



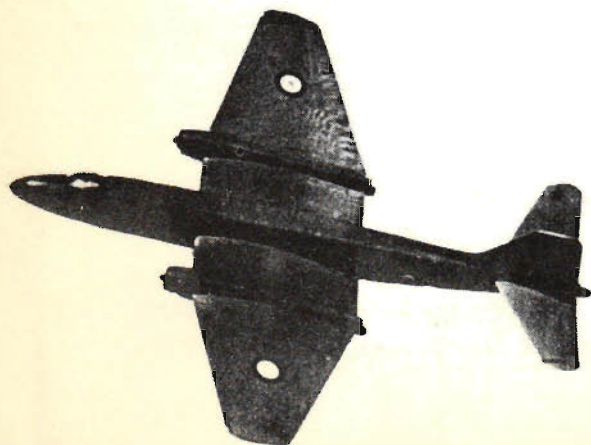
Nr 4 1950  
APRIL

## Underrättelser från flygledningen

### Innehåll:

|                                             | Sid. |
|---------------------------------------------|------|
| Frågan för dagen                            |      |
| Styrkeförhållanden i Sovjetunionen ★        | 121  |
| Känner Du igen dem?                         | 124  |
| Flygtjänst                                  |      |
| Hur man flyger i åskväder ★                 | 125  |
| Linktrainerpejlen vid F 14                  | 127  |
| Månadens navigationsproblem                 | 129  |
| Vad Vet Du                                  |      |
| Om några viktiga tjänstefrågor              | 130  |
| Marktjänst                                  |      |
| Flygfälten i rörligt krig ★                 | 131  |
| Flottiljbiblioteket                         | 132  |
| Flygvapenmästerskapen på skidor             | 133  |
| Utlandsnytt                                 |      |
| USA:s flygvapens uppgifter ★                | 135  |
| Så Gick Det Till!                           |      |
| Var är flyget? (Eisenhower) ★               | 139  |
| De allierades första lyckade luftinvasion ★ | 140  |
| Lärdomar från Grekland                      | 141  |
| Luftinvasionen på Sicilien                  | 124  |
| Tekniska Fronten                            |      |
| Boeing RB-50 B spaningsplan                 | 143  |

Forts omsl 2. sida.



U f l  
=====

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

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

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

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

INNEHÅLL (forts):

|                                  |     |                              |             |
|----------------------------------|-----|------------------------------|-------------|
| Haverifronten                    |     | Med Safir till Indien - VI   | 149         |
| Negativ-positiv acceleration ★   | 145 | Lättare Än Luften            | 152         |
| 5000 F-86-flygtimmar utan haveri | 146 | Språkspalten                 |             |
| Läsekretsen har ordet            |     | B-36 - ett översättningsprov |             |
| Idrotten som kontaktmedel        | 147 |                              | Omsl. 4. s. |

U f l  
=====

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 l, Flygledningen,  
Stockholm 80.

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



## Frågan för Dagen:

### STYRKEFÖRHÅLLANDEN I SOVJETUNIONEN.

I det pågående "kalla kriget" mellan öst och väst intar uppgifter och rykten om de båda parternas militära åtgärder och rustningar en framträdande plats. På senaste tiden har en hel del upplysningar om Sovjetunionens militära styrka framkommit, som ger vid handen, att Sovjet icke blott är världens starkaste landmakt, utan även att dess flotta och framför allt dess flyg befinner sig under kraftig utökning.

Man uppskattar, att 30 % av den ryska budgeten 1949 gick till försvaret. Enligt offentliga uppgifter utgör visserligen försvarets andel c:a 20 %, men denna siffra är inte direkt jämförbar med våra förhållanden, enär Sovjets ekonomiska resurser i form av råvaror, arbetskraft, industri och forskning m m ställes till försvarets förfogande, utan att de direkta försvarskostnaderna belastas därav.

Armén består enligt den amerikanska tidningen *A i r F o r c e* av 4 miljoner man. Om man medräknar satellitstaternas arméer och reservförbanden skulle den sammanlagda styrkan utgöra 10 miljoner man.

Flottan räknar enligt *U S N e w s a n d W o r l d R e p o r t* bl a 3 äldre slagskepp, 16 kryssare, 110 jagare och 300 ubåtar, av vilka en stor del är försedda med luftmast (snorkel).

*J a n e ' s F i g h t i n g S h i p s* 1950 uppger, att antalet ryska ubåtar uppgår till 360, möjligen 460. Avsikten är, att 1000 skall vara färdigställda till slutet av 1951. Man betvivlar dock på amerikanskt håll, att mer än 750 hinna byggas. Av förut nämnda 1000 ubåtar skall 400 baseras vid Stilla Havet, 300 i Östersjön samt 300 i Svarta Havet och Ishavet - allt enligt "*U S N e w s a n d W o r l d R e p o r t*". Samma källa uppger, att skeppsbyggnadsindustriens kapacitet fördubblats sedan 1941. Den planerade utökningen av antalet ryska ubåtar skulle resultera i en ubåtsflotta, som är mer än dubbelt så stor som tyskarnas största under andra

världskriget.

En av Storbritanniens bästa kännare av det tyska flygvapnet under nyssnämnda världskrig, Wing Commander A s h e r L e e , har i dagarna publicerat en mycket läsvärd bok om det r y s k a flygvapnet.

Flygvapnet, säger Lee, består av omkring 500 flygregementen på tillsammans cirka 15.000 flygplan. 12 av dessa är "taktiska" flygarméer på omkring 1000 jakt- och lätta attackplan vardera, och avses tilldelas militär-områdena för samverkan med arméstridskrafter. Flygvapnet har dessutom ett självständigt strategiskt bombflyg på 750 - 1000 flygplan, eller ungefär något mera än vad USA och England tillsammans har i luften. I hemortens luftförsvar finns 2000 reajaktpän. Utöver här nämnda flyg på tillsammans omkring 15.000 flygplan tillkommer det marinsamverkande flyget med omkring 2000 plan och ett transportflyg med cirka 3000 flygplan. - Flygplanproduktionen uppgår enligt Lee till 2000 - 2500 plan per månad, varav hälften krigsflygplan.

Den schweiziska tidskriften I n t e r a v i a uppger, att 58 % av försvarsbudgeten gick till flygvapnet 1948. Den anser, att andelen 1949 och 1950 sannolikt ej är mindre. Flygvapnets styrka uppskattas av tidskr till 25.000 flygplan i första linjen, varav 10.000 säges vara reajaktpän.

Flygindustrien räknar enligt Interavia åtminstone 25 större fabriker och lär ha en arbetarstam på mer än 350.000 man, medan flygmotorindustrien har omkring 12 fabriker och sysselsätter 90.000 arbetare.

Samma källa uppger, att flygplanproduktionen 1949 utgjorde 25.000 flygplan, varav 3000 tunga och 5000 lätta bombplan, 5000 reajaktpän och 2500 propellerdrivna jaktplan.

---

Med ovanstående siffror och uppgifter som jämförelse kan det vara av intresse, att avslutningsvis nämna hur stor del av den totala budgeten, som U S A och E n g l a n d avser för försvaret, och inom denna hur proportionerna är mellan försvarsgrenarna.

Förslaget till USA försvarsbudget för budgetåret 1950/51 utgör 13,7 miljarder dollar, d v s 32 % av den totala budgeten och omkring 7 % av nationalinkomsten. De föreslagna försvarsutgifterna fördelar sig med 32 % av desamma på flygvapnet, 28 % på marinen (inkl. marinflyget) och 29 % på armén. Resterande 11 % faller på gemensamma kostnader. Flygvapnets styrka räknad i antal flygplan blir ungefär oförändrad, dock att det strategiska bombflyget förstärkes och marinflyget försvagas.

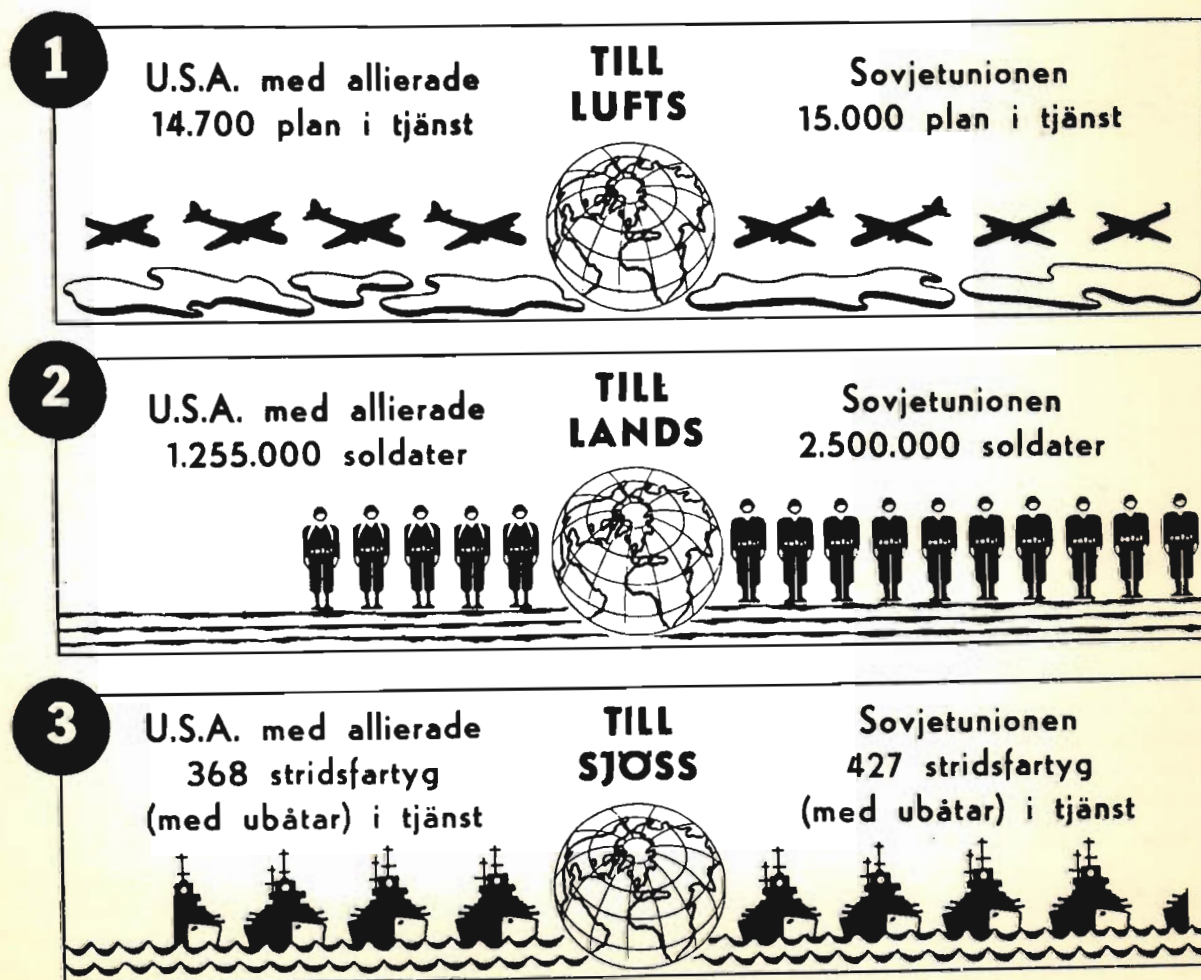


Enligt engelska tidningen *T i m e s* upptar det nyligen till engelska parlamentet överlämnade budgetförslaget för försvaret under 1950/51 780 miljoner pund, eller omkring 20 % av den totala budgeten och 7 % av nationalinkomsten. Därav får flygvapnet 28 %, armén 38 %, marinen 25 % och de gemensamma kostnaderna m m 9 %. Flygvapnet får huvuddelen - 16 av de 21 milj:r pund, varmed budgeten ökats i förhållande till 1949/50. Jaktflygets förstärkning fortsätter och avslutas, medan bombflyget förstärkes med amerikanska B 29:or.

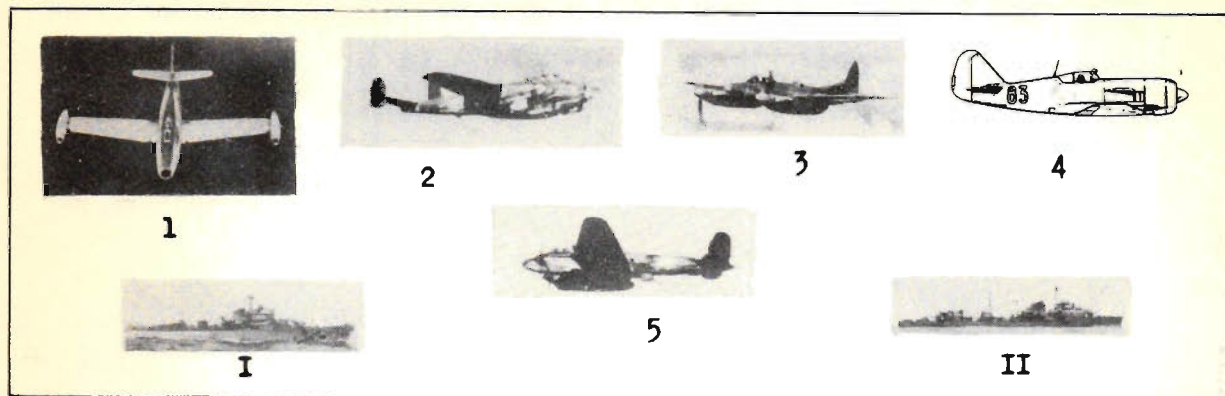
I *S v e r i g e* får försvaret enligt statsverkspropositionen för 1950/51 856 miljoner kronor, d v s 16,7 % av riksbudgeten och c:a 3,8 % av nationalinkomsten. Flygvapnet får 31 %, armén 39,5 %, marinen 19,4 % och "gemensamt" 10,1 % av ovannämnda 856 miljoner.

## VILKEN SIDA ÄR STARKAST?

Hur en tecknare i "U S News & World Report" ser på dagens styrkefråga.



# Känner Du igen dem?



Lösning av identifieringsuppgiften se sid 150-151.

Så gick det till! - Forts fr sid 142.

