



Nr 1 1951

JANUARI

29/1

Underrättelser från flygledningen

Cirkulerar:

at Westerlund från 29/1 till 3/2
off 2 från 4/2 till 7/2
offnäss från 8/2 till —



U f 1

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

Det åligger flottiljchef (motsvarande) att tillse att U f 1 erhåller lämplig spridning inom förbandet. Med ★ försedda artiklar skall genomgå med av innehållet berörd personal.

Uf1 utsändes även till pressen. I Uf1 förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

Innehåll:

	Sid.
Dagens Fråga	
Plikten framför allt!	1
Kungaparaden den 6/11 1949	4
Personlig beredskap	6
e Försvarsförstärkningen★	8 20
Känner Du igen dem?	7
Flygtjänst	
f Bombflytare övningsapparat★	13 5
Månadens navigationsproblem	14
Marktjänst	
d Idrott för flygare★	15 10
Frivilligt försvarsarbete	17
Vad Vet Du	
Om vår luftbevakning m m	20
Det Pågående Kriget	
De kinesiska masshärarna	21
Atombombkrig	22
Flygparaply	"
e+d Erfarenheter från Korea★	24 5
Utlandsnytt	
Norsk Luftmilitärt Tidskrift	25
Norska luftförsvarets uppbyggnad	26
f Stigande försvarskostnader i USA★	27 5

Forts omsl 2. sida.

U f l
=====

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

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

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

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

INNEHÅLL: - Forts.
=====

USA-flyganslagens användning	28	Vad vet Du om Din OSF?	34
Flygkadettutbildningen i USA	29	En flygsäkerhetsfråga	"
Tekniska Fronten		Läsekretsen Har Ordet	
Convair B-36 och RB-36	31	Robotfronten - flygmotorer	35
Bättre än "ljudvallen"?	32		
Haverifronten			
Fallskärmsutsprång från J 30	5 33		

U f l
=====

framställas inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, inspektionerna, flygöverläkaren) under medverkan från flygvapnets övriga organ (flygeskaderstab, flygbasområdestab, 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:

P L I K T E N F R A M F Ö R A L L T !

I samband med sitt trontillträde har Hans Majestät Konung Gustaf VI Adolf tillkännagivit vissa maningar och utfästelser, vilka tidigare på annat sätt delgivits krigsmakten. Här nedan följer ett utdrag ur dessa uttalanden såsom en påminnelse för flygvapnets personal.

De kungsord, som vår nye Konung och Högste Krigsherre, Hans Majestät Kung Gustaf VI Adolf, låtit utgå till sitt folk och sin krigsmakt i samband med sitt tillträde till den svenska riksstyrelsen och sitt övertagande av det högsta befälet, uttalades måndagarna den 30 oktober, i rikssalen på Stockholms slott, och den 6 november 1950, på Ladugårdsgärde invid Stockholm.

Vid förstnämnda tillfälle, den statsakt, då den nye Konungen avgav sin grundlagsenliga kungaförsäkran, yttrade han bl a:

- "Vi Gustaf VI Adolf försäkre härmed högtidligen och på det kraftigaste, att vi vele och skole styre riket efter regeringsformens bokstavliga föreskrift. Vi skole ock såsom en rättrådig konung och en huld fader för svenska folket efter vår yttersta förmåga befrämja rikets och varje inbyggares samskyldiga gagn och bästa".

I rikssalstale, där vår Konung angav sin vilja och sina önsknings i samband med sitt tillträde till riksstyrelsen, tillkännagav han bland annat följande riktlinjer för den fortsatta statsstyrelsen:

- "Såsom mitt valspråk har jag beslutat antaga orden: 'Plikten framför allt'." - - -

"Den svenska rättsskipningen och förvaltningen", fortsätter han, "kännetecknas sedan långliga tider av stark plikt-känsla, duglighet och omutlig rättrådighet. Dessa egenskaper kan inte skat-

tas nog högt. De svenska ämbetsmännens redbarhet utgör en garanti för den enskilde medborgaren i vårt land, att hans rätt tillvaratas och att hans intressen behandlas med oväld. Jag förväntar mig ett strängt fullföljande av nu berörda grundsatser." - - -

"Med vidgandet av de områden, över vilka staten övar inflytande, följer utan tvivel en ökad fara för ett stelt, formalistiskt handläggande av ärendena. Fasta former är nödvändiga. Men all byråkratism och allt formskäreri är av ondo och kan, om de får utbreda sig, vålla både statsmaskineriet och landets liv i övrigt svår skada.

