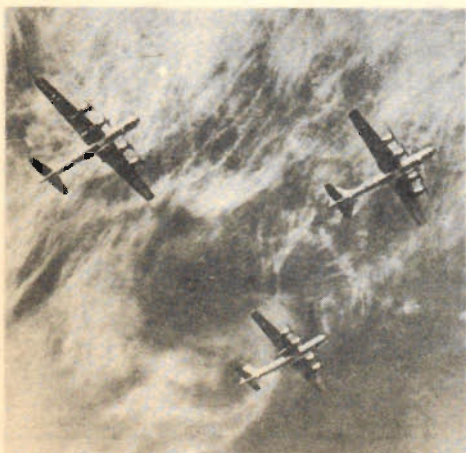


Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

	Sid.
Dagens fråga:	
Erfarenheterna från Korea ★	233
ÖB och försvarsutredningen ★	236
Försvarsutredning - flygför- stärkning ★	237
Rättelse till Ufl nr 6/50 ★	240
Flygtjänst	
Månadens navigationsproblem	"
Fältflygare blev namnet	241
Linktrainer - en mångsidig hjälp	"
Markttjänst	
Medelsäskanden för flygvapnet	245
Flygvapenmästerskapen i	
Allmän idrott	247
Simning	250
Känner Du igen dem?	252
Från det pågående kriget	253
Svenska lärdomar	254
Hur vi vände krigets gång i Korea	255
Utlandsnytt	
USA ökar anslagen till flyg	257
Norge stärker sin försvarsbe- redskap	258



U f l
=====

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

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

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

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

INNEHÅLL (forts):

Churchill om styrkeförhållan-		Från Läsekretsen	
dena i öst-väst	259	Vår civilanställningsutbildning	270
Tekniska Fronten		Haverifronten	271
Flygets forskningsproblem	261	Gnista tände bensen	272
Överljudflygplanet - II	263	Sjöräddningsförsöken - II	omsl 3.s.
Iakttagelser vid generatorfel		Språkspalten	
på typ J 21 ★	265	Brittisk hälsning till F 9	" 4."
Amerikanska reoplan tål skott-			
skador	267		

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.

DAGENS FRÅGA:

ERFARENHETERNA FRÅN KOREA.

Den bild av händelseförloppet i Koreakriget, som till en början erhöles, var osäker och förvirrande. Rapporterna om krigshändelserna var ofta motsägande, främst kanske beträffande flygstridskrafternas användning och resultat. Nu har kriget pågått i tre månader, och det har blivit möjligt att bättre överblicka och analysera vad som skett.

De nordkoreanska anfallsstyrkorna var kvantitativt och kvalitativt överlägsna, krigsvana, välförsedda med pansar och tung eldkraft och stödda av ett välskolat, armésamverkande flyg. Det sydkoreanska försvaret däremot var otillfredsställande och olämpligt organiserat. Sålunda saknades flyg- och sjöstridskrafter praktiskt taget helt, trots att någon hjälp utifrån inte var utlovad eller ens planlagd. Armén var tekniskt klart underlägsen motståndarens, särskilt ifråga om pansarvärn, tunga vapen och transportkapacitet. Numerärt sett var däremot de båda sidornas lantstridskrafter i inledningsskedet ungefär jämnstarka. Nordkoreanerna kom att vinna sådana initialframgångar, att läget snabbt blev katastrofalt för Sydkorea. Utgångsläget för den "oförberedda hjälpen" från FN - USA var därför sämsta möjliga.

Den 27 juni 1950, två dagar efter krigsutbrottet, beordrade president Truman amerikanska flott- och flygstridskrafter att ingripa i Koreakriget. De för omedelbar insats tillgängliga flygförbanden var de i ockupationsstyrkorna i Japan ingående, fåtaliga flygflottiljerna. Dessas uppgift var försvar av Japan mot luftanfall och invasion. De hade inte den för en offensiv krigsföring över främmande territorium erforderliga organisationen och utrustningen. De bestod av en B-29- och en B-26-flottilj, fem dagjaktflottiljer med F-51 och F-80, en nattjaktflottilj med F-82 samt en transportflottilj med C-54. För verksamheten över Korea saknades lämpligt kartmate-

riel, framskjutna flygbaser samt erforderlig luftbevaknings-, stridslednings- och sambandsorganisation. Då därjämte flygvädret under den rådande regnperioden var dåligt, var förutsättningarna för de amerikanska flygstridskrafternas verksamhet små. Trots detta åstadkoms resultat av största betydelse.

Ingen bestrider arméns självklara betydelse vid en invasion över landgränsen, såsom i Korea. Men flyget kan i hög grad påverka - försvåra eller underlätta - arméns uppgift, och därmed deltaga i avgörandet på ett sätt, som inte får förbises.

Den f ö r s t a uppgiften för flygstridskrafter i lantkriget är att skapa egen luftöverlägsenhet. Denna uppgift löstes tillfredsställande och förvånansvärt snabbt av det amerikanska flyget. Härigenom förhindrades det nordkoreanska flyget att så skydda och stödja sina markstridskrafter, att dessa kunde helt utnyttja sin stora överlägsenhet. Samtidigt gav den amerikanska luftöverlägsenheten sydkoreanerna och FN-styrkorna operationsfrihet och ohämmad tillförsel av trupp och materiel, en grundläggande förutsättning för att åstadkomma en vändning i kriget.

Den a n d r a uppgiften för flygstridskrafterna i lantkriget är att söka "isolera slagfältet", d v s främst kommunikationsbekämpning. Detta är en uppgift på lång sikt, särskilt om de härför insatta flygstyrkorna är fåtaliga. I Koreakriget synes resultatet ha blivit märkbart först efter två månader. Den nordkoreanska oförmågan att åstadkomma verkliga genombrott av FN-styrkornas Naktong-linje tyder klart på efterhand tilltagande underhållssvårigheter. Den strategiska rörligheten hos nordkoreanska armén har lamslagits, samtidigt som möjligheterna att tillföra den förstärkningar avspärrats.

Den t r e d j e uppgiften för flygstridskrafterna i lantkriget är att ingripa i markstriden. Trots sin fåtalighet insattes omedelbart de amerikanska flygförbanden även för denna uppgift. Att detta kunde göras utan större förluster, trots att överlägsenhet i luften då ännu inte var vunnen, torde framförallt kunna tillskrivas den överlägsna amerikanska utrustningen med bl a reoplanen F-80. Att den insattes redan innan stridsledning och sambandsorganisation etablerats, torde berott på strävan att hjälpa sydkoreanerna i deras beträngda läge och att försvåra kommunisternas övergång av Hanfloden. Den röda offensiven kunde dock inte hejdas, därtill var disproportionen mellan styrkorna på marken alltför stor och de tillgängliga krafterna i luften - trots herraväldet i luften - alltför ringa. Det blev dock

möjligt att fördröja offensiven, varigenom många sydkoreanska enheter kunde räddas undan, och - om än åtskilligt skamfilade - längre tillbaka ånyo bjuda avsevärt motstånd.

General W a l k e r , den lantmilitära chefen för FN-styrkorna, har intygat, att Korea skulle ha förlorats, om det inte varit för vad flygarna gjorde under de första dagarna.

Genom att förstärkningar successivt tillfördes och luftbevakning, stridsledning och samband organiserades, kunde FN-flygets verksamhet intensifieras, trots att det dåliga flygväder, som var rådande vid krigsutbrottet, bestod ända in i september. Sålunda ökades antalet starter från i medeltal 150 till omkring 600 per dygn. Härigenom kunde markstridsläget så småningom stabiliseras, trots att FN:s lantstridskrafter var kvantitativt och till en början även kvalitativt underlägsna. Vid de försök till genombrott, som nordkoreanerna företog, än här och än där, var det ofta flyget, som var den omedelbart tillgängliga reserven och som i tid lyckades hejda ett genombrott. Det sista större genombrottsförsöket mot Naktongställningen den 2 september bröts huvudsakligen genom en kraftsamling av FN-flyget med inte mindre än 717 stridsflygningar. Chefen för den 25. amerikanska infanteridivisionen, general K e a n s kommentar var: - "Air saved the day here, as it has so many times before".

Den nordkoreanska armén tålde mera än väntat ifråga om flyganfall och kunde t o m gå till framgångsrika anfall utan flygstöd. Detta berodde bl a på denna armés specifika sammansättning och ringa underhållsbehov, jämfört med västerländsk trupp. Kuliryggar har i mycket fått ersätta mera sårbara transportmedel. Slutsatserna måste därför dras med försiktighet. Tydligt var emellertid, att nordkoreanerna på detta sätt väl kunde till en tid vinna fältslag, men däremot inte vinna avgörande på längre sikt, d v s vinna kriget.

Den 15 s e p t e m b e r 1950 inträffade en vändpunkt i kriget. Den dag insattes en kustinvasionsstöt mot Söul och dess flygfält Kimpo, samtidigt med en del mindre stötar mot ost- och västkusten. Dessa "hugg" tillsammans med verkan av kommunikationsbekämpningen torde skapa förutsättningar för en inringning av Nordkoreas huvudkrafter till lands. Om en sådan lyckas, har FN-styrkorna lyckats utjämna sin numerära och till en början även tekniska underlägsenhet till lands, med överlägsenhet i luften och till sjöss, och med hjälp därav försatt fienden i ett ohållbart läge.

För Nordkorea framstår, trots 2 månaders utomordentliga framgångar till lands, den bristande balansen i stridskrafternas sammansättning som katastrofal. Med armén bunden vid brohuvudet och utan flyg- och sjöstridskrafter kunde intet tidigt motstånd resas mot kustinvasioner. FN-styrkorna däremot kunde fritt bestämma tid och plats för dessa. Nordkoreanerna hade icke tillräcklig rörlighet att oaktat FN-flyget likvidera brohuvudena. Koncentrationen på en enda försvarsgren syntes till en början vara en fördel för Nordkorea. Den blev emellertid ödesdiger.

2.10.1950.

ÖVERBEFÄLHAVAREN OCH FÖRSVARsutredningen.

Den 4/7 avgav utredningen som känt en skrivelse till regeringen, innehållande delförslag i vissa organisationsfrågor och en hemställan, att utredningens slutliga förslag måtte på nytt förberedas av Överbefälhavaren. Efter remiss har ÖB i dagarna anfört, att han inte anser sig kunna ta ställning till försvarsutredningens kostnadskalkyler förrän i samband med den nya utredning rörande försvarets organisation, som försvarsutredningen sålunda begärt av honom. Han framhåller att försvarsfrågornas behandling efter de tidigare beräkningarnas utförande påverkats av Koreakonflikten, och erinrar om, att han i föredragning för regeringen 1/9 redogjort för de åtgärder, som o m e d e l b a r t borde vidtagas för att förbättra den allmänna krigsberedskapen.

I fråga om första utbildningstiden (tiden för de värnpliktigas första tjänstgöring) anser ÖB, att den nuvarande tiden är för kort från både utbildnings- (ej vad beträffar flygvapnet) och allmän beredskapssynpunkt. De besparingar, som vinnas genom utbildningstidens förkortning står enligt ÖB mening inte i rimlig proportion till de risker som tages därmed.

Vad materielanskaffningen beträffar har ÖB tidigare framhållit, att leveranser av viss pansarvärns- och luftvärnsmateriel bör påskyndas och utökas, att moderniseringen av marinens fartyg bör forceras, och att anskaffningen av materiel för luftbevakningen bör fullföljas.

Med hänsyn till våra begränsade, industriella möjligheter att genomföra en snabb krigsmaterielproduktion understryker ÖB nu, att beslut också bör fattas om andra angelägna anskaffningar, för vilka planer redan finns. Härvid fordras ökad tillverkningstakt och bemyndigande att lägga ut nya beställningar.

Vad flygvapnet beträffar anser ÖB det vara av särskild vikt, att nattjaktflygplan anskaffas, samt att den inhemska flygindustriens produktionskapacitet höjes. En sådan höjning medför planenligt utbyte av äldre flygplan, motverkar följderna av ett eventuellt leveransstopp för i utlandet beställda flygplan, och skapar förutsättningar för att, vid framtida beslut om ytterligare flygplananskaffning, kunna genomföra denna genom inhemska tillverkning.

För armén gäller det främst artilleri- och luftvärnsmateriel. Marinens ersättningsbyggnad av lätta fartyg bör fortsättas och kustartilleriet moderniseras.

I likhet med försvarsutredningen anser ÖB att byggnadsverksamheten inom försvaret bör ökas. Detta gäller bl a berghangarer, lokaler för luftbevakningen och flygfält.

Forts s 251.

FÖRSVARSAUTREDNING - FLYGFÖRSTÄRKNING.

1949 års försvarsutredning har under sommaren lämnat Kungl Maj:t en redogörelse (utarbetad före Koreakrigets utbrott) för hittillsvarande försvarsutredningsarbete samt planerna för dess fortsättande. I samband härmed har vissa delförslag framlagts.

Chefen för flygvapnet har 1/9 till Kungl Maj:t avgivit yttrande över försvarsutredningens nyssnämnda skrivelse. I detta har även framlagts vissa förslag till höjande av flygvapnets krigsduglighet, främst med hänsyn till det tillspetsade utrikespolitiska läget. - En redogörelse för huvuddragen av ovannämnda båda skrivelser lämnas i det följande.

I. 1949 års försvarsutredning.

Som utgångspunkt för en försvarsavvägning har utredningen låtit försvarsgrenarna och civilförsvaret framlägga kostnadsberäkningar för 10-årsperioden 1950/51 - 1959/60. Dessa innebär, jämförda med betalningsutfallet 1949/50, i stort sett följande.

	Årlig medelkostnad under 10-årsperioden (milj kr)	Uppskattat betalningsut- fall 1949/50 (milj kr)
Krigsmakten		
Armén	526	345
Marinen	320 1)	190
Flygvapnet	352 2)	275
Gemensamt	71	62
Byggnader m m	120	68
	S:a 1389	940
Civilförsvaret	46	14
	S:a 1435	954

Om kostnader för föreslagna, men ej beslutade organisationsökningar vid marinen och flygvapnet (= sammanlagt 70 milj kr) frånräknas, blir de årliga kostnaderna för krigsmaktens beslutade organisation 1319 milj kr och för det totala försvaret 1365 milj kr. - Med utgångspunkt från hittills gjorda utredningar har försvarsutredningen kommit till följande slutsatser:

Man måste i erforderlig omfattning tillgodose såväl materielanskaffning som värnpliktsutbildning och befälsstillgång. Brister på ett av dessa områden kan inte uppvägas genom att bättre tillgodose de båda övriga.

Försvarskostnaderna har visat sig vara betydligt större än man räknade med vid utredningens tillsättande. Det kräves därför antingen betydligt mera pengar eller också genomgripande ändringar i nuvarande försvarsorganisation. Man kan dock ej genom en snabbutredning - såsom förutsatts i utred-

- 1) Varav 31 milj = kostnader för föreslagna organisationsökningar.
2) Varav 39 milj = engångs- och årskostnader för förstärkning av ytterligare 4 dagjaktflottiljer med 50 %, för organiserande av en andra nattjaktflottilj och för förstärkning av luftbevakningen.

ningsdirektiven - under de närmaste åren åstadkomma en försvarsavvägning, som mera avsevärt skiljer sig från nuvarande. För att kunna åstadkomma mera omfattande organisationsändringar krävs nämligen ingående överväganden och detaljerade utredningar. Utredningen bör fullföljas på detta sätt, varför nu endast sådana delförslag bör framläggas, som ej föregriper kommande avvägning.

De framlagda delförslagen är följande:

Skärpning av besiktningsföreskrifterna för värnpliktiga, varigenom 1000 värnpliktiga grupp 4 (d v s 50 %) frikallas. Besparing = 4 milj kr.

Utbyte av viss civil personal mot vpl, varvid 1200 grupp 3 skulle nedklassas till grupp 4. Besparing = c:a 8 milj kr.

Indragning av fredsförband vid armén (bl a sammanslagning av två artreg och indragning av ett kavreg). Besparing = c:a 3 milj kr.

Indragning av Öresunds marindistrikt. Besparing = 50.000 kr.

De sammanlagda besparingarna skulle således uppgå till c:a 15 milj kr per år.

Försvarsutredningen rekommenderar till slut, att vissa allvarliga brister avhjälpas utan att avvakta resultatet av utredning angående mera genomgripande organisationsändringar. Härför erfordras dels ökad byggnadsverksamhet för krigsmakten, framför allt i fråga om berghangarer, fartygstunnlar och förråd, dels materielanskaffning och skyddsrumbyggen för civilförsvaret.