## LUFTINVASIONEN PÅ SICILIEN.

I en artikel i "Flying" för nov 1949 återges förloppet vid luftinvasionen av Sicilien, grundat på del II av bokverket "The Army Air Forces in World War II". Här följer ett sammandrag.

Första gången de allierade företog en luftinvasion i större skala under det andra världskriget var vid invasionen på Sicilien i juli 1943. Därvid insattes först två luftburna företag mot Syrakusa (kodnamn på företaget "Ladbroke") respektive Gela ("Husky"). Syrakusa ligger vid Siciliens sydöstra och Gela vid dess södra kust. Utgångspunkten för bägge företagen var Tunisien och flygvägen gick över Malta. I "Ladbroke" skulle lufttrupperna landsättas med bogserade glidflygplan och i "Husky" med fallskärm.

I Ladbroke insattes 133 glidflygplan medförande 1600 fallskärmsjägare ur 1. brittiska luftburna divisionen. - Företaget möttes ej av fientliga flygplan, men utsattes för tysk luftvärnseld från ett flertal punkter på den sicilianska kusten. Vid själva landsättningarna röntes emellertid ingen motverkan. Landsättningen genomfördes dåligt och anledningen härtill torde varit förarnas i glidflygplanen bristfälliga utbildning. Av de 133 flygplanen landade endast 12 inom eller i omedelbar närhet av landsättningszonen och 47 måste sätta sig i havet.

Trots det dåliga utförandet och trots att trupperna spritts över stora områden, lyckades emellertid förbandet på ett förtjänstfullt sätt genomföra sitt uppdrag, nämligen att ta en bro söder om Syrakusa, för att underlätta framryckningen för 8. brittiska armén.

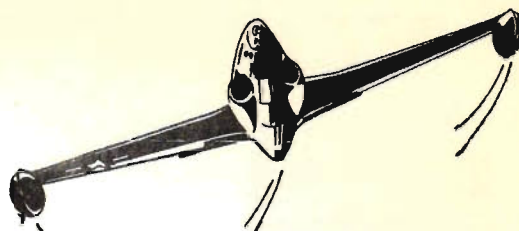
Forts s 130.



# Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U

Meteorolog Frank Karlsson:



## HUR MAN FLYGER I ÅSKVÄDER.

Här följer några synpunkter och råd beträffande flygning i åskväder, hämtade från en amerikansk militärtidskrift. Materialet är emellertid omarbetat och utökat med en del tillägg, för att mera lämpa sig för svenska förhållanden.

Förr eller senare blir Du kanske tvungen att flyga genom t ex en åskfront. Du skall naturligtvis först undersöka möjligheterna att gå runt, över eller under densamma. En åskfront, d v s ett slags kallfront, är långsträckt som fronter i allmänhet och därför kan man i regel inte flyga runt den. Du bör emellertid lägga på minnet att fronten innehåller en serie åskväder förenade av mellanliggande moln. Försök därför i första hand att flyga mellan de olika oväderscentra om Du absolut skall igenom fronten.

Innan Du försöker flyga genom en åskfront är det till en början t r e frågor Du bör ställa Dig själv:

1. Har Du t i l l s t å n d att passera åskfronten?
2. Är Du i sådan i n s t r u m e n t f l y g t r i m att Du klarar detta?
3. Är det verkligen n ö d v ä n d i g t att forcera fronten?

Låt oss anta, att alla dessa frågor besvaras jakande. Du har då fortfarande en mängd förberedelser att göra f ö r e kampen med "dunderguden". Det gäller nu att kontrollera flygplanets instrumentfunktioner och reglageinställningar innan Du kommer in i det dåliga vädret! Det blir 11 punkter till att minnas:

1. Kontrollera b l i n d f l y g i n s t r u m e n t e n .
2. Slå till p i t o t r ö r u p p v ä r m n i n g e n .
3. Se till att k a b i n t e m p e r a t u r e n är lämplig.
4. T r i m m a planet till ett lämpligt kurs- och höjdläge.
5. Vid icke automatisk blandningsreglering använd " r i k " blandning.
6. Kontrollera att v a c u u m t r y c k e t håller normala värden.
7. V e v a i n hängande antenn och s t ä n g a v radioutrustningen om urladdningarna bedömes kunna skada densamma.

8. Kontrollera att innerbelysningen är lämpligt avpassad.
9. Välj lämplig höjd för genomflygningen av ovädret med hänsyn till isbildningsrisken och god marginal för att gå klar för alla markhinder.
- 10 Passera alltid en front vinkelrätt. Härigenom vinner Du att vistas minsta möjliga tid i det dåliga vädret.
11. Har Du bestämt Dig för att flyga genom en front, stå fast vid Ditt beslut, så att Du inte riskerar att irra omkring i det dåliga vädret utan något bestämt mål.

När Du kommit in i ovädret, finns det ingen anledning för Dig att bli förvånad över att mer eller mindre vara en lekboll för naturkrafterna. Av meteorologen hade Du nämligen före start fått veta vad som kunde hända. Du ägnar följaktligen alltför hela Din uppmärksamhet åt att föra flygplanet och frestas inte till några plötsliga beslut att ändra kurs, höjd eller över huvud taget reglageinställningar.

Turbulensen vill förändra flygplanets läge. Detta får inte korrigeras med häftiga, kraftiga och stora roderutslag eller reglageändringar. Det är inte meningen att passagen genom ovädret skall ske i någon form av avancerad flygning. Föraren skall hela tiden motverka med mjuka, lugna ingripanden så att endast smärre förändringar uppstår. Ju bättre instrumentflygtrim hos piloten desto mera exakt går flygplanet genom ovädret på sin förutbestämda kurs och höjd.

Amerikanska flygvapnet har genom prov velat fastställa möjligheterna att forcera åskmoln. De förare, som utförde detta prov flög genom 1300 åskväder utan att någon olycka inträffade.<sup>1)</sup> - Säker flygning i åskväder är givetvis i hög grad beroende av att lämpligt byggda plan användes. Amerikanerna använde i ovan nämnd undersökning nattjaktplan typ "Black Widow".

Förf anm: - 1) Pga klimatiska olikheter får åskvädren i USA som regel anses vara intensivare än hos oss. Utförligare om den amerikanska åskundersökningen se Uf l nr 6, juni 1949.

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



Löjtnant Sigurd Ahlqvist - F 14:

LINKTRAINER - PEJLANLÄGGNING VID F 14 .

I februarinumret lämnade kapten P. T h. S v e n s s o n några synpunkter på instrumentflygträning, och visade, hur denna bedrivs vid F 7.

Löjtnanten A h l q v i s t , F 14, beskriver nedan link-trainerpejlanläggningen vid F 14, och hur träningen i radionavigering bedrivs vid denna flöttlj.

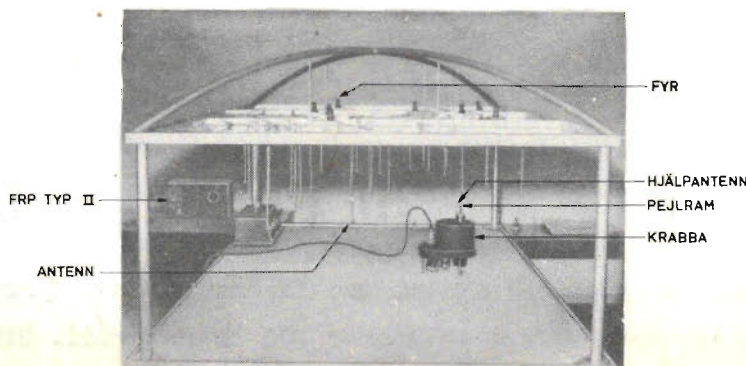
De i artikeln omnämnda konstruktörerna - elektromästare E. J o h a n s s o n och elektrotekniker J. J ö n s s o n - har erhållit statlig gratifikation med vardera 500:- kronor.

För att rätt kunna utnyttja ett flygplans pejlanläggning under navigering och inflygning före landning, under nedsatt sikt, måste föraren och signalisten vara väl tränade häri. Att allenast träna genom upprepade flygningar blir både tidsödande och dyrbart, varför man försöker att p å m a r k e n öva besättningarna under förhållanden, som så mycket som möjligt överensstämmer med verkligheten.

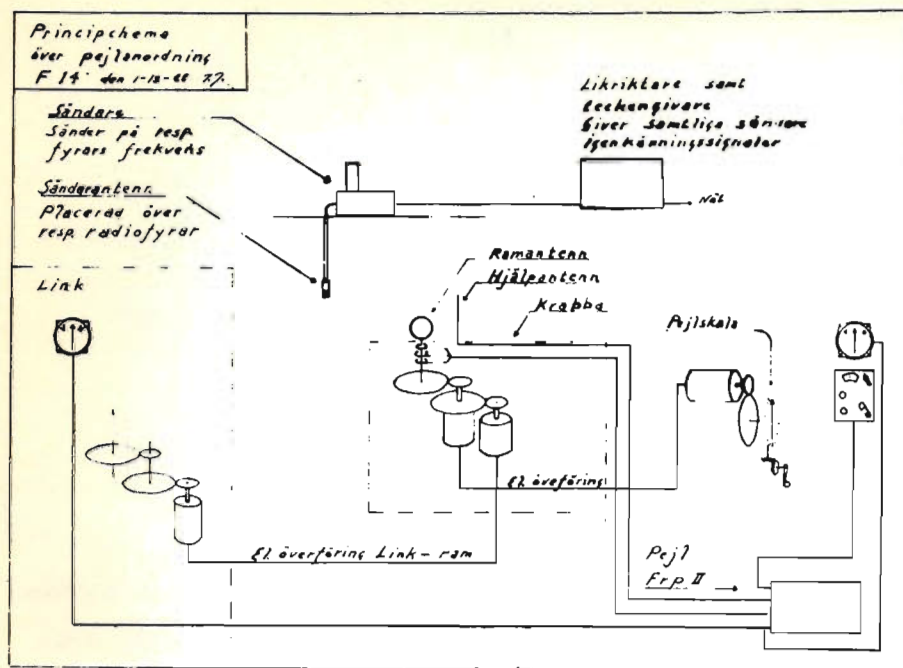
Vid F 14 har problemet lösts av elektromästare E. J o h a n s s o n och elektrotekniker J. J ö n s s o n, som genom att kombinera en flyg-radiopejlanläggning typ 11 med en linktrainer, fått fram en anläggning för radionavigering, som helt överensstämmer med verkligheten. - I stort sett kan man säga att anläggningen har byggts så, att den motsvarar verkligheten förminskad 300.000 gånger.

Anläggningen består av linktrainer, ett bord med karta, "krabba" och radiofyrrar samt pejlmottagare och manöveranordningar för signalisten. Link-trainern eller " ö v n i n g s f l y g a p p a r a t e n ", som den även kallas, är av vanlig amerikansk typ med anordning för införande av vindfaktorn.

LINKTRAINER  
PEJLANLÄGG-  
NINGEN VID  
F 14 -



KONSTRUERAD  
AV ELVM E.  
JOHANSSON  
O. ELTEKN  
J. JÖNSSON.



# PRINCIPSCHEMA

## ÖVER PEJL-

## ANORDNING FÖR

## LINKTRAINER. -

Konstruerad  
och använd vid  
F 14.  
Närmare beskri-  
ven i vår ar-  
tikel.

På ett bord invid linktrainern ligger under en glasskiva en karta i skala 1:300.000, och på denna ritar "krabban" flygplanets färd med samma hastighet, som hastighetsmätaren i en B 18 B visar, omräknat till skalan 1:300.000. "Krabban", som löper på tre hjul, varav ett ritar flygvägen, styres av en elektrisk "selsyn"-anordning (överföring av rörelser på elektrisk väg) från linktrainern. I praktiken kan man säga att det är "krabban", som är flygplanet, och som registrerar förarens flygning.

Pejlanläggningen är anordnad på följande sätt. På ett tak ovanför kartan är placerat ett trettiotal enrörs sändare (radiofyrar), med var sin antenn. Fyrarna består av s k Colpitts-kopplade (Colpitt efter uppfinnarens namn) oscillatorer, med fasta kondensatorer och trimbara induktanser. På kartan är utpickat de radiofyrar, som i verkligheten finns, och mitt över varje fyr befinner sig respektive sändares antenn, som sänder ut en bärvåg på ordinarie frekvens jämte fyrens stationssignal. Stationssignalerna erhålles medelst en särskilt konstruerad teckengivare, som är gemensam för samtliga fyrar.

Pejlramen med hjälpeantennen är monterad på "krabban". Pejlramen vrids synkront med linktrainern, men kan dessutom omställas från signalistens manöverapparat. Vridningen överföres medelst ovannämnd selsynanordning till pejllramen. Dennes diameter är 25 mm. Den förmår ta emot fyrens bärvåg på upp till 33 cm avstånd, vilket motsvarar 100 km räckvidd. Styrkan hos bärvågen ökar ju närmare fyren man kommer. Bärvågen överföres till mottagaren



# MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

För att öva upp färdigheten på navigeringskivan omfattar månadens navigationsproblem denna gång några räkneexempel, uppställda i tabellform. Uppgiften är att så snabbt som möjligt fylla i de tomma rutorna i tabellen. Resultatet kan kontrolleras på omslagets 3. sida.

Utmana gärna Din kamrat till tävlan i snabbhet på räkne-  
skivan!

| Ex | F   | $V_k$ | K | $V_F$ | $B_v$ | $V_v$ | D   | t | m  | d  | $K_k$ |
|----|-----|-------|---|-------|-------|-------|-----|---|----|----|-------|
| 1  | 163 | 320   |   |       | 25    | 40    | 529 |   | -3 | +1 |       |
| 2  | 265 | 410   |   |       | 170   | 65    |     |   |    |    |       |
| 3  | 341 | 280   |   | 286   |       |       |     |   | 0  | -2 | 348   |

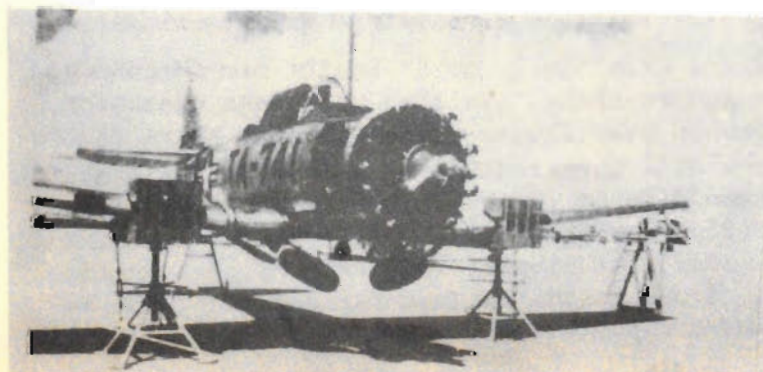
## F 14:s LINKTRAINERPEJLANLÄGGNING - forts fr s 128.