Jag vill uttala min livliga förvissning, att statens tjänare av alla kategorier skall veta att allt framgent upprätthålla skicklighet och personlig integritet. Tillika förväntar jag av dessa för landets hela liv så viktiga korporationer (rättskipning och statsförvaltning), att varje enskild medlem måtte utöva sina åligganden, ej endast med *n i t* och *k u n n i g h e t*, utan tillika - och detta anser jag vara av stor vikt - med den *v i d s y n t h e t*, *k l o k h e t* och *h u m a n i t e t*, som djupare sett bäst befrämjar de intressen var och en är satt att vårda.

Vi bör alla, var vi än blivit ställda i samhället, erinra oss, att vi där har till uppgift att väl vårda det svenska folkets och hela det svenska fäderneslandets intressen. *S v e r i g e s b ä s t a v a r e a l l a s v å r t m å l .*"

Vid sitt andra framträdande, måndagen den 6 november, på Gustaf-Adolfs-dagen, och då som krigsmaktens Högste Befälhåvare, höll H. M. Konungen i närvaro av kungahusets medlemmar, paraderande trupp ur samtliga försvarsgrenar, frivilliga försvarsorganisationer, regerings- och riksdagsledamöter samt diplomatiska representanter m fl ett tal till den svenska krigsmakten, vilket bl a radierats och i sin helhet återgivits på flygvapenorder nr B 112/1950 (13/11). U f l citerar därur följande:

- "*P l i k t u p p f y l l e l s e*, *m o d* och *s t å n d a k t i g h e t* har sedan gammalt varit utmärkande för svenska krigsmän. Detta inger tillförsikt för framtiden. Jag förväntar att envar såväl inom krigsmakten som inom det totala försvaret gör sin plikt vid *v a r j e* tillfälle och under *a l l a* förhållanden. - - -

Sveriges krigsmakt och andra försvarsanordningar är till för att, om så skulle krävas, till det yttersta värna vårt land, dess frihet och själv-

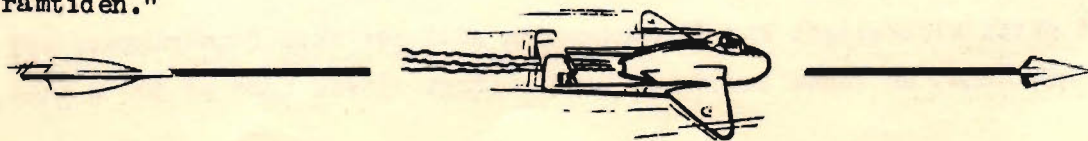
ständighet. Genom sin blotta tillvaro skall de bidra till att hålla kriget fjärran från svenskt område. Ju mera effektivt försvaret är, desto större sannolikhet finns att det aldrig behöver träda i verksamhet. Men för att det samlade försvaret skall uppnå högsta möjliga styrka krävs ovillkorligen, att envar sätter in sina bästa krafter för att göra sig väl skickad i den stora organisationen. - - -

Av officerare, underofficerare och underbefäl förväntar jag under hela deras tjänstetid ett oavsläppligt förkovrande av kunskaper och tjänsteduglighet. Jag förväntar ock, att all utbildning av underlydande personal bedrivs med bästa tänkbara utnyttjande av tid och krafter och på ett sådant sätt, att den underlydande förstär utbildningens ändamål.

Av menige man - och härvid tänker jag särskilt på alla värnpliktiga medborgare - förväntar jag att de under all tjänstgöring släppa till hela sin kraft och framför allt sin vilja. Endast så kan det bästa resultatet ernås av den utbildningstid, som står till buds. Våra värnpliktiga bör komma ihåg, att detta är en angelägen medborgerlig plikt.

