



Nr 5 1950
MAJ

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

	Sid.
Frågan för dagen	
Riksdagsbeslut om fjärde huvudtiteln ★	153
Avlöningspropositionen 50/51	157
Flygtjänst	
Flygutbildningen - ändringar ★	159
Kämer Du igen dem?	162
Markttjänst	
Skriv mindre - men innehållsrikare ★	163
Diskussionsmetod 66	"
Vart går pengarna	164
Extra furirer - ny lönegrad ★	165
Flygmedicinsk forskning	"
Vad Vet Du	
Om väderlekstjänst	166
Utlandsnytt	
Scala hyllar flygarminnet	"
Churchill förordar flyg ★	167
Brittiska försvaret 50/51	"
Försvarsutgifterna - en jämförelse ★	168
Så Gick Det Till!	
Invasionen 1944 - Rommel om flyget ★	173
Luftkriget i Burma 41-45	175

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) genomgåas med därav berörd personal.

INNEHÅLL (forts):

Tekniska Fronten

Reaktionsmotorbränslen ★	179
Demandregulatorn - några råd ★	182
Usa:s robotvapenfrågor	183

Haverifronten

Flyghaverier i franska flygvapnet 45-48 ★	185
Gengasstickor tände flygdräkt	186

Läsekretsen har ordet

Övningsanläggning för jakt vid F 1	187
"Stackning" av plan - F 1 metod	189
Med Safir till Indien - VII	oms 1 3. sida

U f l
=====

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

Bidragen enligt ovan adresseras till:

U f l, Flygledningen,
Stockholm 80.

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

Frågan för Dagen:

RIKSDAGSBESLUT OM FJÄRDE HUVUDTITELN.

I februarinumret redogjorde U f l för viktigare avsnitt ur statsverkspropositionens fjärde huvudtitel. Statsutskottet tillstyrkte i sitt utlåtande nr 4 regeringens förslag, med ett par mindre jämkningar. Efter debatt den 29/3 fattade riksdagen samma dag beslut om driftbudgetens anslag, och följde därvid i allt väsentligt utskottets förslag. Beträffande vissa anslag - bl a flygvapnets allmänna avlöningsanslag - som upptagits med endast beräknade belopp i statsverkspropositionen, kommer dock riksdagens beslut att fattas först senare. Detta gäller också anslagen under kapitalbudgeten.

Beträffande flygvapnets anslag gick riksdagen helt på regeringens linje. Det enda anslag, beträffande vilket delade meningar rått i riksdagen, är anslaget till anskaffning av flygmateriel m m. Som vi meddelat i februarinumret, hade flygförvaltningen föreslagit, att i anskaffningsplanen för sjuårsperioden 1950/57 skulle inräknas engångs- och årskostnaderna för förstärkning av fyra återstående, icke förstärkta dagjaktflottilljer. Kostnaderna för luftbevakningen under denna period skulle vidare uppräknas med 44 milj kr. Sjuårsplanen skulle härvid sluta på c:a 1 3 5 8 milj kr. Beställningsbemyndigandet skulle enligt flygförvaltningens förslag fastställas till 267 milj kr och anskaffningsanslaget (för betalning under budgetåret 1950/51 av utlagda beställningar) till 145 milj kr.

Regeringen lade i statsverkspropositionen icke fram förslag om fortsatt förstärkning av dagjakten och luftbevakningen utan föreslog, att anskaffningsplanen för 1950/57 skulle omfatta c:a 1 1 9 8 milj kr, bemyndigandet 230 milj kr och anslaget 135 milj kr.

I två bondeförbundsmotioner (I:III och II:237) hade bl a anförts, att enligt vad som inhämtats hos flygvapnets myndigheter skulle beslut om ifrågavarande förstärkning, utan att äventyra denna, kunna uppskjutas till senast den 30/6 1951, under förutsättning, att åtgärder dessförinnan vidtages för att öka leveranstakten hos vår flygindustri. Motionärerna hade därför - med hänvisning bl a till 1948 års principbeslut om förstärkning av samtliga tio dagjaktflottiljer och statsmakternas uttalanden i olika sammanhang om flygstridskrafternas betydelse - föreslagit riksdagen att utöver regeringens förslag anvisa 800.000 kr till industriella förberedelser, syftande till att säkerställa förstärkningen av de fyra oförstärkta flottiljerna.

I en motion från folkpartiet (II:347) hade yrkats, att beställningsbemyndigandet skulle höjas med 12 milj för telemateriel för luftbevakning och jaktstridsledning.

Statsutskottet hade i dessa sammanhang bl a anført följande:

"Utskottet delar departementschefens uppfattning, att med frågan om fortsatt förstärkning av dagjaktflyget (Ufl anm: här avses således de fyra oförstärkta flottiljerna) bör anstå i avbidan på resultatet av den pågående försvarsutredningen. Därest utredningen kommer att föreslå, att 1948 års förberörda riksdagsbeslut (Ufl anm: principbeslutet om förstärkning av de tio dagjaktflottiljerna) skall fullföljas, och detta vinmer statsmakternas stöd, är det givetvis önskvärt, att, då den fortsatta förstärkningen i första hand bör grundas på den inhemska industrien, industriella åtgärder vidtagas i syfte att denna förstärkning kan säkerställas utan fördröjning. Utskottet förutsätter givetvis, att Kungl Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på detta spörsmål och tillser att medel stå till förfogande för angivna behov. Utskottet kan därför icke finna behövt att, på sätt i motionerna I:III och II:237 yrkats, medel nu anvisas för ändamålet. Motionerna ifråga avstyrkas alltså.

Vad beträffar det av flygförvaltningen begärda beställningsbemyndigandet å 12 milj kronor för anskaffning av materiel för luftbevakning och jaktstridsledning kan utskottet icke biträda förslaget härom. Utskottet delar nämligen departementschefens uppfattning, att med hänsyn till nödvändigheten att i nuvarande läge iakttaga återhållsamhet beträffande åtgärder, som för framtiden binda statsmakterna för nya utgifter, och då härtill kommer att 1949 års försvarsutredning ännu icke tagit definitiv ställning till de anskaffningar, om vilka här är fråga, beslut icke nu bör fattas

om att i flygvapnets anskaffningsplan inrymma kostnader för de av flygförvaltningen angivna ändamålen. Av det anförda följer, att utskottet avstyrker det i motionen II:347 gjorda yrkandet, som överensstämmer med flygförvaltningens berörda förslag".

Statsutskottet har vidare ansett det angeläget, "att regeringen vid anslagsäskanden för kommande budgetår redogör för hur beställningsbemyndigandena beträffande materielanskaffningsanslagen utnyttjas, så att riksdagen kan få klar överblick över läget."

I en reservation till utskottsutlåtandet hade fyra folkpartister och två högermän föreslagit, att beställningsbemyndigandet skulle höjas med 6 miljoner för telemateriel. I riksdagsdebatten yrkade hr Mannerskantz (h) bifall till reservationen, och undrade, om inte just väl utförda signalförbindelser, som möjliggör snabba rapporter från luftbevakningen till ledningen av jaktflyget, är den förnämsta delen av kuppberedskapen. Telematerielen kan visserligen i motsats till radar tillverkas inom landet, men det är just vid början av ett krig, som den är oundgänglig, och därför kan man icke stå till svars med att underlåta att skaffa sådan materiel.

Försvarsministern ansåg, att hr Mannerskantz gav en väl mörk bild av luftbevakningens utbyggnad. Vi håller praktiskt taget sedan 1945 på med att utbygga luftbevakningssystemet, och planerar naturligtvis - sade hr Vougt - att utbygga detta system över hela landet. Vi betraktar det som en mycket väsentlig, för att inte säga en av de allra nödvändigaste beredskapsåtgärderna. Bristen på materiel och i någon mån anslag har visserligen begränsat utbyggnaden, men vi har i alla fall kommit ganska långt. Inom vissa områden har vi kunnat bygga ut systemet på ett bra och jag kan säga fullständigt sätt, tillade hr V. Däremot har vissa luckor måst lämnas på andra håll.

Försvarsministern försäkrade vidare, att även om den förordade höjningen av anslagen (läs: bemyndigandet - Ufl anm) inte blir av, kommer programmet att kunna på ett rimligt sätt genomföras. Det begärda anslaget avser - delvis - inte att utbygga systemet, utan att förbättra dess redan utbyggda del, t e genom dubbla ledningar mellan olika luftbevakningsstationer. Vid en avvägning av olika försvarsanslag med hänsyn till angelägenheten kan man mycket väl tänka sig att eftersätta en sådan förbättring, för att i stället använda tillgängliga medel till annat.

Hr v H e l a n d (bf) anförde bl a, att värdet av den alliansfria linjen eller neutralitetspolitiken säkerligen står i direkt proportion till

vårt försvars styrka. Bondeförbundet anser, att neutralitetskränkningar främst kan avvärjas genom ett starkt jaktflyg. Man måste vidare räkna med att en mindre stat med svagt luftförsvar kan tvingas till underkastelse eller eftergifter enbart med luftkrig eller hot härom. En invasion till lands eller sjöss mot Sverige skulle bli möjlig endast om det svenska flygvapnet krossats. Att öka flottiljerna och deras slagkraft är ännu viktigare än telemateriel till luftbevakning, och vi hade önskat - sade hr v H. - att allt skulle göras klart för att, när försvarsutredningen är klar, förverkliga den redan principbeslutade jaktflygförstärkningen. Då utskottsutlåtandet på denna punkt är tillfredsställande, kommer jag att följa utskottet på alla punkter under huvudtiteln, slutade talaren.

Riksdagen biföll utskottets förslag beträffande flygmaterielen. Beträffande den fortsatta jaktförstärkningen innebär detta - under förutsättning att regeringen lämnar flygförvaltningen tillstånd att vidtaga erforderliga åtgärder - att möjligheten till förstärkning i direkt anslutning till redan beslutad flygplananskaffning fortfarande står öppen. Förstärkningen blir dock härvid försenad i förhållande till de ursprungliga planerna. I fråga om luftbevakningen innebär riksdagsbeslutet, att luftbevakningen t v kan helt moderniseras endast inom ett mycket begränsat område av landet.

I riksdagsdebatten tilldrog sig även frågan om antalet värnpliktiga i repetitionsövningar vid armén intresse. Arméchefen hade hemställt, att 70.000 värnpliktiga skulle inkallas, medan regeringen hade räknat med 40.000 man. Motionsvis hade från höger n föreslagits 70.000 man och från folkpartiet 50.000 man, under det att kommunisterna yrkat avslag på regeringens förslag. Riksdagen beslutade i överensstämmelse med regeringens äskande. Detta innebär bl a, att värnpliktiga vid fältförband (d v s arméns krigsförband tillhörande linjen) men inte vid lokalförsvarsförband skall inkallas till repetitionsövningar.

På grund av vissa skador å marinens fartygsmateriel har utskottet föreslagit, att anslaget till underhåll av fartyg skulle höjas med en milj kr utöver regeringens förslag eller till 26,3 milj kr. Detta bifölls av riksdagen.



AVLÖNINGSPROPOSITIONEN FÖR BUDGETÅRET 1950/51.

I s l u t e t a v mars 1950 avlämnade regeringen proposition (nr 110) till riksdagen, med slutliga anslagsäskanden beträffande avlönings- m fl anslag, som upptagits med endast beräknade belopp i statsverkspropositionen. Vi lämnar här en kort redogörelse för det som är av mera allmänt intresse för flygvapnets personal.

I n l e d n i n g s v i s lämnar försvarsministern en översikt över den rationaliseringsverksamhet inom försvaret, som bedrivs av statens organisationsnämnd. Av redogörelsen framgår bl a, att inom armén omorganisationen av stabs- och förvaltningstjänsten vid infanteriregementena nu är genomförd. Förslag till motsvarande omorganisation vid trängregementen har fastställts och vidare har förslag framlagts till ändrad regementsorganisation för kavalleri-, pansar-, motoriserade artilleri- och luftvärnsregementen. Inom marinen pågår försöksverksamhet alltjämt. Med ledning av hittills vunna resultat har vissa personalminskningar där föreslagits. Vid flygvapnet beräknas försök med delvis ny flottiljorganisation, grundad på förundersökningar vid F 9, kunna igångsättas först 1951, p g a de organisationsförändringar i övrigt (främst jaktflygets förstärkning), som pågår vid flygvapnet.

V i d b e h a n d l i n g av föreslagna ändringar beträffande försvarsgrenarnas personal och vissa befättningshavares löneställning har departementschefen bl a framhållit, att årets budgetarbete präglats av sträng återhållsamhet med statsutgifterna. Detta har medfört minskade möjligheter att tillgodose krav på löneförbättringar och utökning av personalkadran. De principer, som tillämpats i statsverkspropositionen, har måst följas även när det gällt krav beträffande personal avlönad från allmänna avlöningsanslaget. Principerna vid departementschefens bedömning av framförda förslag har därför varit, att endast sådana förslag, som motsvaras av beslutade eller föreslagna organisatoriska förändringar, upptagits till verklig prövning.

V a d b e t r ä f f a r de förslag till personalförändringar m m, som flygvapenchefen och civilförvaltningen avgivit, tillstyrker departementschefen den föreslagna ökningen av antalet löjtnantsbeställningar med 12. Ökningen föranledes av redan beslutad förstärkning av dagjaktflottiljerna. - Chefens för flygvapnet förslag att igångsätta försöksverksamhet med specialflygläkare (flygande flygläkare) är departementschefen f n inte beredd tillstyrka. Han delar de av Sveriges läkarförbund uttalade farhågorna, att rekryteringssvårigheterna skall bli för stora. Försvarsministern erinrar vidare om vissa uttalanden från utländskt håll, om att värdet av förarutbildning av läkare inte skulle motsvara de kostnader och den tid, som krävs härför. Han ifrågasätter, om inte spanarutbildning av ifrågavarande personal skulle vara lämpligare för svenska förhållanden. Han anser därför, att detta - liksom kostnaden härför - närmare bör klarläggas, innan slutlig ställning tages. Departementschefen framhåller i detta sammanhang, att det under alla förhållanden synes angeläget, att man inriktar sig på att stödja den flygmedicinska forskningsverksamhet, som bedrivs av flyg- och navalmedicinska nämnden. - Flygvapenchefens förslag, att 24 av de 30 beställningarna för flygingenjör av 1. graden (Ca 30) skulle utbytas mot beställningar för flygdirektör av 2. graden (Ca 31), har inte biträtts.

Departementschefen har tillstyrkt förslaget om att inrätta ytterligare en tjänst som förste stabsmeteorolog och två tjänster som stabsmeteorologer. Härigenom kommer antalet sådana tjänster (2 resp 5) att uppgå till vad som beräknats för genomförd organisation. - Chefens för flygvapnet förslag till reglerad befordringsgång för extra ordinarie meteorologpersonal och arvoden till detaljchefer vid flygstabens väderleksavdelning och cheferna för förbandens väderleksavdelningar prövas fortfarande. Under nästa budgetår förutsätter därför departementschefen oförändrade löneförhållanden för denna personal.

Antalet verkmästare, mästare och flygtekniker föreslås utökat inom ramen för redan beslutad organisation. I avvaktan på närmare erfarenheter av behovet av personal för radartjänst har flygvapenchefens förslag till utökning av den tekniska radarpersonalen, utöver fastställd organisation, inte biträtts. Inom ramen för beslutad organisation har i personalförteckningen för budgetåret 1950/51 upptagits beställningar för 28 verkmästare av 1. klass (ökning med 2 för radartjänst) och 21 av 2. klass (oförändrat), 84 mästare av 1. klass (ökning med 6) och 181 av 2. klass (ökning med 14) samt 1750 flygtekniker (ökning med 250). - Antalet arvodesbefattningar för expeditionsskiffare har minskats med 18. Orsaken härtill är den ändrade proviantredovisningen, vilken bl a innebär, att proviantuppbörden skall åligga den civila köksföreståndaren. - Utbyggnaden av flotttiljpolisorganisationen skall fortsätta. 4 förste fljpolis- och 52 fljpolisbeställningar föreslås tillkomma under nästa budgetår.

Försvarsministern har inte funnit anledning till erinran mot det antal beställningar i manskapsstaterna, som föreslagits för nästa budgetår. Detta innebär, att i personalförteckningen upptagas beställningar för 79 överfurirer, 1282 furirer, 208 korpraler, 122 korpraler eller vicekorpraler samt 582 vicekorpraler och meniga. I detta antal är beställningar för musikpersonal inräknade. - Flygvapenchefens förslag om förbättring av fältmästarnas, sjukvårdsförmännens och hundgårdsföreståndarnas löneställning (från Ce 20 till Ce 24 resp Ce 11 till Ce 12 och Ce 9 till Ce 12) har inte upptagits till prövning av departementschefen. - Medel för arvoden till mobiliseringslotter föreslås till samma belopp som innevarande budgetår. Chefens för flygvapnet förslag om höjning har således inte biträtts, i avvaktan på resultatet av den utredning, som bedrivs av kommittén för frivilligt försvarsarbete.

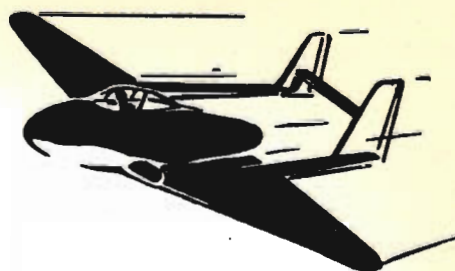
Flygvapenchefens förslag att ändra tjänstebestämmelse för förvaltare till (i flygstationstjänst), (i förrådstjänst) och (i signaltjänst), i stället för (i flygstationsbefattning), (i förrådsbefattning) och (i signalbefattning), har förordats. - Det ursprungligen av arméns officersutbildningskommitté framlagda förslaget om premier till officerare på aktiv stat för viss frivillig språkutbildning har tillstyrkts. Under flygvapnets avlöningsanslag har för detta ändamål upptagits 3.000 kronor. - De av chefen för flygvapnet framlagda förslag, som inte behandlats ovan, har antingen inte upptagits till behandling eller också avstyrkts av departementschefen.

Avlöningspropositionen behandlar vidare ett av chefen för flygvapnet framlagt förslag att förbättra den grundläggande flygutbildningen. Denna fråga har behandlats närmare i en särskild artikel i detta nummer (se sid 159).

När Du läst detta nummer av UfL - lämna över det till annan intresserad!