(en Frp 11) vid signalistens bord. Allt eftersom flygningen fortskrider kan signalisten således pejla de fyrar, som kommer inom pejlbart avstånd.

Med hörlurar kan signalisten lyssna på den inställda fyrens ton och stationssignal, samt bestämma bäringen till fyren, med hjälp av ramskalan och anflygningsinstrumentet. - I linktrainern finns även anflygningsinstrument, varigenom föraren kan anflyga mot fyren och bestämma plats.

Övningsledare, förare och signalist står i förbindelse med varandra via en telefonanläggning. Genom en särskild anordning kan övningsledaren koppla bort föraren eller signalisten, vilket ur undervisningssynpunkt är nödvändigt. - Anläggningens strömförsörjning sker helt från det elektriska nätet.

## "FIJÄTTRADE SKOLFLYGPLAN" I UTBILDNINGEN.



På detta sätt får amerikanska flygelever lära sig manövrera motorreglage, klaffar och landställ i början av sin grundläggande flygutbildning, som äger rum helt på T-6 (Sk 16). Anordningen kallas "Captivair trainer". Den anses mycket ändamålsenlig.

## VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

### OM NÅGRA VIKTIGA TJÄNSTEFRÅGOR?

1. Vad innebär kommandering "Utan kostnad för statsverket"?
2. Vem får avsända tjänsteförsändelser och vilka detaljbestämmelser gäller härför?
3. Vad gäller för förvaring av böcker med påteckningen "Endast för tjänstebruk"?
4. Var finns bildningsråd och vad gäller för dessas verksamhet?
5. Vilken löjlig möjlighet har manskap att inverka på utspisningen vid ett förband utan att tillgripa "matstrejk"?

Svar härpå finner Du på sid 138.

## Så gick det till!

- Forts fr sid 124.

### LUFTINVASIONEN PÅ SICILIEN - Forts.

Husky, den amerikanska luftlandsättningsoperationen, erbjöd i många avseenden likheter med Ladbroke. I Husky ingick 226 Dakota-plan, som medförde 2781 fallskärmsjägare ur 82. luftburna amerikanska divisionen. Företaget blev försenat och kom fram till landsättningsplatserna i nästan fullständigt mörker. Trupperna blev därigenom även här spridda över stora områden, men lyckades trots detta genomföra sin huvudsakliga uppgift - att ta ett område öster Gela, omfattande bl a flygfältet Gela Farelli.

De allierade trupperna vid Gela var emellertid hårt ansatta, och med anledning därav insattes ett andra Husky-företag natten till den 11/7. I detta ingick 144 Dakota-plan medförande omkring 2000 fallskärmsjägare. Operationen utfördes samma dag som beslutet därom fattats, och det visade sig, att man därigenom ej hann genomföra vissa viktiga förberedande åtgärder. Man fick inte tillräcklig tid att förvarna de egna allierade fartygen längs flygvägen. Därigenom fick man inte till stånd en "säkerhetskorridor" för företaget, och man hade inte heller tagit reda på läget vid flygplatsen vid Gela. Denna hade nämligen återtagits av försvararna. Flygplanen möttes därför av häftig eld från såväl fiendliga som egna fartyg och luftvärnsbatterier. Över landsättningsområdet vägrade flera piloter att landsätta trupperna, då de ansåg det vara detsamma som mord, och andra spridde fallskärmsjägarna från Gela till östkusten. - Av de insatta flygplanen återvände inte 23 och mer än hälften av dem, som återvände till basen, var svårt skadade. Fallskärmsjägarna kunde inte effektivt insättas i striden till följd av den alltför stora spridningen.

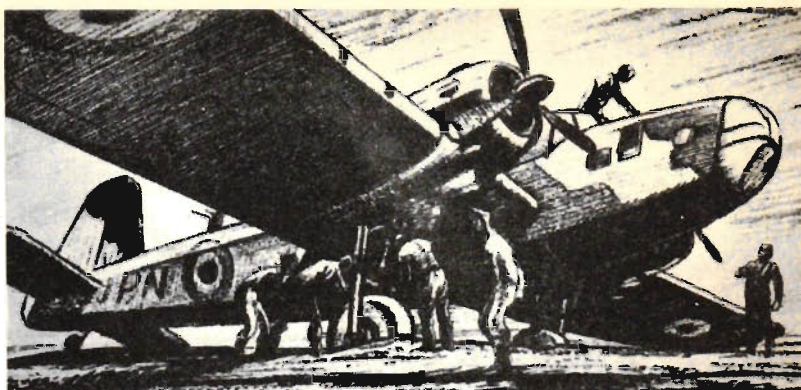
Trots de dåliga erfarenheterna från "Husky nr 2" beslöt man försöka ytterligare en luftlandsättning i större skala. Avsikten med denna operation, benämnd "Fustian", var att ta en bro över floden Simeto för att säkra förbindelsen för de brittiska trupperna till Cataniaslätten. Åter fattades beslutet så sent att man ej hann förhandsmeddela om företaget. Detta utsattes alltså för kraftig eld från såväl fiendligt som eget luftvärn. Av de 124 deltagande flygplanen blev 50 skadade, 11 nedskjutna av eget luftvärn och 27 tvingades av tyskt luftvärn att återvända. Trots detta lyckades fallskärmsjägarna besätta bron och hålla den tills marktrupperna nådde fram på morgonen den 14/7 1943.

Forts s 150.



Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O

FLYGFÄLTEN I RÖRLIGT KRIG.

Över detta ämne höll vice flygmarskalk Pike (se Ufl nr 2/1950 s 68) nyligen ett föredrag inför Royal United Service Institution. Han behandlade därvid flygfältens utveckling under en period på 25 år. "Har vi nått den yttersta gränsen," frågade han, "eller skall flygfälten fortsätta att växa?" P. erkände, att på den frågan kunde han själv inte ge något svar. P. fortsatte enligt Flight 19/1 1950 sålunda:

I ett rörligt krig är tid och transporttjänst värdefulla ting, sade Pike. Medan man t ex i Mellersta Östern med dess fasta sandmark kunde bygga ett flygfält på ett par dagar, blev det betydligt svårare i Italien under vinterregnen. Då fick man emellertid stålplank, och därigenom löstes problemet. Pike erinrade sedan om att stålplank var tre meter långa och ganska tunga. En startbana med normal bredd väger omkring ett ton per meter, dvs en startbana på 1800 m med erforderliga förbindelsebanor väger cirka 3000 ton. Om banan skall användas under längre tid, måste man dessutom bygga den på en grund av omkr 10.000 ton grus. Dessa siffror är mycket höga, framhöll P., och armén, som under kriget hade stort besvär med att föra fram sitt underhåll från hamnarna, tyckte mycket illa om att transportera alla dessa extra tusentals ton. Vid striderna i Italien exempelvis, var Bari bokstavligen talat igenproppat av stålplank, som stoppade allt annat.

Man har provat många andra sorters material vid flygfältsbyggen, fortsatte P. Det bästa var troligen tjärimpregnerad presenningsväv (jute). Denna typ användes i stor utsträckning i Normandie. Materialet är jämförelsevis lätt. En bana av ordinär längd erfordrar omkring 800 ton - jfr 3000 ton stålplank - men en dylik bana är också mycket lättare att förstöra. Presenningen lägges på med en specialkonstruerad maskin, kallad "frimärksslickaren" (se närmare Ufl nr 4/1949, s 128 ff). Denna banbeläggning är bra, men har den en gång blivit skadad tränger regnet igenom, och sedan är det praktiskt taget omöjligt att torka ut marken.

Att fullborda ett "vävflygfält" av detta slag tar i regel omkring en vecka, sade Pike, medan ett "stålplankfält" brukar ta upp till två veckor. Om man jämför det senare med de två dagar som fordrades i Nordafrika eller Burma är det lång tid, men det är det bästa och helt enkelt



enda tillfredsställande sätt man nu känner till. Om man jämför dessa två veckor med tiden, som det tar att bygga ett flygfält med betongbanor - (härfor erfordras 15 000 ton cement och 75.000 ton grus och åtminstone sex månader) - är emellertid byggnadstiden för ett stålplankfält mycket kort.

Olyckligtvis tycks situationen när det gäller flygfält förvärras i stället för att förbättras, fortsatte P. Ungefär en gång vart 10:e år har flygledningen bedömt, att flygfälten var så stora, att tiden kommit att tillhålla flygplankonstruktörerna att hålla sig inom nuvarande gränser. Hittills har denna vällovliga tanke gett mycket litet eller intet resultat, emedan flygplanens prestanda och nödvändigheten, att begränsa flygfältens storlek stått i strid med varandra. Problemet innebar i stora drag, att flygledningen helt naturligt fordrade bästa möjliga prestanda, och av denna anledning kunde man inte acceptera flygplan med stora hjul och låg landningshastighet. Dessutom kunde man märka, att vingarna konstruerades allt tunnare, vilket betydde att det blev allt mindre plats för landstället.

En lösning av problemet vore, att liksom hangarfartygsbaserat flyg använda bromswire vid landningen samt starta med hjälp av katapult eller start-raketer. Därigenom skulle behovet av långa start- och landningsbanor minskas avsevärt.

Före kriget hade man inte några sådana problem med, som att dammet på de tillfälliga flygplatserna invercade skadligt på motorerna. I Nord-afrikanska västöknen 1936 (under Abessinien-krisen) uppstod första gången besvärigheter av detta slag, och man blev tvungen att förse alla motorerna med dammfilter. Detta problem dök upp på nytt i Normandie 1944. Spitfireplanen klarade sig - de var alla utrustade med filter - men inte Typhoonförbanden. Deras slidventil-motorer började krångla redan efter en vecka, och situationen blev sådan, att man befارade, att alla Typhoon-flottiljerna skulle bli "markbundna". Man vidtog emellertid drastiska åtgärder för att skaffa fram filter, och i sista minuten lyckades man också övervinna besvärigheterna.

General Pike påpekade till slut, att han inte kände till vilken verkan damm kan få på reamotorer. Kanske inverkar det inte alls, men om det gör det, kommer det att bli ett verkligt problem att filtrera de kolossala mängder luft, som passerar igenom en sådan motor.

Flygplantekniker G.I. Drenius -

FLOTTILJBIBLIOTEKET.

Vet Du att det vid varje flottilj finns ett flottiljbibliotek? - Vet Du att flottiljens personal där kan låna all sorts litteratur - skön- och facklitteratur, äventyrs- och reseskildringar? Finns inte i biblioteket vad som önskas, kan bibliotekarien låna böckerna åt Dig på andra bibliotek. Han vänder sig då till närmaste centralbibliotek, som i sin tur kan låna exempelvis vid ett vetenskapligt bibliotek. Du har således tillgång till hela landets bokskatter, om Du vänder Dig till flottiljbiblioteket. - Flottiljbiblioteket är ett skrupp förbandsbibliotek, biblioteksväsendets senaste tillskott. Dess huvudsyfte är att arbeta för spridning av kunskaper, upplysning och allmänbildning. Det vill också ge var och en möjlighet till god sysselsättning under fritid.

Truppförbandsbiblioteken organiserades under andra världskriget. Försvarestabens fältbibliotek såg till, att beredskapsförbanden fick erforderlig litteratur, genom utsändande av vandringsbibliotek. När fältbiblioteks-

Forts s 134.



## FLYGVAPENMÄSTERSKAPEN PÅ SKIDOR 1950.

Årets flygvapenmästerskap på skidor arrangerades av F 15 och inleddes den 8/2 med fälttävlan. Tävlingarna gynnades hela tiden av strålande väder, vilket tillsammans med de goda arrangemangen gjorde, att tävlingarna som helhet blev mycket lyckade. - Veckan närmast före tävlingarna rådde kraftigt töväder i Söderhamnsstrakten. Detta hade tagit hårt på snön, men när tävlingarna började var snötäcket fortfarande fullt tillräckligt. Det hade dock efter de sista nätternas kyla bildats hård skare, och i spåren rådde närmast isföre, vilket gjorde att tiderna överlag blev mycket goda.

De flesta deltagarna hade infunnit sig redan en eller två dagar före tävlingarna, för att bekanta sig med terrängen och känna på föret. Många blev nog överraskade av att terrängen var så kuperad. Det snabba föret gjorde farten hög i backarna, och många av de mindre goda skidåkarna hade ibland svårt att stå på benen. - Tävlingarna inleddes med fälttävlan, som genomfördes på en krävande och utslagsgivande bana. Av favoriterna utgick F 15:s egen sergeant B o d i n som segrare, trots att han inte lyckades helt på punktorienteringen. Detta gladdde säkerligen både honom själv och arrangörerna, då det till fullo bevisade, att segraren ej haft fördel av hemmaplan. I oldboyklassen visade F 4:s förvaltare R i s t n e r att gammal är äldst, genom att slå segertippade kapten L u n d h o l m , F 15, med hela 24,75 poäng.

I poängtävlan mellan flottiljerna tog F 15 ledningen med 209 poäng före F 4 med 198, varför första dagen helt gick till F 15. F 21 misslyckades totalt och fick bara 43 poäng. - Men F 21 ruvade på hämnd till andra dagens tävling, tremilen, och för F 15 gällde det att hålla undan för F 4 i poängtävlingen. Spänningen var stor dagen innan, ty F 4:s ess, tekniker W i k l u n d , som deltagit i en tävling i Schweiz, hade blivit försenad på hemresan, och skulle kanske inte hinna fram i tid. Slutligen kom han, och han tippades nog som segrare, trots den krävande resan.

