen i allmänhet mera strävat efter det makabra än vackra. Inga tempel var varandra lika, och förklaringen till detta påstod vår guide vara, att när någon storman förr byggde en helgedom, låt han efter fullbordat arbete hugga av händerna på konstnären, för att denne aldrig för någon annans räkning skulle kunna åstadkomma något liknande, som skulle kunna tävla med det första verket! -

Andra dagens morgon i Benares gjorde vi en roddtur på Ganges. Denna flod är på hela den sträcka, där den passerar staden, kantad med tempel eller palats, tillhörande olika maharadjor i Indien, där dessa bor vid sina besök i den heliga staden. Vid vårt besök rådde lågvatten, men man kunde se märken av vattnet på väggarna upp till 10 m över ytan, utvisande vattenståndet, när det var som högst. De rättrogna hinduerna i staden badade varje morgon och afton i det heliga och otroligt smutsiga vattnet. Vid vår färd på floden kunde man räkna de badande i tiotusental, männen klädda i vita ländskycken och kvinnorna i vita klädnader. Det var märkligt att se med vilken andakt man nalkades det magiska vattnet. Detta gällde särskilt gamla män, för vilka flodstranden i själva verket utgjorde stranden till evighetens hav, där de i sinom tid skulle för-sjunka. Dessa gamla hade vallfärdats hit, för att efter en tillvaro i kontemplation dö här och härigenom ernå en av de få möjligheter hindusjälen har att i förtid bryta raden av 100.000-tals reinkarnationer.

I det sautsgrå vattnet, vars belighet förmodligen uteslöt bakterier, doppade sig de badande ett antal gånger efter att noggrant ha tvättat sig. Ritualen avslutades med sköljning av munnen, medan döda kor, hundar och katter trankilt flöto förbi. Längs stranden fanns ett antal så kallade "bränn-ghats", där man brände sina döda. Sedan kroppen doppats i vattnet lades den på ett bål, som tändes på, medan de sörjande satt på huk runt omkring. Enligt vår guide brändes inte alla döda. Barn under tre år och personer, som dött i smittkoppor sänktes i floden, och i stället brändes dockor som symbol. Man behöver nog inte tvivla på att den dryck av gangesvattnet, som prästerna serverade tempelbesökarna, var en detoxi, som innehöll många kraftfulla ingredienser.

När ett likbål bränt ned, ströddes askan i vattnet, och om den döde var lycklig, slutade så en ändlös rad av inkarnationer, och hans själ drev med askan i den heliga floden in i evigheten.

Lukten av bränt kött och lusen av ur likbålen utstickande tår, som kryllade sig i värmen, bidrog inte direkt till att öka vår aptit för den väntande lunchen. I stället

besökte vi vad som förmodligen var världens förnämsta brokad- och sareeaffär. Även ett manligt öga måste tjusas av de utsökta arbetena, och vi tackade vår lyckliga stjärna för att vi besökte platsen som ungarlar, ty få kvinnor skulle här ha förmått hejda sin köplusta, så länge något av reskassan återstod.

I Benares fanns endast bensin med lägre oktantal än det för vårt flygplan tillåtna. Vi flög därför till det 200 km österut belägna Patna för att tanka. Vi kom ungefär lagom till lunch och inviterades därtill av en ung engelsman, som var Burma-Shells representant i provinsen. Vid denna sammanfördes vi med ett antal av statens högre tjänstemän, som var medlemmar av den synnerligen livaktiga flygklubbens styrelse. Som väl var hindrade oss vår förestående flygning från att i full utsträckning ta del av bordets njutningar. Styrelsemedlemmarna iakttog nämligen inte några restriktioner, och det var synnerligen välbehövligt att vara vid fullt sunda vätskor för att efter lunchen kunna hindra, att deras en aning våldsamt demonstrerade förtjusning över vårt flygplan tog sig alltför handgripliga uttryck. Så småningom lyckades vi emellertid komma iväg från våra uppsluppna värdar. Under ivriga handvinkningar startade vi mot den östligaste punkten på vår resa, det på 90° östlig längd belägna Calcutta.

Landskapet på denna sträcka växlade mellan sterila ökenartade områden och av floder och bevattningskanaler genomkorsade åkerbruksdistrikt. Calcutta visade sig ha en mäktig utsträckning längs Gangesflodens nedre del. Flygfrekvensen på stadens enda av trafikflygplan trafikerade flygplats, Dum-Dum, var synnerligen intensiv, och vi fick inte vänta under mer än 5 minuter, innan vi tilldelades ett landningsnummer mellan en Skymaster och en Avro York. Det var inte utan att man kände sig en aning liten, när man sedan ställde upp mellan luftjättarna.