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U

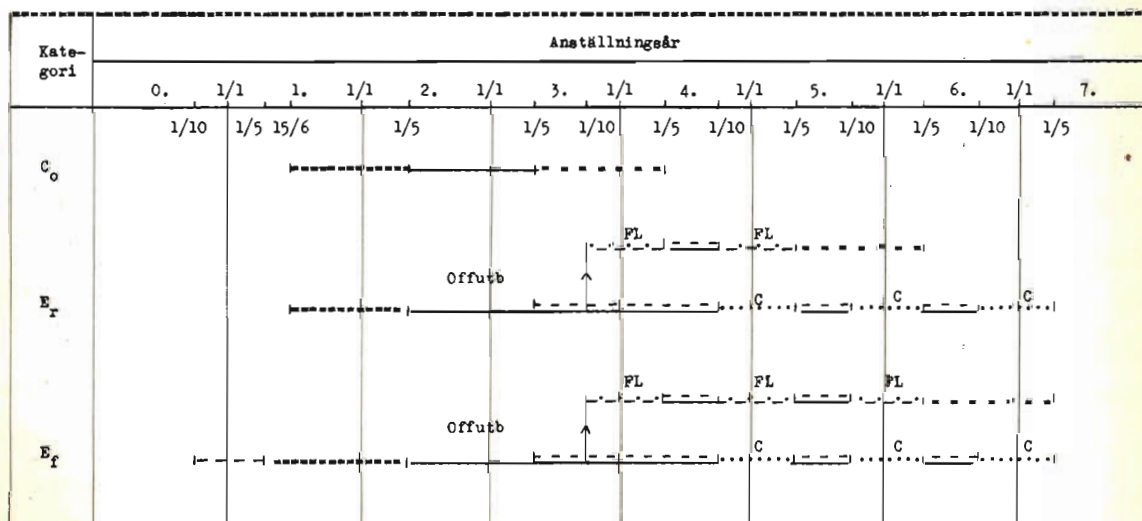


FLYGUTBILDNINGEN - FÖRESTÅENDE ÄNDRINGAR.

I avsikt att effektivisera flygutbildningen har chefen för flygvapnet i skrivelse (nr 30/1950) föreslagit åtgärder, som innebär ändring i gällande flygtidsnormer för elever (alla kategorier) i den grundläggande flygutbildningen (G F U), förlängning av den grundläggande flygslagsutbildningen (G F S U) för stamflygförare (fältflygare) samt viss omläggning och avsevärda tidsförskjutningar i nuvarande utbildningsgång för dylika med folkskolekompetens. - Försvarsministern biträder de framlagda förslagen och regeringen har i proposition (nr 110) den 10/3 1950 förelagt riksdagen desamma. - I det följande redogöres närmare för flygvapenchefens förslag och innebörden därav.

Nuvarande utbildningsgång för offasp (kat C₀), stamff med realskolekompetens (kat E_r) och stamff med folkskolekompetens (kat E_f) framgår av fig 1.

Fig 1. - Nuvarande utbildningsgång för officeraspiranter och stamflygförare (senare - fältflygare).



Teckenförklaring:

C₀ = offasp
E_r = stamff (real-skola)
E_f = stamff (folk-skola)

----- = Förberedande utbildning
----- = Grundläggande flygutbildning
----- = " flygslagsutbildning
----- = Fortsatt flygslagsutbildning

C = Allmän flygtränning och civil-anställningsutbildning
FL = Allmän flygtränning och studier vid förarets läroverk
----- = Kadettskola

Under G F U utbildas elever kat C_0 och E_r vid den ena av flygskolorna på F 5 och elever kat E_f vid den andra, varigenom ungefär lika stort elevantal erhålles vid de båda skolorna. Gällande flygtidsnormer för elev i GFU är 100 tim på skolflygplan typ I och 60 tim på skolflygplan typ II.

Fackred arm: P g a mindre elevantal än beräknat har under de senaste två åren flygtiden på typ II kunnat ökas något på bekostnad av typ I-tiden.

De skärpta utbildningskrav, som uppkommit genom krigsflygplantypernas utveckling, nödvändiggör att GFU blir en gedignare underbyggnad än hittills för elevernas fortsatta utbildning. Med anledning härav föreslår chefen för flygvapnet, att huvuddelen av flygutbildningen under GFU skall bedrivas på skolflygplan typ II och flygtidsnormerna per elev ändras till 60 tim typ I och 100 tim typ II. Vid oförändrad utbildningsgång, med de båda flygskolorna löpande i stort sett parallellt, skulle detta emellertid innebära krav på ökat antal skolflygplan typ II vid F 5, och kostnadsökningar uppgående till c:a 1.300.000 kr årligen skulle uppstå (vid full rekrytering). För att motverka detta föreslår chefen för flygvapnet en sådan tidsförskjutning mellan flygskolorna, att de båda skolflygplantyperna kan utnyttjas växelvis, d v s den ena flygskolan påbörjar utbildningen, först när den andra avverkat sin typ I-flygning och helt övergår till typ II. Härvid kan kostnadsökningarna begränsas till 160.000 - 200.000 kr. Förslaget innebär höstinryckning för eleverna i en flygskola (jfr fig 2). Eftersom utbildningen för officersaspiranter bör knyta an till tidpunkten för studentexamen, och inryckningen för denna kategori sålunda icke bör ändras, föreslår chefen för flygvapnet att kat E_f påbörjar GFU på hösten (15/11).

En förutsättning för ett ekonomiskt utnyttjande av skolflygplanbeståndet på F 5 vid föreslagen förskjutning av inryckningstiderna är, att GFU bedrives under lika lång tid ($10\frac{1}{2}$ månad) vid de båda flygskolorna. För närvarande pågår GFU för kat E_f c:a 12 månader, beroende på omfattningen av den allmänbildande undervisning, som jämsides med flygutbildningen meddelas sagda elever vid F 5. För att möjliggöra en avkortning för kat E_f , och för att separera allmänbildande undervisning och ansträngande flygtjänst föreslår chefen för flygvapnet en förlängning av den förberedande utbildningen för nyssnämnda kat från c:a 7 till c:a 10 månader, med överflyttning av allmänbildande ämnen från GFU till det förberedande stadiet.

Föreslagna ändringar beträffande GFU innebär, att G F S U för kat E_f påbörjas omkring den 1/10 i stället som nu omkring den 1/5. Chefen för flygvapnet framhåller, att det p g a de ökade utbildningskraven synes er-

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Ett reaflygplan skall företaga en flygning från F 8 till F 21. Vindar, som antas vara rådande under hela sträckan, framgår av nedanstående tablå:

500 m	340°	60 km/tim	6000 m	0°	110 km/tim
1000 m	350°	70 "	9000 m	10°	120 "
3000 m	0°	110 "			

Medelvind under stigning och plané 355°, 100 km/tim.

För beräkningarna användes det bränsleförbrukningsdiagram, som fanns infört i U f 1 nr 11/1949.

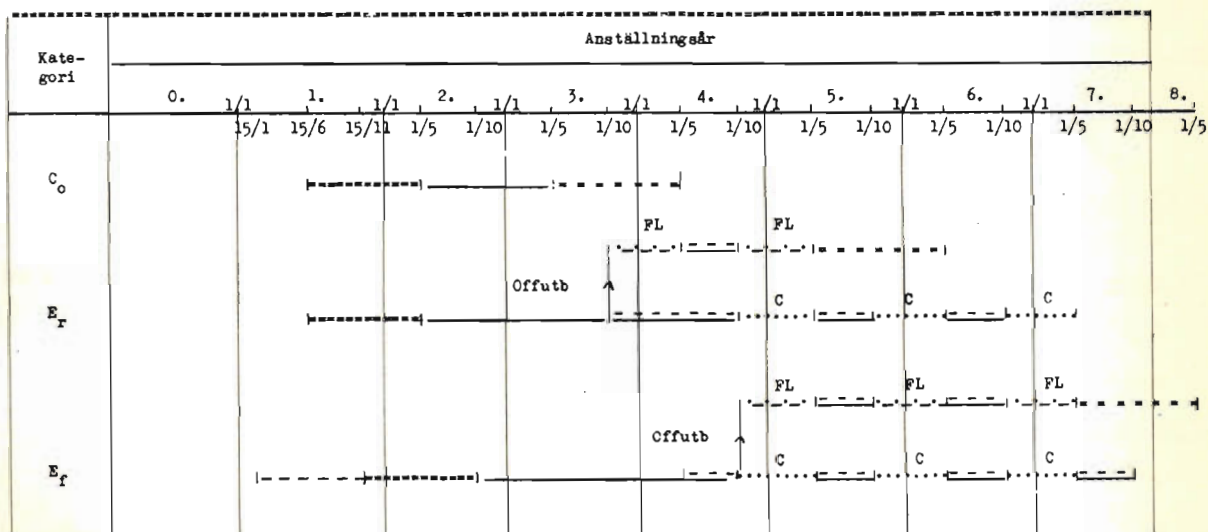
Kan flygningen genomföras på 6000 m höjd?

Svaret återfinnes på sid 190.

ÄNDRINGARNA I FLYGUTBILDNINGEN - Forts fr vidstående sida.

forderligt att förlänga GFSU med ett halvt utbildningsår för stamff (såväl E_r som E_f). För officersaspiranter föreslås t v icke någon motsvarande förlängning, då andra möjligheter finns och avses prövas, för att höja utbildningskvaliteten för personal av nämnda kategorier. - Utbildningsgång för olika kategorier enligt de framlagda förslagen visas i fig 2.

Fig 2. - Föreslagna utbildningsgång för officersaspiranter och stamflygförare (senare - fältflygare).



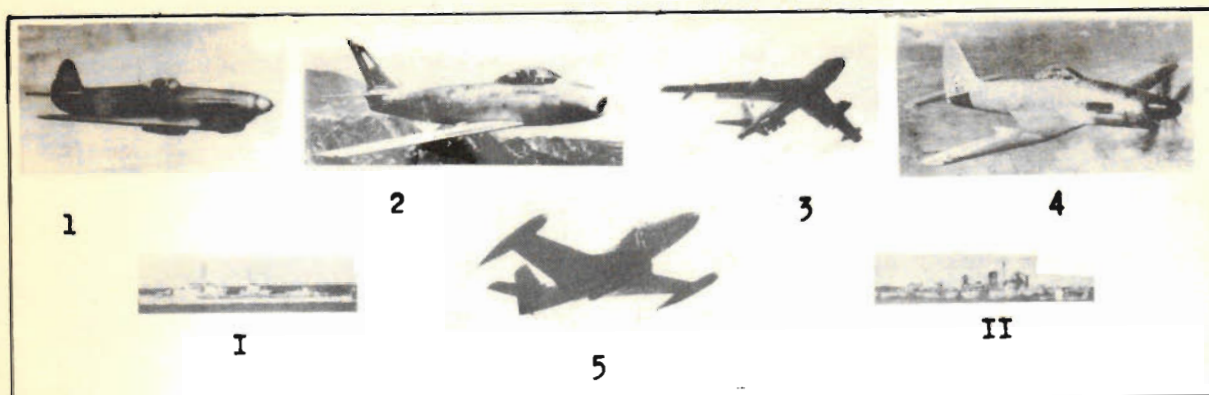
Teckenförklaring:

C₀ = offasp
E_r = stamff (realekola)
E_f = stamff (folkekola)

----- = Förberedande utbildning
----- = Grundläggande flygutbildning
----- = flyglagsutbildning
----- = Fortsatt flyglagsutbildning

.....C..... = Allmän flygtränning och civil-anställningsutbildning
-----FL----- = Allmän flygtränning och studier vid försvarets läroverk
----- = Kadettakola

Känner Du igen dem?



Lösning av identifieringsuppgiften - se sid 190 - 191.

Tekniska Fronten:

"Balliol 2" beställd av RAF.

(Flight 22/2 1950)

Den brittiska fabriken Boulton Pauls "Balliol 2" har valts som standard-skolflygplan II för RAF. Balliol 2 har en 1245/1280 hk RR Merlin 35 motor, är försedd med dykbromsar samt vingklaffar typ split flaps ("klyvklaffar"). Lärare och elev sitter sida vid sida. Flygplanet är avsett för utbildning i flygning, navigering, flygfotografering, kulspruteskjutning, raketskjutning och bombfällning. Det har även fast monterad mörkläggningsanordning (gulfilter), för utbildning i sluten instrumentflygning. Gulfiltret sitter under normal flygning bakom instrumentbrädan, men föres i "instrumentflygningsläge" upp genom en pneumatisk anordning. Följande data och prestanda nämnes:

Normal flygvikt:	omkr 3.750 kg	Tjänstetopphöjd:	9.750 m
Max hast:	omkr 480 km/tim på 3.500 m	Flygtid:	2,5 tim på
Max marschhast:	385 km/tim på 3.000 m		3 km höjd med 335 km/tim.

F-86 sättes i tjänst i Kanada.

(Itav 23/2 50)

De första i Kanada byggda exemplaren av F-86 räknas bli färdiga i augusti i år. 100 plan skall levereras. De kanadensiska F-86 har General Electric J-47. Beväpningen utgöres av 6 st 13 mm ksp.

"Människoaccelerator".

(Aviation Week 8 - 20/2 50)

Vid Edwards AFB, Muroc, Kalifornien finns en anordning för utprovning av människokroppens förmåga att uthärda accelerationer. Den utgöres av en släde, som drives av raketer och löper på ett 600 m långt järnvägsspår. Uppbromsningen sker mycket hastigt, varigenom passageraren utsättes för accelerationskrafter.

Enligt ovannämnda tidning har försökspersonalen utstått accelerationer av 57 g. Det måste dock vara under mycket korta tidsperioder (hundra delar av en sekund), som människan kan uthärda dylika krafter.

Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O



SKRIV MINDRE - MEN INNEHÅLLSRIKARE!

I ett "PM med vissa anvisningar rörande utformningen av petitaframställningar" (underbilaga till en depchskr från fsvdep:t den 7/5 1949) heter det bl a:

"Framställningarnas omfång bör radikalt skäras ned. I en av sekreteraren i 1946 års riksdagsarbetsutredning utarbetad promemoria anföres bl a: 'Statsverkspropositionens utgångsmaterial är i huvudsak petitaframställningarna från ämbetsverk och andra myndigheter. Varje reform av statsverkspropositionens avfattning måste förför börja med de petitaframställningar, på vilka den i huvudsak bygger. Ämbetsverkens petita präglas ofta av en omständighet, som inte alltid synes vara sakligt motiverad. I synnerhet torde detta gälla beträffande undervisningsverken och de lärda verken, där skrivkunigheten är stor och ordrikedomen ohämmad. Ämbetsverken måste tvingas till större koncentration i sina framställningar (vilket också kan komma att medföra den önskvärda bieffekten att det blir svårare att i petita ersätta svaga argument med många ord)".

Denna anvisning kan med fördel tillämpas även i andra tjänsteskrivelser.

"DISKUSSIONSMETOD 66" ÖVERVINNER BLYGHETEN.

Det är ju ett känt faktum, att svensken på grund av blyghet inte gärna yttrar sig i diskussioner, då mycket folk är församlat. Inte minst gäller detta i det militära. Varje divisionschef eller skolchef, som vid något tillfälle i lektionssalen försökt få igång en diskussion i något aktuellt ämne bland sina underlydande, kan vittna om, hur svårt det är att få folk att fritt säga sin mening.

Men det är tydligen inte bara i Sverige, som det förhåller sig så. I USA har man gjort motsvarande erfarenheter. För att råda bot härför har chefen för amerikanska Michigan Bell Telephone-firman utarbetat en metod att rationalisera och effektivisera sina stora diskussioner med företagets perso-

nal. Något hundratal arbetsledare i olika ställning kan samtidigt deltaga och lägga fram förslag, genom att hela sällskapet delas upp på 6-mannagrupper, med var sin ordförande och sekreterare. Dessa grupper får sedan inbördes diskutera en fråga i 6 minuter, varefter ordföranden sammanfattar gruppens synpunkter på frågan, lägger fram de förslag som framkommit o s v.

Erfarenheterna från denna "diskussionsmetod 66" har visat sig goda, framför allt därigenom, att folk, som förut aldrig vågat yttra sig inför stora församlingar, villigt lagt fram sina synpunkter inom sin lilla 6-mannagrupp.

Metoden har säkerligen sitt värde även här i landet, genom att den eliminerar den stelhet, som normalt brukar känneteckna en svensk diskussion. -
G ö r e t t f ö r s ö k !

V A R T G Å R P E N G A R N A ?

De flesta bland flygvapnets personal har kanske en känsla av att huvuddelen av de medel, som anvisas åt flygvapnet, går till anskaffning, underhåll och drift av flygmateriel. Uppfattningen om hur medlen fördelar sig är emellertid ofta ganska vag. Vi lämnar därför i följande tabell en del uppgifter om hur flygvapnets budget är uppbyggd för budgetåret 1950/51 och hur medelsfördelningen beräknats bli, när den hittills beslutade flygvapenorganisationen - med 6 förstärkta dagjaktflottiljer - fullt utbyggs. Anslaget för ersättning till försvarets fastighetsfond har inte tagits upp i tabell, då detta anslags storlek på längre sikt sett ej kan bedömas nu. För nästa budgetår är nämnda anslag 12.826.000 kr. Upptagna i stort sett efter de olika anslagsposternas storlek, blir vår tabell då den följande:

Anslag	Budgetåret 1950/51		Fullt genomförd organisation	
	Anslag i milj kr	%	Anslag i milj kr	%
Anskaffning av flygmtrl m m	135,000	53,0	159,200	52,1
Drift och underhåll av flygmtrl m m	45,500	17,9	64,325	21,1
Avlöningar till fast anställd personal	50,258	19,7	57,200	18,7
Avlöningar till värnpliktiga	5,000	2,0	4,050	1,3
Expenser m m (även bränsle)	5,320	2,1	5,950	1,9
Intendenturmtrl m m	3,850	1,5	4,785	1,6
Mathållning	4,300	1,7	4,360	1,4
Övningar m m	3,518	1,4	3,800	1,2
Reseersättningar m m	1,250	0,5	1,430	0,5
Sjukvård	0,275	0,1	0,310	0,1
Understöd åt privatflyget	0,300	0,1	0,390	0,1
S:a	254.571	100	305,300	100

"EXTRA FURIRER" - EN NY LÖNEGRAD FÖR FLYGANDE PERSONAL.

Enligt gällande avlöningsbestämmelser kan endast den, som fyllt 20 år bli extra ordinarie tjänsteman. Detta gäller även furirer. I vissa fall kan det inträffa, att en korpral uppnår furirskompetens innan han är 20 år. I så fall får han gå med korprals lön tills han uppnått 20 års ålder. Vad nu sagts är icke tillämpligt beträffande stammanskap, som vunnit anställning före 1/7 1947.