Föret var "blixtrande" snabbt, för dem, som vallade rätt, men det gjorde inte Wiklund. Hans valla tog slut efter ungefär halva banan och med bakhala skidor hade han ingen möjlighet att göra sig gällande. Vart segern skulle gå stod redan tidigt klart, då överfurir H ö g s t r ö m , F 15, redan vid kontrollen på 18 km skaffat sig en betryggande ledning. Han vann också på 1.58.10 med över sex minuter tillgodo på närmaste man, F 21:s vpl W i k s t r ö m . Inte heller i poängtävlingen lyckades F 21 ta full revansch. F 15 vann nämligen även här med 192 poäng före F 21:s 187, och därmed var poängtävlingen praktiskt taget avgjord, då ingen längre kunde hota F 15. I oldboysklassen utgick dock F 21:s sergeant S a n d b e r g som segrare.

Tredje dagens stafett 3 x 10 km lovade hård kamp. F 4:s W i k l u n d ville ta revansch för sitt misslyckande på tremilen, och F 4 och F 21 ville knappa in F 15:s försprång i poängtävlingen så mycket som möjligt. Det var nervöst i starten, ty det gällde ju att komma först i dubbelspåret ut från flygfältet. Wiklund, som åkte första sträckan för F 4, tappade sin stav och halkade därigenom efter, men redan efter c:a 2 km hade han skaffat sig en ledning på 2 min, och han värlade på dagens snabbaste tid. F 4:s seger stod sedan ej att hota, laget vann för övrigt alla tre sträckorna. Då var det hårdare längre ner i prislistan, där lagen kämpade hårt och platserna ofta värlade.

Tävlingarna blev sålunda en stor framgång för värdflottiljen, både ur tävlings- och arrangörssynpunkt. F 15 hade för första gången brutit F 4:s och F 21:s hegemoni, genom att vinna poängtävlingen, och arrangemangen fungerade till allas belåtenhet. Inte minst uppskattat av hemmavarande sup-



# FLOTTILJBIBLIOTEKET - Forts fr s 132.

verksamheten avvecklades 1946, fick truppförbanden som gåva en hel del böcker. De var kanske inte alltid av bästa kvalitet, men gåvan emottogs ändå med den allra största tacksamhet. Med de relativt små anslag, som truppförbandsbiblioteken fick, hade det ammars varit omöjligt att åstadkomma en motsvarande ökning av bokbeståndet. Med det ökade bokbeståndet ökade utlåningarna kraftigt. Efter hand utfärdades anvisningar för anskaffning av litteratur genom försvarsstabens bildningsdetalj. Numera inköpes det ej längre gottköpsromaner med veckopressmentalitet. Huvudvillkoret blev istället, att läsaren skulle få framtida nytta av vad han läste, vare sig det nu var skönlitteratur eller skrifter av kulturellt eller vetenskapligt värde. Bibliotekarierna, som utvaldes med stor omsorg bland personal vid förbanden, erhöll särskild utbildning. Det blev stil på truppförbandsbiblioteken.

U t l å n i n g e n vid många truppförbandsbibliotek är nu större än vid många kommunala bibliotek av samma storleksordning. Biblioteket gör det möjligt för värnpliktiga, av vilka många p g a sin värnpliktstjänstgöring kanske fått avbryta sina studier, att delvis fortsätta dessa. Biblioteket utgör bl a också ett stöd för lärarna. Lärarna kan också under undervisningens gång hänvisa eleverna att söka sig till biblioteken för att forska vidare. Biblioteken har här en verklig chans att göra en direkt insats för den allmänbildande och medborgarfostrande undervisningen vid förbanden. Vid det flottiljbibliotek, där den som nedskriver dessa rader är bibliotekarie, finns c:a 1500 böcker, och antalet utlåningar uppgår till mer än 5000 pr år. - Den statsunderstödda, populärvetenskapliga f ö r e l ä s n i n g s - v e r k s a m h e t e n får också hjälp av förbandsbibliotek, genom att dessa i möjligaste mån anskaffar sådan litteratur, som står i sammanhang med de valda föreläsningssämnena.

Truppförbandsbiblioteken erhåller f n medel för bokinköp på så sätt, att staten bidrager med en summa, lika stor som det s k ortsbidraget, dock högst 1500 kr. Ortsbidraget kan erhållas i form av gåvor från enskilda eller kommunen. Den säkraste tillgången är dock l ä g e r k a s s a n . Detta innebär tyvärr, att förband, som har små lägerkassor, har små ortsbidrag och därför mindre möjligheter att utveckla biblioteken. I ett betänkande från folkbibliotekssakkunniga föreslås s t a t s b i d r a g utgå med sju kronor per värnpliktig, dock högst 5000 kr. Detta innebär c:a 2000 kr pr flottilj. Tillskjutes sedan något ortsbidrag, bör det kunna bli oräntlig fart på bokinköpen. - En l ä s e s a l bör även ordnas. Som regel ligger biblioteket i flottiljens skolbyggnad. Där kan en lektionssal med fördel användas som läsesal. Man kanske kan möblera om den, få läslampor inmonterade och några bekväma stolar. Det bör nämligen vara bekvämt och framför allt t y s t i en läsesal.

# FLYGVAPENMÄSTERSKAPEN - Forts fr s 133.

porters blev nog det fortlöpande radioreferat från tävlingarna, som F 15 ordnat på kortväg över sin radiostation. - Prisutdelningen slutligen, där bl a F 21:s värnpliktiga hedrade sig och sitt förband genom ett strongt, militärt uppträdande, förrättades av flottiljchefen, överste S e t h .

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



## utlandsnytt:

Fackred:  
Studie-  
centralen.



### U S A : S F L Y G V A P E N S U P P G I F T E R .

Enligt ANAF Reg 5/11 1949 reglerar numera följande föreskrifter USAF organisation och uppgifter (en sammanfattning av de tidigare gällande återfinnes i U f l nr 2/1949, s 44).

#### A. Primäruppgifter:

1. Att organisera, utbilda och utrusta flygvapnets förband för omedelbara stridsoperationer i luften, omfattande:
  - a) att ansvara för försvaret av USA mot anfall genom luften, i enlighet med försvarsgrenschefskommitténs (Joint Chiefs of Staff) planer,
  - b) att vinna och bibehålla allmänt luftherravälde,
  - c) att slå fientliga flygvapen,
  - d) att behärska luftrummet över livsviktiga områden, samt
  - e) att etablera lokal överlägsenhet i luften utom där här annorlunda bestämmes.
2. Att samordnat med de övriga försvarsgrenarna skapa gemensamma grundsatser och tillvägagångssätt för USA:s försvar mot anfall genom luften, och att hålla den organisation och den utrustning, som erfordras härför.
3. Att ansvara för strategisk luftkrigföring.
4. Att, samordnat med de övriga försvarsgrenarna, organisera och utrusta flygvapnets förband för kombinerade amfibie- och flygburna operationer, och att ordna utbildning därför i enlighet med försvarsgrenschefskommitténs planer.
5. Att samverka med arméstridskrafterna (omfattande flygtransport, understöd och underhåll vid flygburna operationer, flygfotografering, taktisk spaning, samt, att avskära fientliga markstridskrafter och kommunikationer).
6. Att utföra flygtransporter för krigsmakten.
7. Att, samordnat med de övriga försvarsgrenarna, organisera stridande flygvapenförband för landbaserat luftförsvar.
8. Att, samordnat med de övriga försvarsgrenarna, vidareutveckla grundsatser, tillvägagångssätt och utrustning för luftförsvar över landområden, däri inbegripet USA:s landområden på amerikanska kontinenten.
9. Att uppsätta en organisation, som kan förse flygvapnet med tillräckliga och tillförlitliga underrättelser.
10. Att utföra flygfotografering för kartläggningsändamål.
11. Att, samordnat med övriga försvarsgrenar, utveckla den taktik, teknik och utrustning, som berör för flygvapnet vid amfibieoperationer, och som ej åvilar flottan och marinkåren.
12. Att, samordnat med övriga försvarsgrenar, utveckla grundsatser, till-

väggångssätt och utrustning för flygvapnet vid fallskärms- och lufttruppoperationer.

B. Sekundära uppgifter.

1. Att bekämpa fientliga sjöstyrkor genom flygoperationer.
2. Att bekämpa ubåtar och att skydda sjöfart.
3. Att utföra flygminering.

RAF anslag budgetåret 1950-51.

(Times 9/5 1950)

Engelska försvardepartementets anslagsäskanden för budgetåret 1950-51 har nu överlämnats till Parlamentet. Beträffande anslagen till RAF lägger man märke till följande: I jämförelse med innevarande budgetår innebär anslaget (223 miljoner pund) en ökning med 15,5 miljoner. Ökningen beror på anskaffning av modernare flygplantyper och materiel. Den totala kostnaden för dessa anskaffningar beräknas till 104,4 miljoner pund.

Personalstyrkan kommer att sjunka till 198.000 man (den var 225.000 för ett år sedan, 202.000 vid årsskiftet), men de stridande förbandens styrka kommer att öka. Sålunda avses Fighter Commands reaförband att fördubblas, och Bomber Command förstärks med ett antal B-29-förband.

Mer om den amerikanska Portrex-manövern.

(ANAF Reg 25/2, N Y Times 4/3).

Ytterligare detaljer har nu meddelats om krigsövningen "Portrex" (se U f l nr 3/50, s 93), den största amfibieövning, som någonsin hållits i USA. Övningen avslutades i mitten av mars.

I övningen deltog 80.000 man, 160 fartyg (bl a 7 hangarfartyg) och 700 flygplan, varav 170 ur USAF. Invasionen skedde som en kombinerad sjö- och flygburen landstigning på den lilla ön Vieques, som enligt förutsättningen för övningen representerade en halvö på en kontinent. Denna försvarades av omkring 6000 man ur armén, flottan och marinkåren. Invasionstrupperna bestod av 16.000 - 18.000 man.

USAF förstärker det strategiska bombflyget.

(Aeropl 2/3 1950).

USAF nuvarande nio B-29-flottiljer består nu av 65 i stället för som tidigare av 30 flygplan. Denna förstärkning har sannolikt kunnat ske genom att förrådsuppställda reservflygplan insatts i tjänst. På detta sätt har det strategiska bombflyget blivit starkare, trots att antalet flottiljer är mindre än vad som avsågs i 70-flottiljprogrammet. Ökningen innebär en 50 %-ig förstärkning - 45 i st f 30 - av bombplanen i flottiljerna, jämte en tillkomst av 20 st tankningsplan. De senare är till för att kunna öka bombplanens räckvidd.

Brittiska RAF får 70 B-29.

(Aeropl 3/2 1950)

Leveransen av 70 Boeing B-29 "Superfortress" till brittiska Bomber Command, som tillägg till dess nuvarande bestånd av Lincoln och Lancaster, börjar i april i år.

Innan readrivna bombflygplan hinna levereras till RAF, kommer B-29 att ge Bomber Commands flygande personal god vana i att flyga flygplan med tryckkabin och fjärrmanövrerad beväpning.

Leveransen kommer inte att påverka de tre månader långa övningar, som bedrivs i Storbritannien av B-29- och B-50-flottiljer ur USA:s strategiska bombflyg. Sedan RAF:s B-29 flugits över från USA av amerikanska förare, kom-



mer brittiska besättningar att med personal ur USAF som lärare omskolas på den nya flygplantypen.

#### Franskbyggd Vampire.

(Aeropl 3/2 1950).

Den 27/1 1950 - inom mindre än ett år efter det att Frankrike i mars 1949 träffat avtal om att bygga Vampire på licens - gjorde den första franskbyggda de Havilland Vampire sin första provflygning. Flygplanet bygges vid den statliga fabriken "S.N.C.A. Sud Est" vid Marseille, men ett flertal andra företag är även engagerade i tillverkningen. Det är försett med en engelsk Goblin-motor, men man avser även att sätta in franskbyggda Rolls Royce Nene. Provflygningen utfördes av en fransk förare.

#### Vapenhjälpen till Frankrike.

(Times 3/3 1950)

Den franske försvarsministern P l e v e n redogjorde i ett tal den 2/3 för omfattningen av vapenhjälpen till Frankrike. Han nämnde därvid, att utrustningen kan hänföras till alla slags typer. Den var avsedd för alla försvarsgrenarna och inte enbart för arméns infanteri, som man trott tidigare. Hjälpen skall bl a bestå av artilleri (speciellt lvtilleri), fordon av alla slag, pansarbilar och stridsvagnar, radio och annan signalmateriel, 120 flygplan för marinflyget samt ammunition.

#### USA:s försvarsmakts personalstyrka.

(ANAF Reg 21/1 1950)

Försvarsgrenarnas sammanlagda personalstyrka utgjorde enligt preliminära rapporter 31/12 1949 1.555.200 man, fördelade på 415.000 vid flygväpnet, 415.600 vid flottan, 81.200 vid marinkåren samt 643.400 vid armén. Den angivna totalsiffran innebär en nedgång med 23.800 från 30/11 samma år.

#### Brittiska hjälpflygkårens utbildning.

(Times 13/3 1950)

Flygministeriet har antagit en ny plan, enligt vilken de 20 flygdivisionerna i reservflyget - Royal Auxiliary Air Force - varje månad kommer att få gemensam utbildning med de reguljära (aktiva) jaktdivisionerna i RAF. Denna nya utbildningsplan kommer att göra det möjligt för förarna i "hjälpflygkåren" att få största möjliga nytta av sin week-end-flygning, genom att de beredes möjligheter att uppträda under förhållanden, liknande dem, som råder under krigstid. Varje hjälpkårflygförband har blivit "anslutet" till en ordinarie division. Vart och ett av hjälpjaktförbanden kommer, från och med nu, att varje månad besöka en RAF-station för att under ett veckoslut ägna sig åt intensiv utbildning tillsammans med den reguljära jaktdivision, tillhörande Fighter Command, till vilken reservjaktförbandet är anslutet. För förarna i hjälpflygkåren kommer det att bli av största betydelse, att de får vänja sig vid stridsledning från marken, vilket inte är möjligt för dem med mindre än att de opererar under en av Fighter Command's jaktcentraler. Resultatet av detta nya, kombinerade utbildningssystem kommer att höja standarden på divisionerna i hjälpflygkåren och göra dem mera stridsdugliga i händelse av ett anfall mot Storbritannien.