II. C h e f e n f ö r f l y g v a p n e t .

Chefen för flygvapnet framhåller inledningsvis, att man - med hänsyn till det sätt på vilket försvarsutredningen avser fortsätta sin verksamhet - inte torde kunna påräkna något försvarsbeslut förrän tidigast 1952. Ett sådant uppskov skulle bl a medföra, att förstärkningen av ytterligare 4 dagjaktflottiljer inom ramen för 1948 års principbeslut om 50-procentig förstärkning av dagjaktflyget - inte skulle kunna genomföras med svensk materiel inom överskådlig tid. Den för ifrågavarande förstärkning erforderliga ökningen av flygindustriens leveranskapacitet måste nämligen beslutas redan i höst. Däremot kan beslut angående ombildningen av en attackflottilj till nattjaktflottilj, samtidigt som två attackflottiljer förstärks med 50 %, anstå t v utan men för flygindustriens planläggning. Konsekvenserna av ett uppskov med beslut angående förstärkning av de återstående fyra icke förstärkta dagjaktflottiljerna skulle vara allvarliga redan i det utrikespolitiska läge, som rådde vid den tidpunkt, då försvarsutredningens ovan återgivna arbetsprogram utformades. Sedan dess har den utrikespolitiska situationen tillspetsats.

I n u v a r a n d e l ä g e bör man utan dröjsmål vidtaga sådana åtgärder för att höja flygvapnets effektivitet som tar tid att fullfölja, men som likväl kan beräknas ge resultat under de närmaste åren, förslagsvis en femårsperiod. Dessa åtgärder bör främst avse att snarast höja leveranskapaciteten hos industrier, som tillverkar för flygvapnet särskilt betydelsefull krigsmateriel, att medan tid är köpa råvaror och materiel, som icke kan eller under avsevärd tid icke hinner framställas inom landet, samt att påskynda takten i byggnadsarbeten, som är av särskild betydelse för flygvapnets verksamhet i krig. Även västmakterna synes främst inrikta sina rustningar på sådana åtgärder, vilkas fullföljande taga förhållandevis lång tid.

Vad beträffar höjningen av industriens leveranskapacitet, understrykes vikten härav ytterligare av de svårigheter till köp i utlandet, som efter hand torde uppstå till följd av pågående rustningar utomlands. Svårigheterna att snabbt få fram materiel bestyrkes även av beredskapsårens erfarenheter

samt av de stora materielbrister, som uppstått på sina håll inom krigsorganisationen, oaktat medel beviljats för deras täckande. Det bör även framhållas, att ju längre tid det tager att få fram krigsmateriel, desto kortare blir den respittid, som i ett skärpt läge kan stå till förfogande för utbildning av personal på materielen. Även detta talar för att man i nuvarande läge ej bör förspilla någon tid då det gäller att öka takten i krigsmaterielleveranserna.

I det nya läge, som inträtt sedan försvarsutredningen utformade programmet för sin fortsatta verksamhet, bör man således inte avvakta resultatet av tidskrävande undersökningar beträffande försvarsorganisationen i stort, innan man påbörjar sådana åtgärder för att höja krigsmaktens effektivitet, som tar förhållandevis lång tid att fullfölja. Dylika omedelbara, partiella reformer utesluter emellertid inte behovet av planering på längre sikt beträffande krigsmaktens organisationsram. Det fortsatta försvarsutredningsarbetet bör inriktas enligt nyssnämnda grunder.

Med utgångspunkt från vad ovan sagts föreslås följande åtgärder för att öka flygvapnets krigsduglighet. Härav föranledda kostnader utgör - i den mån de berör budgetåren 1950/51 och 1951/52 - tillägg dels till för innevarande budgetår redan anvisade, dels till för 1951/52 äskade medel. Äskandena för 1951/52 har, såsom framgår av annan artikel i detta nummer, i enlighet med direktiven för budgetarbetet grundats på redan beslutad organisation.

1. Fullföljande av 1948 års riksdags principbeslut om 50-procentig förstärkning av samtliga 10 dagflottiljer, dvs förstärkning av återstående fyra oförstärkta flottiljer. Riksdagsbeslut härom bör fattas i höst för att förstärkningen skall kunna genomföras med svensk materiel.

2. Modernisering av luftbevakningen enligt tidigare framlagd plan. Detta innebär bl a, att luftbevakningens modernisering utsträcks över större delar av landet än vad hittills beslutats. Riksdagsbeslut bör fattas i höst för att påskynda materielleveranserna och möjliggöra rationell planläggning.

3. Snabbare takt i fullföljandet av den principbeslutade utbyggnadsplanen för flygfälten. Riksdagsbeslut i höst erfordras endast till en del.

4. Snabbare takt i fullföljandet av:

a) till Kungl Maj:t framlagd och av riksdagen delvis beslutad plan för utbyggnad av skyddet vid flygbaserna;

b) den av riksdagen i princip beslutade planen för utbyggnad av lokaler - främst centraler - för luftbevakningen;

c) utbyggnaden av uppställningsplatser för radarstationer, som delvis beslutats av riksdagen. - Riksdagsbeslut i höst erfordras endast i vissa avseenden.

5. Tillgodoseende av vissa ytterligare behov. Riksdagsbeslut fordras i höst.

Kostnaderna - utöver för 1950/51 beviljade och för 1951/52 äskade medel - för nyssnämnda åtgärder framgår av vår tabell på sid 240. Det bör beaktas, att kostnader enl tabellens p 3 och 4 i viss utsträckning och under alla förhållanden kommer att belasta femårsperioden. Här begäres endast snabbare utbyggnadstakt.



TABLA ÖVER FÖRESLAGEN FLYGFÖRSTÄRKNING.
(Jfr art sid 237 - 239.)

Åtgärder	Medelsbehov i milj kr						Genomförd org
	50/51	51/52	52/53	53/54	54/55	Årlig medel-kostn. 50/55	
1. Förstärkning av fyra dagjflj	2,0	10,0	21,6	38,6	32,3	20,9	14,8
2. Modernisering av lbev		3,8	11,0	7,7	11,6	6,8	5,4
3. Flygfältsbyggen	5,0		25,0	20,0		10,0	
4a. Skydd vid flygbaserna	1)	7,0	20,0	20,0	20,0	13,4	
b. Lokaler för lbev	1,7		3,0	3,0	1,5	1,8	
c. Uppställningsplatser för radarstn	1,0		3,0	2,0	0,6	1,3	
5. Vissa ytterligare behov	1,0					0,2	
					Summa:	54,4	

1) Särskild medelsanvisning erfordras eventuellt.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Ett spaningsplan baserat på F 12 skall efter anflygning över lat $57^{\circ}30'$ och long 20° på 10000 m höjd utföra ett fotouppdrag över Gotska Sandön. Efter uppdraget landning på F 11.

V_k stigning = 350 km/tim

V_k 10000 m = 600 km/tim

V_k plané = 600 "

Stigtid till 10000 m = 10 min

Medelvind under stigning och plané: $B_v = 200^{\circ}$ $V_v = 40$ km/tim

Vind på 10000 m: $B_v = 225^{\circ}$ $V_v = 60$ km/tim

Beräkna k u r s och f l y g t i d för de olika sträckorna.

Lösning se sid 260.

RÄTTELSER TILL UFL NR 6/50.

a) Omsl. 1:a sida, innehållsförteckningen:

Den till rubriken "PM för Ufl förvaring m m" (rutan s 199, forts s 225) i manuskriptet befintliga a s t e r i s k e n ("stjärnan") har bortfallit under reproduktionen.

Asterisk (stjärna) i n f ö r e s . Nämda PM g e n o m g å s av flottiljchef (motsvarande) med därav berörd personal.

b) Sid 31, "Känner Du igen dem":

Nr 2 i tab har genom tryckfel angivits som North American F-80 Sabre.

Läs: North American F - 8 6 Sabre.

lästes, som en följd av den nu ikraftträdde namnförändringen, följande orderpunkt 1 på nyssnämnda "fo".:

"1. Kungl Maj:t har i ds (= departementskrivelse - Ufl anm) den 1/9 1950 föreskrivit, att nuvarande yrkesgrenen stamflygförare vid flygvapnet fr o m 1/10 1950 skall benämnas fältflygare."

LINKTRAINERN - EN MÅNGSIDIG HJÄLP.

Linktrainern har blivit ett allt mer uppskattat hjälpmedel vid flygutbildningen. Sålunda användas inom vårt flygvapen linktrainers icke enbart för träning i formell instrumentflygning, utan även vid navigeringsutbildning och jaktstridsledningsövningar m m. Artiklar belysande de senare användningsområdena återfinns i U f l nr 2, 4 och 5 1950.

I USA flygvapen och flottflyg läggs stor vikt vid linktrainerutbildningen, och apparaterna har utvecklats så att de ger rika möjligheter till variation i användningen.

Under den del av flygutbildningen i USAF, som motsvarar vår GFU (grundläggande flygutbildning), uttages c:a 24 tim "flygtid" per elev i linktrainern. Bild 1 (se s 242) visar den salvid Randolph Field, där den grundläggande utbildningen äger rum. Apparaternas antal är (uppgiften från nov 1948) 34, och bör jämföras med elevantalet vid skolan - c:a 500 inryckande var fjärde månad. Apparattypen är i stort sett densamma, som linktrainer modell F, av vilken vårt flygvapen anskaffat 6 st.

För att möjliggöra realistiska övningar i "reglageexercis" under GFU eller i samband med inflygning av elever på ny flygplantyp, har särskilda apparater utvecklats, som i fråga om instrumentutrustning, regelagens place-

BILD 1 - LINKTRAINERRUMMET VID RANDOLPH FIELD.

ring m m helt överensstämmer med en viss flygplantyp. På bild 2 synes en sådan apparat, representerande den för oss välkända Sk 16. En "terrängskärm" förhöjer verklighetsintrycket vid öppen flygning.

Inom US Navy användes den speciella typ av linktrainer som visas på bild 3. Apparaten har som förebild jaktplanet Grumman "Bearcat", och är försedd med flera intressanta arrangemang, för att ge eleven känsla av, att han hanterar ett riktigt flygplan. Stativet på vänstra sidan av "flygkroppen"



BILD 2 - LINKTRAINER MODELL "SK 16". EN TERRÄNGSKÄRM ÖKAR INTRYCKET AV "ÖPPEN" FLYGNING ("VFR", MED SIKT).

(på den närmaste apparaten) är sålunda en rökspredare, som ger föraren intrycket av fart framåt genom förbiglidande dimslöjor. Motorljud återges på det mest illusoriska sätt, och varje "flygning" måste avslutas med en "landning" där eleven vid "sättningen" hör det skrikande ljud som flygplanhjul åstadkommer på en landningsbana.

För speciell utbildning av hela besättning-
ar bl a i celest naviga-
tion ("stjärnnavigering")
och bombfällning använ-

BILD 3 - LINKTRAINER MODELL "BEARCAT". EN DIMSPRIDARE (T V PÅ FLYGKROPPEN) ALSTRAR VERKLIGHETSTROGNA DIMSLÖJOR.

des redan under kriget den linktrainer som visas på bild 4. C:a 500 sådana apparater är tillverkade och används både av USA-flyget och av RAF. "Stjärnhimlen" ut-

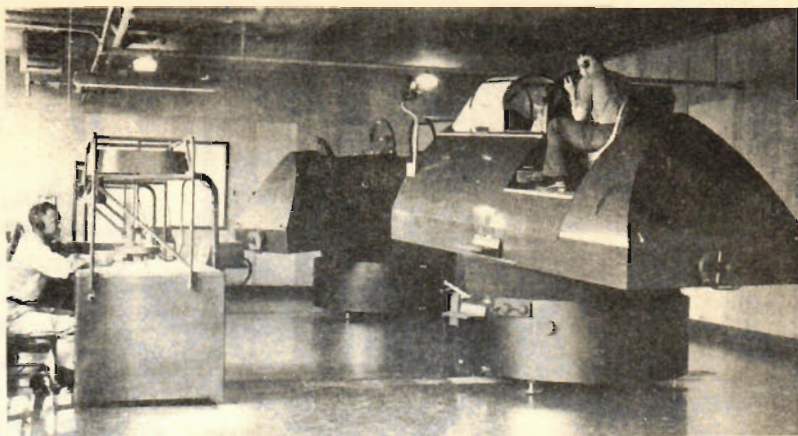


BILD 4 - LINKTRAINER FÖR ÖVNING I STJÄRNNAVIGERING OCH NATTFALL.

göres av 380 lampor, placerade på en rörlig nätkupol, och terrängen under flygplanet framställs med hjälp av filmprojektor. Bild 5 visar den verklighets-trogna sikten från bombfällarens plats.

Den mest mångsida- ga av hittills konstru- erade linktrainers tor- de vara den apparat, som visas på bild 6. Det är Link Aviations Jet Instrument Trainer, om vilken uppgifter pub- licerades i amerikansk fackpress vid senaste

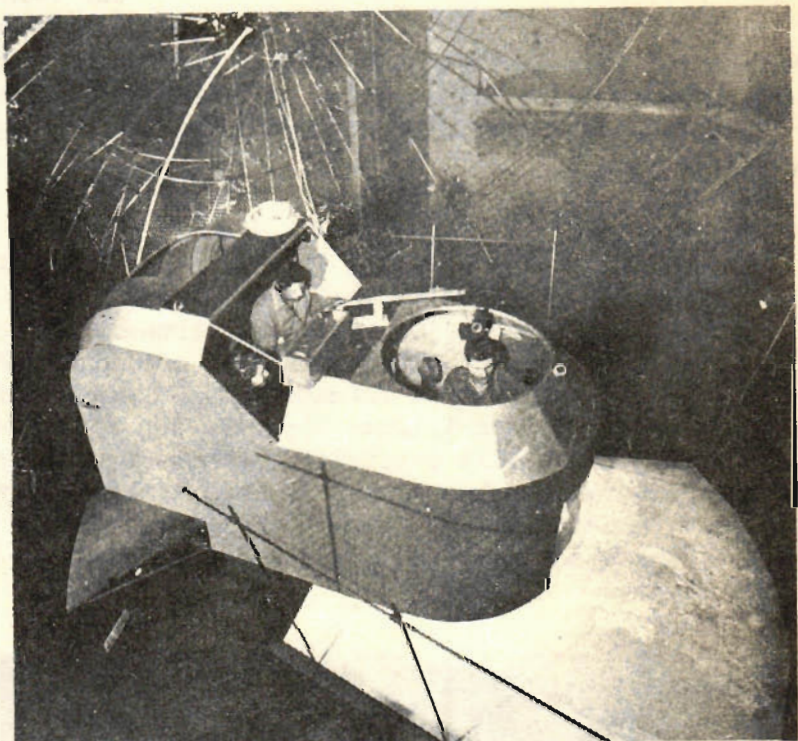


BILD 5 - DEN VERKLIGHETSTROGNA SIKTEN FRÅN BOMBFÄLLARENS PLATS. I LINKAPPARATEN PÅ BILD 4.

årsakiftet. Apparaten står, i motsats till linktrainers av tidiga- re ursprung, fast på sitt fundament. Instru- mentens utslag erhål- les genom elektrisk överföring från spakar och reglage, via en jättelik "elektronrör- hjärna" i trainerns in- re. Från instruktörens plats finns möjlighet att övervaka elevens



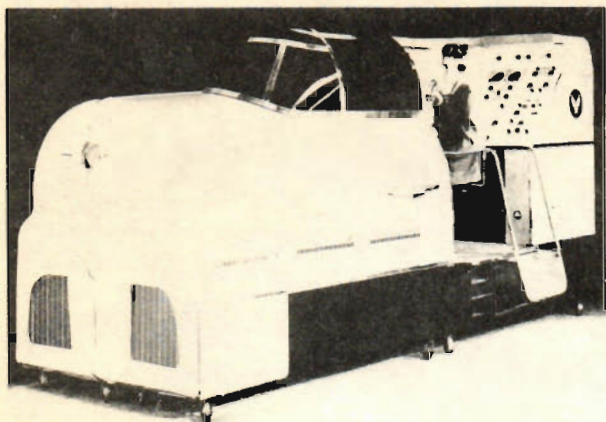


BILD 6 - LINK JET INSTRUMENT TRAINER - EN ÖVNINGSAPPARAT FÖR REAUTBILDNING. STÅR FAST PÅ SITT FUNDAMENT. FÖREBILD LOCKHEED F-80 SHOOTING STAR.

flygning och reaktioner, dels genom instrument, svarande mot dem i förarrummet, dels genom ett system med signallampor. Instruktören har vidare möjlighet att åstadkomma både felindikeringar på instrumenten och ett otal störningar av andra slag, som kan tänkas inträffa under flygning, exempelvis fel på hydraulanläggningen, träff i bränsletanken vid fientlig beskjutning m m. Instrument och reglage i den typ av trainern, som hittills tillverkats, torde närmast överensstämma med utrustningen i jaktplanet Shooting Star. En interiör från förarplatsen i övningsapparaten visas på bild 7.