På våren 1949 föreslog chefen för flygvapnet regeringen, att minimi-åldern för att erhålla furirsbeställning i lönegraden Me 1 skulle sänkas till 18 år. I skrivelsen diskuterades även att annat alternativ, för att avhjälpa de olägenheter, som är förenade med den ur flygvapnets synvinkel varken erforderliga eller önskvärda minimiåldern 20 år, nämligen att införa extra anställningsform för furirer (Mg 1). Detta alternativ skulle skapa motsvarande möjlighet till extra anställning av furir, som redan finns beträffande underårig civil personal. Chefen för flygvapnet ansåg emellertid detta alternativ inte godtagbart, bl a ur den synpunkten, att vederbörande inte skulle få pension. Särskilt gällde detta den flygande personalen, dvs stamflygförare (fältflygare) och flygsignallister.

Flygvapenchefens förslag har remitterats till cheferna för armén och marinen, civilförvaltningen, statskontoret, statens lönenämnd och underbefälsförbundet. Försvarsgrenscheferna och underbefälsförbundet har tillstyrkt förslaget, medan övriga remissinstanser i stället förordat att möjlighet skulle skapas att anställa furirer som extra tjänstemän i Mg 1.

Regeringen har nu i prop 1950:139 anslutit sig till det sistnämnda alternativet och anhängit om riksdagens bemyndigande att vidtaga erforderliga ändringar i avlöningsreglementet. Lönegraden Mg 1 - liksom lönegraden Me 1 omfattande 9, 10, 11 och 12 löneklasserna - skulle härvid upptagas bland lönegraderna i reglementet, varjämte skulle stadgas, att vad i reglementet sägs om furirsbeställning i Me 1 skall gälla även beträffande furirsbeställning i Mg 1. - De ändrade bestämmelserna avses träda i kraft 1/7 1950.

FLYG- OCH NAVALMEDICINSK FORSKNING - ANSLAGET HÖJES.

För innevarande budgetår har till flyg- och navalmedicinsk forskning anvisats 220.000 kr. Flyg- och navalmedicinska nämnden har föreslagit, att för budgetåret 1950/51 skulle anvisas c:a 456.000 kr. Av den föreslagna höjningen skulle c:a 114.000 kr belöpa på flygmedicinska och gemensamma uppgifter.

Nämnden har som sina mest angelägna arbetsuppgifter - utöver grundforskning inom flyg- och navalmedicin - framhållit försöksverksamhet med direkt, praktisk inriktning på aktuella medicinska problem, speciella för flygvapnet och marinen, samt därjämte medverkan vid flyg- och navalmedicinsk undervisnings- och instruktionsverksamhet.

För den flygmedicinska instruktionsverksamheten skulle fast anställas två forskningsläkare, av vilka en borde vara stationerad i Lund och en i Stockholm. Dessa läkare skulle direkt underställas nämnden, knytas till de flygmedicinska laboratorierna och kunna åläggas att meddela instruktion vid flygförband för flygande personal, flygläkare och säkerhetspersonal. - Chefen för flygvapnet har tillstyrkt att dessa tjänster inrättas.

Enligt nu framlagd proposition (1950:151) har chefen för ecklesiastikdepartementet förklarat sig vara väl medveten om att de forskningsområden, inom vilka flyg- och navalmedicinska nämnden har att arbeta, ur skilda synpunkter är av mycket stor betydelse. I nuvarande ekonomiska läge har endast en begränsad höjning av anslaget kunnat tillstyrkas.

Försvarsministern föreslår sålunda, att för en begränsad flyg- och navalmedicinsk undervisnings- och instruktionsverksamhet - till en början av försökskaraktär - anvisas 50.000 kr. Några fastare tjänster för forskningsläkare föreslås inte inrättas f n. - Anslaget skulle således för budgetåret 1950/51 upptagas med sammanlagt 270.000 kr.

VAD VET DU

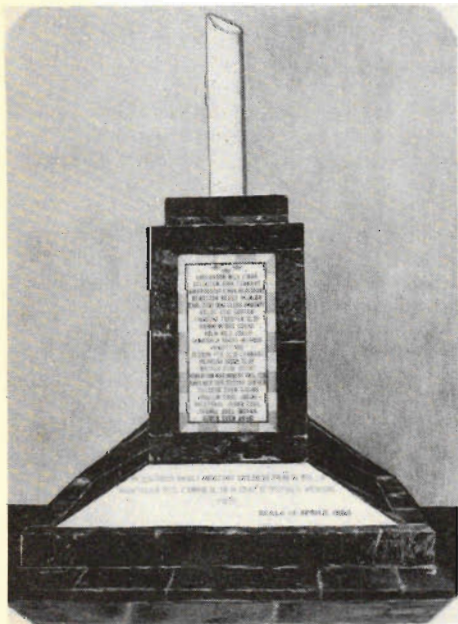
Fackredaktion: FS/U

OM VÄDERLEKSTJÄNST?

1. Vad menas med O C och var är de placerade?
2. Vilka slag av dåligt flygväder brukar förekomma på sommaren?
3. Vad är det ur flygsynpunkt för skillnad i benämningarna på och egenskaperna hos sådan dimma, som ofta bildas en natt med klart väder, och sådan som tex brukar förekomma på västkusten vid måttliga västliga och sydvästliga vindar?
4. Vad säger vidstående obs om vädret?
5. Vad betyder på väderlekskartan:
 - a) grön skuggning, b) gul skuggning, c) gröna trianglar, d) gröna kommatecken?
6. Rör sig åskmoln mot vinden?

15²⁴ 17
97 6 057
14 3 6 20 7

Svar se sid 172.

utlandsnytt:**SCALAS BEFOLKNING HEDRAR SVENSKA FLYGARES MINNE.**

Vid svenska flygkadettskolans besök den 14 april i den lilla bergsbyn Scala nära Salerno i Italien invigdes en av Scalabefolkningen utförd och bekostad minnesvård, till hedrande av de 21 svenska flygare, som stupade den 18 november 1947 där i närheten under flygtjänst, vid den tragiska "Salernokatastrofen" - efter sitt med heder genomförda uppdrag (B 17-flygningen Sverige-Etiopien). Närmare därom se U f l Etiopiennummer, nr 7/1948.

Den nu resta vackra, italienska minnesvården är av marmor. Dess vita, nära manshöga marmorplatta i ram med de omkomnas namn krönes av tre kronor och är omgärdad av en ram i blått och gult. Förutom våra fallna kamraters namn upptar minnesvården en text nedtill, som lyder så i översättning: -

"Till minne av de svenska flygare, som stupade på Carroberget den 18/11 1947. - Den erkännssamma befolkningen reste minnesvården."

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



CHURCHILL FÖRORDAR FLYG .

I det brittiska underhusets försvarsdebatt den 16/3 1950 yttrade Churchill bl a följande:

Ehuru armén har 380.000 man i uniform, betvivlar jag, att vi är i stånd att skicka ut mer än ett par färdiga brigader utomlands, om det skulle behövas. Det vore bättre att hålla de värnpliktiga i tjänst längre tid och i stället inte kalla in så många för utbildning.

I sjökriget har nu luften och sjön blivit så sammanvävda, att de är oskiljaktiga. Den brittiska flottan måste ha sitt eget flyg, men det är tydligt, att i framtiden örlogsfartygens öde avgöres i luften. Med hjälp av en ny teknik för utspaning från luften av ubåtar i uläge bör hotet från moderna ubåtar kunna övervinnas av flyg.

Det har aldrig förr i fredstid funnits ett flygvapen lika starkt som Sovjetunionens. I luften mötes kvantitet sannolikt bäst med kvalitet. Det var så vi vann 1940, då det hängde på ett hår. Om vi vill hindra krig - eller - om kriget ändå kommer, vinna det, måste vi ha mycket fler moderna flygplan än vi har nu.

Varje offer borde göras inom övriga grenar av försvaret för att säkerställa, att nämnda flygplanbehov tillgodoses.

DET BRITTISKA FÖRSVARET 1950/51.

Enligt nyligen fattade beslut blir programmet för det brittiska försvaret under nästa budgetår följande.

Årskostnaderna höjs med 20 milj till 780 milj, vilket ger en kostnad per invånare av c:a 225 kr, eller nära dubbelt så mycket som i Sverige. Kostnaderna fördelar sig med 25 % på flottan (inkl. marinflyget), 38 % på armén och 29 % på flygvapnet.

Beredskapen i Fjärran Östern och Mellersta Östern är påkostande. Grekland har utrymmts, men Hongkong förstärkts. Det har därför varit nödvändigt att spara i hemlandet.

Det framhålls att de förenade stabscheferna (läs: försvarsgrenscheferna) under sista året granskat försvarsgrenarnas uppgifter och icke fun-

nit anledning ändra på dessa och på prioritetsordningen, sådan denna fastställdes för två år sedan (se, U f l nr 3/48, sid 63). I enlighet med denna, och samtidigt med en strävan att begränsa kostnaderna, inskränker man på personalen och satsar mer på materiel och forskning. Mot slutet av budgetåret beräknas krigsmaktens personalstyrka vara 682.000 man, vilket innebär en minskning med 100.000 man på ett år. Slagkraften anses dock vara oförändrad. 160.000 värnpliktiga uttages. 16 milj av kostnadsökningen på 20 milj går till flygvapnet, främst dess materiel. Jaktflygets förut beslutade fördubbling (varje flottills flygplanantal skulle ökas med 100 %) slutföres. Bombflyget förstärkes och sätter upp nya förband med hjälp av 70 amerikanska B-29:or, som RAF övertager. Transportflyget minskas, men behåller en kärna i beredskap, för uppgifter av samma slag som luftbron till Berlin.

I fråga om forskningskostnaderna, som delvis ingår i posten "gemensamt", skall prioritet ges åt luftförsvaret och antiubåtskriget.

Åtagandena enligt Atlantpakten medför för England krav på ökad produktionskapacitet i industrien, för vilket medel sätts. Det gäller främst jaktplan till Frankrike, Belgien och Holland. USA hjälper England dels med de nämnda bombplanen och annan materiel, dels med återbetalning av dollarutläggen för en del av de råvaror, som måste anskaffas för den materiel som levererats från England till andra länder i Europa.

Intrycket av budgeten är, att försvarsbördan i England är jämförelsevis tung, att man strävar efter rationalisering och därvid icke släpper på materiel eller kvalitet, samt slutligen - att man trots egna svårigheter håller fast vid stöd åt vännerna på kontinenten.

Försvarsutgifterna i kronor - en jämförelse.

(Press)

	<u>U S A</u>	<u>England</u>	<u>Frankrike</u> (eur.)	<u>Canada</u> (1949/50)	<u>Sverige</u>
Totala utgifter					
1950/51 c:a milj kr 70.000		11.000	6.300	1.800	839
D:o per invånare	500	225	150	150	120
D:o i % av national- inkomsten	7	7	5	x	3,8
Flygvapnets andel i %	33	29	27	39	31
Marinens andel i %	28 ¹⁾	25 ¹⁾	20 ¹⁾	19 ¹⁾	20
Arméns andel i %	29	38	40	33	40

1) Inkl marinens flyg.

Av tabellen framgår, att av ovanstående länder S v e r i g e offrar förhållandevis minst på försvaret. - Medräknas betr utlandet även marinflyget i flygvapnets andel, torde denna i U S A stiga till 50 % och i E n g l a n d till närmare 40 %. Man finner sålunda, att S v e r i g e - även ifråga om flygvapnet - och av de i tabellen förekommande länderna, möjligen med undantag för Frankrike - satsar förhållandevis minst på flygvapnet.

Den franska försvarsbudgeten.

Den franska budgeten för 1950 fastställdes 31/1 till 2238 miljarder francs, av vilka 420 miljarder - eller 18 % - går till försvaret. Härav avses 280 miljarder för försvaret i egentliga Frankrike och 140 för utomeuro-

peiska områden. Anslaget för hemlandet fördelas med: flygvapnet 27 %, armén 39 % och flottan 20 %, medan 14 % går till gemensamma kostnader.

För materielanskaffning till försvaret har beviljats 70 miljarder. Av dessa går 38 till "gemensamma" anskaffningar, medan flygvapnet får 27 och flottan 5 miljarder. Materielkostnaderna kan begränsas med hjälp av amerikansk materiel, som ställs till förfogande, för enbart transport- och administrationskostnader. Bl a har flottflyget fått 120 Hellcat- och Helldiverplan.

Sovietflygets styrka.

(Av Week)

I en jämförelse med USAF uppger Aviation Week att sovjetflyget nu har 19.000 flygplan mot 13.000 i USAF. Av de ryska flygplanen är 350 tunga bombplan Tu 70, 7500 jaktplan och 7500 attackplan. Årsproduktionen säges vara 180 tunga bombplan, 1800 reajaktpän och 1000 attackplan.

Röda armén uppges ha 100 divisioner i hög och ytterligare 100 divisioner i något lägre beredskap, gentemot 10 i USA.

Erfarenheter från USA-samövningen i Karibiska sjön. (N Y Times 14/3 50)

En del erfarenheter från "Portrex" - den för någon tid sedan avhållna samövningen vid Porto Rico i Karibiska sjön - har nu tillkännagivits. Bl a framhålls signalförbindelsernas betydelse för framgång. I denna övning vållade dessa sannolikt de största svårigheterna. Detta berodde inte enbart på signalpersonalen, utan förorsakades till stor del av onödiga meddelanden. Man uppskattade, att 80 % av radiomeddelandena var onödiga, och framhöll vikten av signaldisciplin.

En annan viktig erfarenhet var de svåra följder, som radio- och radar-motmedel (störningssändning, utsändning av falska order m m) kan orsaka. Under övningen gick försvararna in på de anfallandes frekvenser och gav kontraorder till landstigningsfarkoster. De kunde vid slutet av övningen t o m l e d a e l d e n från invasionsstyrkans sjöartilleri!

Bland övriga erfarenheter märkes även följande.

Flygunderstödet vid invasionen hade varit bra, utom "dagen D", då man inte satte in tillräckligt många flygplan.

Ubåtarna hade vid stor sjöhävning lyckats bäst mot en långsam konvoj, men mindre väl vid liten sjöhävning mot en snabb konvoj.

I övningen prövades en del ny materiel. Däribland märkes nya mörklägningslampor, 40 mm lvakan i dubbellavettage (motoriserad) samt viss ny radarutrustning.

Stor amerikansk lufttruppmanöver.

(Times 14/4 1950)

I slutet av april och början på maj äger en av de största lufttruppmanövrer, som någonsin företagits i USA i fredstid, rum i staten North Carolina. Detta är den andra stora amerikanska lufttruppmanövern på senaste tiden. - Förre flygstabschefen general N o r s t a d leder den nya manövern. Han liknar denna vid invasion på en ö, dit varje soldat samt utrustning och underhåll måste transporteras genom luften.

Enligt planen skulle 8000 man fallskärmstrupper besätta ett flygfält i närheten av en fientlig arméförläggning i gryningen den 27 april. Efter det fältet erövrats, skulle överföringen av 30.000 man trupper, 14.000 ton materiel samt 12.000 ton förnödenheter börja. Den andra dagen landar ett plan var femte minut, efter tredje dagen ett plan var tredje minut. Försvaret utgöres av 10.000 man. Dessa skall försvara ett område, beläget ungefär 60 km från brohuvudet.

USA-kanadensisk manöver under arktiska förhållanden. (Air Force apr 1950)

Amerikanska och kanadensiska flyg- och markstridskrafter har nyligen avhållit en manöver i gränsområdena mellan Kanada och Alaska, kallad övning "Sweetbriar". Genom denna har man bevisat, att krigsföring är möjlig även i dessa områden, trots den starka kylan.

Sweetbriar utkämpades i ett omkring 550 km långt, oländigt bergsområde, genom vilket Alcan-vägen från Whitehorse i Yukon går fram till Northway i Alaska. Denna väg utgjorde "fronten", och trupperna kom sällan mer än 100 m från den. Resultatet blev, att man ofta fick se anhopningar av hundratals fordon längs vägen, utgörande goda mål för flygplanen.

Omkring 100 flygplan deltog i övningen. 25 jaktplan typ F-80 gjorde 284 flygningar på 10 dagar, på sammanlagt 353 timmar. 12 Vampire tillhörde den 410. kanadensiska jaktdivisionen utförde 127 flygningar under en sammanlagd tid av 161 timmar. 92.5 % av dessa flygplan var ständigt i tjänst.

Man hade stora problem med drivmedlen under övningen. Fotogenen förgasades inte ordentligt. Is bildades, och filtren täpptes till. Problemet lösning blev ett specialdrivmedel - J P - 3 - en blandning av bensen, fotogen och dieselolja. Detta fordrar visserligen förvärmning av motorerna, men blott när temperaturen är under 30 grader.

Både general S p e n d e r , chef för 5. armén och ledare för övningen, samt general S t e w a r t , chef för arméstridskrafterna, var ense om, att en av de viktigaste erfarenheterna från övningen var, att en "absolut luftöverlägsenhet" är en nödvändighet för varje trupprelse på marken.

USAF strategiska bombflyg.

(Press)

"Strategic Air Command", som står under befäl av generallöjtnant Curtis le May, har omorganiserats. Det består nu av tre "luftflottor" eller flygkårer" (Air Force), nr 15 i västra, nr 8 i södra och nr 2 i västra staterna. Varje "kår" får förutom bombflyg även var sin fjärrspaningsflottilj. Sammanlagt skall finnas fyra flottiljer B-36 och nio flottiljer B-29/50 i bombflyget.

USA marinflyg 1950/51.

(Press)

I den allmänna reduktion av kostnaderna, om hela amerikanska försvaret måste vidkännas, har marinflyget fått nedsatta anslag med 40 %, vilket innebär 20 % minskning av flygplanbeståndet. Antal hangarfartygseskadrar blir 9, jämte 7 flottiljer för lätta hangarfartyg. Antalet kustbaserade spaningsdivisioner blir 20 och jaktdivisionerna 12. 769 nya flygplan skaffas. Antalet aktiva flygplan blir 4.367 vid de reguljära förbanden och 1.840 i reservförbanden. Hangarfartygens flygdäck förstärks för att kunna ta ombord tyngre flygplan än förr. Strävan är att koncentrera marinflygets uppgift på ubåtsbekämpning.

Forskningsanslagen i USA 1950/51.