**VAD VET DU**

Fackredaktion: FS/U

**OM NÅGRA VIKTIGA TJÄNSTEFRÅGOR?**

Här har Du s v a r e n på frågorna sid 130:

1. Kommendering "utan kostnad för statsverket" innebär, att varken reseersättning, traktementsersättning eller annan ersättning (kompensation) för ökade utgifter utgår. Personal i reserven, som fullgör tjänstgöring under nämnda betingelser, erhåller inte heller lön.

2. Tjänsteförsändelser får avsändas endast av myndighet, tjänsteman eller annan, som av Kungl. Maj:t erhållit tjänstebrevsrätt. De myndigheter m fl, som åtnjuter tjänstebrevsrätt, finns upptagna i en av postverket (generalpoststyrelsen) utgiven förteckning. Försändelsens egenskap av tjänsteförsändelse anges medelst beteckningen "Tjänsteförsändelse" eller "Tjänste". Såsom ö v e r r u b r i k i beteckningen skall man numera använda ordet "K r i g s m a k t e n" i stället för tidigare ordet "Flygvapnet". (Fackred Ufl anm: Kuvert med överrubrik "Flygvapnet" får dock användas till dess befintliga lager därav förbrukats. - Se Ekof nr C 20/49).

I Ekof C 29/1947 återfinner Du fastställda underrubriker för avsändande myndigheter vid flygvapnet. Dessa är valda så, att tvekan inte kan råda, om v e m som är försändelsens avsändare. Tjänste- och avsändarbeteckning anbringas i regel medelst tryck eller stämpel.

Tjänsteman, som är ute på tjänsteresa, får dock vid brist på tryckta kuvert skriva tjänste- och avsändarbeteckning för hand. Sådan skriftlig anteckning skall man omedelbart under anteckningen bestyrka med sin (avsändarens) egenhändiga n a m n t e c k n i n g . Anteckning om avsändarens namn och tjänsteställning skall Du också göra på försändelse, för vilken använts vederbörande myndighets tryckta tjänstekuvert - om försändelsen avlämnas till postbefordran å a n n a n o r t än den, där myndigheten är förlagd.

I tjänsteförsändelse får under inga förhållanden inrymmas meddelande eller dylikt av privat natur eller annat, som inte avser tjänsten. Det är inte heller tillåtet att bilägga något meddelande av privat natur i tjänsteförsändelse.

3. Böcker, som har beteckningen "E n d a s t f ö r t j ä n s t e b r u k", skall förvaras på ett "så betryggande sätt som omständigheterna medger". Undantagsvis föreskrives, att de skall förvaras "under lås". I detta fall förses böckerna med anteckning "Förvaras under lås". Det är likväl helt självfallet i n t e tillåtet att låta sådana böcker ligga framme, tillgängliga för vem som helst. - Om utdelning och utlämning av sådana böcker läser Du närmare i go nr 4823 den 30/12 1949. (TL B 118/1949).

4. B i l d n i n g s r å d skall finnas vid flotttilfjerna, samt vid F 2, F 21 och F 5. Vid krig tillhör bildningsrådet depån. - Bildningsrådet är underställt förbandschefen. - Det skall utgöra ett samlande och stimulerande organ för s a m h ä l l s u p p l y s - n i n g , s o c i a l r å d g i v n i n g och f r i v i l l i g b i l d n i n g s - v e r k s a m h e t, söka åvägabränga g o d k o n t a k t och e f f e k t i v t s a m - a r b e t e mellan förbanden och d e t c i v i l a s a m h ä l l e t .

Rådet består av 8 ledamöter, nämligen: - Personalvårdsofficer (ordförande), militärpastorn, personalvårdsassistenten, en representant för underofficerskåren och en för stammanskapet, en representant för de värnpliktiga och två civila (helst företrädare för folkbildningsarbetet, socialvården och nykterhetsrörelsen). Rådet skall hålla sammanträden minst en gång i kvartalet. Närmare härom finner Du i fo nr A 38/46).

5. Manskapet har alltid möjlighet att u t t a l a s i n a ö n s k e m å l till och genom utspisningsnämnden. Denna nämnd består av en regementsofficer eller kapten, en underofficer, tre stammanskap samt minst tre värnpliktiga. Manskapet måste vara portionstare i n n a t u r a (TJRK mom 642), för att kunna få komma med sina önskemål om utspisningen.

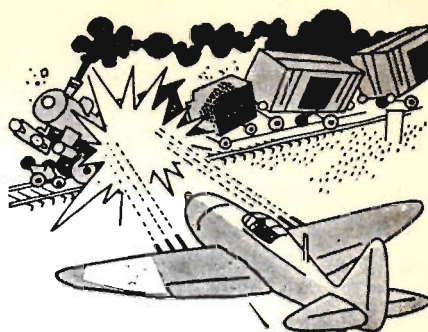
Rättelse till Ufl nr 3/1950, s 90.

Längst ned (sidhänvisning) står: "Forts sid 87". Läs: "Forts sid 108".



## Så gick det till!

Fackred;  
Studie-  
centralen.



### V A R   Ä R   F L Y G E T ?

I november 1942 landsteg de allierade i algeriska hamnar, utanför räckvidden för det tyska flyget på Sicilien. Längre österut vågade man inte gå med fartygen. Trupperna framryckte snabbt österut för att besätta Tunisien och därmed säkra Medelhavets södra strand. Till Tunisien, som var ett militärt vacuum, kom emellertid tyska rön först, efter att snabbt ha kastat över trupp och flyg från Italien. Från baser vid Tunis och Bizerta kunde det tyska flyget sättas in mot allierade trupper. Dessa saknade jaktskydd, därför att inga framskjutna baser fanns. Man hade trott, att det skulle gå bra ändå, och att trupperna på marken skulle vara oberoende av jaktflyg för sin offensiv. Man kom så långt, att armébefälhavaren redan såg det hotell i Tunis, där högkvarteret skulle slås upp - när bakslaget inträffade. Det tyska flygets anfall, i förening med ett växande motstånd på marken, samt dåligt väder, föranledde på sina håll upplösning - det blev att övervintra i ett ställningskrig. Först ett halvår senare kunde offensiven fullföljas. Den var då bättre förberedd i luften.

I svensk press har bakslaget anförts som exempel på amerikanska arméns dåliga utbildning. I själva verket var huvudfelet b r i s t e n p å f l y g s t ö d . I general Eisenhowers memoarer omtalar denne, hur han i slutet på november gjorde en frontresa i bil. Hans intryck blev då:

"På grund av fiendens herravälde i luften var alla resor i de framskjutna avsnitten mycket spännande historier. Poster höll noggrann utkik mot himlen. Så snart ett plan skymtade blev det signalen till att stiga ur och skingras. - Hur illa trupperna tyckte om denna situation framgick av den ständiga undran: - 'Var är vårt förbannade flyg (our bloody air force) nå'nstans? Varför ser vi ingenting annat än tyskar?' -

Då f i e n d e n har flygövertag tvekar landtrupperna aldrig att svära över de egna flygarna."

# DE ALLIERADES FÖRSTA LYCKADE LUFTINVASION.

Ur "General Kenney reports" (Se Ufi nr 3/1950, s 98-99)  
hämtar vi följande.

På hösten 1943 hade de allierades motoffensiv på Nya Guinea kommit så långt, att man beslöt taga den starka basen Lae, en av japanernas viktigaste tillförselhamnar. Anfallet sattes in från tre håll, från öster av australiska trupper, som arbetat sig fram längs kusten, men som inte var starka nog mot det japanska motståndet, från nordöst av en division, som landsattes överraskande sjöledes under flygstöd, och från väster av 503:e fallskärmsregementet, som just anlänt från U S A för att för första gången sättas in i strid. Fallskärmsstrupperna skulle ta ett japanskt landningsstråk vid Nadzab, 20 km väster om Lae, varefter de amerikanska lufttruppernas huvudstyrka, en division, skulle föras över med landande transportplan.

Under ett par veckor före anfallet anfölls japanska flygbaser, varifrån motstånd i luften kunde väntas. Ett par dagar före företaget anfölls artilleriställningarna vid Lae. Samtidigt gjordes några vilseledande anfall på helt andra platser. Den 4/9 genomfördes kustinvasionen lyckosamt. Den 5/9 landsattes fallskärmsjägarna, liksom med full framgång, i Markhamdalen och besatte Nadzab. Den 6/9 - 7/9 landsattes luftledes en australisk division där. Den började genast framryckningen mot Lae under ständigt flygstöd. Den 16/9 kunde den australiske generalen telegrafera till Kenney: "Endast edra bombplan hindrar mig nu att marschera in i staden". - Flygstödet hade gjort sin plikt och kunde gå.

Om fallskärmsoperationen den 5/9 berättar Kenney:

302 flygplan deltog i företaget, startande från 8 olika fält. De samlades över ett av fälten men hade för att klara bergskedjan Owen Stanley måst flyga antingen genom moln eller i bergspass. Samlingen gick planmässigt, utan att något förband behövde kretsa för att hitta sin plats eller bida sin tid. Kursen följde en floddal åt norr och sedan Markhamdalen åt öster till målet. I spetsen flög 6 divisioner B-25 (Mitchell) på 300 m höjd, avsedda för låganfall med 8 fasta 13 mm akan och 60 fallskärmsprängbomber per plan. Bakom dem och 150 m högre kom tre rotar A-20 (Boston) på linje, för att lägga ut rök. Efter dessa, på 600 m höjd, följde 96 st C-47 (DC-3, Dakota) med 1700 fallskärmsjägare, materielbehållare och artilleripjäser; de flög i tre parallella kolonner, varje kolonn i 3-grupper. Varje kolonn medförde en bataljon, avsedd för ett landningsmål. På båda sidor om transportförbandet och på 300 m höjd flög en jaktflottilj som näreskort. En annan jaktflottilj flög på 2000 m höjd och mellan 4500 och 6000 m, i riktning mot solen, ytterligare en flottilj. Efter C-47-orna följde 5 st B-17 (Flying Fortress), var och en med 20 st 150 kg materielbehållare, avsedda att kastas ned till fallskärmsjägarna på signal från dem. Denna underhållsgrupp låg kvar i luften nästan hela dagen. Den förlade sina 15 ton förnödenheter

Forts s 146.



# LÄRDOMAR FRÅN GREKLAND.

"Greklands tragedi 1941" heter en artikel av ryttmästare Ebbe Gyllenstierna, införd under strecket i Svenska Dagbladet den 22/2 1950.

Vi återger här ett sammandrag av den intressanta artikeln, som osökt inbjuder till jämförelser med svenska förhållanden. - (Kursiveringarna av U f l red).

Då andra världskriget utbröt var Greklands enda önskan att få vara neutralt och slippa dras in i stormakternas kamp. Före Mussolinis anfall mot Albanien i april 1939 var de grekiska försvarsförberedelserna närmast riktade mot Bulgarien. Grekerna lyckades hejda de italienska anfällen samt gå till motoffensiv. "Men Grekland och Italien var blott brickor i spelet mellan stormakterna. Bakom Grekland stod Storbritannien och bakom Italien Tyskland." I Nildeltat disponerade britererna en användbar reserv om fyra armédivisioner. Skulle denna sändas till Balkan?

De grekiska militärexperterna ansåg, att 8 - 10 brittiska divisioner (arméfördelningar) jämte starkt flyg var den minimalistiska Grekland behövde. När grekerna förstod, att de inte kunde påräkna mer än 3 - 4 divisioner, avstod de hellre från denna hjälp. "De mottog dock en flygdivision i januari 1941 samt 300 lastbilar, stridsvagnar för en mekaniserad division, vapen och ammunition". Brittiska officerare, förklädda till fåraherdar, ströövade omkring i Grekland och letade efter lämpliga flygfält.

Jugoslaviens tveksamma hållning omöjliggjorde ett militärt samarbete med Grekland. Även Turkiet ansåg den hjälp britererna kunde erbjuda vara alltför svag. Alla tre länderna hoppades att neutraliteten skulle ge dem en större chans än alliansen. "Av samma skäl samordnade de tre länderna icke sitt försvar. Icke ens efter Jugoslaviens helomvändning i mars 1941 synes något närmare militärt samarbete har inletts mellan detta land och Grekland. Det snabba sammanbrottet i södra Jugoslavien överraskade grekerna, kullkastade alla deras strategiska planer och ledde till att tyskarna kunde driva in en kil mellan greker och briter". Ett med brittisk hjälp bildat försvarsförbund skulle ha kunnat förfoga över 70 divisioner, "en styrka icke tillräckligt stor för att icke kunna besegras av tyskarna, men tillräckligt stark för att kunna avskräcka dem från att ingripa på Balkan." De tre länderna föredrog emellertid att "klänga sig fast vid neutralitetshoppet".

Efter tyskarnas angrepp gjorde sig olika meningar gällande i den grekisk-brittiska försvarsledningen om de strategiska principerna för landets försvar. Genom Jugoslaviens sammanbrott försämrades förutsättningarna för grekerna att kunna hålla Metaxaslinjen. Överbefälhavaren general Papagos ville fortfarande att linjen skulle hållas, främst av psykologiska skäl, medan britererna ville ta upp försvaret i den längre tillbaka belägna Aliakmonlinjen, där terrängen var gynnsammare. Men innan en vecka gått, måste grekerna börja retirera från Albanien, och den brittiska Aliakmonställningens norra flank hotades. "Den tyska framryckningen fortskred emellertid så snabbt, att grekerna, vilkas trupperörelser under dagen hindrades eller starkt försvårades av tyskt flyg, inte hade möjlighet att genomföra någon ordnad tillbakaryckning". Det tyska anfallet inleddes den 6/4 1941, redan den 11 beordrade

den brittiske generalen Wilson reträtt till Termopyle, och natten 24 - 25/4 inleddes evakueringen. Under fem nätter lyckades man utskeppa 42.000 man av de 53.000 hjälpkåren omfattat.

Om svårigheterna att snabbt lägga om från neutralitets- till allianspolitik skriver artikelförfattaren:

"När neutralitetslinjen visade sig oframkomlig för Jugoslavien och Grekland kunde Jugoslavien icke påräkna den brittiska hjälp, som det förut så bestämt avvisat. Grekland, till en början ovilligt, blev inför det ökade tyska hotet allt angelägnare att få hjälp, medan Storbritannien blev alltmer tveksamt om huruvida ett bistånd verkligen överensstämde med dess egna intressen". - "Den militära överenskommelsen mellan Grekland och Storbritannien den 22/2 1941 ingicks för sent, för att man på ett tillfredsställande sätt skulle hinna samordna användningen av de båda ländernas stridskrafter. Det blev en improvisation, där båda parter hade olika åsikter. Grekerna gick in för att försvara gränserna, medan britterna upptog försvaret längre tillbaka i det inre av landet. Denna kompromiss mellan två olika sätt att föra striden blev olycklig, som i regel blir fallet vid dylika kompromisser."