Link Aviations hegemoni i fråga om tillverkningen av sådana trainers, som behandlats i denna artikel, har på sistone hotats genom att Curtiss-Wright Corporation börjat tillverka liknande apparater. Curtiss-trainern är konstruerad enligt samma principer som Link:s Jet Instrument Trainer, och står sålunda fast på fundamentet. En svensk officer har varit i tillfälle att pröva Curtiss-Wrights apparat, och därvid konstaterat egenskaper, som enligt hans åsikt överträffar gängse övningsapparaters. En detalj i Curtiss-trainern fann han mindre lyckad, nämligen "kytt"-anordningen. Kytten är inlagda på förarstolen. Denna slingrar sig därför en smula under "flygning" och orsakar, att avståndet till sidroderpedalerna förändras på ett onaturligt sätt.

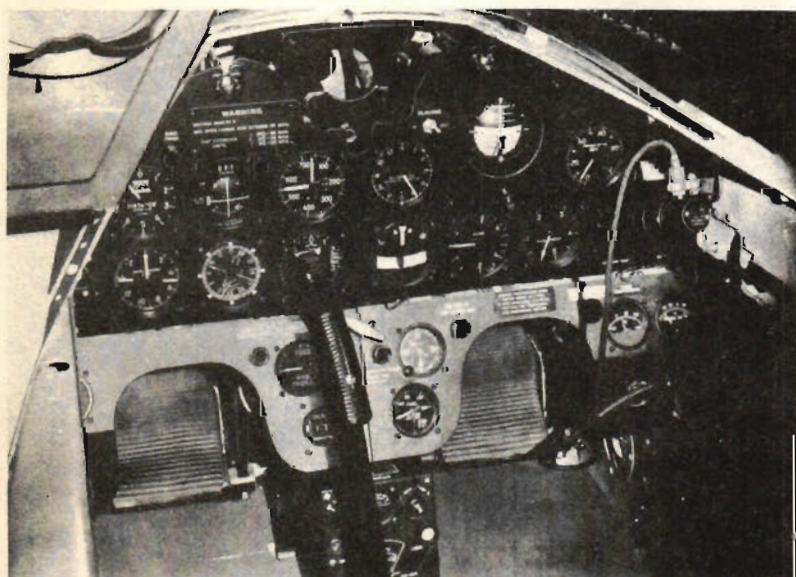


BILD 7 - INTERIÖR FRÅN FÖRARPLATSEN I ÖVNINGSAPPARATEN PÅ BILD 6, LINK JET INSTRUMENT TRAINER.

TVÅ KRAV -
PRECISION
OCH SÄKERHET -
MÅSTE BL A
UPPFYLLAS I
ETT EFFEKTIVT
FLYGVAPEN.

Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O



MEDELSÄSKANDEN FÖR FLYGVAPNET FÖR BUDGETÅRET 1951/52.

Enl Kungl Maj:t direktiv för budgetarbetet skulle medelsäskandena för 1951/52 grundas på redan beslutad organisation. Största återhållsamhet skulle iakttas.

Chefen för flygvapnet har i år icke - såsom fallet var 1949 - upptagit frågorna om förstärkning av ytterligare 4 dagjaktflottiljer samt ytterligare förstärkning av luftbevakningen. Skälen härtill ha varit, dels att äskandena skulle grundas på beslutad organisation, dels att resultatet av försvarsutredningens arbete vid dåvarande tidpunkt förutsattes skola föreläggas 1951 års riksdag, varvid nyssnämnda frågor samtidigt förutsattes bli prövade.

Flygvapenövning beräknas äga rum under budgetåret 1951/52 av i huvudsak samma omfattning som under våren 1949.

Med hänsyn till det dåliga utfallet av rekrytering av flygförarpersonal föreslås en väsentlig ökning av rekryteringsanslaget.

Övriga av chefen för flygvapnet för budgetåret 1951/52 föreslagna ändringar och tillägg i nu gällande organisation sammanhånga i huvudsak med personalorganisationens omläggning enligt 1948 och 1949 års riksdagsbeslut.

I det följande lämnas en kortfattad redogörelse för sådana förvaltningsmyndigheternas medelsäskanden, som bedöms vara av mera allmänt intresse för flygvapnets personal.

D R I F T B U D G E T E N .

Flygförvaltningen föreslår höjning av anslaget till beklädnad m m med 1,15 milj kr. Ökningen beror på att befintliga reservationer - som tidigare föranlett nedräkning av anslaget - beräknas vara förbrukade vid ingången av budgetåret 1951/52 samt på att beklädnad för lottor och luftbevakningsförband måste anskaffas.

Behovet av betalningsmedel för att likvidera beställningar å flygmateriel m m har beräknats till 185 milj kr (i år 135 milj kr). I beställningsbemyndigande begäres 159 milj kr.

För drift och underhåll av flygmateriel har äskats c:a 56 milj kr, innebärande en ökning med c:a 12 milj kr. Orsakerna till ökningen är främst ökade drivmedelskostnader genom kronans devalvering, ökat och alltmera komplicerat flygplanbestånd och ökade flygtimkostnader.

Civilförvaltningen har i inledningen till sina medelsäskanden bl a framhållit, att myndigheterna endast synes ha framlagt förslag av särskilt hög angelägenhetsgrad. Civilförvaltningen har emellertid trots detta i många fall icke kunnat biträda förslagen. Föregående år har förslag inte tillbakavisats enbart beroende av det allmänna ekonomiska läget eller pågående utredningar, men p g a de direktiv, som Kungl Maj:t lämnat, har civilförvaltningen i år ansett sig tvungen iakttaga större åter-

hållsamhet än tidigare. Särskilt understrykes, att orsaken till att tidigare framförda förslag nu utelämnats, inte beror på att ämbetsverket ändrat uppfattning, utan endast på, att förslagen ansetts böra ställas på framtiden.

I sina äskanden har civilförvaltningen i likhet med chefen för flygvapnet räknat med tillkomst av beställningar för 20 sergearter, 7 mästare av 1. kl och 17 av 2. kl; 4 förste flotttiljpoliser och 52 flotttiljpoliser samt 237 flygtekniker.

Civilförvaltningen har inte haft något att erinra mot flygvapenchefens förslag om mera radarpersonal, som framlades redan föregående år, men då ej upptogs av Kungl Maj:t.

De jämkningar i antalet manskapsbeställningar, som föreslås, innebär minskning med 200 furirer, 28 korpraler, 52 korpraler eller vicekorpraler, och 103 vicekorpraler eller meniga.

Reservstaten föreslås ökad med 1 överstelöjtnant, 1 major och 1 kapten (samtliga flygande personal).

Anslaget till rekryteringskostnader föreslås höjt med 34.000 kr till 116.000 kr (anställningspengar oräknade), mot av chefen för flygvapnet beräknade 166.000 kr.

KAPITALBUDGETEN.

För kasernebyggnadsföretag har för flygvapnets räkning för budgetåret 1951/52 äskats sammanlagt 7,9 milj kr, varav för tjänstebostäder vid F 7 samt nya flygtjänstbyggnader vid F 8 och F 9 1,2 milj kr, för utökning av divisionernas vapen-, elektro- och instrumentverkstäder vid F 3, F 4, F 6, F 7, F 8 och F 13 950.000 kr samt för utbyggnad av laboratorium vid CVM, provflygningshangar vid CVV samt ny hangar vid Fc 1,9 milj kr. 1,1 milj kr avses för slutförande av det program, som fortifikationsförvaltningen framlagt i föregående års äskanden, och för vilka tillräckliga medel icke anvisats. Resterande belopp c:a 3 milj kr avses huvudsakligen för brandskyddsåtgärder, skyddsanordningar, komplettering av flygfältsbelysning vid vissa flotttiljer samt byggnadsåtgärder på grund av arbetarskyddslagen.

För befästningar för flygvapnet har äskats sammanlagt c:a 23 milj kr, varav för berghangarer 13 milj kr, för luftbevakningen 3,35 milj kr samt för uppställningsplatser för radarstationer 2,9 milj kr.

Flygförvaltningen har för flygfältsarbeten mm äskat 23,1 milj, bl a för att fortsätta arbeten inom ramen för den 1946 upprättade sk 3-årsplanen med vissa justeringar. I beloppet ingår 4,4 milj kr för prisstegringar.

I detta sammanhang kan nämnas, att alla banor, som framdeles kommer att anläggas avses att utföras i betong, för att de skall kunna motstå det ökade ringtryck, som projekteras för nya flygplantyper.

Överbefälhavaren har vid sin granskning av anslagsäskandena funnit att dessa uppgjorts enligt utfärdade direktiv. Detta innebär bl a, att äskandena har grundat sig på nu gällande organisation och hänsyn inte tagits till de sista månadernas utrikespolitiska utveckling. På denna utveckling anser ÖB, att äskade medel inte är tillräckliga för att inom rimlig tid fylla bristerna i krigsmaktens beredskap.

Beträffande medelsäskandena för flygvapnet har ÖB - i likhet med chefen för flygvapnet - särskilt framhållit att luftbevakningens och jaktstridsledningens utbyggnad och modernisering bör genomföras så snabbt som möjligt och att investeringsanslagen till bl a flygfält kräver ökade anslag, om bristerna skall kunna täckas.

FLYGVAPENMÄSTERSKAPEN I ALLMÄN IDROTT.

Flygvapenmästerskapen i allmän idrott avhölls 21-22/8 1950 vid F 13 i Norrköping. Flottiljchefen, överstelöjtnant Frank Cervell, hälsade de över hundratalet deltagande idrottsmän med orden: "Det viktigaste vid idrottstävlingar är inte att vinna utan att delta. Det väsentliga i livet är inte att segra utan att kämpa väl".

Måndagen den 21/8 upptog i huvudsak kvalificeringar till följande dags finaler. Endast höjdhopp och kulstötning avgjordes första dagen. - Höjdhoppet blev tävlingens bästa gren, inte mindre än 11 man fanns kvar på höjden 175 cm, som 5 man klarade. 1949 var flygvapenmästarens resultat 175 cm. Gävlepojken Per-Olov Nylund, vpl vid F 20, blev nu flygvapenmästare på 186 cm. Han var ytterst nära att klara 190 cm, men en muskelsträckning i första hoppet på den höjden omintetgjorde vidare försök. Elektromästaren Lif från F 1, tidigare svensk mästare, blev tvåa på 183 cm. - I kula belade tekniker Landgren, F 10, första placeringen med tekniker Olsson, F 17, som andre man. - Försöken i löpning 100 m bjöd på relativt goda resultat, 400-meters löpningarna karakteriserades såsom oftast av strävan att först och främst gå vidare från försöksheatet. Tiderna blev därför måttliga. Detsamma kan sägas om 1500-metersförsöken.

Tisdagen den 22/8 gick återstående finaler, sedan svenska stafettens mellanheat avverkats såsom dagens första gren. - Löjtnant Asthner, F 2, blev som många gånger tidigare mästare i spjut på relativt goda 54,28 m, följd av tekn Olsson, F 16, med 51,89 m. - Diskuskastningen vanns av tekniker Gullberg, F 13 i hård strid med tekniker Johansson, F 11, på det för svenska förhållanden utmärkta resultatet 43,17 m. - Längdhoppet blev ända in i det sista en oviss uppgörelse där tekniker Persson, F 7, i sitt sista hopp lyckades besegra länge ledande furir Lindahl, F 10, med 2 cm. I 100-metersfinalen vann furir Lindahl en bejublad seger före vpl Karlsson, F 3. - Tekniker Rolf Gustavsson från F 11, vann en klar seger på 400 m före tekniker Ahlström, F 9. Tiderna 51,8 resp 52,0 sek. Många tröttande försöks- och mellanheat i 400 m och svensk stafett hade föregått den segern. - 1500 m blev en relativt lugn uppgörelse, som tekniker Skog, F 16, avgjorde till sin fördel, före korpral Johansson, F 6. F 13 avstod från start i denna final för att spara sin man till stafetten, vilket senare visade sig vara ett klokt drag.

Final i svensk stafett gick under halvtidspausen i fotbollsmatchen F 5 - F 12. I ett tidigare mellanheat hade kvalificering skett till en A- resp B-final. - F 11 och F 13 hade båda kvalificerat sig till A-finalen, och det var därmed fullt klart, att stafettloppet skulle bli avgörande för vilken av dessa flottiljer, som skulle erövra det av Flyg uppsatta vandringspriset till bästa flottilj. Någon annan flottilj kunde icke hota.

Poängställningen före stafettloppet var, att F 13 hade 17 poäng och F 11 14 poäng. Skulle hemmalaget vinna lagtävlan före F 11, som var favorit i stafetten och troligen skulle få sammanlagt 21 poäng, måste F 13 bli minst tvåa i denna löpning och därmed få sammanlagt 22 poäng. Tredjeplacering skulle visserligen innebära sammanlagt 21 poäng även för F 13, men då skulle F 11 vinna på flera förstaplaceringar. - Spänningen var därför mycket hög, när utmärkte speakern, löjtnant Lundström, klaggjort läget och startskottet gick för A-finalen i stafett. - Efter sista växlingen var det fullt klart, att Nyköpingsflottiljens slutman, tekniker Gustavsson, hade loppet i sin hand och skulle segra. 100 m från mål låg F 13:s slutman, asp Benker, trea ungefär fyra meter efter Hallberg, F 1. - På upplöppssträckan lyckades Benker dock genom att pressa sina krafter till det yttersta gå in som tvåa, en knapp handsbredd före F 1:s man. Jublet från hemmapubliken på läktarna var

FLYGVAPENMÄSTERSKAPEN 21-22/8 VID F 13.

1. STAFETTFINALEN: - B E N K E R , F 13, GÅR IN SOM TVÅA FÖRE H A L L B E R G , F 1. ETTAN, TEKNIKER G U S T A V S S O N , F 11, HAR NYSS BRUTIT MÅLSNÖRET.
2. STAFETTFINALEN FÖRBEREDES. ANSLAGSTAVLAN I FONDEN VISAR STÄLLNINGEN I LAGTÄVLAN.
3. SPJUT: - O L S S O N , F 16, TVÅA I SPJUTKASTNINGEN.
4. DISKUS: - FV-MÄSTAREN I DISKUS, TEKNIKER G U L L B E R G , F 13.
5. TIDTAGARE KLARA TILL AKTION.
6. CHEFEN FÖR FLYGVAPNET UTDELADE PRISERNA. HÄR MOTTAGER F 13:S LAGLEDARE, TEKNIKER L Ö W G R E N , VANDRINGSPRISET I LAGTÄVLAN AV CFV.
7. 1500 m, FÖRSÖK: - SEGRAREN I FINALEN, S K O G , F 16, LÅG VID PLÅTNINGEN AV DENNA BILD SIST I KLUNGAN.
8. FOTBOLL: - HANDSLAG FÖRE "KICK OFF". DOMARE: E R I K F A S T , NORRKÖPING.
9. FOTBOLL: - F 12 UTJÄMNAR TILL 3 - 3 .

Forts från föregående sida:

bevis nog för bedriftens popularitet.

Fotbollsfinalen mellan F 5 och F 12, som avslutade tävlingarna, blev en segsliten uppgörelse. F 5 öppnade spelet med att göra ett överrumplande mål i första minuten. Detta inspirerade skåningarna, så att de låg över något i spel under första halvleken. - F 12 gav emellertid inte slaget förlorat. I andra halvlek hade man nått resultatet 3 - 3. - I den halvtimmes förlängning, som följde, kunde vilket som helst av lagen ha vunnit. F 5 avgjorde dock genom sin större tyngd och kunde i slutminuterna fastställa resultatet till 5 - 3.

Chefen för flygvapnet förrättade prisutdelningen efter tävlingarna. Samtidigt uttalade han sin tillfredsställelse med de tävlandes föredömliga kamplust och utmärkta kondition. Den arrangerande flottiljen med flottiljchefen, överstelöjtnant C e r v e l l , i spetsen fick även ett erkännande för väl genomförda tävlingar.