(Press)

Sammanlagt anslås 452 milj dollar till flygteknisk forskning i USA. 205 milj härav går till flygvapnet, resten - 247 milj - till marinen och de självständiga forskningsinstituten. Av flygvapnets anslag går den största parten till motorer, därefter följer i ordning flygplan, teleteknik, robot och vapen.

Reabombplan i tjänst vid USAF strategiska bombflyg.

(Press)

306. bombflottiljen i Tampa, Florida, börjar inom kort ombilda en division för omskolning till reabombplanet B-47 (Stratojet).

Flygministerskifte i USA.

(Press)

Den 4/4 1950 utsågs Thomas K. Finletter till flygminister (Secretary of the Air Force) i den amerikanska regeringen. Han efterträder den dittillsvarande flygministern Stuart Symington, som nu blivit chef för "National Security Resources Board".

Minister Finletter är tidigare bekant som ordförande i den kommitté, som redan 1948 i betänkandet "Att överleva i atomålder" framlade 70-flottiljprogrammet för det amerikanska flygvapnets förstärkning (se Ufl nr 1/1948, s 9).

Symingtons nya befattning innebär ordförandeskapet i USA:s motsvarighet till vår Riksnämnd för ekonomisk försvarsberedskap.

Bombflottiljernas storlek ökas i USAF.

(Press)

I det amerikanska flygvapnet har man nyligen för det tunga bombflyget beslutat samma förstärkning av flottiljernas storlek som man i Sverige börjat med för jaktflyget. Framdeles skall en B-36-flottilj ha 30 flygplan, i stället för tidigare 18 och en B-29/50 45 flygplan i stället för 30 jämte 20 tankningsplan (B-29). Det reguljära flygvapnets 48 flottiljer motsvarar nu nära 53 flottiljer enligt den gamla ordningen. Jaktförbanden har som förut 75 flygplan, attackförbanden 48 och spaningsförbanden 54 flygplan per flottilj.

USAF 1950/51.

(Press)

Flygminister Symington tillkännagav för någon tid sedan, före sin avgång, att USA-flygvapnets första linje, det reguljära flygvapnet, nästa budgetår

skall hålla 48 flottiljer och 13 särskilda divisioner, som i allt bemannas med 416.000 man, varav 52.000 flygande, jämte 150.000 civila, förbrukar 4.2 milj flygtimmar och erhåller 1.383 nya flygplan.

Av de 48 flottiljerna är 15 strategiskt bomb- och spaningsflyg, 27 jakt-, attack- och spaningsflyg samt 6 transportflyg.

=====

REDAKTIONELLT MEDDELANDE.

=====

Nästa nummer av Ufl - nr 6/1950 - utkommer i juni.

Nr 7/1950 utsändes i oktober.

Medarbetarna - fasta och tillfälliga - erinras om, att manuskripten till de bidrag, som skall in i nr 7/1950, skall vara Red Ufl tillhanda senast den 1 september.

Skriv helst manuskripten på en sida av papperet och med stort radmellanrum, "3-kuggs" radavstånd

- så underlättar Du Red:s arbete.

VAD VET DU ?

Fackredaktion: FS/U

VAD VET DU OM VÄDERLEKSTJÄNST ?

Svaren på frågorna sid 166 är följande:

1. OC betyder observationscentral. OC gör egna väderleksobservationer, tjänstgör som insamlingscentral och är utrustad med teleprinter. OC finns i Malmberget (OC 1), Nordmaling (OC 2), Rommehed (OC 3) och Hagshult (OC 4).
2. a) Regnskurar, ev med åska. - Låga moln och dålig sikt förkommer ofta i samband med skurar. I molnen (cumulonimbus) svår isbildning ovanför 0-nivån och farlig "kyttighet". Någon gång hagel.
b) Frontväder. - Är inte så farligt på sommaren som om höst och vår, men får inte underskattas. Ibland kommer "störningar" från sydost (från Polen) och de brukar vara besvärliga.
3. De kallas respektive strålningsdimma och advektionsdimma. Strålningsdimma når inte så högt (c:a 100 m). Den upplöses oftast ett par timmar efter soluppgången. Advektionsdimman kan ligga oförändrad flera dagar och når ofta upp till 400-600 m höjd.
4. ● mulet. ↗ vind NE 25 knop. ☼ cumulonimbus och fractocumulus, bas 200-300 m (3), 7/10 (6). ✕ altocumulus. ☁ cirrus. ☔ regnskur. ♥ skur eller skurar har förekommit sedan föregående "huyudobservationstermin" (kl 0100, 0700, 1600, 1900). 97 sikt 10-20 km. 15 temperatur +15°C. 14 daggpunktstemperatur +14°C. 057 lufttryck 1005,7 mb (QFF). +20 lufttrycket har stigit 2,0 mb de 3 sista timmarna.
5. a) Snö eller regn, b) dimma, c) regnskurar eller snöbyar, d) duggregn.
6. Ja, mot vinden vid marken, ty luften strömmar från alla håll in mot åskmolnet, där den häves. Åskmolnet går alltså mot markvinden åt vilket håll det än rör sig.

utlandsnytt: Forts fr s 171.

Den norska övningstidens utnyttjande.

En av norska försvarsdepartementet 22/1 1949 tillsatt kommitté på 8 militära och 4 civila ledamöter har gjort en undersökning hur övningstiden i norska försvaret utnyttjas. Kommittén avlämnade i slutet av mars 1950 sitt betänkande, av vilket bl a det följande framgår:

1. Handräckningstjänster bör i fredstid skötas med civil arbetskraft och inte med vapenföra värnpliktiga.
2. Rådande osäkerhet bland befälet beträffande formerna för militär disciplin bör ägnas större uppmärksamhet, främst på militärpsykologisk grundval.
3. Personalvården bör förbättras bl a genom att införa ett "Forsvarets opplysningskontor".
4. Den militärpsykologiska verksamheten bör byggas ut och effektiviseras. Som omedelbar åtgärd bör nuvarande militärpsykologiska avdelning inom in-skrivningsorganisationen försees med ett pedagogiskt-psykologiskt kontor.
5. Övningsetablissemanten (art och tillgång på sådana) är en avgörande faktor och bör få hög prioritet vid nybyggnader.
6. Befälskårens otillräckliga antal och ojämna kvalitet bör avhjälpas genom en ny befälsordning.
7. Brister i närstridsutbildningen vid marinen och flygvapnet bör undanröjas genom särskilda kurser med specialister ur armén som instruktörer.
8. Utbildning i pedagogik och psykologi bör vara obligatorisk vid alla befäls- och krigsskolor.
9. Som samordnande organ vid befälsutbildningen bör ett försvarets under-visningsråd tillsättas.

Så gick det till!

Fackred:
Studie-
centralen.



INVASIONEN 1944 - ROMMEL OM FLYGETS BETYDELSE.

Om flygets betydelse vid den allierade landstigningen i Normandie 1944 och den därpå följande offensiven mot Tysklands hjärta har hittills framlagts åtskilliga allierade vittnesbörd. Från tyskt håll föreligger nu en skildring av dessa strider i boken "Rommel och invasionen 1944", vars författare är generalfältmarskalk Rommels stabschef, general-löjtnant Hans Speidel.

Vad Rommel och Speidel här har att säga om flygets betydelse - och innebörden av att tyskarna led katastrofal brist på flyg - har sitt särskilda intresse av flera orsaker. Dels emedan vittnesmålen kommer från en av lantkrigets största fältherrar och dennes stabschef, dels emedan de kommer från den underlägsna och förlorande parten, som inte gärna kan förmodas ha något intresse av att "haussa upp" en försvarsgren på de andras bekostnad, dels slutligen - emedan den tyska Frankrikearmén 1944 stod i en situation, som vi själva kan råka i, om man fortsätter med att göra flygvapnet alltför svagt för eventuella, kommande behov.

I början av 1944 bestod hela det tyska flyget i väster av omkring 500 flygplan, av vilka dock endast ett mindre antal - 90 bombplan och 70 jaktplan - var startberedda. Det tillskott av 1,000 reajaktpän, som Hitler den 1/4 1944 lovat stabschefen för armégrupp B (Speidel) utblev. Den 6 juni 1944 stödde fienden sin landstigning med omkring 25.000 inflygningar.

All tysk spaning mot England var omöjliggjord. "De såväl ifråga om personal som teknik högt kvalificerade fiendliga jaktbombplanen (läs: attackplanen) hindrade alltmer varje trafik i dagsljus och vållade svåra förluster. Bombflygförband förstörde väg- och järnvägsknutpunkter samt alla slags anläggningar på marken så grundligt, att i händelse av invasion problemet om förstärkningar på ett ödesdigert sätt försvårades. Förstörelsen av järnvägarna väster om linjen Bryssel-Paris-Orléans omöjliggjorde från mitten av maj en ordnad järnvägstrafik. Tillförseln på vägarna hindrades av brist på såväl utrymme som drivmedel".

"Fältmarskalk Rommel försummade aldrig, att redan före invasionen i sina muntliga och skriftliga rapporter till Hitler understryka betydelsen av, att striden fördes med alla tre försvarsgrenarna, och att vårt flygvapens underlägsenhet kunde bli en avgörande faktor. Han gjorde därvid jämförelser med operationerna och tillförseln i Afrika. Han yttrade en gång till

Hitler, att 'även krigsmaktens högsta ledning borde under krigets femte år ha fått klart för sig att flyget i samverkan med armén inte bara avgör ett slag utan hela kriget'. Alla böner och varningar förklingade ohörda".

Speidel fortsätter: - "Rommel hade bildat sig en klar föreställning om luftlandsättningarnas betydelse, även vid till synes ogynnsamt flygväder, och utbildade trupperna i enlighet därmed". - "Det tyska flyget var fört åt sidan, vilket också (för de allierade) avlägsnade ett allvarligt riskmoment för invasionen".

R o m m e l yttrade då, säger S.: - "Om man inte är över fienden ögonblickligen efter den första landstigningen, så har man inte en chans med hänsyn till hans stora överlägsenhet i luften ... Om vi ... inte kan hålla fienden från stranden, eller de första 48 timmarna kasta honom i sjön, har invasionen lyckats, och eftersom vi (d v s tyskarna) saknar en strategisk reserv och flottan och flyget är totalt borta är kriget förlorat".

Utvecklingen gav Rommel rätt. Fiendens överlägsenhet i luften och smidigt ledda luftstridskrafter hindrade de tyska pansardivisionerna i det inre av Frankrike att nå kusten och delta i striden. De var slagna innan de nådde fram till Normandiefronten".

"Trots att marschtider och marschordning var noggrant utarbetade lyckades man inte under den korta juninatten få fram förbanden med deras underhåll i rätt tid. De kontinuerliga bombanfallen mot vägarna, och särskilt mot större trafikknutpunkter, omöjliggjorde alla rörelser", - "Det var en kuslig precision i samarbetet mellan de allierades marktrupper och deras systervapen till sjöss och i luften, det har de tre första dagarna visat".

"Att de till motanfall utsända förbanden misslyckades i sina taktiska uppgifter var inte den lokala ledningens fel. Inte heller berodde det på bristande stridsvilja hos truppen, utan enbart på de fientliga flyg- och sjöstridskrafternas insats..... I fortsättningen var det de allierade, som bestämde utvecklingen".

På flera ställen talar S. om stora tyska infanteriförband, som blir upprivna och krossade av allierade flyganfall. Läget vid den tysk-brittiska fronten vid C a e n skildras på följande sätt: "De tyska styrkorna nöttes ut mer och mer, framför allt genom den oavbrutna flygbombningen och beskjutningen från de engelska och amerikanska krigsfartygen, där eldledningen för de över 300 skeppskanonerna sköttes från luften".

Gång på gång upprepas historien om förstärkningar, som aldrig hann fram på grund av det allierade flyget. Om effekten av artilleri och flyganfall mot pansartrupper vid Caen skriver S.: - "De tyska stridsvagnar, som låg i reserv, slungades som 'käglor' ner i granathålen". - "Den 18/7 igångsatte motståndaren sitt stora anfall, med kraftsamling öster om floden O r n e . Det förbereddes med flera timmars trumeld av artilleri, fartygsartilleri och över tusen bombplan, varjämte 2,200 tunga bombplan stödde själva anfall".

"De nyanlända (tyska) divisionerna saknar stridsvana och är med sin dåliga utrustning av artilleri, pansarbrytande vapen och andra pansarvärnsvapen - inte i stånd att i längden med framgång göra motstånd mot stora fientliga anfall, efter flera timmars trumeld och kraftiga flygbombningar. Striderna visar, att även den tappreste trupp slås sönder bit för bit av fiendens materielinsats". (Rapport från Rommel till Rundstedt).

"Sådana order som att 'under alla omständigheter försvara varje fotsbredd mark' och 'hindra fientligt genombrott' var rena fraser, med hänsyn till att tyskarna helt saknade reserver och framför allt flyg". - "Det var

för övrigt flyget, som i framgångsrik samverkan med de amerikanska markstridskrafterna, hade åstadkommit genombrottet vid Saint-Lô." - "Denna pansaroperation (den 6/8 1944) krossades alltså enbart genom de allierade flygstridskrafterna, med stöd av en väl fungerande basorganisation".

"Om det tyska motanfallet i riktning mot... A v r a n c h e s hade fått tillräckligt stöd från luften, kunde det medfört en framgång, som åtminstone hade givit tid för operativa avgöranden". - "Fiendens flygverksamhet omöjliggjorde all tillförsel av förstärkningar, framför allt av drivmedel".

Om reträtten över S e i n e heter det: "5. tyska pansararmén övergick floden vid Rouen under otroliga svårigheter och förluster på tusentals man, orsakade av den fientliga flyginsatsen".

När de tyska arméerna på sin reträtt uppnått ' V ä s t v a l l e n ' var de så skakade av förluster, att kapitulationen hängde på ett hår. Av för tyskarna obekant anledning avstannade emellertid den allierade offensiven för en tid (sept 1944). S. skriver:

"Om de brittisk-amerikanska förbanden hade upprätthållit kontakten med motståndaren och fortsatt förföljandet till det yttersta kunde de ha gjort slut på kriget ett halvår tidigare. Inga nämnvärda tyska förband existerade då längre på marken, för att inte tala om i luften".

Vid sin slutsummering av orsakerna till det tyska nederlaget i väster understryker S. uppfinnarnas och ingenjörernas roll i den allierade krigföringen, det friktionsfria samarbetet mellan de allierade makternas vapen och deras överlägsna flyg. Den tyska rivaliteten mellan försvarsgrenarna och den dåliga ledningen blev tyskarnas olycka. - "Det var mannen vid fronten som fick betala priset", säger S. Han sammanfattar sina erfarenheter på följande sätt: -

"Amerikaner och engelsmän uppträdde med förkrossande övermakt på marken, till sjöss och i luften. S ä r s k i l t kom deras tekniskt högt utvecklade, utmärkt utbildade och ledda flygvapens insats att bli avgörande för invasionen och de därpå följande operationerna".

L U F T K R I G E T I B U R M A 1 9 4 1 - 1 9 4 5 .

Erfarenheterna från 2:a världskriget kan för var och en, som studerar dess historia, påvisa den vitala betydelse, som luftmakt har i krigföringen. De dokumentära bevisen härför har nu fått ännu ett tillskott - W i n g s o f t h e P h o e n i x. Denna bok är en första, officiell beskrivning över den roll, som brittiskt och amerikanskt flyg tillsammans spelade under striderna i Burma. Här följer en resumé av verket.

Händelseförloppet karaktäriseras i stort av följande tre skeden:

1. December 1941 - maj 1942. Allierad reträtt mot Indien, vid vars gräns japanerna stoppas.
2. Juni 1942 - januari 1944. Gradvis allierad uppladdning. Anfällsföretag på båda sidor med allierade terrängvinster i norra Burma som resultat.
3. Februari 1944 - augusti 1945. Allierad offensiv söderut mot Rangoon. Japansk kapitulation.

Den japanska avsikten vid Burma-invasionen var bl a att förhindra de allierade underhållstransporterna till Kina. Den enda landförbindelse, som de allierade då hade med "Mittens rike", gick nämligen över Rangoon och fortsatte sedan genom Burma till Chungking. Under den första fasen av striderna var styrkeförhållandena synnerligen ojämna. De fåtaliga allierade flygstridskrafterna - till en början bestående endast av två brittiska jaktdivisioner med flygplan typ Brewster Buffalo och Curtiss P-40 - lyckades emellertid genom offensivt uppträdande och nästan övermänskliga ansträngningar nödtorftigt skydda de

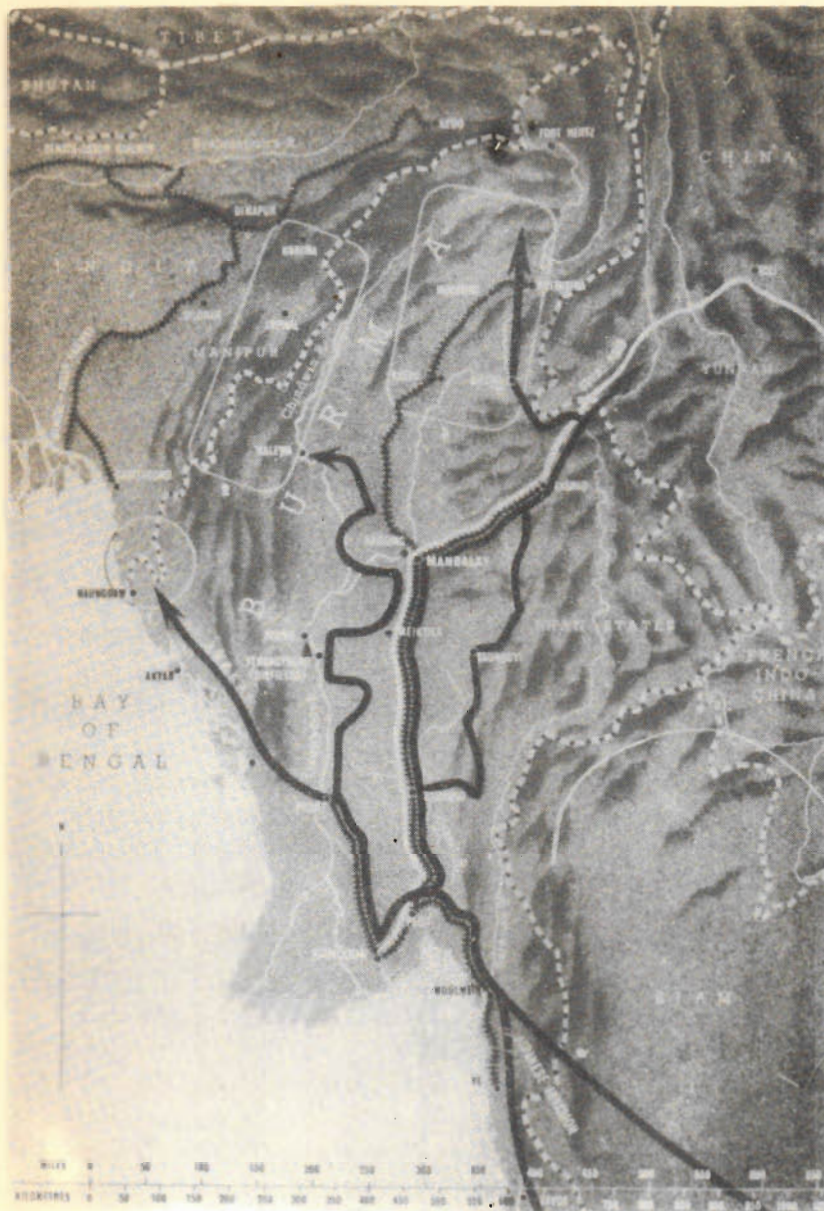


BILD 1. - Den japanska invasionen i Burma 1941 - 1942.