Om o r s a k e r n a till det grekiska försvarets sammanbrott heter det:

"Det grekiska sammanbrottet orsakades av att de grekiska trupperna var dubbelt underlägsna motståndaren och uttröttade efter fem månaders strider mot italienarna, och att den grekiska krigsmaterielen var försliten. Den olyckliga kompromissen mellan den grekiska periferi- och den brittiska centralförsvarsplanen visar svårigheten att mot ett gemensamt mål samordna två allierade stater.

Av större betydelse för utgången var dock, att den brittiska hjälpen var mycket otillräcklig, särskilt ifråga om flyg. Bristen på flyg - hos både greker och britter - torde ha varit främsta orsaken till Greklands tragedi 1941".

#### Japanska befälhavares krigserfarenheter. (Tidskr i Sjöväsendet febr 1950)

I en resumé över boken "The Japanese at Leyte Gulf" läser man bl a följande:

"Slutkapitlet, som är en resumé av de japanska befälhavarnas bedömanden av orsakerna till nederlaget, kommenterade av författaren med egna åsikter, belyser många för sjökriget aktuella problem. Bl a framgår betydelsen av att ständigt utveckla och förnya taktiken och tekniken, vidare, att luftherraväldet är den förutsättning, utan vilken en framgångsrik kamp på havet är dömd att misslyckas, samt slutligen, att gemensamma operationer skall ha gemensam chef." (Spärrningen är gjord här. - Red Ufl anm.)

#### Brittiska luftvärnets resultat över hemlandet.

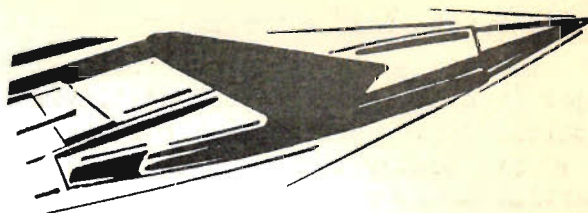
Generalen Sir Frederick P i l l e , som förde befälet över luftvärnet i Storbritannien 1939 - 1945, berättar i sina nyutkomna memoarer, boken "A c k - a c k", <sup>1)</sup> bl a följande samfällda resultat av lv-verkan i hemlandet under kriget: - 822 flygplan och 1972 V-l:or fällda (det sistnämnda 46 % av alla nedskjutna robotar).

1) "A c k - a c k" = ett brittiskt slanguttryck för "luftvärnseld". - Red Ufl anm.



# Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M



## BOEING RB-50B SUPERFORTRESS SPANINGSPLAN.

En ny version av Boeing Superfortress, med beteckningen RB-50 B, avsedd för spaning från stor höjd och strategisk bombning - kollega till XR-12 och RB-36 - offentliggjordes den 30/1 1950 av Boeing Airplane Co och Förenta staternas flygvapen. Här några detaljer, hämtade ur Interavias nummer för den 31/1 1950.

Flygplanets kamera- och radarutrustning är av ny och förbättrad typ. Tankning kan utföras i luften. Vidare installeras registrerande, meteorologiska instrument. Spaningsutrustningen blir delvis halvautomatisk, med "tryck på knappen-manövrering" från besättningsmedlemmarnas olika platser. Flygplanet har fyra kamerarum med totalt nio kameror.

Multipelkameror installeras i främre delen av tryckkabinens mittsektion. Längre akterut finns 2 kamerarum, avsedda för lod- och snedbildsfotografering. I flygkroppens bakre del finns en installation, där 3 kameror samtidigt kan fotografera det område, som överflyges. En kamera tar lodbilder, två tar snedbilder, en åt vänster och en åt höger. - Det första flygplanet skulle, när notisen skrevs, snart provflygas.

### Titan - den kommande metallen.

(Mc Graw-Hill Digest febr 50)

Titan kommer sannolikt att bli en oerhört användbar metall för olika slags konstruktioner, inte minst inom flygplan- och flygmotortillverkningen. - Varför man är så optimistisk beträffande titan beror därpå, att den är mycket vanligt förekommande i jorden - endast järn, aluminium och magnesium förekommer rikligare - den är korrosions-(rost-)beständig även i havsvatten och har god hållfasthet, samtidigt som dess specifika vikt är låg (4,5).

Titan kan svetsas, smidas, varmbearbetas och ythärdas. För maskinbearbetning lämpar den sig dock inte. Kostnaden är mycket hög - 50 kr per kilo - men kommer framställningen i gång, räknar man med att priset skall sjunka till 5 kr/kg. - Inom flygindustrien kan titan tänkas få användning som klädsel till vingar på överljudsflygplan och i reamotorer som material i kompressorer, turbinhjul m m.

### Kameranytt - varmluft över objektivlinsen.

(Aviation Week 6/2 50)

För att förhindra isma på objektiven vid flygning på mycket höga höjder har man på försök på USAF nya spaningsplan RB-50B installerat en anordning, som spolar varmluft över insidan av objektivlinsen.

### Första Boeing B-47 A färdig.

(Itav 1909 4/3 50)

Den 2/3 50 tillkännagav USAF att det första exemplaret av B-47 A Stratotjet (6-motorigt reabombplan) blivit färdigställt vid Boeings verkstäder i Wichita. Provflygningarna kommer snart att påbörjas. B-47 A byggs i en serie på 10 st. Senare kommer en 47-B serie om 5 plan att byggas. A-typen har en praktisk aktionsradie på 1600 km, medan B-typen väntas komma upp till 2900 km. Den senare räknas även nå ljudhastighet på 0 m höjd.

### "Shooting Star" - tillverkningen upphör.

(Itav 2/2 50)

I och med detta år nedlägges tillverkningen av Lockheed F-80 Shooting Star, som pågått sedan 1945. Ytterligare 200 plan kommer att före sommaren lämna fabriken, men därefter är USAF:s första typ av reaflygplan definitivt på avskrivning.

### Eskortjakt i USAF.

(Itav 2/2 1950).

Prov kommer inom kort att utföras med tre stycken "penetration fighters", för att därefter utvälja den lämpligaste för USAF. De plan som skall provas är: Lockheed XF-90, Mc Donnell XF-88 Voodoo och North American YF-93A. De två förstnämnda är 2-motoriga, den sistnämnda 1-motorig. De har för nyligen flugits för första gången.

### Transportflygplan till USAF.

(Aeropl 2/3 1950).

Boeing kommer inom kort att leverera den 55:e och sista kontrakterade "Stratocruiser'n", men fortsätter att tillverka den militära undertypen, C-97A. Fabriken har fått beställning på 64 sådana plan. Av dessa har 12 levererats.

### Nytt målflygplan i USAF.

(Itav 11/2 50)

Då tillverkningen av radiostyrda reamålflygplan blivit avsevärt fördröjd, är det möjligt, att ett nytt slags målflygplan - åtminstone tillfälligtvis - kommer att ersätta de planerade. Chance Vought har nämligen byggt ett glidflygplan, som kan bogseras av snabbgående plan (prov utfört med B-45). Man har mått en hastighet av 640 km/tim på 12 km höjd. Glidplanet ifråga bogseras såväl vid start som landning.

10° V-form på vingarna och "butterfly tail" ger glidflygplan tillräcklig stabilitet, utan rörliga och kontrollerbara roder.

### Katapultutskjutning vid överljudshastigheter provas i USAF. (Itav 2/2 50)

Air Material Commands flyglaboratorium och Northrops Aircraft Inc. har tillsammans utarbetat en raketdriven "släde" för katapultstolsprov vid höga hastigheter. Denna släde undergår nu prov vid Muroc i Kalifornien, för att fastställa maximihastigheten för utskjutning av den katapultstol, som finns installerad i de flesta amerikanska jaktplan och för utexperimenterande av ansikts- och kroppsskydd vid katapultutskjutning från flygplan, som flyger med överljudshastighet.

Släden kan förses med upp till 15 raketer, som driver den längs en ca 3 km lång järnvägslinje, med en högsta hastighet av 1.770 km/tim. Då släden nått sin toppfart, vilket inträffar ungefär mitt på banan, utskjutes katapultstolen med docka medelst fjärrmanövrering. Så snart dockan slungats ut, hejdas släden av en rad bromsraketer i slädens främre del.



## Haveri # Fronten #

Fackredaktion: FS/Fh

### NEGATIV ACCELERATION OMEDELBART FÖLJD AV POSITIV SÅDAN.

E n f ö r a r e b e r ä t t a r : - "Under avancerad flygning med en J 9 skulle jag göra en "stående åtta", d v s en looping följd av en halvroll, med urgång genom halvlooping, i sin tur följd av en topproll. - När jag kom över i ryggläge i halvrollen anropades jag av radiostationen. Vid försök att besvara anropet delades min uppmärksamhet mellan flygningen och radion. Jag blev därför hängande i remmarna ett ögonblick i ryggläget, och drog sedan antagligen åt mig spaken litet för kraftigt.

I det ögonblick, då flygplanet låg med nosen rakt ned mot marken, försvann medvetandet plötsligt, utan föregående synrubbningar. De iakttagelser, som brukar göras vid starka accelerationer, d v s att man allt kraftigare tryckes ned i stolen, samtidigt som synförmågan successivt försvinner, över grått till totalt svart, saknades helt.

Nästa iakttagelse var en instinktiv känsla, att flygplanet låg i rättvänt läge och i planflykt. Synförmågan återkom sedan långsamt, först syntes endast marken, sedan horisonten och därefter hela synfältet. Kvar stod dock fortfarande en lindrig knäsvaghet, och svårighet att konstatera, vad som verkligen hänt.

Under en tid, som jag uppskattar till 2 & 3 minuter, medan jag låg och svängde, med svag bankning, flög jag i ett slags obestämbar töcken. - Det är min bestämda uppfattning, att jag under denna tidsperiod hade avsevärd nedsättning av omdömet, och att jag ej skulle kunnat utföra någon medvetet överlagd manöver. - Först efter omkring fem minuters flygning kände jag mig åter i god kondition och återupptog den avancerade flygningen, bl a gjorde jag då ett nytt försök att utföra den "stående åtta", med undvikande av för starka accelerationer. Denna gång utfördes manövern utan anmärkning."

F a c k r e d : s k o m m e n t a r : - I ryggläget under halvrollen har föraren varit utsatt för en svag n e g a t i v acceleration, han hängde i remmarna således med minst m i n u s l g , vilken vid urgången genom den halva loopingen följdes av en kraftigare p o s i t i v acceleration. - Genom den snabba övergången från den negativa till den positiva accelerationen kom resultatet att bli en total medvetlöshet under den positiva accelerationen, och efterverkningarna blev synbarligen avsevärt svårare, än som varit fallet vid en "vanlig blackout".

Nya utländska erfarenheter har visat, att vid positiv acceleration, som följer direkt efter en även obetydlig negativ, kroppens accelerationstolerans avsevärt minskas. Redan plus 3 g kan därvid förorsaka total medvetslöshet, och återhämtningstiden efter en dylik blir helt naturligt avsevärt längre än vid "normal blackout".

Det finnes därför anledning att allvarligt varna förarna för sådana manövrer, där accelerationen snabbt växlar från negativ till positiv.

5000 flygtimmar utan haverier med F-86 - fint nytt rekord. (Av Week 23/1)

En amerikansk jaktdivision - 27th Squadron, First Fighter Group, USAF - har flugit 5000 tim med flygplan typ North American F-86 Sabre, utan att ett enda större eller mindre haveri inträffat - ett nytt bevis på ökad flygsäkerhet genom reamotorn.

Även om det goda resultatet ger läsaren en känsla av, att förhållandena varit gynnsamma (inget dåligt väder), och "turliga", bör det likafullt sporra andra förband - även hos oss - att söka nå samma goda resultat.

=====

DE ALLIERADES FÖRSTA LYCKADE LUFTINVASION. - Forts fr s 140.  
=====

allt efter behovet på marken. Bakom och till höger om dessa B-17 kom 28 st B-24 (Liberator) och B-17, som anföll japanska försvarsställningar mellan Lae och Nadzab. 5 flygplan vaderspanade före och under flygningen. Rätt över transportplanen flög en stabsgrupp på tre st B-17, med generalerna M a c A r t h u r och K e n n e y själva ombord.

Låganfallet sattes in på rätt tid mot landsättningsområdet, och när rökridån lagts ut, hoppade fallskärmsjägarna ut på sina avsedda ställen. Inom 1 min 10 sek hade alla 1700 hoppat. 92 ton minbomber och 32 ton sprängbomber (parafrags) fälldes, 42.000 skott 13 mm och 5.000 skott 8 mm ammunition sköts. Vid samma tid anfölls i nedhållande syfte, två japanska flygfält av 47 plan.

Inga japanska flygplan störde företaget i Markhamdalen, som genomfördes utan förluster. Detta var inte någon tillfällighet, utan resultatet av planmässig förberedelse, syftande till överraskning och till att skapa överlägsenhet i luften på rätt tid och plats. För de allierade blev det deras första lyckade övning i luftinvasion.



## Läsekretsen Har Ordet:

Kapten Sved Paulsson - F 14:

IDROTTEN SOM  
.....

KONTAKT MED  
.....

En idrottsofficer vid en flygflethilj

ser positivt på frågan.



F 14 JUNIORLAG I HANDBOLL 1950.

Arbetet på att öka kontakten mellan försvarets män och den civila allmänheten går fram efter många linjer. Man anordnar kontaktkonferenser med politiska, kulturella och vetenskapliga personer, industriens män m fl. Röster höjs för att ungdomen redan i skolan skall erhålla viss kontakt med försvaret, för att vid fullgörandet av sin värnplikt ha den rätta förståelsen för denna medborgerliga skyldighet, ävensom för riksförsvarets nödvändighet.