Det är inom krigsmakten vars och ens plikt - från de högsta cheferna till de meniga krigsmännen - att ovillkorligen lyda utfärdade order. Utan disciplin inträder upplösning. Men disciplinen bör ej vara grundad på fruktan för straff. I en fri och upplyst demokratisk stat, som den svenska, skall den fastmera vara fotad på den frie medborgarens insikt om lydnadspliktens betydelse för uppnåendet av det gemensamma målet. Frivilligt offrar den enskilde något av sin personliga obundenhet. Lagandan, kamratskapet i dess vidsträcktaste bemärkelse träder i den obegränsade självhåvdelsens ställe. Om hos någon den goda viljan likväl brister eller någon genstörtigt och själviskt ställer sig utanför den stora gemenskapen, måste han ovillkorligen och med kraft föras till rätta av kamrater och förmän.

Sammanhållning och samverkan är grundförutsättningarna för kraften hos det totala försvaret. Sammanhållning på osjälviskhetens grund förmår allena skänka vårt gemensamma fädernesland nödvändig styrka och motståndskraft. Med förenade krafter kan vi tillitsfullt möta framtiden."



KUNGAPARADEN PÅ GÄRDET DEN 6 / 11 1950.

Den 6 november är en dag, som av tradition firas inom svenska krigsmakten. Men den 6 november 1950 fick en särskilt högtidlig prägel, genom att Hans Maj: t Konung Gustav VI Adolf denna dag för första gången som krigsmaktens högste befälhavare mottog trupper vid en paradering på Gärdet i Stockholm.

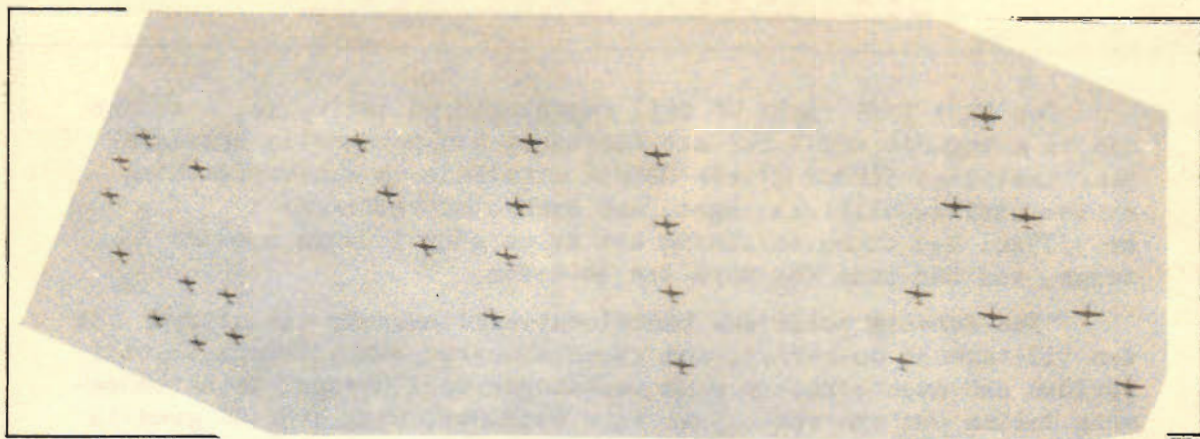
Flygvapnet deltog såväl i luften som på marken. Flygstyrkan bestod av 29 flygplan typ J 26 ur F 20 (K. Flygkadettskolan) och sammanlagt 60 flygplan typ J 28, vilka - för att erhålla en bred representation - utgick ur samtliga våra "28"-flottiljer (F 8, F 9, F 13 och F 18). På marken deltog flygvapnet med sammanlagt c:a 1.100 man ur F 2, F 8, F 11, F 16, F 18, F 20 (luftbevakarna och flygvapenkompaniet ur AUS) samt FCS (Flygvapnets centrala skolor). Dessutom deltog musikkårerna ur F 1, F 8 och F 11, vilka sammanlagits till en musikkår på c:a 60 man.

Vädret hade inte sett lovande ut på f m och allteftersom klockan närmade sig 1400, då Konungen skulle taga emot förbanden, blev vädret sämre och sämre. Molnhöjden såg ut att vara tillräcklig för flygförbanden, men snöbyar nedsatte sikten - över Slussen t o m högst väsentligt.

Markförbanden anlände med bussar till flygvapenhuset på Gärdet. Härifrån marscherade dessa förband gemensamt till paradplatsen sydöst om K. Borgen, företrädde av musikkåren och varje förband av sin fana.