I mulonimbusmoln. Sommaren 1942 hade man emellertid fått igång en omfattande trafik, som växte oavbrutet till dess slutligen ett flygplan startade från Indien till Kina var tredje minut.

De allierades fåtaliga flyg, som i krigets början varit mycket underlägset, undergick 1943 modernisering och förstärkning. I november 43 kunde RAF sålunda operera med 48 och USAF med 17 flygdivisioner. I slutet av 1943 kunde de allierade vinna herraväldet i luften, vilket fört i första hand tillskrives att jaktplan typ Spitfire tillförts förbanden.

Burma-kriget var det första krig, i vilket en stor, modern armé helt underhölls av flyg. De förhållanden, som möjliggjorde detta, var följande, dels effektiv bekämpning av japanska jaktförband, dels flygstöd åt armén genom flyganfall mot de japanska underhållstransporterna.

Att lösa den första uppgiften var det väsentligaste, emedan den slutliga segern var omöjlig att nå det förutan. Uppgiften tillkom i första hand jaktflyget och innebar framför allt att skydda flygtransporterna. Den andra uppgiften löstes av det strategiska och taktiska flyget. Det högkvalificerade flygets betydelse i krigföringen framgår av flygmarskalken C o r y t o n s yttrande 1944. C. sade, att "om vi vore tvungna att byta flyg med japanerna blott en dag varje vecka, skulle ingen allierad soldat befinna sig i Burma idag".

enbart till 25 000 man uppgående marktrupperna under deras reträtt mot Indien, så att denna kunde ske utan större katastrofer. Förutom att flygförbanden måste kämpa mot en i luften vida överlägsen motståndare, hade de att brottas med andra problem, som i hög grad försvårade verksamheten. De led en konstant brist på reservdelar och måste "slakta" skadade flygplan för att hålla de andra i luften. För den optiska luftbevakningen svarade Infödda, rapporterna därifrån gick fram på ett glest telefonnät. Endast en radarstation stod till förfogande. Burma är dessutom sannolikt det land, som har de för flygning sämsta väderleksförhållandena i världen. Fruktsamt hettan avlöses av monsuner, som medför svåra stormar och kraftiga skyfall från mäktiga moln med oerhört stark turbulens.

Sedan de allierades förbindelser med Kina brutits, återstod för dem endast att söka återknyta dem på annat sätt. Enda möjligheten var att söka skapa en luftbro. Så skedde ock, i början av 1942. Det var den berömda flyglinjen över Himalayas utlöpare - "the Hump" (puckeln) - som de amerikanska transportförbanden då började trafikera och som fick namnet the Hump Route. Denna flyglinje var troligen en av de svåraste i världen och gick fram över brännheta ödemarker och mer än 4 km höga bergstoppar. I allmänhet måste flygningarna ske genom cu-

Vid bekämpandet av det japanska flyget hade man stora svårigheter att komma åt detta till följd av det stora antal krigsflygfält, som japanerna lyckats skaffa sig i det centrala och södra Burma. Dessa var försedda med ett stort antal väl maskerade och väl skyddade uppställningsplatser för flygplanen. Man kom emellertid tillrätta med dessa svårigheter genom att varje allierat flygplan, som anfölls av japanerna, omedelbart rapporterade in anfalliet. Därigenom kunde man beräkna, när de japanska jaktförbanden skulle vara tvungna att landa för tankning, och i rätt tid insätta effektiva jaktstör mot deras baser. Trots de svårigheter de allierade hade att komma åt det japanska flyget, lyckades de dock förstöra förvånande många flytliga flygplan. Jan 1944 - apr 1945 förstördes sålunda 500 japanska flygplan.

De allierade bombförbanden insattes på följande huvuduppgifter:

1. Att förhindra underhållstransporter landvägen till Burma.
2. Att undergräva japanernas motståndskraft på stridsfältet genom att förstöra deras förråd och förbindelser inom Burma.
3. Att stoppa sjötrafiken till Burma.
4. Att lämna direkt flygstöd åt marktrupperna.

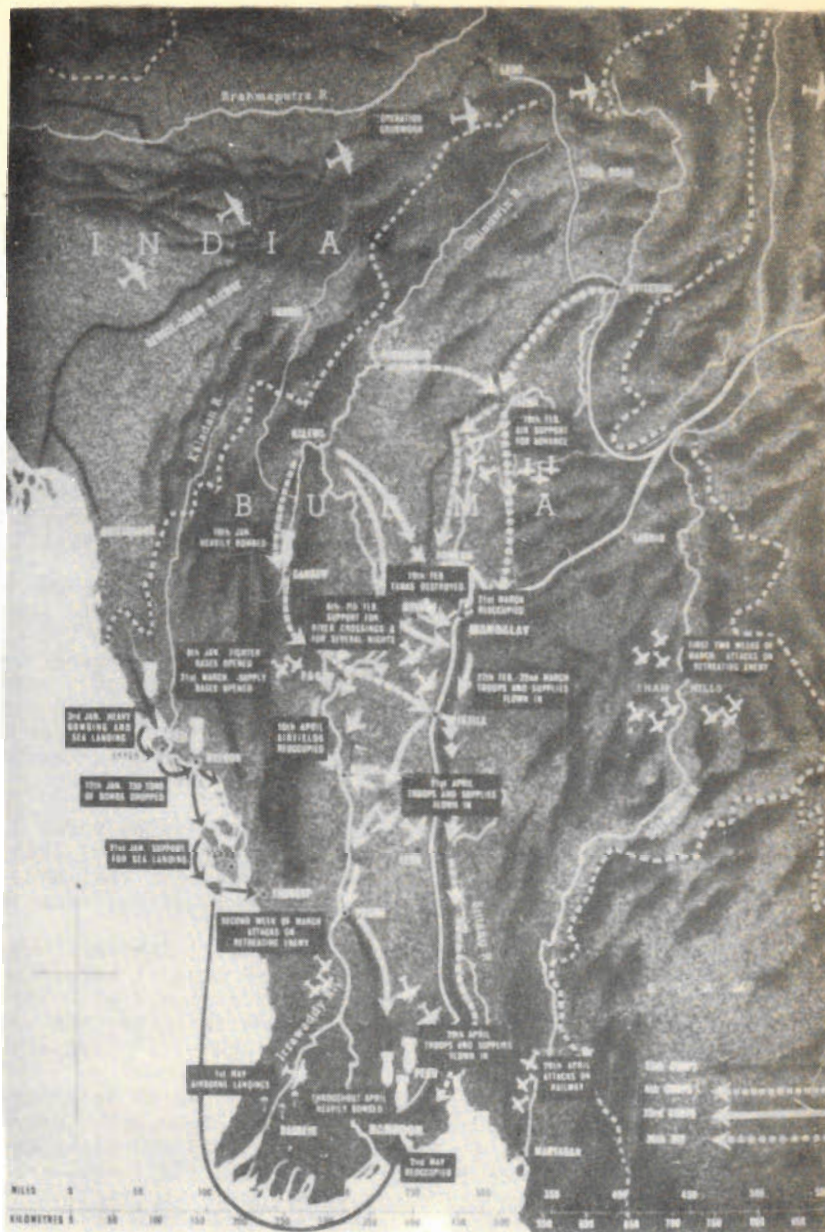


BILD 2. - Den allierade återerövringen av Burma 1942 - 1945.

Japanernas viktigaste underhållsväg till sina trupper i Burma var den 400 km långa järnvägen Bangkok - Burma, vilken hade omkring 690 broar. Denna järnväg blev därför huvudmålet för det strategiska bombflygets anfall och mot densamma fölls 2700 bomber, dvs den största bombvikt, som fölls mot något målslag på denna krigsskådeplats. Anfallet mot järnvägen Bangkok - Burma pågick ständigt, hur viktiga än andra mål var. I dec 1944 insattes det första anfallet med den radiostyrda Azon-bomben (en halvrobot), vilket sedan följdes av flera dylka anfall med stor framgång för kommunikationsbekämpningen. Trots japanernas utomordentliga reparationstjänst lyckades de allierade bombförbanden i medeltal hålla 9 broar konstant förstörda jan - apr 1945, varigenom järnvägens transportkapacitet nedgick från 750 till 150 ton per dag. Dessa anfall hade ett avsevärt inflytande på stridens utgång.

Inom Burma utfördes kommunikationsbekämpningen av attackförbanden. Denna blev till slut så effektiv, att japanerna 1944 slutade med järnvägstransporter under dagar. - Under kommunikationsbekämpningen led flygförbanden emellertid svåra förluster, dock inte så mycket på grund av jakt och iv som genom de svåra väderleksförhållandena. En Beaufighter-division förlorade exempelvis på 18 månader dubbla antalet besättningar, ingående i förbandet.

För att stoppa japanernas underhållstransporter sjöledes utfördes flygmineringar av deras hamnar som komplettering till mineringar, vilka utlagts av allierade ubåtar. Omkring 1000 minor fälldes i de flentliga farvattnen. Dessutom utfördes omfattande övervakning mot japanska ubåtar. - Attackförbanden hade i febr 1945 sänkt eller förstört nära 700 småfartyg, med vilka japanerna förde fram sitt underhåll längs kusten, sedan järnvägsnätet rivits upp. Vid ett annat tillfälle anföll attackförbanden en stor japansk konvoj under 33 timmar. Därvid förstördes bl a 14 handelsfartyg.

Under 14. arméns offensiv söderut i början av 1945, insattes de strategiska bombförbanden alltmer i "taktiska" anfall i nära anslutning till fronten, dvs mot underhållscentra och områden, i vilka japanerna hade förskansat sig. Under febr 1945 anföll det strategiska bombflyget till 2/3 mål, mot vilka armén begärt insats. Under samma tid fällde en attackeskader mer än 1000 ton bomber mot stridsvagnar, tungt artilleri m m.

Som tidigare nämnts spelade transportflyget en mycket stor roll vid krigföringen i det väglösa Burma. Marktrupperna var där helt beroende av flyg för sitt underhåll. Dessutom utförde transportflyget omfattande lufttruppoperationer. En av dessa, "Operation torsdag", utfördes i början av mars 1944. Därvid avsågs 12 000 man insättas i ryggen på de japanska trupperna i nordöstra Burma, mot viktiga japanska underhållslinjer. Av dessa 12 000 man transporterades 10 000 genom luften. Efter 18 dagar hade 9 000 man, 1 360 packdjur och all annan utrustning flygtransporterats till avsett område.

Ett annat exempel på transportflygets prestationer var underhållstransporterna till 14. arméns huvudstyrka, som i slutet av mars 1944 blivit innesluten vid Imphal. Ehuru det dåliga vädret lade svåra hinder i vägen underhölls 120 000 man helt genom luften under en 80 dagar lång belägring. 30 000 man administrativ personal evakuerades från området. En indisk division omgrupperades luftvägen från ett annat frontavsnitt till Imphal. Det allierade transportflygets prestationer under belägringen var synnerligen imponerande. De åtta transportflygdivisionerna levererade till slut 500 ton per dag trots att underhållstransporterna fortsatte till trupperna i norra Burma. Under samma tid evakuerades 10 000 sjuka och sårade.

De största underhållstransporterna genom luften under 2. världskriget skedde under 14. arméns offensiv mot Rangoon, som började i februari 1945. Operationen innebar stora risker, ty om inte Rangoon togs, innan majmonsunen kom, skulle man bli tvingad att "flygunderhålla" 300 000 man i 5 månader med mycket dåliga väderleksförhållanden.

Vid denna offensiv transporterade flyget i februari fram mer än 60 000 ton proviant och ammunition m m och transportkapaciteten steg så småningom till 74 000 ton per månad. Under hela Burmakriget flygtransporterades allt som allt 550 000 ton materiel för de allierades räkning. Bland de olika slag av förnödenheter, som flyglevererades, var bl a 18 (söndertagna) lokomotiv. Dessa transporterades i 27 flygplan direkt från USA.

Evakuering av sjuka och sårade var en annan av transportflygets uppgifter. Därvid användes förutom Dakota även småflygplan typ Tiger Moth, Fox Moth och Sentinel. I början av 1944 hade 23 000 och i slutet av kriget 140 000 transporterats bakåt från stridsfältet. Två Fox Mothar, som flugits till Indien 1932, evakuerade inte mindre än 800 sårade och sjuka. Flygningarna med dessa småflygplan var farliga, då motorerna var mycket ålderstigna. Att nödlanda eller att hoppa fallskärm var otänkbart. Inte desto mindre flög förarna från gryning till skymning och unnade sig knappt vare sig vila eller mat.

Burmas återerövring hade aldrig varit möjlig om inte marktrupperna haft stödet från luften. Utan några andra underhållsvägar än de, som gick genom luften, var utgången av marktruppernas operationer helt beroende av transportflygförbandens verksamhet. Och denna verksamhet hade varit omöjlig, om inte de allierade tillkämpat sig herraväldet i luften - här som på alla andra krigsskådeplatser.

I augusti 1945 insattes det sista allierade bombanfallet på Burma-krigsskådeplatsen. Kort därpå kapitulerade japanerna, sedan den andra atombomben fällts mot deras hemland. Kriget i Burma var bragt till ett för de allierade segerrikt slut.



Tekniska Fronten:

Fackred: FF/M



REAKTIONSMOTORBRÄNSLEN - NÅGRA SYNUNKTER.

Valet av bränsletyp för reaktionsmotorer blev aktuellt redan under kriget, då de första readrivna flygplanen kom i aktiv tjänst. Vid denna tid ansåg man, att det var av vikt att framställa s k "säkerhetsbränsle" för kolvmotorer. Och då det för reamotorer ej erfordrades bränslen med höga oktanner eller speciella destillationsegenskaper, ansågs det självklart att använda fotogenfraktioner, vilka i likhet med "säkerhetsbränsle" har lågt ångtryck och relativt hög flampunkt¹⁾ samt i övrigt är lämpliga för ifrågasvarande förbränningsförhållanden. Den utveckling, som skett på reamotorområdet, har emellertid gått betydligt snabbare än vad man från början förutsåg, både beträffande motorstorlek och antal reoplan. På grund härav har man måst undersöka möjligheterna att framställa större mängder fotogenfraktioner än vad som normalt erhålles (c:a 7 % av råoljan). En omställning av raffinaderierna, varvid andra fraktioner skulle omvandlas i fotogen, har därvid inte befunnits ekonomiskt lönande.

Fotogenfraktionerna beräknas ej förslå för de ökade behoven. Med anledning härav försöker man utnyttja ett större destillationsintervall av råoljan än vad fotogenen utgör, d v s man tar med såväl lättare som tyngre fraktioner - tunga bensinkolväten och lätta brännoljekolväten. Enligt amerikanskt mönster kan man på detta sätt erhålla ett bränsle, som man beräknar utgör minst 40 % av råoljan.

Både i England och i USA har man utfört olika försök med bensinkolväten och blandningar av bensin- och fotogenkolväten för reamotorer. Ifrågasva-

1) F l a m p u n k t = den temperatur, till vilken ett bränsle (i vätskeform) måste uppvärmas för att avge så mycket bränsleångor, att denna kan antändas av en öppen låga. Obs! Förväxla ej flampunkt med antändningstemperatur, vilken är den temperatur, en bränsleångor måste uppnå, innan antändning (förbränning) möjliggöres. Ju lättflyktigare ett bränsle är, dess lägre är dess flampunkt. Ju högre ångtrycket²⁾ är, dess lägre är sålunda flampunkten.

2) Å n g t r y c k = det tryck, som bränsleångan skulle utöva över vätskeytan i ett lufttömt rum, innehållande bränslet ifråga. Ångtrycket varierar med temperaturen och måste därför bestämmas vid en viss temperatur, för att olika bränslens ångtryck skall kunna jämföras. Ju lättflyktigare ett bränsle är, dess högre är dess ångtryck.

3) Plus 21 ° C är gränsen mellan eldfarliga vätskor av f ö r s t a och a n d r a klass.

rande försök har utfallit väl och har även berett vägen för utnyttjande av ovannämnda bensin-fotogen-brännoljeblandning, varigenom ett relativt högt utbyte av reabränsle ur råolja möjliggöres. I USA har redan en norm för dylikt bränsle utarbetats och tillämpats ett par år på prov. Nedan skall vissa synpunkter meddelas betr detta bränsle.

Normen anger ett högt ångtryck hos bränslet, d v s flampunkten är låg.²⁾ Bränslet måste sålunda bli klassat som eldfarlig vätska av första klass (lik-som flygbensin), enär flampunkten säkerligen ligger under $+ 21^{\circ} \text{C}$. (I normen är flampunkten inte specificerad). Jfr 3), sid 179. - Huruvida detta bränsle är eldfarligare än vår nuvarande flygfotogen (med flampunkt över 38°C) är inte utan vidare självklart under de förhållanden, som gäller i flygplan.

Bränsle med högt ångtryck avger vid en viss temperatur större mängd brännbara gaser än ett bränsle med lågt ångtryck. Det lättförgasade bränslet ger som regel efter antändningen en snabbare övertändning av hela gasmassan än ett svårförgasat bränsle. Bränsle med högt ångtryck fordrar emellertid som regel en högre antändningstemperatur än ett bränsle med lågt ångtryck.