W.

Tankningstid för B-36.

(ANAF Reg 25/3 1950)

Enligt uppgift från USAF tar det med nuvarande tankningsutrustning 8 timmar att tanka en B-36. För en flottilj om 30 flygplan erfordras 48 man och 64 timmar. En planerad snabbtankningsanläggning väntas emellertid minska tiden till 1 timme, varvid 60 man erfordras för tankningen.



FLYGVAPENMÄSTERSKAPEN I SIMNING 1950.

Årets flygvapenmästerskap i simning arrangerades på CFV uppdrag av F 3 fredag - lördag 11-12/8. Tävlingsplats var F 3 simbassäng. Fredagens tävlingar, som gynnades av strålande väder, omfattade endast försök på 100 m frisisim och 200 m bröstsim. I den förstnämnda grenen hade vpl Hansson, F 16, bästa tiden 1.08.0, medan F 3:s egen vpl Karlsson hade den överlägset bästa tiden i bröstsimmet - 3.05.3. I övriga grenar behövde inga försök genomföras p g a ringa deltagarantal.

På lördagsmorgonen regnade det. Det föreföll bli en dyster dag, men när lottningen av banor m m började, hade regnet redan slutat. Även om solen inte ville titta fram, så var det hyggligt väder - kanske lite kallt för hopparna. Dagens första gren var 100 m ryggsim. Kapten Lampell, F 8, gick ut väldigt hårt, men kunde på slutet inte hålla undan för vpl Lindberg, F 11, och vpl Hansson, F 16, vilka belade de första platserna på resp 1.18.5 och 1.20.2. Kapten Lampells tid var 1.22.9.

I svikthoppet blev vpl Ljunggren, F 20, FV-mästare på 52.84 poäng efter en ganska tam tävling - endast två deltagare. - I finalen på 100 m frisisim försökte löjtnant Rehnström, F 13, hålla "de stora grabbarnas" takt, men här, liksom i ryggsimmet, vann vpl Lindberg, F 11, med vpl Hansson, F 16, på andra plats. Tiderna för dessa tre blev 1.08.2, 1.10.8 och 1.13.5. Ett hårt lopp!

När simmarna kallades till final på 200 m bröstsim, höll alla F 3-arna på läktarna tummarna för vpl Åke Karlsson. Och det hjälpte! Till att börja med följdes de bästa åt, men efter tre längder var det bara Åke. På de återstående tre längderna gick han obönhörligt ifrån och utan att förta sig klockades han för 3.01.0. Vpl Möller, F 10, blev andre man på 3.09.8 och trea vpl Pettersson, F 17, 3.12.1. En mycket populär "hemmavinst".

På frisisim 400 m ställde endast två man upp nämligen vpl Lindberg, F 11, och ständiga tvåan, vpl Hansson, F 16. Här blev ordningen den vanliga, men på sista längden spurtade Hansson frenetiskt och hade så när tagit in hela försprånget. Tiderna blev 6.01.8 resp 6.03.7.

Raka hopp blev en mycket vacker tävling. Standarden inom denna gren visade sig betydligt högre än svikthoppets. Fänrik Jinby, F 21, gjorde två mycket vackra hopp från stående. Hade ansatshoppen varit lika vackra, skulle han kanske ha konkurrerat hårt med segraren. Segrare blev furir Wickström, F 16, som ledde tävlingen från sitt första hopp. Slutpoängen för segraren blev 30.34. Korpral Svahn, F 16, blev tvåa på 27.05 och fänrik Båld, F 12, trea på 24.95.

Vpl Lindkvist, F 11, som av någon anledning icke anmälts till tävlingarna, visade sina färdigheter i svikthopp i sex mycket vackra och stilrena hopp. Hans framträdande uppskattades hörbarligen mycket och på läktarna beklagade man, att han inte anmälts i laga ordning. I så fall hade F 11 ganska säkert fått ännu en FV-mästare. För sina vackra hopp fick han F 3:s officerskårs hederspris.

Som sista gren kördes lagkappsimning 3 x 100 m olika simsätt. På andra sträckan - bröstsimmet - gick F 3:s vpl Åke Karlsson mycket hårt och skaffade sitt lag ett litet försprång. Men på sista sträckan gick såväl F 8 som F 13 förbi. F 8:s lag diskvalificerades dock p g a felaktig växling, varför alltså F 13 blev FV-mästare på tiden 4.15.0 med F 3 på andra plats 4.25.1.

I poängtävlingen mellan flotttiljerna utgick F 16 som överlägsen segrare på 36 poäng, F 11 hade 26 och F 13 23. F 16 fick härigenom sin första in-

teckning i det i fjol uppsatta vandringspriset. Tidigare har F 18 en in-teckning. Bästa individuella poängplockare blev vpl Lindberg, F 11, som ge-nom sina tre FV-mästerskap erövrade 21 poäng till sin flottilj. Vpl Hansson F 16, tog själv 15 poäng och hade del i lagkappens 8 poäng till F 16.

Tävlingarna blev sportsligt sett mycket lyckade och ur arrangörssyn-punkt en stor framgång för tävlingsledningen. Till en del berodde detta på den goda hjälp, som flottiljen erhöill av medlemmar i Linköpings Allmänna Simsällskap (LASS), vilka med sin ordförande i spetsen ställt sig till för-fogande bl a såsom hoppledare och hoppdomare. De mycket vackra priserna, som ställts till förfogande av flygledningen, delades ut till prisvinnarna av eskaderchefen, generalmajor L j u n g d a h l .

TEKNISKA FRONTEN:-

NÄSTA STORA STEG - ÖVERLJUDFLYGPLANET. - Forts fr s 264.

Vår diskussion kring överljudflygplanet kommer nästa gång att gälla någ-ra väsentliga konstruktions- och hållfasthetsproblem i samband med uppträdan-de krafter vid överljudflygning.

L. Franzén - FF/MF.

DAGENS FRÅGA: -

ÖVERBEFÄLHAVAREN OCH FÖRSVARsutREDNINGEN. - Forts fr s 236.

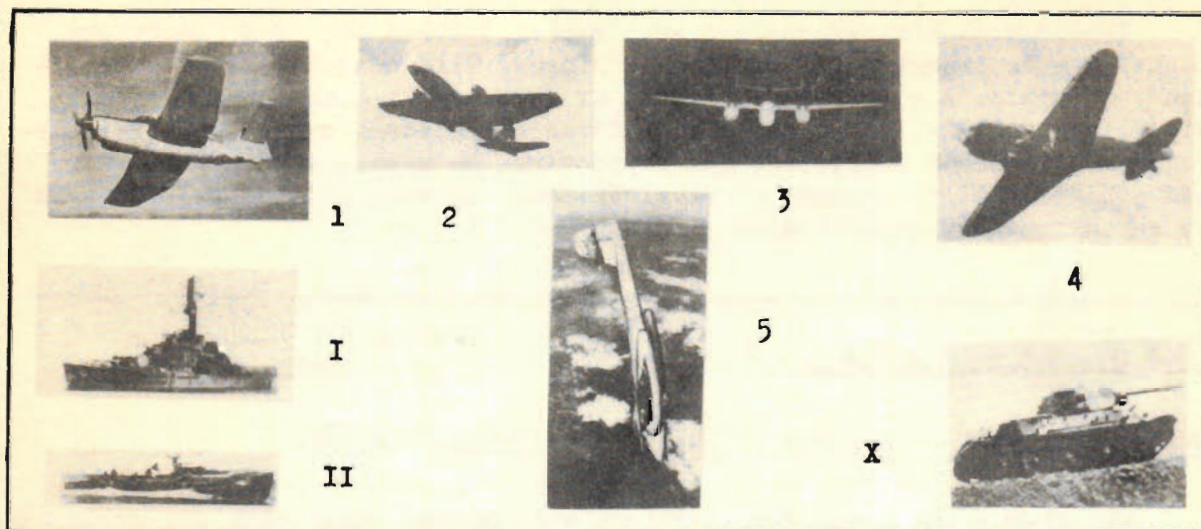
Beträffande försvarsutredningens förslag till besparingar har ÖB funnit, att jägarskolans flyttning bör anstå. Frågan om Öresunds marindistrikt bör lösas vid en kommande översyn av den militärterritoriella indelningen. ÖB avstyrker förslagen att skärpa besiktningsreglementet så, att 1000 värnplik-tiga befrias, och att avse ytterligare värnpliktiga för ekonomitjänst. Sär-skild utredning anses nödvändig om hur handräckningsbehovet skall tillgodo-ses.

ÖB betonar slutligen den utomordentliga vikten av att de åtgärder som föreslagits vid särskilda föredragningar och i samband med insändandet av äskandena för budgetåret 1951/52 vidtas utan att ÖB utredning på längre sikt och 1949 års försvarsutrednings slutliga betänkande avvaktas.

Efter direktiv av ÖB har vidare chefen för flygvapnet och flygförvalt-ningen i dagarna avgivit äskanden på tilläggsstat för innevarande budgetår. Äskandena omfattar bl a forcerad inhemsk flygplantillverkning, anskaffning av nattjaktflygplan i utlandet och modernisering av luftbevakningen. Härför kräves under budgetåret ytterligare 45,7 milj kronor i beställningsbemyndi-gande och 15,5 milj kronor i anslag.

ÖB har nu insänt äskandena till Kungl Maj:t och därvid hänvisat till sitt i det föregående refererade yttrande över försvarsutredningens juli-skrivelse. Om nattjaktflygplan kan köpas, bör detta ske även om kostnaderna delvis måste bestridas genom att flygvapnets kostnadsram ökas.

Känner Du igen dem?



Lösning av uppgiften - se sid 268 - 269.

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM FLYGVAPNETS RESERVPERSONAL?

1. Hur länge kvarstår en reservofficer i flygtjänst?
2. Hur ofta måste en reservunderofficer göra repetitionsövningar?
3. Kan en fältflygare komma in i flygvapnets reserv?
4. Förekommer det f n utbildning av reservofficersaspiranter i flygtjänst?
5. När upphör anställningen i reserven för en reservanställd underofficer?

Svaren på frågorna återfinns på sid 260

Tekniska Fronten: Forts.

Enmotoriga nattjaktplan.

(Press)

Förutom de speciella 2-motoriga, tunga nattjaktplan, som finns i prototyp har USAF nu nattjaktversioner av sina 1-motoriga dagjaktplan F-80 (Shooting Star) och F-86 (Sabre). De har beteckningarna resp F-94 och F-95. I RAF har man byggt en nattjaktversion av Vampire (DH 113). På så sätt nedbringas kostnaderna jämfört med tyngre typer, men prestanda - främst stighögheten - torde bli lägre. F-95 förses därför med efterförbrännare.

FRÅN DET PÅGÅENDE KRIGET:

Fackred: Studiecentralen.

PÅVERKAR KOREAKRIGET USAF ORGANISATION?

En författare i USA-tidskriften "Air Force", sept 1950, har i en artikel diskuterat frågan, huruvida Koreakriget kommer att medföra ändringar i USA:s strategiska planläggning och likaså gått in på, om som en följd härav ändringar i USAF:s sammansättning kan väntas. Här följer ett utdrag ur artikeln.

Enligt förf har den amerikanska utrikespolitiken de senaste fyra åren mest gått ut på att hålla Sovjet stängden genom ord och Marshallmedel, och inte genom våld. Detta var huvudsakligen en angelägenhet för utrikesministeriet i Washington. Den militära organisation, som byggdes upp, avsågs för strid mot det egentliga Ryssland, inte för att utkämpa små krig i periferien.

Amerikanerna ändrade emellertid denna sin politik den 25/6 1950 och började använda våld i stället för ord i Koreakonflikten. Det bombflyg, som USA byggt upp för att bekämpa Ryssland, säger förf, var dock inte utan vidare lämpat för Korea. Han frågar sig, om USA skall fortsätta sin nya politik att "släcka små eldar", var de än uppstå, och om det skall lägga om sin militära organisation därefter.

Det militära svaret till denna fråga är ett klart nej, fortsätter han. Enligt strategerna kan USA inte vinna kriget mot kommunismen genom att slåss i Korea, Iran eller Indo-Kina, men väl förlora det. Därför kommer man inte att göra någon grundlig förändring av USA:s strategi eller av de amerikanska, militära styrkornas sammansättning. De sistnämnda kommer att ökas, men utökningen kommer att ske enligt de grundprinciper, som tidigare fastställts för att möta ett totalt krig av "global" karaktär.

Därför kan den pågående utvidgningen av USAF till 69 flottiljer noggrant väntas följa de rekommendationer, amerikanska flygvapnet framlade år 1949 i sina anslagsäskanden till kongressen för en global, offensiv styrka på 70 flottiljer. Man kan således inte - med Koreakriget som direkt anledning - vänta en minskning av de amerikanska bombförbanden till förmån för jaktförbanden. - Efterföljande t a b l å s i d 255 visar USAF:s utveckling från augusti 1949, i jämförelse med den organisation Finletter-kommissionen från 1947 föreslog i sitt betänkande 1948.

Forts s 255 nedtill.

PRESSGRANNAR:
=====

DN 5/9 1950.

Svenska lärdomar av flygkriget i Korea

Av en flygmilitär medarbetare.

Trots olikheterna i yttre betingelser har kriget i Korea mycket som direkt eller indirekt kan tillämpas på svenska förhållanden. Försvarsdebatten här hemma har därför helt naturligt anknytning till erfarenheterna från Korea. Bland annat har den uppfattningen förts fram att Koreakriget visar att flyget övervärderats av sina förespråkare.

Det ganska fåtaliga FN-flyget — till antalet mindre än det svenska flygvapnet — har inte ensamt kunnat hejda den kommunistiska anstormningen från Norr. Den som till äventyrs hade trott att flyget ensamt kan hindra en framryckning av starka lantstridskrafter saknar kännedom om grundkravet på balans mellan de olika grenarna i ett försvar. Ingen begär att lantkriget skall föras med enbart infanteri, och därför är en armé sammansatt av olika truppslag. På samma sätt kan enbart en armé eller enbart ett flygvapen inte ta upp försvaret mot en stor gränsinvasion. Det krävs ett försvar som är sammansatt enligt riktiga principer.

Man kan särskilja tre stora skeden i Koreakriget. Först kom det synbarligen fullständigt överraskande anfallet över trettiättonde breddgraden. Mot de tekniskt överlägsna angriparna stod ett försvar som var dåligt utrustat och därför inte kunde hejda anstormningen från norr. Någon hjälp utifrån var inte förberedd. Ett halvt år före krigets början hade Förenta staterna dragit tillbaka sina trupper från Sydkorea.

Resultatet blev att angriparna trängde in i landet utan att försvaret kunde bjuda något allvarligt motstånd.

Det andra skedet innebar en fortsatt reträtt, men under mer och mer ordnade former i den mån hjälp

hann anlända. Eftersom flyget kunde operera från sina baser i Japan, kom den hjälpen först, ehuru starkt handikapad i början. Det dröjde heller inte länge förrän amerikanska lantstridskrafter kunde ingripa på vissa avsnitt. Försvarsmännen var emellertid fortfarande för svaga för att kunna bjuda motstånd. Flyget kom så småningom i ett något gynnsammare läge och anställde stor skada vid och bakom kommunisternas fronter. Men flyget förmådde inte lösa alla uppgifter. Det har dock vid flera tillfällen sagts från ansvarigt håll att alla amerikanska trupper för länge sedan skulle ha tvingats lämna Korea om inte flyget hade funnits där.

Det tredje skedet utspelas nu. FN-trupperna har kunnat ladda upp i skydd och med hjälp av sitt flyg. Samtidigt har flygets hårda slag mot den nordkoreanska försörjningsapparaten, stridsvagnarna, trupperna på och bakom slagfältet samt mot hemorten blivit alltmer kännbara.