För att spara tid vid ankomsten till flygplatsen hade vi generellt gjort upp en arbetsfördelning, så att "kronjuristen" Mangård ordnade transport till staden och beställde hotellrum medan flygtekniker Holm gick över flygplanet efter flygning, och jag klarade av formaliteter med flygplatsmyndigheterna. På ställen där det fanns hangarer, brukade vi alltid försöka få ställa in Safiren i en sådan. I Calcutta uppgavs vid vår ankomst, att alla utrymmen var upptagna. Då emellertid kort tid före vår ankomst kommunisterna vid en raid mot flygplatsen bränt upp ett flygplan, insisterade vi på att få vårt plan bakom lås och bom och efter åtskilligt parlamentarande lyckades detta. Efteråt hade vi anledning att vara glada över vår envishet i detta avseende, ty på natten blåste det upp en tyfon, som skadade il i det fria stående flygplan. Därav totalhavererade i det närmaste fyra Sea-Bee, som kastats ned på rygg i en vattentank. Bland övriga, som råkat illa ut var så pass stora flygplan, som Douglas Dakota, vilka, trots att de varit förankrade i tyngder, lyfts upp och kolliderat med varandra eller med föremål på marken.

Då vi äntligen fått Safiren under tak, hade det redan börjat skymma och vi gjorde vår entré i världens i storleksordning tolfte stad i becksvalt mörker, medan ett tropiskt oväder seglade upp vid horisonten under häftigt blixtrande och dova åskfanfarer. Det indiska klimatet har åtskilligt i den vägen att bjuda på

(Forts följer).

AKTIONS- OCH REAKTIONSTURBINER.

Byråingenjören Bertil Carlsson, tjänstgörande i FF/MO, har anhängit om plats för följande "klarläggande" i en turbinfråga. Han skriver:

I oktobernumret 1949 av UfI finnes på sid 259 en artikel, hämtad ur den amerikanska tidskriften "Aviation Week". Artikelns rubrik är "Aerodynamisk Forskning". Punkt 3 i nämnda artikel innehåller ett ord, som är fullständigt nytt och som, medan det ännu är färskt, bör påtalas. Ordet är reaturbin.

Det har ju blivit populärt att i tal och skrift betr reaktionsmotortekniken korta av ordet "reaktion" till "rea", och det är väl detta, som har gjort, att vederbörande trott att reaktionsturbin också kan förkortas på samma sätt. - Inom turbintekniken, det gäller såväl gas- som ångturbiner, skiljer man mellan två huvudtyper av turbiner, med hänsyn till det strömmande mediets arbetssätt i ledskenor och skovlar. De två typerna kallas aktions- och reaktions- turbiner. - I en aktionsturbin sker mediets expansion med därav följande hastighetsökning och tryckfall i ledskenorna, i skovlarna är trycket konstant, och den absoluta hastigheten sjunker. Skovelprofilen i en turbin med enbart aktion blir symmetrisk. - I en reaktionsturbin är expansionen uppdelad på både ledskenor och skovlar. Trycket kommer sålunda att falla hela vägen, och den absoluta gashastigheten stiger i ledskenorna, men sjunker i turbinskovlarna. Skovelprofilen blir osymmetrisk.

Som synes, kan man alltså ej med säkerhet säga, att en turbin, som sitter i en reaktionsmotor, är en reaktionsturbin. Även andra möjligheter står till buds. Den turbin, som användes, är i likhet med de flesta andra turbiner en kombination av aktions- och reaktions- turbin på så sätt, att man vid skovelroten har ungefär 80 % aktion och 20 % reaktion, vid skovelns medelradie är siffrorna 50-50, och vid skovelspetsen har man ungefär 20 % aktion och 80 % reaktion. - När det således är fråga om en reaktionsturbin, får man ej förledas att tro, att det är en turbin vilken som helst, om vilken man endast vet att den sitter i en reaktionsmotor. Den bör därför få behålla sitt gamla vedertagna namn oförändrat.

B.C.

Lättare Än Luften:

Han steg inte ur -

I general A r n o l d s bok "Global Mission" berättas bl a:

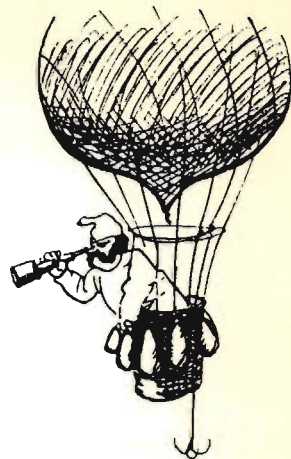
En amerikansk B-17 hade blivit så illa tilltygad på frontflygning av raketprojektiler att det var ett under att den hängde ihop. Bl a hade delar av stjärtpartiet praktiskt taget lossnat från flygplanet. General D o o l i t t l e (mannen som först bombade Tokio) var närvarande vid landningen.