Vilketdera av en "relativt liten gasmängd med relativt låg antändningstemperatur", el en "relativt stor gasmängd med relativt hög antändningstemperatur", som under förekommande förhållanden är mest riskfyllt, kan vara svårt att avgöra. - Man måste även betrakta hur en gas eller en gasblandnings antändningsgränser vid luft-, resp bränsleöverskott ligger. Ju vidare avståndet är mellan dessa gränser, dess större är risken att gas från vätskan ifråga kan antändas, om gasen (gasluftblandningen) kommer i kontakt med varma föremål.

Såsom redan nämnts har lättflyktiga bränslen som regel högre antändningstemperatur än svårflyktiga bränslen. Det förhållandet kan uppstå, att en detalj har tillräckligt hög temperatur för att antända en gasluftblandning från ett svårflyktigt bränsle, men att ifrågavarande temperatur är för låg att antända en gasluftblandning från ett lättflyktigt bränsle. Är förhållandena sådana, att ett svårflyktigt bränsle antänts, så antändes även närvarande lättflyktigt bränsle (enär det sistnämnda utsättes för förbränningsvärmen från det förstnämnda). Det förutsättes därvid, att brännbar bränsleluftblandning finnes eller bildas vid värmeutvecklingen.

I här följande tabell återfinnes typiska antändningstemperaturer för flygbensin resp flygfotogen. (Som synes varierar antändningstemperaturen med provningsmetoden):

Bränsle	Antändningstemp C°		Flampunkt C°
	i 6" stålror	på öppen stålplatta	
Flygbensin	390	över 670	- 42
Flygfotogen	215	650	+ 42

Det bör i detta sammanhang omnämnas, att luftrummet över bränsleytan i bränsletankar innehåller eldfarlig bränsleluftblandning i betydligt större omfattning - t ex vid svärflyktig flygfotogen - än vid lättflyktig flygbensin. Vid flygbensin är luftrummet som regel övermättat med bensinånga, så att antändning inte kan ske. En metod att minska denna brandrisk vid flygfotogen är att fylla luftrummet i tankarna med en gas eller gasblandning, som innehåller så liten mängd syre, att antändning omöjliggöres.

I samband med hård landning (haverier) är det ur brandrisksynpunkt viktigt att de brännbara vätskor (bränsle, tryckvätska, smörjolja etc), som därvid sprides ut över flygplanet, äger dåliga förångningsegenskaper, så att en partiellt uppträdande antändningskälla inte ger upphov till hel eller delvis övertändning av planet. Det finns metoder för att minska risken: nämligen snabbavtappning av bränsle eller fällning av hela bränsletankar i n n a n nödländning företages, automatiskt eller manuell utlösbara brandsläckningsanordningar etc.

Utöver ovanstående synpunkter må framhållas, att högt ångtryck medför ökad förångning vid sänkning av (luft-) trycket. Bränsle med högt ångtryck kan därför ge upphov till ånglås i bränslesystemet samt har större avkokning på stora höjder än bränsle med lågt ångtryck. De åtgärder som kan erfordras för att motverka detta innebär, att bränslesystemet sättes under tryck och ev även nedkyles.

Tillverkning av Boeing B-50 upphör.

(Itav 1915 14/3 50)

I september 1950 kommer - enl tidskriften - det sista exemplaret av Boeing B-50 D "Superfortress" att lämna fabriken, och därmed slutar produktionen av ytterligare en flygplantyp med kolvmotorer. B-50 D är som bekant försedd med 4 st Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major om 3500 hkr.

Radar upptäcker "Snorkel".

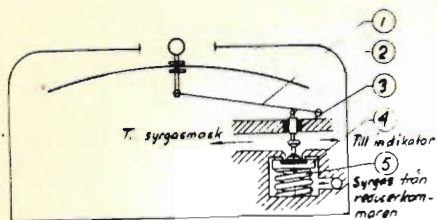
(Flight 2150 9/3 50)

På Lockheed P2V-4 Neptune, USA-flottans spaningsflygplan, finns en radar, som uppges kunna lokalisera u-båtar, vilka endast har snorkelmasten ovan vattenytan (Snorkel eller "luftmast" är som bekant en anordning att införa luft i u-båtar, varigenom dieselmotorerna kan köras i undervattensläge). Detta innebär, att ubåtarnas operationer blir avsevärt försämrade.

Ingenjör L. Béwe - FF/MF.

DEMANDREGULATORN OCH DESS DRIFTSTÖRNINGAR -

NÅGRA PRAKTISKA RÅD.



Om Du flyger en 18, 21 eller 26 bör Du vid det här laget känna till de amerikanska syrgasregulatorerna av s k "demand"-typ. Nästan alla sådana regulatorer vi använder är av typ 2857-Al. I flygplan J 26 förekommer några stycken av typerna 2850-Al och 2852-Al, men dessa är praktiskt taget lika den förstnämnda.

Har Du inte fullt klart för Dig hur regulatorn fungerar, bör Du ägna en stund åt den utgivna beskrivningen och diskutera saken med säkerhetsmaterieloffice- ren vid Ditt förband. Det är väl använd tid och kan bespara Dig allvarliga bekymmer, när Du befinner Dig i "de högre sfärerna".

Ingenting mekaniskt är ju fullkomligt - det k a n därför hända, att syrgasregulatorn råkar ur funktion. Då gäller det för Dig att veta så mycket om den, att Du snabbt kan bedöma, hur Du skall handla. Dina åtgärder måste ju bli beroende av, om Du vet, o m Du får syrgas e l l e r i n t e , trots funktionsstörningen. Några tips om detta skall Du få nedan.

I regulatorns lock är ett hål, där Du kan se en liten knopp och ett gummimembran, som rör sig ut och in när Du andas. Membranet reglerar en hävarm, som öppnar och stänger doserventilen för syrgasen. När membranet är intryckt, är doserventilen öppen. När Du andas in åstadkommer Du en luftförtunning inne i regulatorn, som suger in membranet. Bilden här ovan visar schematiskt själva doseranordningen. Där kan Du se hävarmen (1), ventilspindeln (2) med sin bussning (3) och doserventilen (4) med sin fjäder (5) för återgången. När Du andas in, trycker hävarmen alltså ner ventilspindeln, som i sin tur trycker ner och öppnar doserventilen, varvid fjädern (5) pressas samman. Syrgasen strömmar då genom regulatorn till Din mask. Samtidigt strömmar syrgasen ut i anslutningen till indikatorn. Du kan se hur den öppnar sig och visar att Du får syrgas. Allt fungerar då normalt och Du kan känna Dig lugn.

Men om indikatorn stannar? - Ja, det har hänt, att ventilspindeln hakat upp sig. I de fall, som undersökts, har detta emellertid varit i nedtryckt, d v s öppet läge. Detta ligger ju också närmast till hands, om man ser på ventilens konstruktion. Genom hävarmens utväxling blir kraften, som trycker ner ventilspindeln, stor i förhållande till den kraft, som fordras för att pressa samman fjädern. Genom membranets och hävarmens rörelser och vibrationer är det också små möjligheter att spindeln hakar upp sig i stängt läge. Gör den det i öppet läge blir syrgasströmmen kontinuerlig. Vad Du då har att ge akt på, är syrgasmanometern, för Ditt syrgasförråd tar då fortare slut. Syrgasindikatorn ger då ej utslag för andetagen.

Skulle det inträffa, att ventilspindeln hakar upp sig i sitt övre, d v s stängt läge, stannar också indikatorn. Men Du kommer också att känna det! Andningsmotståndet blir onormalt stort. Utförda försök visar, att man redan vid markhöjd känner, hur andningsmotståndet ökar, om syrgastillförseln avstänges. Detta andningsmotstånd ökar med flyghöjden. (Detta gäller endast om masken är rätt tillpassad!). Vid 7000 m kan Du knappast andas in alls, om doserventilen är stängd. Detta beror på att regulatorn automatiskt stänger av lufttillförseln, i förhållande till minskningen av luftens tryck, och automatiskt kompenserar luftförtunningen med syrgas.

Forts s 184.

U S A : S R O B O T V A P E N F R Å G O R .

De många olika instanser i USA, vilka hittills bedrivit robotforskning var för sig, bör sammanslås, och de många projekt, vilka med större eller mindre framgång sett dagen, bör minskas i antal och sammanjämkas, är kontentan av det betänkande, som den amerikanska kommittén för undersökning av USA:s robotvapenfrågor nyligen framlagt. Dåvarande biträdande flygminister S t u a r t S y m i n g t o n har varit ordförande i kommittén. Kontentan av betänkandet refereras i A v i a t i o n W e e k nr 10/1950, av 6/3. Vi återger med stöd av nämnda referat följande huvudpunkter av betänkandet.

För närvarande (mars 1950) förbrukar armén i USA årligen 18 milj dollar för 7 olika robotprojekt, flottan 50 milj för 15 projekt och flygvapnet 35 milj för 13 projekt. Tillsammans gör detta 35 projekt i arbete.

Den ovannämnda kommittén för undersökning av USA:s robotvapenfrågor har emellertid till uppgift att samordna forskningen och vidareutvecklingen av robotar. Inga nya projekt får sättas i gång utan kommitténs godkännande.

De projekt, som skall fullföljas, uppdelas i t r e olika kategorier. Den f ö r s t a kategorien, eller det kortfristiga programmet, omfattar projekt: - a) förbättring av robotar, som utvecklades eller var nära teknisk fullbordan under det andra världskriget, som Bat, Tarzan, Dove och B-29 Drone, och - b) provisoriska prototyp-modeller - som Wac Corporal, vilka ursprungligen var byggda för försök och i nödfall kunde omvandlas till vapen.

Den a n d r a kategorien består av robotar med något längre utvecklingstid. Projekten i denna grupp består av robottyper med högsta prestanda enligt nutida tekniskt kunnande, exempelvis Bells, Boeings, Hughes och Martins aktuella konstruktioner.

Den t r e d j e kategorien tillhör ett mera långfristigt program, i vilket man eftersträvar vapen, som skall "revolutionera krigföringen". Det omfattar robotar med hastigheter inom och över ljudområdet, och vilka avses mot mål i luften eller på marken på långa avstånd. En del prototypmodeller väntas bli färdiga för prov 1952. För närvarande har man i USA 9 sådana projekt för luftvärnsrobotar, 6 för attackrobotar och 7 för markrobotar.

En del tekniska detaljer om vissa av USA:s nuvarande robotvapen meddelas i efterföljande, ur I n t e r a v i a nr 1921/50, av 22/3, hämtade notis.

Två flygplanliknande mark-mot-mark robotar med stor räckvidd håller enligt uppgift på att utarbetas inom USAF. De konstrueras av respektive Martin och Northrop, och har båda följande prestanda: Flygsträcka 8000 km vid en normal marschhastighet på c:a 965 km/tim. En maximal hastighet, som ligger inom ljudhastighetsområdet, erhålles genom efterförbränning. Anordningar för raketstart kan sättas in under en sträcka av 1500 m. Båda robotarna drives av en reamotor typ Allison J-33 och medför mellan 26.000 till 31.000 l drivmedel. Båda typerna är konventionellt utformade, med pilformade vingar och stjärt.

En mindre provserie har tillverkats, och de prov, som i mars utfördes i New Mexico, omgavs med största sekretess. Med sin flygsträcka på 8000 km kan dessa robotar - heter det - sättas in för samma strategiska uppgifter, som

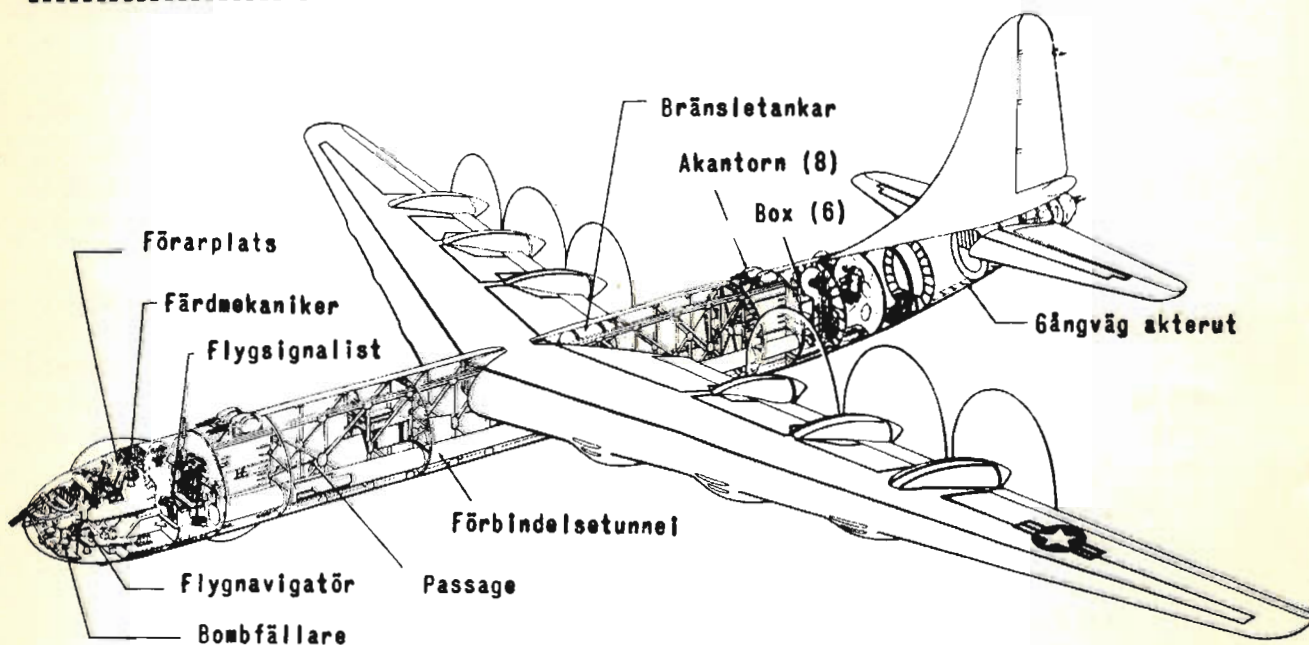
Convair B-36 - dock har robotarnas stridsspets betydligt mindre kapacitet än bomblasten hos B-36. Det påstås likväl, att de nya robotarna kan medföra atombomber. Genom att frångå raketdrivna projektiler och i stället koncentrera sig på de enklare reamotorerna, har man åstadkommit ett utvecklingsprogram, som lovar snabbt resultat.

Taktiska problem uppstår dock i samband med det vingförsedda och reaktionsdrivna robotplanets jämförelsevis låga marschhastighet, som medför att det under sitt "uppdrag" får en flygtid på 9-10 timmar. Inom USAF synes man dock f n vara beredd att godtaga denna långa flygtid och därav följande sårbarhet. Vid sidan av dessa robotplan koncentreras utvecklingsarbetet på raketdrivna mark-mot-flyg-robotar (lv-d:o), med höga överljudhastigheter, samt på flyg-mot-flyg-robotar för luftstrid (jaktrobotar).

DEMANDREGULATORN OCH DESS DRIFTSTÖRNINGAR - Forts fr sid 182.

Skulle ventilen fastna i stängt läge, kan Du försöka avhjälpa felet genom att söka pressa in knoppen i membranet, och på så sätt öppna ventilen. Ger detta inte omedelbart resultat skall Du snabbt gå ner på lägre höjd. Tiden är som Du vet dyrbar, när Du fått Din syrgastillförsel avklippt. Använd syrgasnödustrustningen om Du har den med Dig!

CONVAIR B - 36 I "RÖNTGENBILD".



Den här reproducerade bilden fanns införd i Aviation Week nr 10/1950. Följande upplysningar gavs samtidigt och bl a:

Flygkroppen, 49,4 m lång, med sina bombrum synes i mitten. Där medföres en maximal bomblast av något över 38 ton. Förbindelsetunneln går mellan planets två tryckkabiner. På bilden ser man 12 av de i allt 16 st 20 mm akan, som avses för försvar mot jaktflyg. Varje torn är ett sk dubbelorn (för 2 akan). USAF har nyligen kontrakterat ytterligare 47 plan av typen, till de 170, som beställits tidigare.

USAF har tidigare meddelat att planet uppnått en hastighet av över 700 km/tim och att det flugits på en höjd av 15 km.

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

H A V E R I E R I F R A N S K A F L Y G V A P N E T 1 9 4 5 - 1 9 4 8 .

I en artikel i "La Médecine Aéronautique", franska flygvapnets flygmedicinska tidskrift, nr 1 1949, lämnas vissa uppgifter om flyghaverierna i franska flygvapnet oktober 1945 - 1949. Med flyghaveri förstås härvid haveri, där någon av flygplans besättning skadas så, att han inte kan fullgöra tjänst eller om mer än 48 timmar åtgår för reparation av flygplan. (Ufl anm: - Denna definition gör det svårt att avgöra, hur stora skador, som tillåtes, innan skada hänföres till haveri. En vinge, stabilisator, roder etc kan snabbt bytas vid tillgång på reservdelar eller genom att delar tagas från ett annat plan. Engelska flygvapnet har bl a av denna anledning tidigare gått ifrån denna definition och hänför skada under flygning och stationstjänst till haveri, beroende av skadans omfattning.)

Flygtiden under de år statistiken omfattar växlar mellan ca 300.000 - 285.000 tim per år. (Ifyls anm: - Huvuddelen av flygtiden torde omfattat transportflygningar, bl a till och från samt inom Nordafrika och Indokina. En jämförelse med svenska förhållanden är därför inte möjlig.)

Haveri frekvensen inom franska flygvapnet, fortsätter källan, uppgick åren 1946, 1947 och 1948 till resp 24,6, 19,5 och 13,7 haverier per 10.000 flygtimmar. Haverier p g a fel av personal minskade från 60 % (1946) till 53 % (1948). Haverier p g a materielfel ökade från 32 % (1946) till 35 %.

Personalfelen fördelade sig på följande sätt:

	1948	medeltal 1945-1948
--	------	--------------------

Flygande personal		
manöverfel	36,5 %	41 %
ouppmärksamhet	13,0 %	12,5 %
bristande disciplin	14,5 %	9 %
övrigt	25,1 %	28,1 %
Markpersonal	10,3 %	8,9 %

Ifyls anm: - Om även mindre haverier medtagits, torde en annan fördelning mellan flygande personal och markpersonal erhållits.