Som läget nu är skulle man rent tekniskt — naturligtvis helt med bortseende från det politiska händelseförloppet — kunna tala om en invasion av FN-trupper i Korea. Det första skedet och det svåraste i en invasion är överförandet av trupper och upprättandet av ett brohuvud. Denna fas av invasionen är klar och har endast inneburit ett transportproblem, eftersom inga sjö- eller flygstridskrafter har försökt hejda transporterna. Här är en jämförelse med svenska förhållanden befogad. Om vi saknar ett operationskraftigt flyg skulle en överskeppning och flygtransport av trupper och materiel till svenskt territorium inte kunna hejdas. Den invaderande kan bilda ett brohuvud som han kan ladda upp. Innan han bryter ut ur sitt brohuvud låter han sitt flyg härja bland

försvarstrupperna, slår sönder vägar och järnvägar där våra trupper skall föras fram, bombar vår industri och kraftförsörjning samt riktar slag mot hemorten för att försvaga motståndsviljan. Följderna för vårt vidkommande av en sådan krigföring skulle bli ännu mer kännbara än i Korea. Vår långt drivna industrialisering, vårt beroende av samfärdsmedel, våra soldaters materiella krav och inte minst vår obenägenhet att offra människoliv är allt faktorer som kommer att göra verkningarna av en sådan krigföring ännu mer förödande än vad fallet är i Korea, där folket är primitivt, levnadsstandarden låg och naturen mindre lämpad för luftkrigföring än hos oss. Man bör inte heller bortse från att ett anfall mot vårt land torde komma att företas med betydligt starkare flyg än MacArthurs.

Det är troligt att den nordkoreanske överbefälhavaren gärna skulle byta ut några armédivisioner mot ett flyg som kunde stoppa FN-flygets verksamhet och försvåra överförandet av trupper och materiel. Bristen på balans i Nordkoreas krigsmakt är uppenbar och kostar stora offer i blod.

För vårt vidkommande bestyrker det som nu händer i Korea till fullo att flygets två viktigaste egenskaper, nämligen rörligheten och eldkraften, är nödvändiga att utnyttja om vi skall ha några utsikter att kunna möta en invasion. Flygets möjligheter att verka utanför våra gränser kan också förskona landet från många förödande slag. De erfarenheterna har köpts till priset av oerhörda offer i människoliv samt materiella och kulturella värden både under det andra världskriget och nu i Korea.

U f l a n m : Sedan ovanstående skrevs har läget i Korea i grund förändrats. FN-sidan har vunnit och spillrorna av nordkoreanernas armé försöker att rädda sig norrut. Omkastningen följde mycket snabbt efter en kustinvasion, förberedd av flyganfall, 200 km bakom fronten.

Nordkorea fick, trots sin överlägsenhet i lantstridskrafter, erfara svagheten i ett invasionsförsvar, som börjar vid kusten i stället för ut i öppet hav och som inte kunde hindra ohämmad förbindelsebekämpning från luften. Se bl a sid 256 nedan.

General S p a a t z : "HUR VI VÄNDE KRIGETS GÅNG I KOREA".

"General Mac Arthur's landstigning den 15 september vid I n - c h o n (Chemulpo) blev sannolikt början till slutet. - - -

Sedan den 25 juni hade läget i grund förändrats. I skydd av vårt överlägsna flyg hade våra få marktrupper - till antalet vida underlägsna fiendens - tvungit de senare att sprida ut sig på bredden, varigenom FN-styrkorna vann den tid, som behövdes för att åstadkomma ett säkert brohuvud kring den framförallt viktiga hamnen P u s a n (Fusan).

Den amerikanska politiken under Acheson hade eljest sedan januari 1950 bibringat flertalet - inklusive S t a l i n - den tron, att inga amerikanska stridskrafter skulle försvara Korea. Men likafullt gjorde FN-styrkorna detta. De mötte och hejdade den välutbildade armé om 16 fördelningar, som Nordkorea satt in till anfall söderut. Ett fullständigt luftherravälde uppvägs därvid den ursprungliga underlägsenheten på marken.

Det var under dessa förhållanden lyckosamt, att vårt flyg var väl utbildat för att flyga, skjuta och fälla bomber. Och vidare - att det alltifrån första begynnelsen kunde anfälla fienden - från säkra och välförsedda flygfält i Japan. Flygoperationernas verkan syntes mer än ringa ('negligerbar') till en början. Fienden satt med goda trumf på hand. Han behövde blott en näve ris och lite ammunition för att kunna avancera. Starka kuli-ryggar var hans ersättning för tåg- och lastbils-transporter. Enbart trögheten hos denna levande massa, glömsk för dödsfaran, höll på att nästan - men inte helt - väga tyngre än luftherraväldet.

Vårt uppbyggnadsarbete på marken fortgick utan att hindras av anfall från fiendeflyg. Dygnen igenom var våra flygplan i farten med att utspäna, högbomba, låganfalla och trötta ut fienden. Läget ändrades från hopplöshet och återtåg till angrepp på och förintande av motsidan."

Forts fr s 253: - TABLÅ ÖVER USA:S FLYGVAPENS UTÖKNING.

Flygslag	Flottiljantal enligt			Nu planlagd och beslutad organisation
	Finletter-rapportens förslag jan 1948	det verkliga läget aug 1949	det verkliga läget juni 1950	
Tungt bombflyg	2	2	3	5
Medeltungt bombflyg	18	13	12	15
Lätt bombflyg	5	2	1	4
Dagjaktflyg	22	20	17	21
Nattjaktflyg	3	3	3	5
Taktiskt spaningsflyg	4	1	1	5
Strategiskt -"-	6	6	5	5
Transportflyg	10	7	6	9
S u m m a flj:	70	54	48	69

Attackanfall under mörker i Korea.

(N Y Her Trib 12/9 50)

Amerikanska attackförband, utrustade med Shooting Star samt andra, "konventionella" attackplan, insätts sedan mitten av augusti för understöd åt marktrupperna under mörker - från skymning till gryning. Därvid utnyttjas bl a belysningen från lysgranater från fältartilleriet.

Enligt attackförarna - skriver en amerikansk journalist - är den nordkoreanska underhållssituationen så svår, att kommunisterna söker få fram icke mörklagda transporter på de sönderbombade vägarna. Transportkolonnerna blir då verkliga "godbitar" för flygarna. Det tycks vara klarlagt - säger tidningsmannen - att nordkoreanerna vid fronten misslyckas, icke genom brist på man-skap, men genom brist på underhåll.

Bombkriget i Korea.

(Press)

FN-flyget hade vid mitten av september avslutat andra fasen i sitt of-fensiva luftkrig i Korea, vilket innebar, att alla större militära transpor-ter på den nordkoreanska sidan stoppats.

Den första fasen, som avsåg bombanfall mot industrier, medförde snabbt, att brist på sådana mål uppstod. Med anledning härav insattes B-29-förban-den även mot taktiska mål, främst järnvägslinjer bakom fronten. Detta skulle inte varit möjligt, om nordkoreanerna haft ett effektivt luftförsvar.

Den 12/9 hade FN-flygets operativa flygstridskrafter i Korea utfört sam-manlagt över 30.000 starter, d v s i medeltal 385 per dag. Flygförbanden ha-de fält 24.000 ton bomber och skjutit 14.000 raketer samt 13,5 milj skott från automatkanonerna.

Samverkan mellan flyg och markstridskrafter i Koreakriget.

(Press)

Följande notis ur US News och World Report för den 8/9 1950 illustrerar samarbetet mellan en sambandsofficer vid FN-arméns främsta linjer i Korea och chefen för en Corsair-division ur marinkårens flyg.

Sambandsofficeren till föraren: - "Ser du trädet nära åsens krön?"

Föraren till sambandsofficeren: - "Uppfattat".

Sambandsofficeren: - "Ser du buskaget omkring 12 meter till höger?"

Föraren: - "Uppfattat".

Sambandsofficeren: "Dom är lite till vänster om busken, men var försik-tig, våra grabbar är 20 meter från dem. Missa inte!"

Föraren: - "Uppfattat".

Förarna i "Corsair"-planen dyker mot fienden, öppnar eld med automatkanonerna och får in fullträffar.

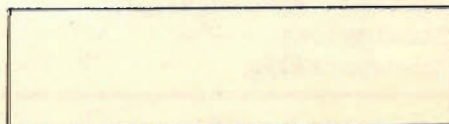
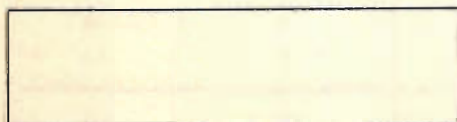
Sambandsofficeren: - "Saken är klar".

Föraren: - "Uppfattat".

Amerikanska reservflygförband inkallade.

(Press)

Den 7/9 inkallades 4 jaktflottiljer och 1 taktisk spaningsflottilj ur det amerikanska reservflyget - Air National Guard - till aktiv tjänst. Nämn-da förband omfattar sammanlagt omkring 375 flygplan och 5.000 man och avses sannolikt att ersätta förband, som ombaserats till Fjärran Östern - eller eventuellt - för att förstärka jaktförsvaret i USA:s "hemland".



utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



U S A Ö K A R A N S L A G E N T I L L S I T T F L Y G .

I "Aviation Week den 7/8 1950 lästes följande uppgifter i den alltmer aktuella frågan:

"Med redan beviljade samt av presidenten begärda anslag har nu de extra anslagen till krigsmakten och vapenhjälpen under budgetåret 1950 - 51 stigit till 15,4 miljarder dollar. Härav får USA:s krigsmakt 11,4 miljarder och vapenhjälpen 4.

Presidenten har tidigare begärt ett extra anslag på 10,5 miljarder. Denna summa ökas nu ytterligare i och med att presidenten begärt ett extra anslag för marinflyget på 950 miljoner för inköp av flygplan. Sammanlagt avses numera 6,5 miljarder för inköp av flygplan till flygvapnet och marinflyget.

Av de medel, som avses för vapenhjälpen, uppskattar man att cirka 1,2 miljarder anslås för inköp av flygplan, varigenom sammanlagt 7,7 miljarder dollar avses för inköp av flygplan till amerikanska krigsmakten och för vapenhjälpen budgetåret 1950 - 51.

Före beslutet om att USAF skulle utbyggas från dåvarande 48 till 69 flottiljer avsågs flygvapnet bära årligen tillföras 1.500 flygplan. USA skulle då hålla ett flygvapen på 3000 moderna flygplan och 1.500 moderna flygplan i reserv.

Man bedömer att nu utlagda kontrakt avser en årlig tillförsel till flygvapnet av 4.300 flygplan. I det tidigare 70-flottiljprogrammet räknade man med en årsproduktion av 5.200 flygplan för att hålla flygvapnet med 12.400 moderna flygplan och 8.100 flygplan i reserv."

Nytt program i USA - 90-100 flygflottiljer?

(Press)

Förenta Staternas president granskar för närvarande ett förslag till ett årligt upprustningsprogram, som lyder på 40 miljarder dollar. Detta skulle för USAF innebära en utökning av dess fredsorganisation till 90 - 100 flygflottiljer, klar i juli 1954.

NORGE STÄRKER SIN FÖRSVARSBEREDSKAP.

Den norska regeringen överlämnade den 25/8 till stortinget en proposition om förstärkning av det norska försvaret. Propositionen var en direkt följd av den ökade utrikespolitiska spänningen och syftade till att påskynda utbyggnaden av Norges försvarsberedskap, i så snabb takt som de nuvarande norska ekonomiska och praktiska möjligheterna tillåter.

Det föreslås, att sammanlagt 250 milj kr skall användas för förstärkningen under de närmaste tre budgetåren. Av detta belopp kommer huvuddelen - 190 milj kr - på det rent militära försvaret. De fördelas med 55 milj kr till armén, 25 milj till marinen, 40 milj till flygvapnet, 20 milj till luftvärnet, 15 milj till hemvärnet, 10 milj till för försvaret gemensamma ändamål och 25 milj till materielanskaffning, i anslutning till vapenhjälpsprogrammet. Denna fördelning har grundats på bl a följande allmänna målsättningar för förstärkningen.

Storleken och effektiviteten av de väpnade styrkor, som Norge kan mobilisera vid utgången av år 1952, bör ökas, varvid huvudvikten enligt propositionen bör läggas på utbyggnad av lant- och luftförsvaret. Den fast anställda befälskadern ökas för att ge bättre utbildning av de värnpliktiga och höja förbandens krigsduglighet.

Stor vikt bör läggas vid att utbygga sådana fasta anläggningar, som kan tjäna som stödjepunkter i försvaret, eller som är nödvändiga för effektiv utbildning av personal och förband och för säker ledning av operationerna.

Beträffande flygvapnet framhålles, att det är a l l d e l e s för svagt i förhållande till övriga norska väpnade styrkor, och att flygvapnets förstärkning måste koncentreras på utbyggnad av jaktflyget. De 40 milj kr som kommer på flygvapnets del i utbyggnadsprogrammet avses för ökad befälsutbildning (2 milj kr), ökad personalorganisation (4 milj kr), utvidgat övningsprogram (5 milj kr), materiel (7 milj kr) samt byggnader och flygfält (22 milj kr). Härvid är att märka, att de 7 milj kr som avsetts för materiel endast omfattar medel för reservdelar m m, som inte beräknas kunna erhållas genom vapenhjälpen. Den flygmateriel, som erfordras för utbyggnad av jakten har förutsatts ingå i vapenhjälpsprogrammet.

Återstoden av de 250 milj kr, som i propositionen föreslås till stärkande av beredskapen, fördelar sig med 35 milj kr till civilförsvaret, 13 milj kr för ökning av den ordinarie polisen och inrättande av reservpolis samt slutligen 12 milj kr för beredskapslager.

Man räknar med, att arbetet med stärkandet av försvarsberedskapen s n a r a s t skall sättas igång och föreslår, att 106 milj kr av beredskapsanslagen får disponeras under budgetåret 1950/51.

Höjda försvarsutgifter i många länder.

(Utrikespolitik 4/50)

Enligt tidskriften " U t r i k e s p o l i t i k ", nr 4/1950 har den skärpning i det internationella läget, som uppstått den senaste tiden kanske bäst avspeglats i försvarsutgifternas procentuella andel av nationalinkomsten, före och efter Korea-krigets utbrott. Storbritanniens militära utgifter ökades sålunda från 7,4 till 10 %, Förenta Staternas från 5,9 till 10 % och Danmarks från 1,9 till 3,6 %. Dessa siffror bör dessutom jämföras med de 13 % av nationalinkomsten, som Sovjetunionen enligt den engelska försvarsministern Shinwell anslår till sitt försvar.

Vad Sverige beträffar utgör för detta budgetår hittills beviljade försvarsanslag c:a 4 % av nationalinkomsten.

CHURCHILL OM STYRKEFÖRHÅLLANDENA ÖST-VÄST.

I ett referat (N Y Times den 28/7 1950) från en debatt i engelska underhuset i slutet av juli rörande försvaret omtalas följande uttalanden av Mr. Churchill om styrkeförhållandena i Europa. C. sade bl a, att försvarsminister Shinwell uppgett, att ryssarna hade 175 armédivisioner (fördelningar) i tjänst. Av dessa skulle 1/3 vara mekaniserade divisioner eller pansardivisioner. Enligt Churchill uppskattade amerikanerna, att ryssarna hade 40.000 stridsvagnar eller 7 gånger så många som USA.

Västunionen disponerade, sade C., enligt förre franske premiärministern Reynaud sammanlagt blott 12 divisioner - 2 engelska, 2 amerikanska och 3 franska i Väst-Tyskland, och därutöver 4 franska och 1 belgisk. Västunionen skulle alltså kunna ställa upp 12 divisioner mot 80 ryska - under förutsättning, att Ryssland satte in hälften av sina 175 divisioner mot Väst-Europa.

Churchill yttrade vidare, att Peenemünde, tyskarnas försöksanstalt för robotar, år 1945 föll i ryssarnas händer, och därmed även forskningsresultaten på detta område. Dessa hade ryssarna sedan vidareutvecklat under 5 år av intensiv forskningsverksamhet.

Beträffande flyg återgav Churchill vissa siffror, som försvarsministern nämnt. Enligt dessa hade ryssarna 19.000 flygplan, bland vilka ingick moderna reajaktpplan och reabombplan. Han framhöll vidare, att en stor del av ryssarnas flygplan hade hög kvalitet. C. beklagade, att engelsmännen för några år sedan levererat vissa reamotorer till dessa plan.

Churchill uppgav, att trovärdiga källor uppskattade antalet oceangående, ryska ubåtar till 100-200. Många av dessa har en hastighet av 20 knop. Det torde vara fullt klart, att dessa ubåtar är en mycket större fara för oceantrafiken än Hitlers ubåtsflotta 1939, sade Churchill.

Han berörde även atomkraften och fastslog, att på detta område var Västmakterna överlägsna. Visserligen hade ryssarna skaffat sig kännedom om atomhemligheten, men det skulle dock ta avsevärd tid, innan de fått ett större lager atombomber. - "Vi får aldrig glömma", sade Churchill, "att det finns möjligheter att nå fram till en fredlig lösning med Sovjet, inte grundad på vår svaghet, utan på Amerikas atombomber. Denna politik ger oss bästa chanserna att förhindra, att ett nytt, fruktansvärt krig bryter ut".