D. ville gärna säga något vänligt till besättningen, varför han yttrade till akre kulspruteskytten, när denne steg ur planet:

- Ni var ju med i flygplanet när det blev träffat? -

Varpå skytten svarade:

- Ja, general. Hela tiden!



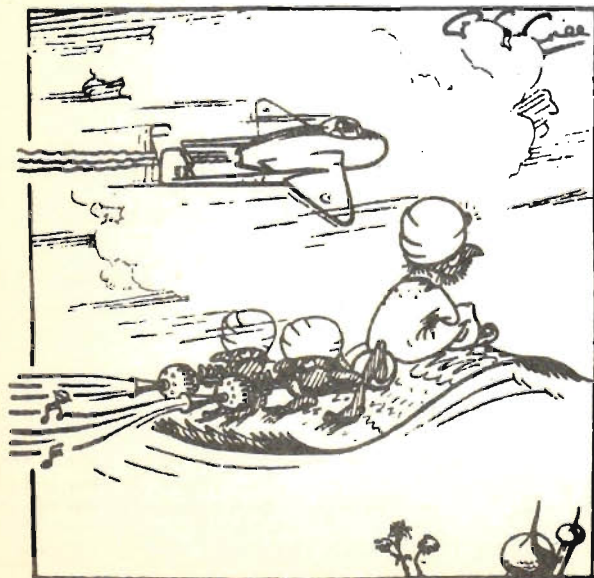
Det är skillnad på korv och korvmål.

(Medd av FS/U)

Häromdagen råkade en skrivelse på avvägar. Det var ett protokoll från "Statens Institut för Folkhälsan", där man undersökt insänt prov på falukorv. Korven hade enligt protokollet bl a innehållit 56,5 % vatten och 2,4 % stärkelse. Skrivelsen, som egentligen skulle till flygförvaltningens intendenturavdelning hamnade av misstag i flygstabens utbildningsavdelning, vilken omedelbart översände den till rätt adressat.

En lapp var dock bifogad och en häpen kapten i intendenturbefattning läste där följande: - "Av princip yttrar sig FS/U endast över sådana korvärenden, som direkt hör till utbildningen, såsom anskaffning av bogserade målkorvar för skjutning (s k korvmål) samt ger ut bestämmelser för dessas handhavande m m. Andra korvmål behandlas i regel icke.

Med hänsyn till FS/U omtanke om personalens välbefinnande, vilket indirekt inverkar på utbildningsresultatet, måste dock FS/U bestämt reagera mot att korv (Falu-) innehåller så mycket vatten som provet anger (56,5 %). Beträffande stärkelsen (2,4 %) ingen erinran".



"Möte i monsunen"?

Vidstående episod tilldrog sig inte under löjtnant Klaus-Erik Engzell's Indienflygning med Safir - om den också mycket väl k u n n a t inträffa då. En brittisk Vampire-flygare, även han på färd i Österlandet, uppger sig emellertid - enligt "The Aeroplane" - ha iakttagit den avbildade "reamattan" någonstans i borte Orienten.

LUFTVÄRNSBEKÄMPNINGEN I SAMBAND MED ARNHEMOPERATIONEN.

Arnhemoperationen, i september 1944, mot mål i Holland, 2. världskrigets största lufttruppföretag, är i flera avseenden av intresse - även för luftvärnsartillerister. På grund av den kraftiga anhopningen av tyskt luftvärn planlades och utfördes denna gång förberedande lvbekämpning i större skala än någonsin förut.

Det tyska lvart gruppering inverkade på valet av luftlandsättningsplatser och man kom härvid att förlägga dessa ganska långt från anfalls-målet, vilket fick stor betydelse för företagets utgång - eller rättare misslyckande.

"D-dagen" var utsatt till den 17 september 1944. Natten 16-17/9 anföll bombplan ur RAF flygfälten runt området och under själva D-dagen anfölls luftvärnsställningarna såväl av bomb- som jaktflygplan. De senares medverkan bör särskilt uppmärksammas, emedan deras erfarenheter utövat ett stort, ja, kanske alltför stort inflytande på de olika teorierna om lvbekämpning.

Jaktförbanden orienterades före anfallet om de tyska lvbatteriernas ställningar av en särskild "lv-analys"-officer. Uppgiften försvårades betydligt genom att eget lv landsatts dagen före och stränga order givits att ingen ställning fick beskötas förrän eld öppnats, för att ej eget lv skulle förväxlas med fientligt.