En linje, som inte alltid följts, för att nå en sådan kontakt, är idrottsligt samarbete. Idrottsrörelsen är landets största ideella rörelse. Ingen svensk har väl kunnat undgå att någon gång komma i kontakt med den. Till idrottsorganisationer är f n i runt tal 700.000 svenskar anslutna. Väl 1/5 av landets innevånare besöker mer eller mindre regelbundet idrottstävlingar. I radio följes våra landsmäns framträdanden i internationella sammanhang med entusiasm, av hög och låg, gammal och ung. - Det är naturligt, att man skall söka utnyttja en sådan folkrörelse för att få försvarstanken in i det allmänna medvetandet. Man kan då bl a söka utnyttja de militära förbandens idrottsföreningar.

I Riksidrottsförbundets stadgar säges, att "envar välfrejdad person, som är amatör, enligt Svenska gymnastik- och idrottsföreningarnas riksförbunds (Riksidrottsförbundet) amatörbestämmelser, kan bli medlem av förening." - Således har även de m i l i t ä r a idrottsföreningarna möjlighet att till sig ansluta såväl aktiva som passiva medlemmar, vilka inte nödvändigtvis behöver vara anställda eller på annat sätt knutna till förbundet. Flera förband, bl a F 11 och F 15, använder c i v i l a s p e l a r e i sina representationslag, i handboll och ishockey. I framtiden torde rekrytering från det civila området bli ett livsvillkor för åtminstone flygflethiljernas idrottsföreningar, om de önskar framträda i större idrottsliga sammanhang. Flygvapnets rekryteringsformer ger nu mycket litet tillskott av stamanställda, under det de redan anställ-

da genom årens gång blir allt mindre lämpade för tävlingsidrott. Med de värnpliktiga kan man endast undantagsvis räkna, då de, som är idrottsintresserade, som regel redan är bundna till föreningar. Vår föreningar är helt enkelt nödsakade till rekrytering utifrån.

Är då detta möjligt? Svaret blir ja! Artikelförfattaren tar exempel från den förening, som ligger honom närmast till hands, nämligen F 14 IF. Denna förening arbetar på bred front; inte mindre än 9 sektioner är i gång. Antalet medlemmar varierar mellan 400 och 600 från år till år. Av dessa är 60 - 70 civila, som i sitt dagliga arbete inte har någon anknytning till flottlijen. Dessa civila idrottsmän tävlar företrädesvis i fotbolls-, handbolls- och bandysektionerna. Beträffande bandysektionen förtjänar påpekas, att före bandysäsongens början 1950 hela bandysektionen från IFK Halmstad gick över till F 14 IF, då den funnit, att den därigenom skulle få bättre utvecklingsmöjligheter.

Vad som är mest glädjande är, att föreningen fått ett sådant tillskott av juniorer, särskilt inom handbollssektionen. Flottlijens Idrottsförening har nu ett juniorlag, som är ett av Hallands bästa, och man frapperas av den lag- och klubbanda dessa pojkar har, trots att de tillhört klubben endast ett halvt år. De följer de övriga lagens med- och motgångar med samma intresse, som vore de gamla klubbentuslaster. Flera efterföljare synes juniorlaget få genom de pojkilag, som också tävlar för föreningen. Dessa ungdomslag har vi fått fram genom att under 1948-49 samla ihop skolpojkar till träning i vår provisoriska handbollshall på lördagseftermiddagarna. Det hände, att vi ibland hade omkring 200 pojkar, som tränade. Det var läroverks- och folkskolepojkar samt sådana, som redan slutat skolan. Denna form av träning fortsätter nu på så sätt, att idrottshallen gratis upplåtes åt folkskole- och läroverksklasser, nästan dagligen och 1 à 2 timmar under tjänstetid, då flottlijens egen personal inte använder densamma. Fotbollssektionen har nu påbörjat arbetet att få fram ett juniorlag och avser att arbeta efter samma linjer.

Frånsett att arbetet från grunden, alltså från pojk- och junioråldern, måste vara det enda riktiga, för att få fram duktiga idrottsmän, torde det vara av särskild betydelse för ett militärt förband att genom ungdomen i tonåren få anknytning till de civila lagren. Det måste konstateras, att det vore lyckligt, om de militära idrottsföreningarna kunde blanda upp sina lag med civila idrottsmän från respektive förläggningssorter, vare sig det nu är i fotboll eller annan idrott. Det skulle vara ett led i att skapa den länk, som ofta efterlyses, och som är så nödvändig mellan försvarsmakt och samhälle nu i de totala krigens tidevarv.

I mindre sammanhang, inom stadens eller byns ram, har sådant idrottsligt samarbete stor betydelse för trivseln mellan militära och civila. Blir föreningen slagkraftig även utåt, kommer dess öden att följas som en vanlig civil förenings av den eg-



Klaus-Erik Engzell:

## M E D S A F I R T I L L I N D I E N - V I .

Vår Etiopien-kamrat, som numera återbördats till fosterjorden, och som nu har sin verksamhet på F 7, berättar här om början på färden Calcutta - Colombo (Ceylon).

Efter att ha tagit in på hotell badade vi av oss resdammet och åt därefter middag. Vi kände oss ganska trötta och beslöt därför att låta Calcuttas nattliv sköta sig bäst det kunde utan oss och i stället gå till sängs tidigt efter en kort promenad.

Med hänsyn till de oroligheter, som rådde i staden vid tiden för vårt besök, ansåg vi det klokast att inte utsträcka vistelsen längre än nödvändigt. Vi beslöt därför att första dagen se så mycket som möjligt av stadens sevärdheter, för att nästa dag göra tillsyn på flygplanet, och fortsätta till Madras tredje dagens morgon.

C a l c u t t a är som bekant Indiens största hamnstad, trots det för en sådan märkliga faktum, att den ligger vid Ganges, nära 200 km från kusten. Från att från början ha varit en mindre handelsplats, där varor från det inte landet skeppades ut och dit engelska varor importerades, växte Calcutta snabbt till en miljonstad, då exporten dit av Bengalens främsta produkt jute upphörde. Man kom nämligen underfund med, att framställningen av juteprodukter blev mycket billigare, om den skedde på platsen, där den inhemska arbetskraften betingade ett fantastiskt lågt pris. Juteindustrin kom sålunda att koncentreras till Calcutta. Så småningom blev staden huvudort även för andra industrier. Vid senaste världskrigets utbrott upplöck dess befolkning till två och en halv miljon. Redan då ansågs staden överbefolkad.

Då invånareantalet under kriget hastigt växte till fyra miljoner, skapades en av försättningsarna för bl a den stora hungersnöden i Bengalen, som kostade nära en miljon människor livet. Med tanke på de förhållanden, under vilka majoriteten av befolkningen, d v s den fattiga arbetareklassen, måste leva i denna stad, vilken saknar en sund grund i försörjnings- och bostadshänsen för den kraftiga befolkningsökningen under det sista årtiondet, kan man lätt förstå, att invånarna utgör en god jordmån för radikala läror. En ständig jäsning förekommer under ytan, och den blossar då och då upp, vilket var fallet vid tidpunkten omkring vårt besök. Ett av de allvarligaste intermezzona hade inträffat någon vecka före vår ankomst. Arbetarna i Jessopfabrikerna hade då vid ett upplopp kastad in fyra brittiska ingenjörer i ugnarna och bränt dem levande. Strejker hörde till dagordningen, och skottlossning förekom sporadiskt i staden.

Sedan vi gjort ett besök på konsulatet, där generalkonsuln, direktör Tisell, själv var bortrest, men hans fru tog emot oss och vänligt nog ställde konsulatets bil till vårt förfogande, åkte vi först till K a l i t e m p l e t . Detta är stadens främsta helgedom, helt som sig bör, ty den har fått sitt namn från dödegudinnan Kali. "Calcutta" lär nämligen komma av "Kali ghat", d v s åt Kali helgad plats. Engelsmännen hade ett styvt arbete med att stävja de människooffer, som gudinnan krävde, och det lär inte vara alltför länge sedan, som sådana fortfarande förekommit i hemlighet. Numera inskränker man sig emellertid till att offra getter och får. Vid vår ankomst höll man som bäst på med att kapa huvudet av en get. Besöksfrekvensen i Kalitemplet var stor, liksom i alla andra hindutempel, som vi besökte. Klientelet bestod huvudsakligen av kvinnor, vilka andaktsfullt knäböjde på de blodfärgade stenplattorna, inför den fyrarmade Kali och andra guddomligheter.

På templets bakgård fanns ett kaktusträd, vars grenar var fulla av hårtottar, tygrem-sor, papperstussar m m, offer från ofruktsamma kvinnor, som genom dessa offer hoppades bli de gudinnan att göra slut på deras olyckliga tillstånd. Hur stor andel gudinnans präster kan ha vid en eventuell bönhörelse undandrar sig mitt bedömande, men enligt ryktet lär hinduiska själasörjare verksamhetsområde ej alltid inskränka sig till enbart det andliga planet.

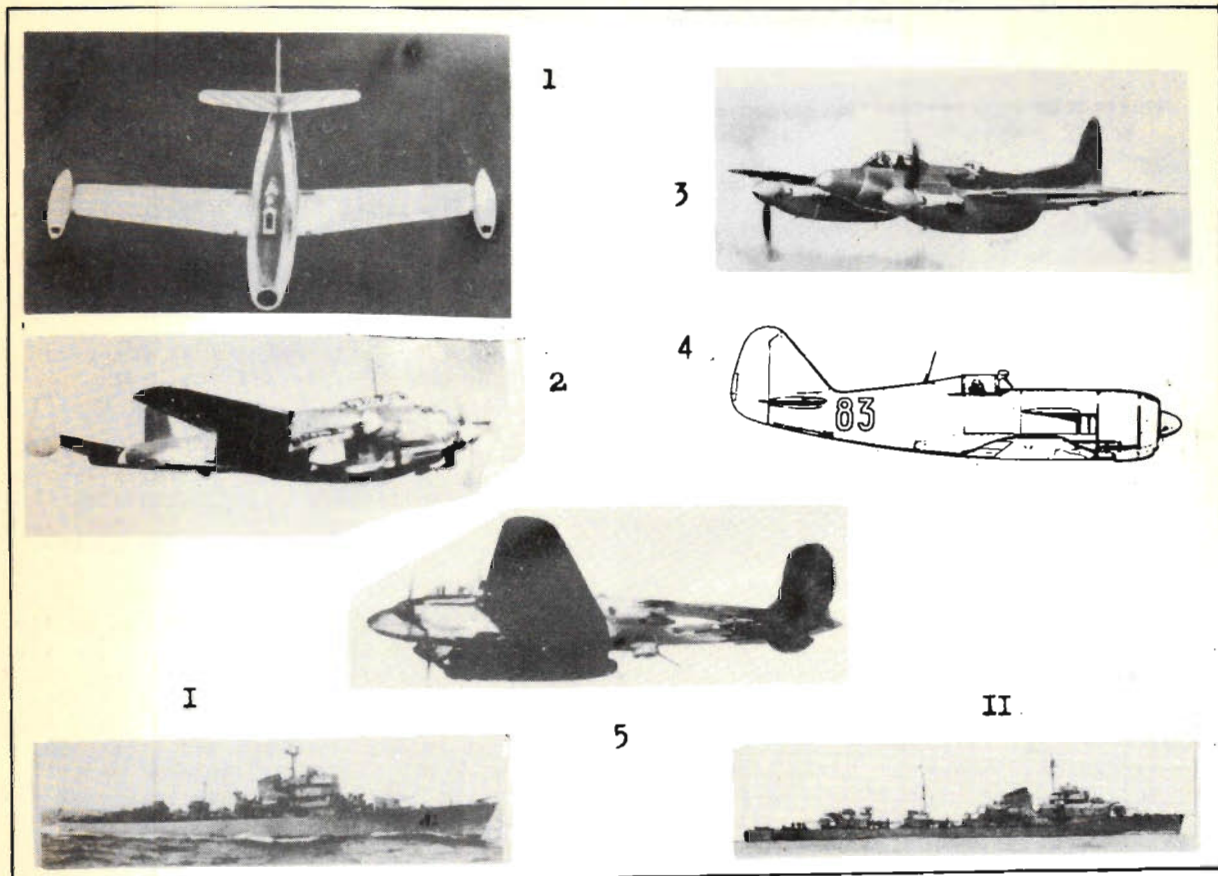
I bjärt motsats till Kalitemplet stod J a i n t e m p l e t , som vi sedan besåg, och som hade något av kinesisk sirlighet över sig. Det var rent och prydligt, nätt och vackert. Där förvånades i den diskreta dyrbarheten en stillsam livsglädje, som var klart

Forts omsl. 3. sida.

## I D R O T T E N S O M K O N T A K T M E D E L - Forts fr s 148.

na orten - den blir ett med samhället. Förbandet som sådant följer med på köpet. Dess namn blir populärt och ett gemensamt intresse förefinns, som skapar positiva möjligheter för ökat samarbete på andra områden och därmed också ö k a d f ö r s t å e l s e för försvaret.

## KÄNNER DU IGEN DEM?



### Så gick det till!

Forts fr sid 130.

### LUFTINVASIONEN PÅ SICILIEN - (Forts).

Med anledning av de vunna erfarenheterna bestämdes det att vid detta slag av operationer skulle land- och sjöstyrkor erhålla förhandsmeddelande om flygföretagen minst 12 timmar i förväg. Slutgiltigt beslut angående en sådan operation skulle endast få fattas av en flygchef, enär det var en flygvapnets angelägenhet till dess landsättningen ägt rum, och planläggningen skulle centraliseras till en stab. -

Genom dessa erfarenheter kunde de allierade på ett tidigt stadium rätta till vissa grundfel vid utförandet av luftlandsättningar. Att rättelserna var resultat av ett riktigt bedömande framgick sedermera av de framgångsrika luftlandsättningarna vid invasion i Normandie.

### TEKNISKA FRONTEN. - Forts fr s 144.

#### Helikopter för ubåtbekämpning.

(Itav 8/2 50)

Amerikanska marinen rustar sig för ett eventuellt ubåtskrig. Motorballonger, s k blimps, samt flygbåtar av olika typer har tidigare beställts för ändamålet. I början på året släpptes specifikationerna för en antiubåthelikopter ut. Helikoptern skall kunna medföra radar, sjunkbomber och ljusbomber.