Sedan Konungen tagit emot markförbanden och hållit det tal, som bl a återgivits på fo nr B 112/1950 var tiden inne för "förbimarschen". Denna inleddes av flygförbanden, varvid F 20:s J 26-or flög Konungens namnchiffer - G VI A - och de 60 J 28-orna gav eskort. Den rådande allmänna uppfattningen på hedersläktarna minutererna före överflygningen var nog den, att "flyget inte skulle komma". En avsevärd vadhållning lär också ha förekommit, varvid flygvapnets representanter dock torde ha tillhört vinnarna. Visst var vädret dåligt från paradsynpunkt - men inte så dåligt, att det inte gick att flyga. Vad vi kanske var oroliga för var att förbanden inte skulle kunna hålla sina exakta paradformeringar - särskilt då F 20 med det svårflugna namnchiffret.

På rätta klockslaget kom förbanden och höll perfekta formeringar, som inte kunde annat än väcka beundran. Namnchiffret dånade fram på 300 m höjd



över Konungens tribun och följdes av rea-jakten, som flög gruppvis på c:a 100 m höjd med 1500 m avstånd mellan grupperna. Det var en god prestation att under rådande väderleksförhållanden genomföra flygningen med en så genomgående precision.

Efter överflygningen började marktruppernas förbimarsch förbi Konungens tribun. Efter arméns fotmarscherande del och en del trupp ur marinen kom F 20 som första markförband ur flygvapnet, följt av F 8, F 2, F 16, F 18, F 11 och FCS i nu nämnd ordning. I täten av varje förband marscherade förbandschefen eller dennes ställföreträdare, sedan fanan med fanvakt och därefter truppen i marschkolonn på 8 täter. Truppen var utrustad med kpist och alla bar vita vantar. Flygvapenkontingenternas förbimarsch gjorde ett gott intryck. Man såg hur alla gjorde sitt bästa. Detta och den träning som bedrivits på förbanden dagarna före paraden gav även som resultat, att flygvapnets förband stod sig väl i jämförelse med de andra.

Konungen uttryckte till chefen för flygvapnet sitt erkännande för det sätt på vilket förbanden ur flygvapnet deltog i luften och på marken. Vår chef vidarebefordrade Konungens tack till deltagande flygvapenförband genom nedanstående "tpr" (teleprintermeddelande):

C E 3 . C F 1 . F 2 . F 8 . F 9 . F 11 . F 13 . F 16 . F 18 . F 20/F 16 . FV KOMP
AUS/F 16 . FCS/F 1 DE OFV . 1114 7/11 . H.M. KONUNGEN HAR UTTALAT SITT ERKÄNNANDE
FÖR DET SÄTT PÅ VILKET FÖRBAND UR FLYGVAPNET I LUFTEN OCH PÅ MARKEN GENOMFÖRDE SIN
DEL AV PARADEN PÅ GÄRDET DEN 6/11. + k

"PERSONLIG BEREDSKAP".

Den 15/3 1948 ingav ÖB till regeringen en skrivelse, i vilken han bl a begärde medel för att förstärka den personella beredskapen. Samtidigt därmed gjorde ÖB ett uttalande om sin uppfattning av det utrikespolitiska läget, som även stod refererat i U f l nr 3/1948. Det finns anledning att än en gång i dessa spalter återge, vad han sade för nära tre år sedan.

"Den senaste politiska händelseutvecklingen är ett uttryck för den tilltagande osäkerhet, som karaktäriserar det allmänna läget i världen och även sträcker sina verkningar till Norden. Motsättningar mellan öst och väst tycks inte utjämnas, utan tvärtom gradvis fördjupas. De kommer också tydligare än på länge till uttryck i allmänna opinionsyttringar inom olika länder. Detta bör visserligen inte uppfattas så, att en allmän konflikt är nära förestående, ty för en sådan är västmakterna knappast beredda och Ryssland sannolikt alltför svagt efter krigets påfrestningar i olika avseenden. Men det är uppenbart, att Sovjet mycket målmedvetet arbetar på att sammanfoga sitt eget säkerhetssystem i Europa, och det förefaller, som om det därvid inte tvekar att tillgripa mycket bryska metoder. Man får inte utesluta möjligheten av att Sovjet under fullföljandet av sådana åtgärder för den egna säkerheten kan komma att skrida till partiella aktioner, som det bedömer möjligt att vidta utan att därför en storkonflikt behöver utlösas.