Men det räckte inte vid dessa riskabla stridsförhållanden, en av flottiljerna hade därtill särskilt stor otur. Efter en noggrann orientering fick förbandet ändrade order och fick ge sig av på vinst och förlust.

Till en början mötte flygarna inga större hinder i sin jakt efter lvbatterier, men tyskarna tycktes snart ha kommit underfund med deras svårigheter och slutade att ge eld. Så fort de allierades jaktflygplan vände stjärten till öppnade de emellertid eld, varvid flygförbandet led svåra förluster. Under denna raid förlorades 30 plan varav 19 tillhörde den flottilj, som i sista stund fått ändrade order.

Över hundra lveldställningar hade dock förstörts, och operationen hade tydligt visat, att jaktflygplan kan i det närmaste fullständigt nedkämpa fiendens luftvärn före en luftlandsättning.

av erfarenheterna från Arnhemoperationen kan följande slutsatser betr lvbekämpning dragas:

1. Det är uppenbart, att fientligt lvartilleri inom luftlandsättningsområdet innebär ett allvarligt hot.
2. Trots de stora förluster, som tillfogades en del flygförband, lösnar det sig att insätta jaktplan för lvbekämpning.
3. Man fann, att lvställningarna inte kunde bjuda något motstånd mot anfall av marktrupper.

DAGENS GÅSHISTORIA.

(Aviation Week 2/1 1950)

King, en amerikansk helikopterflygare, fick för någon tid sedan vara med om en ovanlig upplevelse. Han låg och svängde på låg höjd över en vik, då en flock vildgäss plötsligt lyfte från vattnet och lade sig i perfekt V-formation bakom helikoptern. Under något 10-tal km fick den förvånade piloten vara "ledargås". Plötsligt bröt gässen formeringen, som om de upptäckt, att de var ute på farliga vägar, och lämnade "ledargäsen" utan eskort.

Språkspalten: NÅGRA VANLIGA AERODYNAMISKA UTTRYCK.

MACH NUMBER	= MACHS TAL - eller MACHTAL - förhållandet mellan hastigheten i en godtycklig punkt i en luftström och ljudhastigheten i samma punkt.	erhålles genom föremålets (flygplanets osv) rörelse framåt i luften ("the ram") och den tryckstegring, som beräknas med tillhjälp av den enkla strömningsformeln $\rho v^2 x$
ATMOSPHERE	= ATMOSFÄR - det luft-hölje som omger jorden, bestående av 78 % kväve, 21 % syre och 1 % andra gaser (overksamma).	x) Red Ufl anm: ρ = lufttätthet (= 1/8 kgsek ² /m ⁴ vid 0 m höjd) v = föremålets hastighet i m/sek
TROPOSPHERE	= TROPOSFÄR - den del av atmosfären, som befinner sig mellan jordytan och omkr 11 km höjd.	SERVICE CEILING = PRAKTISK TOPPHÖJD - den flyghöjd, där flygplanets stighastighet nedgått till omkr 2,5 m/sek vid ett varvtal motsvarande motorns stigvarvtal.
ADIABATIC (adj)	= ADIABATISK - kallas en tillståndsförändring, som äger rum utan att värme till- eller bortföres.	ABSOLUTE CEILING = ABSOLUT TOPPHÖJD - den flyghöjd, där flygplanet inte för-mår stiga högre.
AMBIENT - (s)	= AMBIENT - de kroppen (flygplanet osv) omgivande förhållandena.	PRESSURE ALTITUDE = TRYCKHÖJD - en höjd över havsytans medelnivå bestämd på empirisk väg, samt beaktande ett visst samband mellan höjden över havet (i meter el fot) och lufttrycket. Tryckhöjden mätes med tryckmätare och påverkas inte av temperaturen.
INDICATED AIR SPEED (IAS)	= INDIKERAD FLYGHASTIGHET - den hastighet som flygplanets hastighetsmätare utvisar, utgörande skillnaden mellan på mätaren verkande statiskt tryck och totaltryck.	DENSITY ALTITUDE = TÄTHETSHÖJD - tryckhöjden med ett för alltid bestämt, på empirisk väg funnet samband mellan tryck och temperatur. Utgör den höjd, på vilken en bestämd luftvolym (kdbm, kbft osv) alltid har en viss, bestämd vikt.
TRUE AIR SPEED (TAS)	= VERKLIG FLYGHASTIGHET - erhålles ur indikerad hastighet efter korrektion m h t lufttättheten (höjd o temperatur).	
COMPRESSIBILITY FACTOR	= KOMPRESSIBILITETSFAKTOR - förhållandet mellan den tryckstegring, som	