Haverierna fördelade sig under flygning på start, landning etc enl följande:

	1948	medeltal 1945-1948
Start	7,3 %	10 %
I luften	29,1 %	19,5 %
Inflygning för landning	1,8 %	7 %
Landning	41,8 %	38,7 %
Nödlandning	5,5 %	11,4 %
Körning på marken	14,5 %	10,5 %
Övrigt	-	2,5 %

Haverierna omfattade främst:

- i starten: groundloop (start i sidvind)
- fpl icke lyft (dåligt fält, för låg hastighet)
- i luften: kollision med marken eller föremål vid lågflygning (indisciplinär flygning), väderhaveri, haveri under instrumentflygning

vid landning: groundloop (landning i sidvind)
buklandning (glömt landningsstället, förväxlat landningsställ- och klaffreglage o d)
rullat av fältet (landat för långt in på fältet).

För indisciplinär flygning utdömdes bl a 25 - 30 dagars sträng arrest (fängelse), kombinerat med 2 - 6 mån avstängning från flygtjänst.

Från och med 1949 klassifieras personalfelen i följande huvudgrupper:

1. Bristande bedömning, bristande beslutsamhet, bristande självbehärskning.

2. Manöverfel.

3. Bristande disciplin, allvarligt oförstånd, åsidosättande eller bristande kännedom om bestämmelser eller reglementen, bristande materielkunskap.

4. Likgiltighet, slarv, ouppmärksamhet, misstag, tanklöshet, oförstånd.

Författarna föreslår bl a följande flygmedicinska åtgärder för att minska haverierna:

Läkarundersökningen vid antagning till flygförare kompletteras med psykologisk undersökning, avsedd att efterforska konstitutionell benägenhet för "olyckshändelser".

Eleverna vid flygskolan övervakas dagligen av en läkare, som själv är flygförare.

Ökad medicinsk övervakning av flygande personal vid förbanden med biträde av läkare, som specialiserat sig på flygpsykologi.

Vid haveri obligatorisk medicinsk-psykologisk undersökning av flygföraren efter haveriet.

===== G E N G A S S T I C K O R T Ä N D E F L Y G D R Ä K T . =====

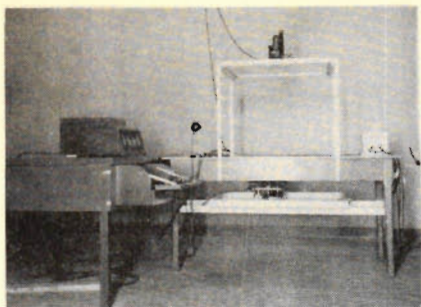
Efter avslutad flygning kom en flygare in i omklädnadsrummet. Då han lade ifrån sig fallskärmen började det ryka och gnistra ur flygställets vänstra bröstficka. Då han tryckte handen mot flytvästen över fickan släcktes så småningom elden.

Vid undersökning visade det sig, att flygaren ifråga i bröstfickan hade tre stycken avbrända gengaständstickor, vilka antänts genom friktion. Elden hade släckts sedan tändsatsen brunnit upp. Tändstickorna hade blivit kvarglömnda i flygdräkten sedan vinterns räddningsövningar i Norrland. Normalt skulle tändstickorna ligga i nödproviantväskan, men vederbörande hade placerat de tre tändstickorna i flygdräktsfickan.

Fackreds kommentar: - Det inträffade är en allvarlig varning. Nödutrustningen för flygande personal och flygplan är visserligen ännu ej fastställd, men uppgifter på de delar, som avses ingå, är meddelad förbanden, ett antal utrustningar har även fördelats. - Då förbanden tillsvidare själva komponerar sina utrustningar, är det nödvändigt, att utrustningarna sammansättes på lämpligt sätt. Även om gengaständstickor är utmärkta att tända en eld med, är risken för annan antändning så allvarlig, att dessa tändstickor inte bör få ingå i personalens eller flygplanens utrustning.

Om den ovan relaterade händelsen inträffat under flygning hade detta lätt kunnat medföra de allvarligaste konsekvenser. Föraren hade t e hoppat. I fallet hade vinddraget kunnat medföra allmän antändning av flygdräkt och fallskärmslinor eller också hade bensin i planet kunnat antändas, för att endast nämnda några alternativ. Resultatet hade med stor sannolikhet blivit ett oförklarligt haveri.

Läsekretsen Har Ordet:



Kapten S.H. Bruse - F 1:

EN ÖVNINGSANLÄGGNING FÖR JAKTFÖRSVAR.

BILD 1 (t v): - Ordinarie Linktrainer-bord och tillsatsbordet.

Här nedan beskrivna anläggning har uppförts vid F 1 och är avsedd att användas för utbildning av olika befattningshavare vid nattjakt och för att visa nattjaktens arbets-sätt. Den allmänna principen för anläggningen kan dock användas även vid dagjakten, med de förändringar, som betingas av de skilda uppgifterna och förhållandena. Här ges i fort-sättningen en beskrivning av F 1 anläggning. Det står den intresserade fritt att spinna vidare på uppslaget.

Anläggningens enheter.

Anläggningen består av följande enheter:

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| 1) Link Trainer | 5) demonstrationsbord |
| 2) jaktradartillsats till d:o | 6) fplidentifieringsteater |
| 3) jc med plottingtavla | 7) fältuppställningsplats, och |
| 4) nattjaktens radarsikte | 8) signalförbindelser. |

Link Trainern är helt oförändrad och "flygs" på vanligt sätt på instru-ment. Kursmarkeringarna runt apparatens sockel har dock förtydligats, för att underlätta avläsning av kurser som styres. Instruktörsinstrumenten har försetts med belysning och placerats så att de kan avläsas även av ev åskådare.

Jaktradartillsatsen kan uppställas vid sidan av ordinarie link-trainerbord och inkräftar ej på ordinarie utnyttjande av linktrainern. - Tillsatsen - bild 1 - utgöres av ett bord, med bordsskivor i tre våningar. Mellanskivan utgöres av en vanlig bordshöjd placerad träskiva, varl upptagits ett cirkulärt hål. I detta har pla-cerats en glasskiva, på undersidan klistrad med tunt vitt papper, på vilket inritats or-dinarie jaktkartans rutnät samt kartans huvudkonturer - bild 2. Glasskivan representerar jaktradarns ppl-rör, och den inlagda kartans centrum representerar jaktradarns uppställ-ningsplats. Skalan på kartan avpassas så att ordinarie krabbans hastighet motsvarar ak-tuellt flygplans stridshastighet.

Den undre bordsskivan är av masonit, varest link-trainerns ordinarie krabba vandrar. Höjden mellan mittre och undre bordsskivorna avgöres av krabbans med sin påbyggnad (se nedan) höjd. Sladden för kraftförsörjning till krabban behöver inte förlängas, utan till-satsen placeras på sådant sätt, att ordinarie krabban kan nyttjas på såväl ordinarie bord som på tillsatsen.

Den övre bordsskivan utgöres av en glasskiva, placerad på sådan höjd, att radarjakt-ledaren bekvämt kan röra sig mellan mittre och övre bordsskivorna. Övre bordsskivan är av-

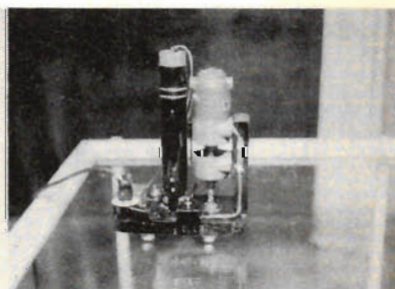
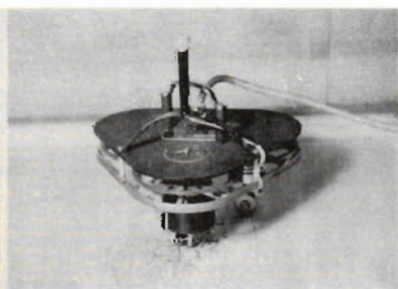


BILD 2 (t v): - "PPI-glasskivan". - BILD 3 (i mitten): - Ordinarie krabba med påbyggd "lyktstolpe". - BILD 4 (t h): - "Tillsatskrabban".

sedd som vandringsyta för tillsatskrabban. - Ordinarie krabba har försetts med en påbyggnad, bestående av en lyktstolpe, som ger en liten lysande punkt cirka 1-1,5 mm i diameter - bild 3. Lyktstolpen löper under "ppi-glasskivan", med endast några mm spelrum. Stridsledaren ser från "ppi-glasskivan" översida krabbans läge på kartan som en lysande punkt, motsvarande ett måleko på jaktradarns "ppi". - Tillsatskrabban utgöres av en vagn på fyra gummi hjul - bild 4. På vagnen är monterat en elektrisk motor för drivning av krabban, så nedväxlad och reostatstyrd att krabbans hastighet kan varieras mellan 300 och 900 km/tim i förhållande till "ppi-glasskivans" skala. Tillsatskrabban kan endast gå på rakkurs. Dessutom finns monterad en ljuskälla, bestående av ett rör med inbyggd lampa, bländare och objektiv, vilken upplifrån ger en lysande punkt med cirka 1-1,5 mm diameter på "ppi-glasskivan".

"Jc" med plottningtavla utgöres av ett bord för jakt- och övningsledare. Plottningstavlan består av en plättavla 1,5 x 1,5 m, målad med den förstörade "ppi"-bilden - bild 5. På såväl "ppi" som plottningstavlan är förutom karta och rutnät även inlagt häringslinjer och avståndscirklar från jaktradarns uppställningsplats. På plottningstavlan plottas - efter rapporter från en rapportör i jaktradartillsatsen - egna och fiendliga flygföretag med hjälp av små flygplanmodeller, på undersidan försedda med magneter. Plottningstavlan representerar plottningbordet i jc.

Nattjaktens radarsikt utgöres av siktets ordinarie manöverorgan ur flygplan, samt en hemmagjord attrapp av siktets radarskop, vari av mål erhållna ekon kan visas och manövreras i enlighet med målets rörelser framför jaktplanet - bild 6.

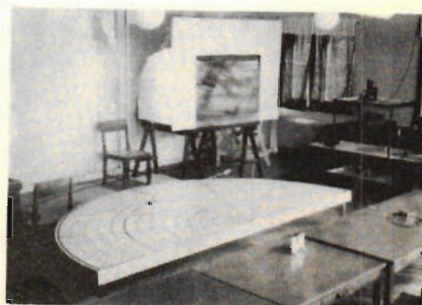
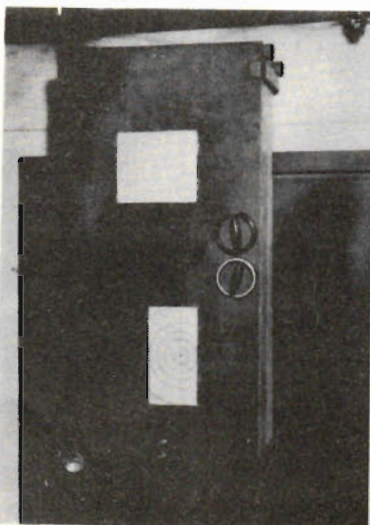
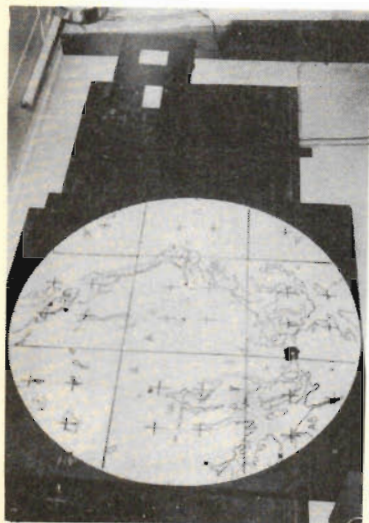
Demonstrationsbordet avser att för den i nattjaktens användning mindre väl bevandrade åskådliggöra det inbördes läget mellan eget flygplan och fiendligt sådant - bild 7. Bordet är halvcirkulärt, och representerar det av radarsiktet avspanade området, från 90° vänster - rakt fram - till 90° höger. Radien utgör normal maximiräckvidd. I centrum på bordets raka sida har en modell fast monterats, på c:a 1/2 m höjd över bordsytan, representerande eget nattjaktplan, och över bordet framfördes det fiendliga flygplanet. Detta representeras av annan modell, som kan flyttas till olika riktningar, avstånd och höjder i förhållande till det egna planet.

Fplidentifieringssteatern är en förevisningslåda för flygplanmodeller, framtill försedd med hissbar ridå, och som fond och kulisser målade som blå himmel och moln. (bild 7). Fonden är genomstucken och reostatstyrt belyst från baksidan, varigenom stjärnhimmel erhålles. Modellen kan även belysas med olika intensitet, såväl upp- som underifrån, med blått ljus representerande månbelysning, eller med gryningsskymningsljus. Flygplanmodellen hålls med trådar i teaterns centrum. Den kan antingen hängas upp med fast målvinkel eller röras.

Fältuppställningsplatsen består av bord där flygande personal i beredskap uppehåller sig. - Signalförbindelserna representerar såväl radio- som trådförbindelser och utgöres av mikrofoner, förstärkare och högtalare. All ordergivning och rapportering samt förbindelse mellan förare och flygsignalist går således ut i högtalarna och kan avlyssnas och kritiserars. Aktuella stationssignaler används under spelet.

Forts s 192.

BILD 5 (t v): - Plottningstavlan. - BILD 6 (i mitten): - "Radarsiktet". - BILD 7 (t h):



- Det halvcirkelformade
"demonstrationsbordet",
"fplidentifieringsteatern"
och Linktrainertillsatsen.

En trafikledare skriver:STACKNING AV PLAN I VÄNTLÄGE - NYTT F I-SYSTEM.
=====

Det har vid många tillfällen under mörkerflygning visat sig mycket svårt att såsom trafikledare (tl) kunna hålla reda på de olika flygplanen vid start- och landningsövningar samt vid landningar, då "stackningar" av plan måste företagas. Något tillförlitligt system, som överskådligt hjälper tl med detta, existerar mig veterligen inte inom flygvapnet.

På F I har vi därför konstruerat ett sådant system. Vi har då kommit fram till något, som vi kallar "Rävspel". Detta består av en plywoodskiva på vilken är klistrat ett papper där bana och utkörningsvägar är utritade (se bild 1), monterad på en pulpetliknande låda (bild 2).

Över bilden av banan är en cylinder tecknad, som föreställer kontrollzonen. Den är indelad i höjder från 1.000 fot upp till 5.500 fot. - Ufi anm: Användning av "fot"-enheten här är betingad av flygmaterielens (J 30) engelska instrumentutrustning. - Bredvid är ännu en cylinder ritad, som är indelad i höjder från 6.000 fot upp till 10.000 fot. Denna uppdelning av kontrollzonen på två cylindrar är gjord för att systemet inte skall bli för stort och otympligt. Fältet och kontrollzonen är ritade i perspektiv och ses från NW. Det senare beroende på KC (kommandocentralens el "Tornets") placering på F I. - Kontrollzonen är genom kardinalstreck indelad i sektorer. I kardinalstreckens skärningspunkter på de olika höjderna är hål borrade. Hål finns även i varje kvadrant.

Trafikvarvet är ritat som en medvindslinje, en baslinje och en slutlinje. På var och en av dessa, utom på slutlinjen, finns ett markeringshål. Slutlinjen går till landningsbanans mitt och avslutas med ett hål. Hål finns även borrade på lämpligt avstånd från varandra på utkörningsvägarna. I banans ena ände är ett markeringshål, utmärkande flygplans uppställning för start.

Alla dessa hål kompletteras med andra hål, i grupper till omkring kontrollzonen, där grupperna markerar plan på uppställningsplats, plan som har startat och plan som har gått ut på navigering. - Till alla dessa hål finns träpluggar markerande flygplan. Träpluggarna är fernissade, så att resp plans stationssignal kan skrivas dit med vaxpenna.

Markeringen går till på följande vis: Träpluggar markerande plan, som skall ingå i flygningen, sättes i markeringshålen för uppställningsplats. Sedan låter det se så här:

DA: Får jag köra till väntplats? - Tornet: Klart.
Träpluggen för DA flyttas till väntplats. DB begär och får tillstånd att köra ut. Markering sker på motsvarande sätt osv för varje plan, som kör ut.

DA: Får jag köra ut och starta? - Tornet: Klart.
Pluggen flyttas nu till startplats. Då planet har startat flyttas den till gruppen av hål för Dep. - Ufi anm: Se bild 1. "Dep" = avgång, "start".

DB får då tillstånd att ställa upp och starta, och så förfares med markeringspluggen för DB på samma sätt som föregående.

Forts s 192.

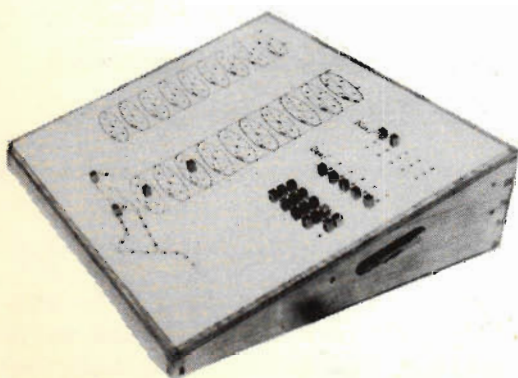


BILD 1 (t v): - "Rävspel m/F I" - för stackning av plan i väntläge, monterat i sin låda hos "tl".

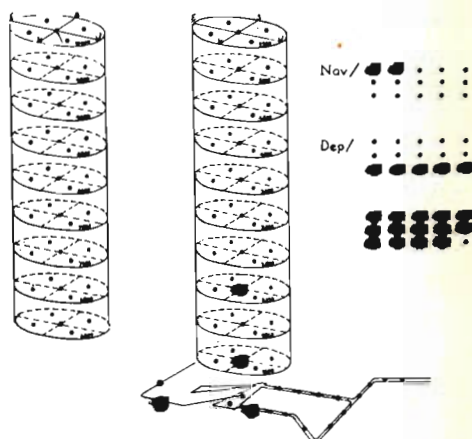


BILD 2 (t h): - Förstorad bild av "räv-spelets" översida, med i artikeln beskrivna detaljer.

KÄNNER DU IGEN DEM?



1



3



2



4



5



I

II



MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Lösningen på uppgiften sid 162 ter sig som följer:

$F = 18^\circ$, $D = 716$ km. Av bränsleförbrukningsdiagrammet framgår, att flygningen i vindstilla eller svag motvind kan genomföras redan på 3 000 m höjd. Med den starka motvind, som nu råder, måste högre flyghöjd väljas. På 6000 m erhålles betryggande marginal. Flygtid $1^t 42,5^m$.

Regntunnel hos Douglas-bolaget.