Flygvapnets betydelse för Englands försvar.

(Times 27/7 1950).

I en parlamentsdebatt i slutet av juli yttrade försvarsminister Shinwell bl a följande: - "Det senaste kriget visade oss, hur mycket Englands säkerhet beror på ett dugligt och starkt flygvapen. Ingen regering kan bortse från den erfarenheten", sade ministern, "och vi måste vara beredda att ta följderna av att bygga upp ett starkare RAF och ge det tillräckliga krigsreserver i form av manskap och materiel. Detta kommer att ta tid, men vi kan inte tillåta något ytterligare dröjsmål. Den revolutionerande förändring reamotorn medfört, sade Shinwell vidare, har naturligtvis skapat nya problem. Det är nödvändigt, att våra jaktplan är de bästa möjliga. I tilläggsanslaget på 100 millioner pund till försvaret upptar flygplananskaffning den största andelen."



USA:s militära ställning i Medelhavet.

(U.S. News & World Report 14/4 50)

De amerikanska stridskrafterna i Medelhavet har sedan andra världskriget krympt ihop avsevärt. En överblick av situationen i Nordafrika, Grekland och Turkiet ger följande fakta:

USA har endast två flygbaser i bruk inom området, bägge belägna i Nordafrika. Dessa kan inte ta emot tunga bombförband. USA disponerar inga flygbaser i Grekland och Turkiet. Dessa är för små för att kunna utnyttjas av reajaktpplan och tunga bombplan. Den amerikanska medelhavsflottan består av ett hangarfartyg, två kryssare och tolv jagare. Frånsett nyssnämnda flotta finns således inga amerikanska stridskrafter baserade i Medelhavsområdet.

USAF bör få fler kadetter.

(ANAF Reg 13/5 50)

Enligt en överenskommelse mellan försvarsgrenscheferna i USA får flygvapnet för närvarande en fjärdedel av kadetterna från arméns kadettskola i West Point och flottans d:o i Annapolis. Tidningen Army-Navy-Air Force Register anser emellertid, att försvarsgrenarnas andelar bör ändras med flygvapnets brist på personal och med anledning av, att flygvapnets egen kadettskola ej kommer att utexaminera officerare än på många år. Bästa lösningen vore, enligt tidningen, att varje försvarsgren fick en tredjedel var, från 1951 till dess flygvapnets kadettskola trätt i funktion.

VAD VET DU OM FLYGVAPNETS RESERVPERSONAL?Svar på frågorna sid 252

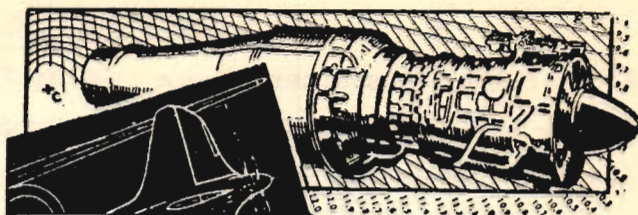
1. Reservofficeren kvarstår som regel i flygtjänst intill 38 års ålder. Han kan dock få kvarstå i flygtjänst utöver denna tid, om han anses duga därtill.
2. Som regel vart tredje år, om han är i marktjänst och vartannat år om han är i flygtjänst.
3. Nej.
4. Nej.
5. Anställningen upphör med utgången av det kalenderår, varunder han fyller 38 år. Den som befordrats till fanjunkare eller fullgjort för sådan befordran stadgade villkor äger dock kvarstå intill det kalenderår, varunder han fyller 47 år. Under vissa förutsättningar kan han få kvarstå i reserven intill utgången av det kalenderår, varunder 65 års ålder uppnås.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.Lösningen till uppgiften sid 240 är följande:

1. sträckan $K_{\text{stigning}} = 73^\circ$ $t = 10$ min under vilken tid fpl tillryggalägger 62 km. Av första sträckan återstår då $242 - 62 = 180$ km.
 $K_{10000 \text{ m}} = 70^\circ$ $t_{10000 \text{ m}} = 16,5$ min
2. sträckan $K = 330^\circ$ $t = 10,5$ min
3. sträckan $K = 284^\circ$ $t = 14$ min.

Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M



FLYGETS FORSKNINGSPROBLEM.

I A v i a t i o n W e e k lästes i början av året:

"Förenata Staternas forsknings- och utvecklingsprogram på flygteknikens område har fått en fast organisation, som tar hänsyn både till krigsmaktens behov och till tillgänglig utrustning och personal. Man har lyckats bringa reda i de första efterkrigsårens virrvarr av otaliga "forskningskontrakt". Massor av dessa har annullerats, andra åter har sammanslagits, så att dubbelarbete blivit nästan helt eliminerat." Tidskriften fortsätter:

"P å p l a n e r i n g s - o c h s a m a r b e t s o m r å d e t har man hittills nått längst. Sedan försvarsgrenscheferna enats om vad slags krig man hade att möta, kunde planeringen av försvaret ske på ett mera realistiskt sätt än förut. Skapandet av ett gemensamt program för robotvapnen är ett av de viktigaste resultaten av denna samverkan och har inneburit betydande besparingar i förening med största möjliga koncentration på de olika uppgifterna.

B e t r ä f f a n d e k r i g s f l y g p l a n omfattar flygvapnets definitiva program för 1954-55 följande slag: närjaktplan med överljudfart, eskortjaktplan med hastigheter inom ljudfartområdet samt snabba, tunga bombplan. Prototyper har redan provflugits eller kommer att provflygas under 1950-51. Efter en längre paus - under avvaktan på forsknings- och utvecklingsarbetets nya resultat - mottar flygvapnet nu anbud på nya flygplan inom dessa tre kategorier.

Produktionsplanerna för prototyperna inskränker sig f n till att omfatta ett tillräckligt stort antal för utförande av tjänsteprov och för att bilda kärnan i de framtida stridsstyrkorna. Tillverkning i större skala sättes i gång först då man fått klarhet om prototypprogrammets resultat. Stor vikt fästes f n vid utvecklingen av radarmateriel för "allväderflygning". Sådan materiel installeras i framtiden på alla jaktplan, oavsett till vilken kategori de hör, och den har fått en så vital betydelse, att man vid konstruktionsarbetet låter de aerodynamiska synpunkterna få stå tillbaka för kravet på sådan utrustning.

För motortyperna räknar man numera inom flygmilitära kretsar med dragkrafter på c:a 4500 kp för vanliga reamotorer och med 4500 hk för turbinmotorer. Prototyper som uppfyller dessa krav har redan provkörts på marken och väntar på sina flygprov. Sedan man fått större insikt om reamotorns möjligheter kalkylerar man nu med dragkrafter på upp till 9000 kp.

Arbetet på robotvapen fortsätter. Flygvapnet skall (1950) provflyga robotar med 8000 km flygsträcka. Två typer är redan under tillverkning. Båda har en max. hastighet över ljudets och marschhastighet inom ljudområdet. Drivkraften levereras av en konventionell Allison J-33 reamotor.

Fjärrstyrningens problem är föremål för intensivt studium. Av de olika alternativ, som föreslagits, synes automatisk astronomisk navigering vara det mest lovande, ehuru det erbjuder svåra detaljproblem.

Lv-robotproblemet börjar nu bemästras, och såväl kroppskonstruktionsfrågorna som driften har i stort sett lösts. Återstår stabilitets- och styrningsfrågorna samt målsökarutrustningen.

Jakt-robotar finns nu i flera utföranden, och olika typer håller på att utprovas. Stabilitets- och styrningsproblemen för dessa förenklas genom jaktrobotarnas korta flygtid. Dessa raketdrivna vapen, vilka utrustas med zonrör, kommer i framtiden helt att ersätta flygplanens akan-beväpning", uppger vår amerikanska källa.

Fairchild T-31 skolflygplan.

USAF har som standard skolflygplan för grundläggande utbildning valt Fairchild T-31, ett helmetall-, lågvingat, 2-sitsigt, 1-motorigt flygplan (se fotos Itav 1682 samt Flight 2028/1947 - 6/11).

T-31 kommer att byggas vid Fairchild's fabrik i Hagerstown och är troligen i serietillverkning i början på 1950. Nuvarande beställning omfattar 100 st T-31. Det är dock troligt, att denna order kommer att utökas med ett kontrakt på ett avsevärt större antal flygplan, ehuru Fairchild-bolaget ännu inte meddelat något därom.

Andra flygplan, som deltagit i tävlan vid proven för USAF standard skolflygplan för grundläggande utbildning har varit Beech 45 Mentor (se Itav 1598, 1603) och Temco TE-1A, typ 1.

Amerikanska reaflygplan tål skottskador bra - Forts fr s 267.

Två andra F-80 C fick brännkamrar genomskjutna. Enligt förarna fungerade resp motorer trots detta normalt. Flygkropparna blev blott obetydligt svedda i närheten av skotthålen.

NÄSTA STORA STEG - ÖVERLJUDFLYGPLANET.

Något om lyftkraft, stabilitet och manövrerbarhet vid överljudflygning.

I föregående avsnitt - se U f l nr 6/1950 - behandlade vi motstånd och drivkraft i samband med överljudflygning, och konstaterade, att ett deltaformat flygplan var att föredra. Vidare bedömdes, att en reaktionsmotor i kombination med efterförbränning inom en snar framtid kommer att ha utvecklats för de drivkraftsbelopp, som erfordras vid överljudflygning. Eventuellt skulle överljudflygplanet också behöva utrustas med hjälpraketaggregat, för att snabbt komma igenom ljudhastighetsområdet.

Hur ser lyftkraftsfördelningen på en vinge ut i överljudområdet och vilka stabilitets- och manöveregenskaper får ett överljudflygplan utformat efter ovannämnda riktlinjer?

Lyftkraften uppstår som bekant genom en tryckskillnad mellan vingens över- och undersida, alstrad av skillnaden i strömningshastighet hos luftströmmen omkring profilen, genom snedanblåsning och profilform.

Kraven på stor flyghastighet och därmed lågt motstånd har gjort det nödvändigt att använda mycket tunna vingprofiler. Dessa ger lägre maximal lyftkraft än profiler av tjockare typ, något som bl a medför behov av effektiva höglyftanordningar med tanke på start och landning.

Vår fig 1 visar tryckfördelning, lyftkraft och tryckcentrumläge, vid under-, respektive överljudströmning (a och b) kring en flygplanvinge. Lägg märke till tryckcentrums ("C.P.") läge längre bak vid överljudhastighet. I ljudhastighetsområdet förekommer en blandad över- och underljudströmning, som bl a medför trimändring genom variationer i tryckcentrumläget. Ljudet fortplantar sig genom tryckvågor. Dessa sprider sig med en viss hastighet, beroende av bl a höjden över jordytan (eg temperaturen). När ett flygplan har en hastighet lika med ljudets befinner det sig ständigt mitt i de tryckvågor, som dess rörelse i förhållande till luften medför, vilket också ger stort luftmotstånd.

Genom att göra flygplanet deltaformat får man en mjukare trimändring. Vidare behöver man då inte utrusta det med stabilisator, eftersom en delta-vinge kan göras aerodynamiskt längdegenstabil. Man får därigenom en vinst i form av lägre totalmotstånd. Sannolikt kommer man över huvud taget inte att bygga flygplan avsedda för längre tids flygning i själva ljudhastighetsområdet. Med hjälp av ett drivkraftstillskott från t e hjälpraketer försöker man i stället att minska tiden för passage från under- till överljudhastighet.

Tidigare har redan deltavingens låga motstånd upp till vissa överljudhastigheter framhållits. Vingens planform måste genom stor pilform och litet sidoförhållande anpassas så, att flygplanet vid flygning i det aktuella överljudområdet ligger helt innanför den av rörelser genom luften alstrade stötvågsfronten, som utgår från planets nos. Stötvågsfronten har formen av en kon,

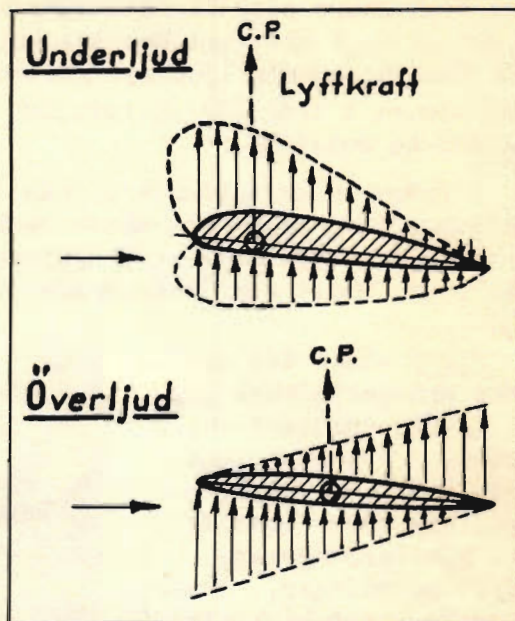


FIG 1 - TRYCKFÖRDELNING, LYFTKRAFT OCH TRYCKCENTRUMLÄGE ("C.P.") VID UNDER-, RESP. ÖVERLJUDSTRÖMNING KRING EN VINGE.

vars toppvinkel är beroende av flyghastigheten. Den brukar därför också kallas för tryckkon eller Machkon. Innanför denna tryckkon har strömningen underljudkaraktär vinkelrätt mot framkanten. Detta fenomen ger vissa möjligheter att anpassa vingprofilvalet efter underljudflygning, så att man redan från början av projekteringen kan räkna med godtagbara låghastighetsegenskaper. Givetvis måste dock under alla förhållanden en underljudprofil av s k höghastighetstyp med så högt kritiskt Machtal som möjligt väljas. Vid ett flygplans kritiska Machtal uppnås ljudhastigheten lokalt där luftens strömningshastighet kring planet i fråga är störst, och de kompressionsstötar alstras, som ökar flygplanets motstånd.

I fråga om deltavingar uppnås lyftkraftsmaximum först vid mycket stora anfallsvinklar, något som måste beaktas i samband med sikt-möjligheterna för besättningen. Ur konstruktiv synpunkt betyder detta, att landstället måste göras högt. Start och landningshastigheten är relativt stor.

Fig 2 visar det amerikanska provjaktplanet Convair XF-92A (delta-plan) i starten. - Ett flygplans start- och landningsegenskaper kan förbättras med olika klaffarrangemang (s k höglyftanordningar). Tyvärr har de nos- och bakkantklaffar m m, som visat sig effektiva vid raka och även pilformade vingar, inte givit önskat resultat vad beträffar flygplan med triangelvingar. Detta problem är därför föremål för stort intresse, och omfattande forskning pågår för att klarlägga aerodynamiska prestanda vid låga hastigheter hos olika typer av deltavingar.

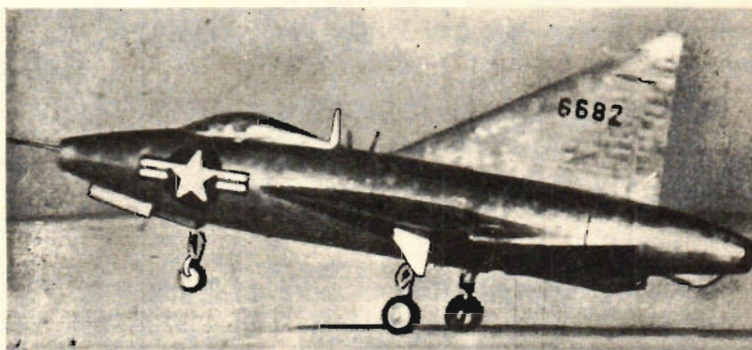


FIG 2 - STOR ANFALLSVINKEL OCH HÖGT LANDSTÄLL VID DELTA-FLYGPLAN.

Överljudflygning innebär flygverksamhet på mycket stora höjder. De höga hastigheterna medför ökade påkänningar för flygplan och besättning vid olika manövrer. Vid sväng är centrifugalkraften av avgörande betydelse. Denna kraftverkan är proportionell mot hastighetens kvadrat. Följden blir, att vid kursändring både tid och svängradie ökar för överljudflygplanet jämfört med ett mera konventionellt flygplan. Olika aerodynamiska data inverkar på manöveregenskaperna. Speciellt gäller detta vingbelastningen. För deltaflygplan kan denna göras betydligt lägre än vid ett utförande med pilformad vinge och stabilisator. Lägre vingbelastning ger bättre vändbarhet, vilket är en ytterligare motivering för användning av deltavinge särskilt vid låga överljudfarter.