KÄNNER DU IGEN DEM? - Lösning av identifieringsuppgiften sid 124.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

| Nr | Fpl typ                             | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                            |
|----|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Republic F-84<br>Thunderjet         | 1-motorigt reafpl. Luftintag i nosen. Lågt midvingat. V-formade vingar, här med extratankar på vingspetsarna. Svagt V-format stjärthöjdplan. Enkelt stjärtsidplan. Cigarrformad flygkropp.                                             |
| 2  | Saab T-18                           | 2-motorigt propellerfpl. Midvingat. Smal flygkropp med trubbig nos. Utbyggnad under flygkroppens främre del. Omvänt pilformig vinge med avrundade vingspetsar. Fyrkantiga, dubbla stjärtsidplan.                                       |
| 3  | De Havilland<br>Mk 21<br>Sea Hornet | 2-motorigt propellerfpl. Midvingat. Smala, spetsiga motorgondoler framskjutande framför nosen. Nosradar. Triangulärt stjärtsidplan med buktig framkant och långsträckt utfyllnad. Krok för däcklandning, under flygkroppens bakre del. |
| 4  | La 11                               | 1-motorigt propellerfpl. Lågvingat. Tämmligen tjock flygkropp. Förarplatsen ovanför vingens bakkant. Tämmligen stort stjärtsidplan med sluttande framkant och rund bakkant.                                                            |
| 5  | Pe 2                                | 2-motorigt propellerfpl. Lågvingat. Rak, smal flygkropp med avsmalnande spetsig nos. Dubbla äggformiga stjärtsidplan. Spetsiga vingar. Smala, långt framskjutande motorgondoler. Stjärtkon. Ksptorn under flygkroppen.                 |

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

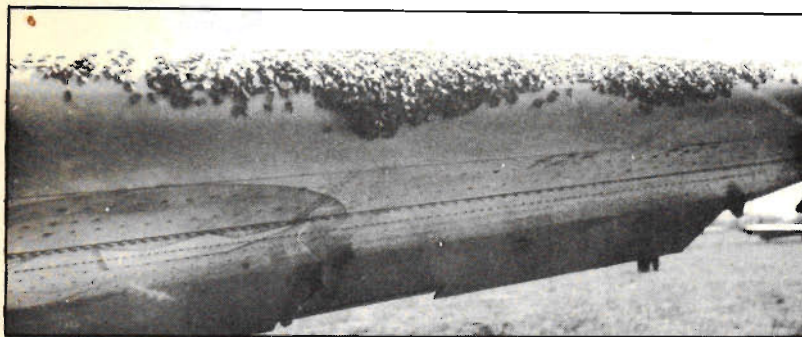
| Nr | Fartyg                             | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I  | <u>Uppland</u><br>svensk jagare    | Starkt fallande stäv, en bred skorsten, obruten däckslinje. Ett dubbeltorn förut och ett akterut.<br><u>Bestyckn:</u> <u>art och lv</u> 4-120, 7-40, 8-25, <u>torp</u> 6-53 TT<br><u>Depl:</u> 1800 ton. <u>Dim:</u> 107 x 11,2 x 3,4 <u>Fart:</u> 35 knop.                                                                                                       |
| II | <u>Gromkij-typ</u><br>ryska jagare | Kort back. Bruten däckslinje med tydlig triangelformad avfasning av däckslinjen under bryggan. En bred, platt skorsten med snedavskuren topp. Två torn för och akter, det ena över det andra.<br><u>Bestyckn:</u> <u>art</u> 4-130, <u>lv</u> 2-76, 4-37, 4-13, <u>torp</u> 6-53 TT<br><u>Depl:</u> 1657 ton. <u>Dim:</u> 109 x 10,2 x 3,8. <u>Fart:</u> 38 knop. |

När Du läst detta nummer av U f l - lämna över det till annan intresserad!

## Lättare Än Luften:

### F 17 KAPAR TOPPARNA.

På senaste tiden har IFYL intensivt propagerat för att "kapa topparna", främst betr haverifrekvensen under första kvartalet årligen, vid vilken tid antalet haverier brukat ökas till följd av "julmat" m m. Detta IFYL:s program har uppenbarligen misstolkats av en officer vid F 17, som häromdagen kapade topparna på träden nära ett flygfält vid en landning.



### VAKSAMHET PÅ VAKT.

Svensk Underbefälstidning, som man oftast läser med intresse och behållning, låter i sitt nr 24/1949 tecknaren Hamberg driva en smula med den svenska sorglösheten - närmast i vakttjänsten på en del håll.



### SOMMARENS MEKPROBLEM.

"Borttagande av bisvärmar ingår i daglig tillsyn av flygplan före flygning". - Citat ur ett förslaget tilllägg till AMI, inkommet från en flottilj, där var man är arbetsam som ett bi.

Om man får tro H., är det inte någon större konst för skumma figurer typ Knäslund och Knislund att ta sig in i svenska militära etablissemang. -

Hur är det förresten ställt i det fallet på den plats, där Du självtjänstgör?



# MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Lösning av "räknetävlingen" å sid 129 är följande:

| Ex | K   | V <sub>F</sub> | B <sub>V</sub> | V <sub>V</sub> | t                                | K <sub>k</sub> |
|----|-----|----------------|----------------|----------------|----------------------------------|----------------|
| 1  | 158 | 349            |                |                | 1 <sup>t</sup> 31,5 <sup>m</sup> | 160            |
| 2  | 256 | 410            |                |                |                                  |                |
| 3  | 346 |                | 86             | 25,4           |                                  |                |

Klaus-Erik Engzell! - MED SAFIR TILL INDIEN. - VI. Forts fr sid 149.

symbolisk för Jainsektens åskådning. Dess anhängare är i motsats till anhängarna av den grymma Kalikulten förbjuda att taga liv, men många var de Jainpräster, som i gamla tider på Kalis altare ljöt martyrdöden för sin tro.

Efter ett besök i botaniska trädgården, där exotiska blommor prunkade och där allehanda tropiska träd lämnade en skön skugga, gjorde vi en kort rundtur i staden. Under denna passerade vi bl a Queen Victoria Memorial, ett av världens vackraste muséer, uppfört i bländvit marmor. Byggnadens skönhet och det faktum, att den utgör en minnesstod över en av Indiens brittiska kejsarinnor, för osökt tanken till en annan minnesvård över en indisk härskarinna. Det är väl inte otänkbart, att britterna genom Victoria Memorial velat konkurrera med det förut omtalade Taj Mahal. Att sistnämnda byggnadsverk allt fortfarande står i särklass för ringar emellertid på intet sätt Drottning Victoria-muséets värde såsom arkitektoniskt konstverk.

Vårt dagsprogram avslutades med ett besök i Svenska Tändsticksbolagets Calcutta-fabrik, vars dygnsproduktion nådde den imponerande summan av omkring tre miljoner askar. Trots att vi kom vid en mycket olämplig tidpunkt - direktören och hans närmaste man satt nämligen just i underhandlingar med arbetsledarna, som hotade med strejk - visades vi dock omkring av en av ingenjörerna och fick följa hela den intressanta procedur, som råvarorna genomgår intill dess de fulla askarna blir färdigpakterade. Att svenska tändstickor på sin vandring över världen kan fraktas på många olika sätt, hörde vi ett exempel på, då man berättade för oss, att tibetaner, som förde tändstickor till sitt hemland, hade bett att få de stora paketen gjorda mera avlånga, för att de inte skulle skrapas ned från jakarna vid passagen av trånga pass i Himalayas bergskedjor.

Kvällen tillbringade vi tillsammans med direktören i Vulcan Trading Company, Sture Löwenadler, och hans fru. Detta förtjusande par hade bott i Calcutta i många år, bl a under hela kriget. De underhöll oss med intressanta berättelser, bl a om den febrila verksamheten för att sätta den dåligt rustade staden i försvarstillstånd, om de sporadiskt återkommande, nattliga terrorbombanfallen, om hur man stängt stadens största gata för trafik och använt den som startbana för jaktflygplan m m.

Så småningom åkte vi alla till "China Town", för att pröva på kinesisk middag. Vid inpassagen i denna av osynliga gränser skarpt avskilda stadsdel, försvann som genom ett trollslag allt indiskt. I de trånga gränderna såg man endast tysta, snedögda kineser tassa omkring. De typiska kinesiska rätterna, som vi serverades var synnerligen välsmakande, och middagen blev en givande kulinarisk erfarenhet, även om vi misslyckades med att sätta i oss den med chopsticks (ätpinnar), som etiketten egentligen kräver.

Följande dag åtgick huvudsakligen till att göra tillsyn på flygplanet, och kvällen tillbringade vi även den tillsammans med Löwenadlers, som tog oss med till den fashionabla Saturday Club och därefter till en nattklubb, varefter, med hänsyn till riskerna att vistas utomhus nattetid, endast en fåtalig publik var samlad. -

I nästa nummer skildrar förf den fortsatta färden Calcutta - Ceylon. Från sistnämnda ö anträdde Safir'en med sin svenska besättning hemfärden till Addis-Abeba.

## B-36 Time Table

April, 1941—10,000-mi. range, 10,000-lb. bomb load requirements set for very long range intercontinental bomber.

Oct. 16, 1941—Convair wins design competition over Boeing and Douglas and gets contract for XB-36.

June 19, 1943—Gen. H. H. Arnold, chief of Army Air Forces directs procurement of 100 B-36 bombers.

July 23, 1943—Convair signs letter of intent to build 100 B-36s.

July 15, 1944—Convair directed to speed up B-32 production program at expense of B-36 program.

Aug. 19, 1944—Undersecretary of War approved firm procurement contract for 100 B-36s to replace initial letter of intent.

Aug. 9, 1945—Air staff conference on post-war Air Force recommends four groups of B-36s mobile task force in post-war 70-group Air Force and approves continuing B-36 production program.

Aug. 8, 1946—First flight of XB-36 at Ft. Worth.

Dec. 12, 1946—First post-war evaluation of B-36 program at Gen. George Kenney's request. Kenney's suggestion for a cutback rejected by Air Materiel Command and General Spaatz.

March, 1947—Proposal by Convair for the B-36C using a Pratt & Whitney VDT power plant tractor installation aimed at increasing top speed to 410 mph., service ceiling to 45,000 ft.

Aug. 14, 1947—XB-36 reaches altitude of 38,000 ft.

Aug. 19, 1947—U. S. Air Force Aircraft and Weapons Board evaluates B-36 program and decides to continue production program of 100 B-36s with Boeing B-52 designated as eventual B-36 replacement.

Aug. 30, 1947—YB-36A first production model flown to Wright Field for static tests.

Sept. 4, 1947—B-36C program suggested to Air Staff by converting last 34 of 100-plane program to VDT-tractor versions. Increased costs of B-36C program to be met by cutting total program back from 100 to 95 planes.

Oct. 16, 1947—USAF Aircraft and Weapons Board approves B-36C program with Gen. Kenney making only dissent. Kenney urges B-36 use as aerial tanker, reconnaissance and anti-submarine sea search.

Dec. 4, 1947—YB-36 makes first flight.

Dec. 5, 1947—USAF approves B-36C program.

Dec. 14, 1947—YB-36 passes 40,000 ft. altitude on third flight.

April 8-9, 1948—First long range B-36A flight—32 hr., 6922 mi., 10,000 lb. bombs dropped halfway, two engines out during most of flight.

April 24, 1948—Air Staff recommends cancellation of VDT program due to cooling problems in engine above 40,000 ft., and cutback of B-36 program to 61 planes.

Sept. 2, 1948—Inspector General completes investigation of B-36 program.

May 13-14, 1948—B-36B makes 36-hr. flight of 8062 mi. with one engine out most of time. Carries 10,000 lb. bombs halfway.

May 21, 1948—Conference of top USAF officials in Mr. Symington's office decides to continue B-36 production program at least through 61 planes but cancels B-36C VDT program.

June 25, 1948—Air Staff decides to continue full B-36 production program.

June 30, 1948—B-36A drops 72,000-lb. bomb load.

June 29, 1948—B-36B drops 84,000-lb. bomb load; one 42,000-lb. bomb from 35,000 ft., and another from 40,000 ft.

July 18-19, 1947—B-36A flies 6000-mi. mission (maximum B-50 range) averaging 301 mph.—faster than B-50 average speed.

Aug. 23, 1948—B-36B reaches 41,250 ft.

Oct. 29, 1948—YB-36 reaches 43,150 ft. altitude.

Nov., 1948—USAF Reconnaissance Committee recommends B-36 over B-49 strategic reconnaissance plane.

Dec. 5, 1948—B-36B flies 4275 mi. above 40,000 ft. at average speed of 303 mph.

Dec. 7-8, 1948—B-36B flies 8200-mi. nonstop Ft. Worth-Hawaii mission dropping 10,000 lb. bombs at halfway mark.

Dec. 9, 1948—YB-36 reaches altitude of 46,100 ft.

Dec. 12, 1948—B-36B flies 4406 mi. mission above 40,000 ft. averaging 319 mph.

June 14, 1949—B-36D prototype authorized with four jet engines slung in underwing pod nacelles in addition to six P&W R4360-41 engines.

SPRÅKSPALTEN.  
\*\*\*\*\*

**B - 36**

**ETT ÖVERSÄTT-  
NINGSPROV.**

I dag får  
Du närmast  
öva Dig med  
att göra en  
sakligt och  
språkligt  
riktig över-  
sättning av  
vidstående  
text. Vi har  
hämtat den ur  
ett av den  
utmärkta ame-  
rikanska tid-  
skriften  
"Aviation  
Week's" sena-  
re nummer.

I fråga om  
alla mått  
gäller det  
att istället  
för de i ta-  
bellen befin-  
liga miles,  
fot och lb  
föra in de i  
vårt flygva-  
pen gällande,  
enligt meter-  
systemet,  
d v s km, m  
och kg.

I övningen  
ingår också  
ett omdöme-  
prov. Var!  
dessa består  
får Du speku-  
lera ut själv.

Först in-  
komna rätta  
lösning belö-  
nas med e n  
t i a kon-  
tant. Övriga  
lösningar,  
som av Red  
prövas därav  
förtjänata,  
belönas med  
e t t e x -  
e m p l a r  
av det nr av  
U f l i var!  
den rätta lös-  
ningen in-  
förts.