(Aviation Week 10 - 6/3 50)

Vid Douglas El Segundo-fabrik har man byggt en sk regntunnel, för att kunna studera vindrutans sikt och täthet under nederbördsförhållanden varierande från lätt dis till tropiska skyfall, och med vindstyrkor växlande mellan 0 och 160 km/tim. Tunneln gör det möjligt för en flygare eller provingenjör att i en modell av en förarhytt, placerad inne i tunneln, undersöka sikt och skydd mot läckage även vid den "våtaste" väderlek.

Anläggningskostnaden uppgår endast till c:a $1/3$ av vad man tidigare måst lägga ned på prov av detta slag. Man har använt sig av en 150 hk Climax-motor, som driver tre sportplanpropellrar i tandem.

KÄNNER DU IGEN DEM? - Lösning av identifieringsuppgiften sid 162.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>Jak 9</u>	1-motorigt propellerfpl. Förarplatsen långt bak. Lågvingat, med svagt V-formad vinge. Rektangulär kylare under flygkroppen. Triangulärt stjärtsidplan.
2	<u>North American F-86A Sabre</u>	Reafpl. Lågvingat med tunn vingprofil. Enkelt, tvärt avskuret stjärtsidplan. Svagt V-formad stabilisator. Dropppformad förarhuv. "Läppformigt" luftintag i nosen.
3	<u>Boeing B-47 Stratojet</u>	4-motorigt reafpl. Lång, smal nos. Aggregaten upphängda under vingarna. Förarplatsen långt fram. Smal, pilformig vinge med svag, omvänd V-form. Skuldervingat. Högt stjärtsidplan.
4	<u>Westland W.34 Wyvern</u>	Propellerfpl med två motroterande propellrar. Förarplatsen mitt på flygkroppen. Lågvingat. Långt framskjutande spinner. Spolförmig kropp med rak undersida och svagt buktig översida. Kraftigt stjärtsidplan med rundad bakkant.
5	<u>Mc Donnell F2H-1 Banshee</u>	2-motorigt reafpl. Långt framskjutande nos. Förarplatsen i jämnhöjd med vingens framkant. Luftintag vid främre vingroten. Midvingat. Tväravskuren vinge. (här med extratankar i varje vingpets). Tväravskurna stjärthöjdplan och stjärtsidplan.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Silnyi-typ</u> ryska jagare	2 jämbreda, något lutande skorstenar med snett avskurna kanter. Utåtfallande stäv, tväravskuren akter. Förligt bryggparti med centralsiktetorn, på akterkant där om en mast med strk i korg. En lägre aktra mast på förkant av aktra skorstenen. Två överhöjda 13 cm kan i sköldskydd förut och två akterut. Lv på aktra däcksbbyggnaden för om den 3:e kan samt på brygga vid akterkanten av förliga skorstenen. <u>Bestyckn:</u> art 4-130, lv 3-76, 2-45, 4-37, torp 6-53 TT <u>Depl:</u> 1686 ton. <u>Dim:</u> 109 x 10,2 x 3,8. <u>Fart:</u> 38 knop.
II	<u>Malmö</u> svenska jagare	2 skorstenar, den förliga bredare. Obruten däckslinje. Utåtfallande stäv och kryssarakt. Förligt bryggparti med centralsikte. Mast mellan bryggan och förliga skorstenen. 3 sköldskyddade 12 cm kan, en förut, en mellan skorstenarna och en akterut. Lv på aktra däcksbbyggnaden samt på gångborden akter om aktra skorstenen. <u>Bestyckn:</u> art och lv: 3-120, 6-25, 2 ksp, torp 6-53 TT <u>Depl:</u> 1040 ton. <u>Dim:</u> 93 x 9,0 x 3,8. <u>Fart:</u> 39 knop.

Läsekreten Har Ordet:F I: S ÖVNINGSANLÄGGNING FÖR JAKTFÖRSVAR - FORTS fr s 188.

Hur signalanläggningen utnyttjas framgår av följande:

Anläggningen vid F I är dimensionerad för en grupp nattjaktplan i högsta beredskap, plus stridsledning och fyl (flygsäkerhetsledare) på startplatsen, samt en jaktradar. Spel kan läggas upp dels som momentövningar och dels som fortlöpande verksamhet under längre tid.

Övningsledaren tjänstgör lämpligen även som jaktledare. Då nattjaktplan beordras starta och går till beredskapsläge, placerar sig föraren i link-trainern och flygsignalisten vid radarsiktet, varefter föraren startar och utför ordern. Linktrainerkrabban visar härvid med sin lysande punkt på ppglasskivan det aktuella läget och detta plottas på plottingstavlan, liksom höjd kan kontrolleras på instrumenten. Då övningsledaren önskar ha fiende i luften startas tillsatskrabban och ges aktuell hastighet och flyghöjd. När fienden kommer inom jaktradarns räckvidd uppträder tillsatskrabbans måleko på ppi-glasskivan och även fienden kan plottas på plottingtavlan. Ledningen av jaktplanet kan här efter övertagas av jaktradarledaren, som leder till kontakt med eget radarsikte. Tidpunkten för denna kontakt avgöres av den som manövrerar siktet med hänsyn tagen till hur flygsignalisten handhar sina kontroller. Det aktuella läget visas härunder på demonstrationsbordet. Då signalisten leder föraren fram till anfall och avståndet nedgått, så att ögonkontakt uppnås, meddelar övningsledaren detta och besättningen får övergå till att identifiera modeller i teatern.

För flygplans hemflygning och landning träder fyl i funktion och kan utnyttja ppi-bilden för att ge begärda pejlingar, liksom radarskåpet kan tänkas utnyttjas som Rebecca. - Fördelarna med att förfoga över en anläggning som denna, är dels, att personal i alla befattningar kan tränas och undervisas under sakkunnig ledning, dels, att varje övning blir så realistisk som överhuvud taget är möjligt på marken. Om en befattningshavare gör något fel kommer detta ofelbart fram och kan rättas.

STACKNING AV PLAN I VÄNTLÄGE - FORTS fr s 189.

DA skall öva flygning i sektor 4 på 6000 fots höjd och begär därför tillstånd att gå upp i denna sektor. Pluggen flyttas då från Dep till hålet i sektor 4 på 6000 fots höjd. DB går ut på navigering och pluggen flyttas till gruppen för Nav.

Vid landning går det till på motsvarande sätt. DA begär att få landa och får tillstånd att gå ner i landningsvarvet. Pluggen flyttas nu från sektor till mittenhålet på 1000 fot. DA meddelar då han ligger på medvindslinjen och pluggen flyttas dit. Han meddelar vidare då han ligger på baslinjen, och pluggen flyttas dit. DB begär att få komma in i kontrollzonen och landa. Han får tillstånd att komma in på 1000 fots höjd och får landningstur 2. DA har landat och pluggen flyttas till hålet på banan. DC anropar och begär att få komma in i kontrollzonen och att få landa. Han får då tillstånd att komma in på 2000 fot och i landningstur 3. Pluggen för DC flyttas från Nav till mitthålet på höjden 2000 fot. DA meddelar att han lämnat banan, pluggen tages bort. DB meddelar att han ligger på medvindslinjen och får "klart landa, landningstur 1". DC får tillsägelse att gå ner till 1000 fot, landningstur 2 o s v.

F I har nu provat detta system och funnit, att det ger en klar och riktig bild av luftrummet i kontrollzonen, samt att körningen på marken - även då det varit fråga om många plan och programmet kört ihop sig, så att plan kommit hem samtidigt och behövt stackas på ett flertal höjder. Systemet har även den fördelen, att det kan utökas ytterligare (t e med stackar över närbelägna fyrrar), utan att förlora i överskådlighet.

TILLÄG D "HAVERIFRONTEN".

Nis.

behöver U f I bidrag från förbandschefer och annan personal, vilka bidrag betyder bra åtgärder till undvikande av haverier eller råddigt uppträdande till minskande av med haveri uppkommande skador på personal och förluster av materiell

Sänd in kortfattade redogörelser - högst 1 - 1 sida - för att gagna flygande och markpersonal, till U f I, Flygledningen, Stockholm 80.

Till nästa dag, då vi avsåg att starta mot M a d r a s , hade allmän strejk proklamerats vid järnvägarna och för alla fordon överhuvudtaget. Droskbilchaufförer var därför inte särskilt hängade att riskera någonting, genom att åta sig körningar, och speciellt till Dum Dum-flygplatsen var man ovillig att åka, då man på vägen dit hade att passera ett av de värre distrikten. Med vår portiers hjälp lyckades vi emellertid så småningom få tag på en taxi, som mot ett mycket högt pris körde oss. Taxin startade medan det ännu var mörkt och nådde flygplatsen utan några mellanspel, fastän vi hörde en explosion på en sidogata, då vi kommit ungefär halvvägs. Ehuru vi personligen på intet sätt varit utsatta för några obehagligheter i Calcutta, var det dock med en viss känsla av lättnad, som vi betraktade staden från ovan, då vi i morgonsolens första strålar satte kurs på V i z a g a p a t a m , där vi skulle mellanlanda på väg mot Madras.

Landskapet var till en början flackt, djungler och sankmarker omväxlande i detta Ganges vidsträckt delta. Efter c:a en timme nådde vi kusten och fortsatte i stort sett längs denna. Fortfarande låg landet under oss platt och ganska ointressant, men ju mer vi närmade oss Vizagapatam, desto talrikare reste sig skogklädda berg från den omgivande lågslätten och nådde så småningom ända fram till de palmbevuxna sandstränderna.

Efter landningen tankade vi och åto en hastig, men mycket god lunch med den trevlige indiske flygplatschefen, mr Mukherje, som berättade en del om staten Madras och dess problem. Han uppehöll sig dock huvudsakligen vid de tekniska detaljerna i samband med landningen av en flygplats och trafiken där. Han hade synbarligen fått en gedigen utbildning, i brittisk regi, och hade, efter vad jag kan förstå, en hel del sunda synpunkter.

Efter lunch fortsatte vi till M a d r a s , dit vi anlände vid 16-tiden efter att denna dag ha tillryggalagt en total flygsträcka om 1650 km. Madras, som är Indiens i storleksordning tredje stad, med ett invånareantal något större än Stockholms, har ett i historiskt hänseende mycket intressant förflutet. Den saknar dock praktiskt taget de turistsevärdheter i form av tempel, som vi mött tidigare. Strängt taget var vi nog tacksamma härför, ty det var skönt att få koppla av litet och verkligen känna, att man hade semester, och att för första gången på länge slippa några nya intryck - något som vi på senaste tiden absorberat i en sådan förvirrande mångfald.

C e y l o n är en självständig dominion, helt skild från Indien. Följaktligen krävdes "exit- and reentry"-visa från de indiska myndigheterna för att få resa dit och sedan återvända igen. Att ordna sådant tog en dag. Den dag och de två kvällar, som vi på så sätt fick vara i Madras, tillbragte vi med bad och med att ganska planlöst ströva omkring och titta på folklivet. - Enligt anslag vid stranden var endast en liten del av denna badbar, där, värest grunda undervattensrev utestängde hajar. Här bildades kraftiga bränningar, när oceanen i väldiga dyningar rullade in, och i dessa tillbeagte vi största delen av dagen. Vi hade sällskap med en hjord vattenbufflar, som välbehagligt lät det svalkande skummet spruta över sig. Längs hela stranden bedrevs fiske på så sätt, att en vad roddes ut några km till havs. Två rep var fästa på denna, och med dessa drogs vaden så småningom in till land, ett arbete som tog flera timmar i anspråk. Både män och kvinnor deltog. När man fick upp vaden, var den i allmänhet fylld med några hundratal kilo glänsande fisk, i olika storlekar.

Orientens storstäder fostrar i regel ett garde gatpojkar, som nog är tidigare utvecklade och mera kvicktänkta än sina motsvarigheter i kallare länder. De har ofta en förbluffande känsla för främmande språk och är i allmänhet i besittning av en oförarglig, i vissa fall kanske även förarglig charm, som dock är svår att motstå. Redan första kvällen i Madras hängde ett par små lligstyggar i åldern 12-14 år sig på oss. Då vi en stund gjort fruktlösa försök att bli av med dem, resignerade vi, och den ene av dem inledde den mera vänskapliga samvaron med att på engelska fråga, om vi var norrmän. Då han fick veta vår nationalitet kommenterade han överlägset: "Nåja, skandinaver som skandinaver, det är ju i stort sett samma sak".

Därefter övergick han till att demonstrera sin kunskap i nordiska språk genom att häva ur sig en del kraftord, som väl bibringats honom tack vare den underliga drift, som folk och kanske särskilt skandinaver har, den att lära främlingar sitt språk "mångfaldigt" uttryck, att användas i så opassande sammanhang som möjligt. Särskilt ofta återkom han till: "Dra åt h-e", och då vi frågade honom om det var vad skandinaviska sjömän oftast sade åt honom, svarade han i hastigheten glatt ja men övergick, när han märkte sitt misstag, ledigt till ett annat ämne. Han och hans kamrat följde oss dedan vart vi gick, och då vi var inne på hotellet, väntade de utanför. Om någon av oss var ute, kunde de alltid för de kvarvarande tala om var han fanns. De använde därvid ogenerat våra förnamn, som de påpassligt snappat upp, då vi samtalat inbördes. - Även i Madras fanns Svenska Tändsticksbolaget representerat. Hos dess Madraschef, Hyltén-Cavallius, tillbragte vi ett par trevliga timmar.

Forts. omsl. 4. sida.

MED SAFIR TILL INDIEN - VII. - Calcutta - Ceylon.

Forts fr omsl 3, sida.

Vår längtan stod emellertid till det sagoomspunna Ceylon, och så snart alla formallheter med myndigheterna var klara, startade vi söderut. Verkligheten motsvarade till fullo våra förväntningar. Redan från luften tjusades man av den yppiga grönskan från palm- och andra skogar, som täckte både slättland och berg, vilka senare i det inre av landet höjde sig till över 2000 m höjd.

Till Colombo's flygplats Ratmalana anlände vi samtidigt som ett indiskt filmsällskap. En del av den beundran, som från den stora mottagningskommitténs sida rätteligen skulle ha kommit detta till del, överflyttades nog till vårt lilla smäckra flygplan. Safiren med oss i förgrunden påtades också av en pressfotograf, och nästa morgon kunde den tidningsläsande colombiska allmänheten glädja sig åt en stor förstasidasbild av flygplanet och oss. Den upplysande, kommenterande text, som man svängt ihop, utgjordes av en rad under bilden lydande: "They came from Ethiopia".

Till högkvarter under vår sejour på Ceylon valde vi Mount Lavinia Hotel, beläget vid stranden, 15 km söder om staden. Här och i dess vackra och omväxlande grannskap stannade vi en vecka, med undantag för några turer till staden och en tripp upp i bergen.

Enligt sägner lär vår stamfader Adam ha valt Ceylon till uppehållsplats här på jorden, sedan han utvisats från paradiset. Från fastlandet kom han via ett antal småöar, som nu benämns "Adams bro", och även en av de högsta bergstopparna bär hans namn. Efter vad vi kunde se, kan skillnaden för honom före och efter utvisningen inte ha varit nämnvärd. Hela ön är täckt av en yppig och frisk grön växtlighet, bestående av palmer, gummiträd, bambu, bananer, citron- och apelsinträd, te- och kaffebuskar, sockerrör och tobaksplanter - det hela växande i täta djungler, med allt vad den tropiska floran har att bjuda på. De lidnerska "brända dalarna" lyser helt med sin frånvaro.

På Ceylon möter man det mystiska och tjusande Indialand, som man sett i sin fantasi. Här kan man vid strövtåg i vildmarken plötsligt ställas öga mot öga med en utdöd ruinstad, över vilken djungeln nu härskar med sitt kvävande grepp av tät vegetation, eller överglivna tempel, där de ädelstenar, som man anar har prytt dem, nu ersatts med prunkande blommor. Här finns fyndplatser för ädel- och halvädelstenar, där man ur gruset letar fram de flesta existerande arter - det hela växande i täta djungler, med allt vad den tropiska floran har att bjuda på. De lidnerska "brända dalarna" lyser helt med sin frånvaro.

Den förhärskande religionen är buddismen, och ön är full av buddisttempel och relikier efter den store religionsstiftaren. Även om man som västerlänning ej kan sympatisera med hans improduktiva och till livet negativa inställning, som lär, att individens mål bör vara att uppgå i Nirvana, kan man dock förstå denna läras grepp över människorna i trakter, där ett hett klimat och en givmild natur kan inspirera till kroppslig verksamhet och kontemplation.

Vid tiden för vår ankomst hade man hunnit in på den heta årstiden, och det var kanske i varmaste laget, åtminstone vid havsytans nivå. Vid kusten hade man emellertid fördelen att kunna svalka sig, genom att hoppa i "spått", när det blev för hett, och vi tillbragte också största delen av dagarna i vattnet, surfande eller gungande i dyningarna utanför bränningarna. Endast då och då gick vi upp på land, för att av graciösa singhalesiskor med korgar på huvudet tillhandla oss färska, saftiga ananas eller kokosnötter. På kvällarna strövade vi omkring i det ljumma mörkret eller satt på hotellets altan. Där lyssnade vi till musik, blandad med bränningarnas dån och suset från palmkronorna och såg ut över oceanen, där månskenet byggde glittrande ljusbroar.

På Ceylon fanns en liten koloni svenskar, som liksom på andra platser vi besökt, var mycket vänliga mot oss. Det var tändsticksbolagets representant, konsul Wilhelm Tamm, och hans fru, samt teodlaren Arnold Helling med fru. Till den sistnämndes farm uppe bland bergen gjorde vi en av de tjusigaste tågresor man kan tänka sig, genom frodigt gröna dalar och dito berg, där bäckar och små vattenfall bildade klara silverband i allt det gröna. På plantagen fick vi följa tillverkningsens alla faser, alltifrån det att bladen av plockerskor samlades i korgar och sedan genom hela proceduren i fabriken, tills de färdiga tepaketerna låg klara för transport, i lufttätt slutna lådor. - I Colombo kanske i högre grad än annorstädes på resan lockades vi också av souvenirbutiker, som här var fulla av ebenholzsnydrier, sköldpaddsarbeten, elfenbens- och jadefigurer och rikhaltiga lager av safir, smaragd, topas, turkos, zirkon, månstenar och överhuvudtaget allt i stenväg, som man kan tänka sig.

Det är lätt att förstå att det var med saknad, som vi efter en vecka lämnade Ceylon, för att längs västkusten av indiska halvön taga oss tillbaka norrut på hemväg till Addis-Abeba.