Innan reaktionsmotorerna kom i bruk för flygplandrifft begränsade motoreffekten såväl flyghastighet som topphöjd. Överljudflygplanets fulländade aerodynamiska renhet möjliggör dessa höga hastigheter, en tendens som samverkar med motorernas allt större drivkraft. För ett flygplan finns på varje höjd ett begränsat hastighetsområde att flyga i, vars ena gräns motsvaras av de hastigheter i olika manövrer, vid vilka flygplanet överstegras, och vars andra gräns utgöres av kritiska Machtalet. Där dessa båda gränser sammanfaller ligger flygplanets s k absoluta aerodynamiska topphöjd vid planflykt. Här kan således ingen som helst manöver utföras. Större tillåtet Machtal ger större flygbart område och högre aerodynamisk topphöjd. Överljudflygplanet kan därför sägas öppna vägen mot de eftertraktade höga flyghöjderna, som jämte överljudhastigheten militärt sett är av stor taktisk betydelse.

IAKTTAGELSER VID GENERATORFEL PÅ FLYGPLAN TYF J 21.

För att utröna, hur flygplan J 21 beter sig, när elsystemet blir strömlöst p g a avbrott i laddningen, med åtföljande urladdning av batteriet, har flygningar företagits med frånslagen generatorsäkring, varvid följande framkommit:

Med tillslagen tankpump, KH, sikte och radio beräknas ett normalt laddat batteri kunna förse planets elektriska utrustning med energi under 15-20 min. Nedgång i batteriets kapacitet iakttages i nedgång i bränsleuret (onormal bränsleförbrukning), nedgång i bränsletryck, nedgång i radions ljudstyrka och räckvidd samt att tankpumpen slår ifrån. Om alla ovannämnda energiförbrukande organ och instrument slås ifrån med huvudströmbrytaren under 5 min, har batteriet återhämtat sig så mycket, att man under 3 min kan uppehålla radioförbindelsen. Dessutom fungerar automatiska propelleromställningen och samtliga instrument. Efter ytterligare 5 min torde man inte kunna påräkna radioförbindelse, däremot kan man genom återhämtning erhålla tillräcklig spänning för propelleromställningen, tankpump och instrument under 3 min.

Under försöken har vidare följande framkommit: - Lättaste sättet att avgöra om laddningen trätt ur funktion är att slå ifrån huvudströmbrytaren. Visar då bränsleuret på 0 föreligger fel.

Vid flygning med frånslagna instrument träder även motorinstrumenten utom varvräknaren ur funktion, vilket till en början verkar mycket enerverande, men man vänjer sig snart. Momentana tillslagningar av huvudströmbrytaren med 1 - 2 min mellanrum för kontroll av kylvätsketemperaturen och för propellerjustering är tillfyllest för flygning, särskilt om man redan kommit över i ett fortfarighetstillstånd vid inreglering av kylvätsketemperaturen.

Vid pådragning i samband med ev misslyckad landning bör man observera varvräknaren, enär för högt varv i förhållande till förkompressortrycket lätt kan erhållas. Härvid kan man ställa om propellern manuellt, längre och snabbare än om propelleromställningen sker på automat. Återflygning för landning skall ske med propellern manuellt inställd på kl 1100. (Se ToMt 21-828-5). - Landning har dock företagits med olika lägen på propellern, varvid några svårigheter inte förekommit.

Vid flygning på låg höjd med effekt 77/2100 visar propellerindikeringsinstrumentet för 450 km omkr 9.45, 400 km 9.55, 350 km 10.10, 300 km 10.25, 250 km 10.45. - I lättningssögonblicket vid full starteffekt visar propeller-

indikeringen 11.40 - 11.55. Efter pådragning före det flygplanet lättat bör föraren kontrollera, att propellerindikatorn går från 12.22 och stannar mellan 11.40 - 11.55, varigenom visshet erhålles, att något fel på propelleromställningen inte föreligger.

S. Å.

Att flyga med överljudshastighet.

G e n e M a y , provflygare vid de amerikanska Douglasfabrikerna, har uttalat sig om flygning med överljudshastighet. Den största faran, säger han ligger vid hastigheterna omedelbart över och under ljudvallen. Har ett flygplan väl passerat dessa, blir luftströmningen kring flygplanet jämn och flygplanets manöveregenskaper normala.

Så länge man inte försöker ge flygplanet en snabb kursändring är det inte mera spännande att flyga med överljudshastigheter än det är att sitta vid det här bordet, fortsätter han. May är den ende man i världen, som flugit med överljudshastighet på alla höjder från lägsta upp till 12 km höjd. Andra flygförare har flugit fortare än ljudet under blott några sekunder, medan May gjort samma sak under en avsevärt längre tid. Hans verksamhet har varit av mycket stor betydelse för forskningen på detta område.

Fiat G-80, nytt italienskt reoplan.

(Av Week 31/7 1950).

Ett nytt italienskt reoplan, G-80, har konstruerats hos Fiatfabrikerna. Planet är tvåsitsigt och i första hand avsett såsom övningsplan. Motorn är en de Havilland "Goblin 4", vilken ger 1.600 kp dragkraft. Bränsletankarna rymmer 1.850 liter. Planet har följande data:

Flygvikt: 5,500 kg	Maxhast: 830 km.
Stighastighet: 1.600 m/min	Längsta flygsträcka: 1.260 km/9.200 m.
Tophöjd: 13.300 m.	

Metallgaller som skydd för reamotorer.

(Press)

Från amerikanskt håll omtalas ett nytt skyddsgaller, avsett att hindra föremål från att sugas in i reamotorer. Tidigare existerande skyddsgaller har inte kunnat användas vid högre hastighet än c:a 450 km/tim, men det nya gallret påstås kunna hindra exempelvis en 12,7 mm patronhylsa från att komma in i motorn, även vid en hastighet på 1000 km/tim eller mer. Man uppges ha för avsikt att försöka få fram galler, som kan vara effektiva även vid 1100 km/tim. - På jaktplan skall det nya gallret monteras så att det kan fällas undan. Gallret skall användas vid start och landning samt under strid.

Isbildning på reamotorer.

(Press)

Man har dels använt metoden att medelst tröghetsfrånskiljning separera vatten från luften innan denna når fram till motorn, dels värmt upp den inströmmande vatten-luftblandningen, innan vattnet hunnit frysa. Het luft (gas) från brännkamrarna sprutas ut i luftintaget så att inloppet och motorns mest utsatta ytor uppvärms och det vatten, som slår mot dessa ytor, inte kan frysa. Genom att studera gasstrålar med stor strömningshastighet och temperatur samt gasens blandnings- och genomträngningsegenskaper, då den sprutas in vinkelrätt i en luftstråle, har man fått fram en grund att stå på, vid val av storlek och placering av munstycken, för avisning enligt denna metod.

Man har vidare kunnat undvika nedisning av reamotor med axialkompressor, genom att använda en mycket liten del av den heta förbränningsgasen från brännkamrarna för avisningssystemet. Metoden har utprovats för ett flertal

olika inloppstyper och har visat sig snabb och effektiv, då det gällt att hindra isbildning, i sådana fall, där kompressorluften inte utnyttjas för tryckluftssystemet.

Systemet medför endast obetydlig effektförlust. Själva inloppet och dess väggar uppvärms av varmluftsrör, medan uppvärmningen av ledskenor, hjälpapparatinstallationen m m åstadkommes med elektriska element eller genom blåsning av varmluft. Man har preliminärt undersökt en metod som går ut på att värma upp kompressorns ledskenor och rotorblad genom induktion av elektriska virvelströmmar, varvid rotern fungerar som generator.

Amerikanska flottflygets nya "katapultsittrum". (Av Week 3/4 1950)

Preliminära försök med ett utskjutbart sittrum har visat, att en sådan anordning kan användas. Det utskjutbara sittrummet är avsett för överljudplan, som flyger på stor höjd, och är utfört som tryckkabin.

Anordningen liknar en båt och är försedd med utfällbara fenor för att inte virvla runt efter utskjutningen. När flygaren kommit på tillräckligt stort avstånd från flygplanet skjuts en hjälpfallskärm ut. Denna drager ut huvudfallskärmen, som bär anordningen ned till marken eller vattenytan. Anordningen flyter på vatten, och kan därför användas även vid nödlandning på hav eller insjö.

AMERIKANSKA REAFLYGPLAN TÅL SKOTTSKADOR BRA.

Enligt "Aviation Week" den 7/8 1950 studerar en representant för den amerikanska Lockheed-fabriken i Korea hur F-80 Shooting Star klarar skador genom fientligt luftvärn, onormala påkänningar m m. Det har därvid visat sig, att flygplanet tål även mycket svåra skador och påkänningar, vilket framgår av följande exempel från ett flertal "tillbud":

En F-80:a anföll ett ammunitionståg, och kom in i "uppkastet" från explosionen, när tåget "flög i luften". Föraren gjorde en upptagning med 13 G för att undvika kringflygande spillror. När han landat på basen, upptäcktes det, att hans plan hade en del hål på vingens framkant och höjdrodret.

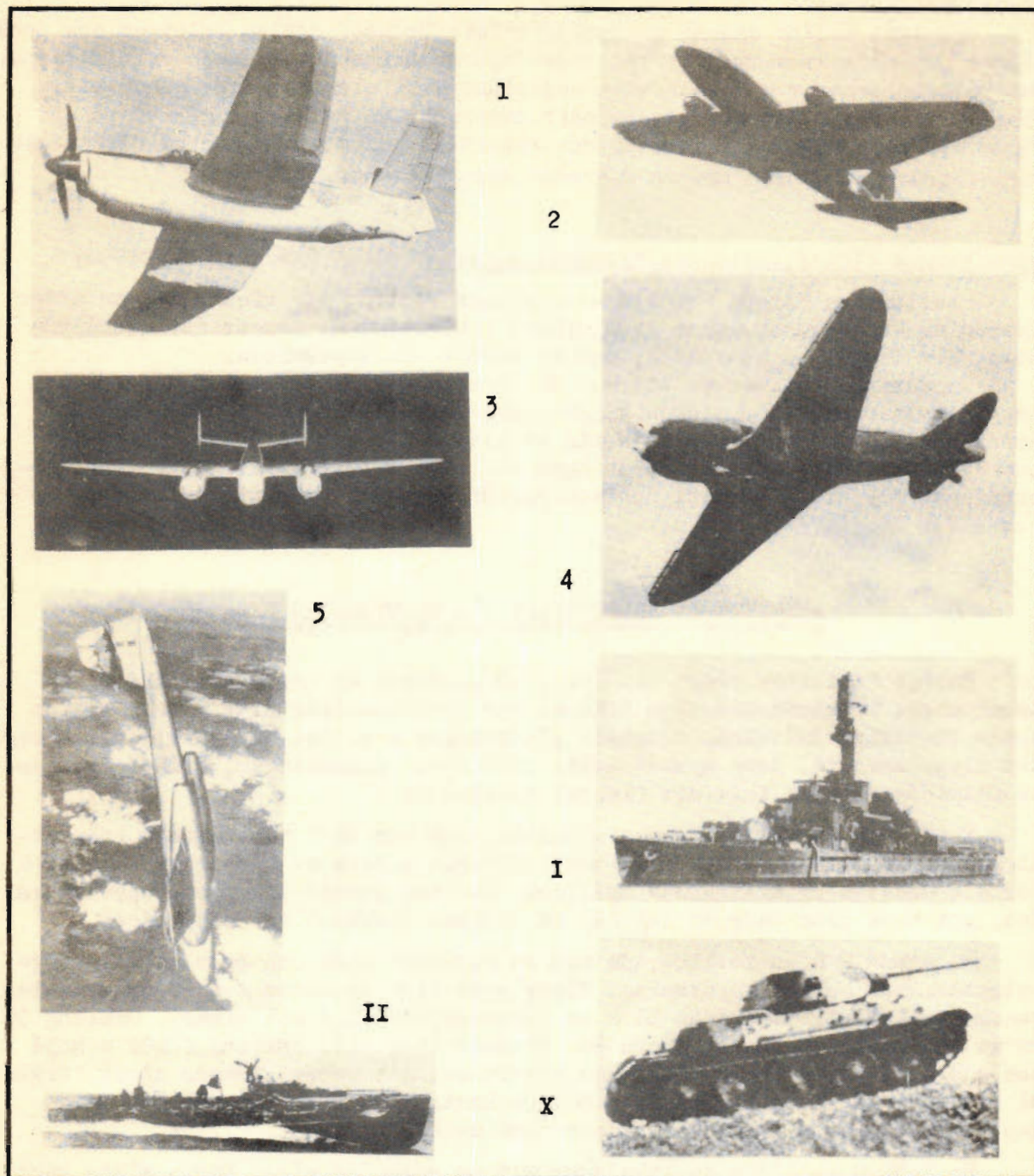
En annan F-80:a kolliderade med en uppspänd wire och blev av med bägge extratankarna och vingspetsarna. Flygplanet fick dessutom två 40 mm granater genom nospartiet, varigenom bl a en kanon böjdes ut i rät vinkel. Omkring 30 cm av fenan och sidodret skars av. Föraren steg till omkring 4 000 m höjd och gjorde fallskärmsutsprång. Han berättade, att rodren kändes något "slaka". Då han befarade, att han skulle förlora kontrollen över flygplanet, valde han att hoppa, medan han ännu kunde göra detta.

En F-80 C kolliderade likaledes med en uppspänd wire. Denna slets bort pitotröret och skar in i vingens framkant till den främre balken. Båda extratankarna slets bort, likaså vänster vingspets och omkring en halv meter av skevningsrodret. Föraren steg till 10.000 m höjd och återvände till basen. Där landade han i medvind, med spaken kraftigt över åt ena sidan och fullt trimroderutslag, utan missöde.

En annan F-80 C träffades underifrån av en luftvärnsgranat, som gick igenom motorns utblåsningshål och åstadkom en ingångsöppning om 5 cm och en utgångsöppning om 12 cm i fyrkant. Granaten slet därefter bort en del av ett spant och gjorde ett hål på 10 cm i fyrkant i övergången mellan fena och stabilisator. Enligt föraren var flygplanets manöveregenskaper normala. Knappast några brännskador alls uppstod.

Forts s 262.

KÄNNER DU IGEN DEM? - Lösning av igenkänningsuppg sid 252



Sud-Ouest S.O. 4000 - franskt reabombplan.

(Press)

Prototypen av S.O. 4000. 2-motorigt, 2-sitsigt, medeltungt reabombplan med hög hastighet, beräknades färdigt för sitt första flygprov i mitten på maj 1950. Som provtyper för S.O. 4000 har förut byggts S.O. M 1 och S.O. M 2. Det nya flygplanet har 2 st R.R. Hispano Nene reamotorer, placerade sida vid sida i bakre delen av flygkroppen. Planet har nosställ och tryckkabin.

Spännvidd 17,86 m

Vingyta 75 m²

Längd 19,75 m

Flygvikt c:a 26 - 28 ton.

Marschhastighet (uppskattad) 830 km/tim (enl Jane's All the World's Aircraft 1949-50).

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>Blackburn</u> <u>YA 5</u>	2-motorigt propellerflygplan. Två motroterande propellrar. Luftintag omedelbart bakom propellrarna. Midvingat med W-form på vingarna. Förarsits i höjd med vingens framkant. Högt ansatt, tvärvaskuret stjärthöjdplan. Nedsänkbar radardom baktill på kroppens undersida.
2	<u>English</u> <u>Electric</u> <u>Canberra</u>	2-motorigt reaflygplan. Midvingat. Reaaggregaten i vingarna. Lång flygkropp. Förarplatsen långt fram i nosen.
3	<u>Tu 2</u>	2-motorigt propellerflygplan med underliggande motorer. Dubbla stjärtsidplan. Svagt v-format stjärthöjdplan.
4	<u>La 7</u>	Enmotorigt. Kort kraftig nos med spinner. Avsmalnande, dubbeltrapetsformig vinge med avrundade spetsar. Stjärthöjdplanet pilformigt, böjd bakkant med litet hack.
5	<u>Gloster</u> <u>Meteor 8</u>	Tvåmotorigt reaflygplan. Lång nos framför motorgondolerna. Tvärvaskurna vingspetsar. Spolförmig, bakåt avsmalnande kropp. Motorernas utblåsningshål lågt i förhållande till flygkroppen.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Vyborg</u> ryskt psk (ex finskt)	En rak skorsten placerad mitt i fartyget. Ingen markerad brygga. Överbyggnaden sluttar långsamt för- och akterut från skorstenen. En mast med centralsikte på toppen - ser ut som en tunna - och strålkastare på förkant. Svagt utfallande stävar. Två dubbeltorn med svåra kanoner, ett förut och ett akterut. <u>Bestyckn:</u> art: 4 - 254, 8 - 105, 4 - 40, 6 - 20, <u>Depl:</u> 4000 ton <u>Dim:</u> 93 x 16,9 x 4,5. <u>Fart:</u> 16 knop.
II	<u>Rysk mtb</u> (ex tysk)	Liten brygga, rak däckslinje med ett urtag på var sida för torpeder. Svagt fallande stäv och tvärvaskuren akter. En lvkan på akterdäck. <u>Bestyckn:</u> art: 1 - 40, 2 & 4 - 20 <u>torp:</u> 2 - 53 TT <u>Depl:</u> 105 ton <u>Dim:</u> 33 x 4,9 x 1,6. <u>Fart:</u> 38 knop.