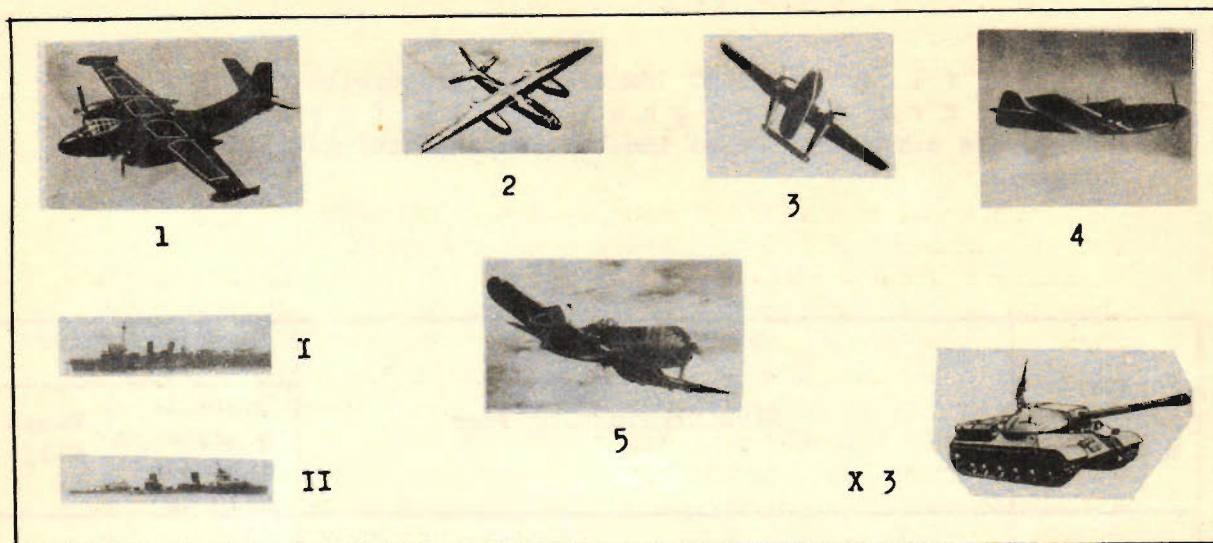
För Sveriges del måste den tilltagande aggressiviteten anses innebära, att k r i g s r i s k e r n a ö k a t och att vi alltså nu måste överväga att påbörja sådana åtgärder i avseende på försvarsberedskapen som av försvarsministern, försvarskommittén och ÖB förutsetts bli nödvändiga i ett skärpt läge."

Läget i dag visar, att detta uttalande var präglat av stort förutseende. Orosmolnen hopar sig tätare än någonsin efter andra världskriget. Ekot av kriget i Korea ger genljud i parlamentsalar och kongressrum världen runt. Situationen är nervöst överkänslig, risken för en urladdning finnes där.

I U f l nr 11/1950 redogjordes för upprustningarna i några av de mest aktuella länderna. Sedan dess har dagliga telegram från världens alla hörn givit oss påtagliga bevis för, att dagens situation i mycket påminner om den, som präglade tiden omedelbart före andra världskriget. - Det finns sålunda - med denna situation för ögonen - all anledning för flygvapnets personal till en allvarlig funderare över bl a den personliga beredskapen.

Arten av beredskapstillstånd i landet bestämmes av Kungl. Maj:t. Arten av var mans "personliga beredskap" bestämmes av vederbörande själv. Med "personlig beredskap" avses då, att var och en inom sitt begränsade område med all energi riktar in sitt tankeliv och sin fantasi på alla de små och stora problem, som kan uppstå, om landet tvingas in i beredskaps- eller krigstillstånd.

Känner Du igen dem?



Lösning av uppgiften se sid 38 - 39.

PERSONLIG BEREDSKAP - Forts fr sid 6.