C. STRIDSVAGNAR.

Nr	Stridsvagn	Beskrivning
X	<u>T 34/85</u> ryska stridsvagn	Relativt låg vagn. Tornet placerat långt fram. Kraftigt lutande sidor. Eldröret når långt fram framför vagnen. Stora hjul, drivbanden ligga an både över och under. <u>Bestyckning:</u> art 1 - 87 mm <u>ksp</u> 2 - ? <u>Vikt:</u> 33 ton. <u>Hastighet:</u> max 55 km/tim.

Läsecretsen Har Ordet:

VÅR CIVILANSTÄLLNINGSUTBILDNING.

Två fältflygare delger här läsecretsen sina erfarenheter och synpunkter på det för denna kategori betydelsefulla ämnet.

Du kanske tycker, att vi drar upp ett tråkigt ämne, men då vi tillhör de äldsta av vår kategori, har vi tagit oss friheten försöka delge Dig våra erfarenheter av ett års studier. Eftersom enda möjligheten för oss här i Ljunghbyhed har varit korrespondensundervisning, vänder vi oss i första hand till dem, som inte har förmånen av tillgång till aftonskola.

Först något om våra förkunskaper. Vi har ungefär realexamens kompetens, men då våra studier ligger 5 - 6 år tillbaka i tiden, anser vi våra kunskaper vara jämförbara med vad "kat Ef" har efter F 2- och F 5-tiden. - Vi är 11 furirer, som tjänstgör som flyglärare här på F 5. Av oss läser 4 på studentexamen och 7 på ingenjörsexamen i flygteknik. Studentkursen, som läses vid Hermods, omfattar c:a 600 brev, medan den tekniska kursen läses vid NKI och omfattar något under 600.

Studietakten har i samråd med Hermods och NKI beräknats till 4 brev per vecka för studentkursen och 2½ brev för ingenjörskursen. Till hjälp vid våra studier har vi haft tre studiehandledare (två adjunkter och en flygingenjör). Onsdagar 0730 - 0820 och fredagar 1415 - 1600 har de civila lärarna stått till vårt förfogande. Tid för rådfrågning i tekniska ämnen har vi vid behov avtalat med flygingenjören. Detta system ser ut att fungera utmärkt.

Av egen erfarenhet vet Du nog, att läslusten varierar med flygtiden. Detta hade vi också klart för oss, när vi började studierna i höstas. Vi förstod, att när sommaren kom med sina 60 flygtimmar per månad, skulle läsfrekvensen sjunka katastrofalt, och att vi därför skulle bli tvungna att ligga väl över "kurvan" under vinterhalvåret, med dess många icke flygdagar och "bara" 25 timmars flygning per månad. Detta gjorde "ingenjörskursarna", medan däremot "studentkursarna" höll takten precis. Att de senare inte orkade över kurvan, berodde på att franskan var så svår. Under sommarhalvåret har studietakten sjunkit mer än vi beräknat. Vi hade överskattat vår förmåga att använda kvällen till korrespondensstudier efter en varm somardag med t ex 6 pass spinn. Dessutom är det ju svårt att sitta inne och läsa en vacker sommarkväll, när fåglarna kvittrar och hela naturen kallar.

Hur man skall studera (vid vilken tid och hur länge varje gång) får nog anpassas efter vars och ens läggning. Vi är ju inte stöpta i samma form, och vad som passar den ene, är omöjligt för den andre. Men det skulle kanske kunna vara till någon hjälp för Dig att höra, hur vi har lagt upp studierna. På grund av variationer i antalet icke flygdagar och den därav följande svårigheten att bedöma antalet tillgängliga studietimmar per vecka har vi aldrig kunnat fixera vissa bestämda tider för studier. Däremot har vi hållit som ett oeftergivligt krav att aldrig gå under "veckoransonen". Om det efter en vecka med mycket flygningar har visat sig, att vi haft t ex 2 brev kvar, så har vi utan prut offrat weekenden.

Så till en sak, som Du kanske inte tänkt på: Din höga lön vid unga år! Du har nu en lön på 629 kronor i månaden vid 20 års ålder. Hur vore det, om

Du tog Dig själv i kragen och sparade för framtida behov? Du kan - om Du är ungkarl - utan större ansträngning lägga undan 100 kronor i månaden de sista fyra åren, vilket med räntan skulle göra i runt tal 5.000 kronor. Dessutom får Du under vissa förutsättningar civilanställningsförmåner - avskedspremie, civilanställningsförsäkring och stipendium för yrkesutbildning - med sammanlagt 4.156 kronor. Sämre hade Du ju kunnat ha det - eller hur? Om Du är lite energisk under Din anställningstid vid flygvapnet och läser till studentexamen eller ingenjörsexamen, så kan Du sedan nå ganska långt med dessa pengar, det förstår Du nog. Du har ju också möjlighet att få ett värnpliktslån, men om Du själv sparar kanske Du kan klara Din utbildning utan lån. I varje fall är det gott att ha en slant på banken, om Du gifter Dig, vilket kan gå fortare, än Du anar.

Du tycker kanske att den här artikeln inte ger mycket, men - om vi på något vis väckt Ditt intresse för de frågor, vi berört, så är vi fullkomligt nöjda. Lycka till med studierna!

Två fältflygare.

FACKRED KOMMENTAR :

Till ovanstående vill U f l : s fackredaktion för utbildning av olika slag göra följande tillägg:

Det goda studieresultatet vid F 5 beror till stor del på, att fältflygarna där är äldre än på övriga förband, och att de förut fått studera på sämre villkor än vad deras nuvarande studiemöjligheter vid F 5 medger.

Men svårigheterna att genomföra civilanställningsutbildningen är vid F 5 kanske större än vid övriga förband. När det är flygdag kan ingen tjänstetid anslås för studier, och "icke flygdagar" medgav under den gångna vintern blott att 360 timmar av tjänstetid kunde disponeras för studier. Fackredaktionen har kontrollerat den flygtid, som angives i artikeln ovan, och funnit, att en av artikelförfattarna har en medelflygtid av 25,9 tim per månad under vintern. För fem godtyckligt valda fältflygare (flyglärare) vid F 5 är medelflygtiden 24,0 tim. Till sist en fråga:

Har Du själv gjort Ditt bästa? Har Du offrat någon weekend på att söka förkovra Dina kunskaper?

FS/U.

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

Broms-cocktail räddade B-24.

(Air Force apr 1950)

Tre konservburkar med fruktsaft, en behållare med dricksvatten och en flygsergeants rådhighet räddade en gång en B-24 Liberator, tillhörande 7:de amerikanska luftflottan, från ett ganska säkert haveri.

När planet var på uppdrag över Iwojima skadades hydraulsystemet i vänstra vingen av fientlig eld. Sergeanten, mekanikern och en av flygskyttarna stoppade tillförseln till de skadade delarna genom att knipa till ledningarna. Då de sedan var rädda för att det inte fanns tillräckligt mycket vätska kvar i hydraulsystemet för att få bromsarna och vingklaffarna att fungera, fyllde sergeanten på saft och vatten från besättningens nödproviantförråd. När B-24:an landade, fälldes också klaffarna ut och bromsarna räckte precis till för att hindra planet att rulla över slutet på startbanan.

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

GNISTA TÄNDE BENSIN.

Bilden - ur
A e r o D i -
g e s t maj 1950
- är tagen vid en
eldsvåda, som in-
träffade med ett
plan tillhörigt
kanadensiska flyg-
vapnet, vid en
bränslepåfyllning.



I rapporten står: "Normalt erfordras fyra jordningar, nämligen mellan flygplan och jord, mellan tankbil och jord, mellan tankbil och flygplan samt mellan munstycke och tank. Vid detta tillfälle hade flygsoldaten stuckit in munstycket i tanken, och bensinen hade börjat flöda, då efter ungefär tre sek en explosion inträffade. Flygsoldaten blev bränd, kastades ned från vingen, och planet fattade eld. På grund av skadorna och chocken minns flygsoldaten ingenting mer av det inträffade.

Det snöade kraftigt, och tråden, som skulle ha förbundit munstycket med bensintanken, blev aldrig funnen. Den statiska urladdningen kan möjligen ha kommit från flygsoldaten själv. Han hade gått omkring på vingen och sparkat undan snön, varvid han hade haft sina gummiskor på sig".

Som jämförelse har nedangjorts ett utdrag ur svenska flygvapnets bestämmelser för undvikande av brand - AMI VI, b.

1. Vid tankning skall såväl flygplan som tankanläggning (tankbil, stationär anläggning etc) vara väl jordade. (Flygplan med sporre äro jordade, då sporren står på marken. Flygplan med sporrhjul erfordra särskild anordning för jordning).

2. Innan tankning påbörjas, skall tankanläggningen metalliskt förbindas med det jordade flygplanet. (Vid Zwicky-munstycke medelst den å munstycket fästade metallkedjan med anslutningsklämmare).

3. Det skall tillses, att kontakt såväl mellan tratt och påfyllningsstuds som mellan påfyllningsmunstycke och tratt hålles under det påfyllningen sker."

Löjtnant R. Arnebäck: SJU TIMMAR I EN ENMANSLIVBÅT - EN RÖKARES RÖN.

"Omkring kl 1400 den 10/8 stod jag fullt flygklädd på däck till vår torpedbärningsbåt, beredd att hoppa i havet mellan Stora Ekö och Gåsfeten. Det var rätt så ruggigt, och det var verkligen ej med någon angenäm känsla jag slängde mig i vattnet på kommando. Jag kom i vattnet som efter ett fall-skärmshopp, och eftersom det blåste rätt så friskt, utlöste jag den ena av flytvästens kolsyrepatroner. Därefter skulle jag koppla loss livbåten, men "lyckades" i stället koppla loss flytvästens midjerem, vilket gjorde, att denna blev sladdrig, och jag flöt sämre. Jag upptäckte dock felet, och efter någon minut hade jag livbåtspacken framför mig. Det var den engelska typen av enmanslivbåt. Eftersom jag förut endast övat med den svenska typen, så var det litet besvärligt att finna kolsyrebehållaren och öppna den.

Efter en stund lyckades det mig äntligen att fylla båten och kliva upp i den. Då var den i övrigt halvfylld med vatten, och när jag försökte koppla luftbälgen för att pumpa upp båten bättre, tog det mig ett par minuter innan det gick. "Dålig utbildning på ny materiel!" (Ljt A. försökte gånga fast pumpen, vilket är fel. Pumpens gummigänga skall tryckas fast vid anslutningen på båten - Fackred anm). Sedan jag pumpat upp båten och tömt det mesta av vattnet ur den, "organiserade" jag materielen till deras rätta platser. Drivankaret ut, höljet som sittdyna o s v.

Jag bogserades nu av torpedbärningsbåten till i närheten av en slät-prick syd Stora Ekö, och förankrades där. Jag frös fruktansvärt, och hela kroppen skakade som i frossa. Jag hade emellertid fått en luftkudde, som jag blåste upp och satte mig på, och det blev en fantastisk skillnad. Kylan underifrån försvann fullkomligt, och det blev betydligt behagligare att sitta där mol allena. Jag hade dessutom en svamp, med vars hjälp jag torrlade båten, och svampen kom bra till pass då och då, när det gällde att tömma båten från vatten. Vågorna slog nämligen över relingen och trots att kapellet var uppspänt, slog det in en del vatten. Det blev långsamt vid pricken och jag önskade faktiskt få driva med vågorna. Efter ett par timmar försvann frossan och kylan kändes inte så svår.

Torpedbärningsbåten skulle återvända till redde, varför jag bogserades in till Stora Ekö brygga, där jag kopplades vid en tamp och fick ligga och gunga i dyningarna. Jag öppnade den personliga nödproviantssatsen och skulle röka min första cigarett - genomvåta samtliga - och när jag försökte tända en gulbrun "Indian", brann cigarettens endast ett par bloss, därefter slocknade den. Kylan är inte så svår att behärska, värre är det då för en inbiten rökare att sitta med 20 st cigaretter, som är nästan oanvändbara. Plats för genomgripande ändring - nödproviantssatsen måste vara vattentät! Kolan och chokladen däremot gjorde, att man fick något i sig, trots att chokladen var täckt med ett lager av saltvatten.

Tiden gick, och jag började faktiskt att trivas i min lilla livbåt och då sol och vind till en del torkat mina kläder, mädde jag prima. Efter 4-5 timmar började jag känna, att jag ville sträcka på benen och ändra på min obekväma sittställning. Det gick däremot inte, utan jag fick sitta kvar i den ställning jag hade.

När mörkret kom, och jag satt där och såg på stjärnorna i min stilla ensamhet, längtade jag efter en varm säng och en god middag, men jag skulle säkert kunnat genomvaka natten och ligga i betydligt fler timmar, men tyvärr

SPRÅKSPALTEN: - BRITTISK HÄLSNING TILL F 9.

"FROM HEADQUARTERS FIGHTER COMMAND TO RAF NORTH WEALD INFO SWEDISH EMBASSY 29 PORTLAND PLACE W I A 26 SEPT 07 UNCLAS FOR COMMANDING OFFICER SWEDISH SQUADRON FROM COMMANDER IN CHIEF STOP I AM DELIGHTED THAT YOU AND YOUR SQUADRON HAVE BEEN ABLE TO PAY A VISIT TO FIGHTER COMMAND STOP YOU HAVE IMPRESSED US VERY MUCH BY YOUR SMARTNESS EFFICIENCY AND GOOD COMRADESHIP AND YOU WILL LEAVE BEHIND EXTREMELY HAPPY MEMORIES STOP IT HAS BEEN A GREAT PLEASURE TO HAVE YOU HERE AS OUR GUESTS AND I HOPE YOU HAVE ENJOYED YOURSELVES AS MUCH AS WE HAVE ENJOYED HAVING YOU WITH US STOP I SEND MY BEST WISHES TO ALL RANKS AND I HOPE YOU WILL HAVE A PLEASANT RETURN FLIGHT STOP HAPPY LANDINGS IN THE FUTURE STOP - 071400 A +"

En dagjaktdivision 28:or ur F 9 har som bekant nyligen gjort ett goodwillbesök i England. Förbandets personal var därvid brittiska flygvapnets gäster. Vid starten för hemflygningen mottog F 9:s chef, överste Å h m a n - s o n , som själv ledde färden, ovanstående telegrafiska hälsning från brittiska jaktflyget och dess bemärkte chef, S i r B a s i l E m b r y .

Det gäller nu för U f 1 :s läsare att åstadkomma en bra översättning av telegrammet. Bästa försöket belönas med införande i kommande nummer.

H A V E R I F R O N T E N .

fick jag ej det, då torpedbärgningsbåten kom och fiskade upp mig. Klockan var då 2130. Jag kände då ingen kyla, endast matthet i ben och armar, och vinkade av filter, som vänliga människor ville svepa om mig. Jag ville bara ha en sak - en ordentlig och torr cigarett, vilket också beviljades av en vänlig själ.

Detta prov utfördes i relativt lugn sjö, bra väder och med kontrollanter runt om en, som kunde ingripa, om man skulle börja "tuppa av". Under verkliga förhållanden skulle helt säkert detta prov varit betydligt hårdare och min kondition betydligt sämre vid räddningen.

E r f a r e n h e t e n av provet säger mig följande:

- 1) lär Dig materielen så, att Du inte i hård sjö och kallt vatten behöver undersöka v a r de olika detaljerna finnas och hur de skall användas!
- 2) luftkudde och svamp oundärliga, de tar liten plats!
- 3) vättentät nödproviantförpackning. En rökare, som får en torr, god cigarett i munnen, klarar sig betydligt fler timmar än en rökare, som får försaka sin "giftpinne"!?!?