"Personlig beredskap" är inget tomt slagord. Det är ett begrepp, som var och en kan göra levande inom sig själv med hjälp av sin fantasi. Ansvariga chefer av alla grader - på marken och i luften - kan t ex inom fredsövningarnas ram både applikatoriskt i lektionssalen och praktiskt i luften samt i terrängen öva sin personal så, att den blir väl förtrogen med förhållandena i fält. För detta fordras fantasi och inlevelse - såväl hos cheferna som hos truppen. I tjänst varande personal kan orienteras och övas i de flesta med en mobilisering sammanhängande detaljer. Misstänksamheten mot "obehöriga" inom flotttiljomsrådet kan skärpas, vaksamheten ökas, vakttjänsten effektiviseras. Allt beror på oss själva, om vi kan leva oss in i situationen så, att vi ser den i dess rätta dager och i hela dess vidd.

Viktigt är även, att vi inte är "pappersberoende", d v s att vi inte är helt bundna av alla detaljrika instruktioner och PM angående åtgärder vid inträdande skärpning av läget. Ett betydelsefullt led i höjande av den "personliga beredskapen" är, att göra dessa instruktioner så levande inom oss, att vi även dem förutan hjälpligt kan klara vår roll under de första kritiska dagarna av ett krigsutbrott. - Det viktigaste är dock till sist inte endast den moderna materielen utan att p e r s o n a l e n står beredd att utnyttja den för dess ändamål.

FÖRSVARSFÖRSTÄRKNINGEN I SVERIGE.

I U f l nr 7-10/1950 lämnades en redogörelse för de militära myndigheternas förslag till försvarets stärkande. Dessa innebar sammanfattningsvis i huvudsak följande:

Försvars- grenar m m	Förstärkningsåtgärder	Merbehov under 1950/51	
		Beställ- ningsbemyn- diganden Milj kr	Medel Milj kr
Flygvapnet	Ökning av flygindustriens produktionstakt	13,0	11,5
	Köp av nattjaktplan i utlandet som ersättning för J 30 (D H Mosquito)	24,7	4,0
	Forcering av luftbevakningens modernisering	8,0	-
	Forcering av flygfältsarbetena	10,0	5,0
	Forcering av utbyggnaden av berghangarer, lokaler för lber, uppställningsplatser för radarstationer		
Armén	Forcering av tygmtrlanskaffningen, främst pansarvärn och radar	33,8	-
	Anskaffning av beklädnadsmateriel	-	1,0
	Ökning av antalet reservofficerare		0,2
	Extra tjänstgöringsmånad under 1951 för 10.500 äldre gruppchefer		5,0
	Forcering av befästningsarbeten		1)
Marinen	Forcering av fartygsmoderniseringar m m	13,0	9,6
	Extra utbildning av äldre värnpliktiga		2,0
	Forcering av befästningsarbeten		1)
Försvars- staben	Utvidgning av krigstelegrafnätet m m	-	3,0
Krigs- materiel- verket	Åtgärder för höjande av den industriella krigsberedskapen		7,0
Försvarets sjukvårds- styrelse	Anskaffning av sjukvårdsutrustning		1,0
Friv.org	Ökning av utbildningsverksamheten m m		1,2
Summa miljoner kr		102,5	50,5 ¹⁾

1) Fortifikationsförvaltningen har för hela krigsmakten begärt ett tilläggsanslag för 1950/51 av 20 milj kr.

Med utgångspunkt härifrån framlade Kungl Maj:t i mitten av oktober en proposition i förstärkningsfrågan. Propositionen utmynnade sammanfattningsvis i följande av mera allmänt intresse för flygvapnets personal.

PROPOSITIONEN.

Försvarsministern framhåller beträffande den materiella beredskapen angelägenheten av att i nuvarande utrikespolitiska läge alla möjligheter tillvaratas för att på kort sikt öka leveranstakten beträffande beslutade materielanskaffningar. Detta borde särskilt gälla materiel, där bristerna i krigsorganisationen är mest framträdande. Undersökningar hade givit vid handen, att möjligheterna till forcering av materielleveranserna syntes vara relativt begränsade beträffande såväl importmateriel som, därest inte förtursrätt med stöd av förfogande rättslagen tillgreps, inom landet tillverkad materiel. Ett undantag utgjorde dock viss av krigsmaterielverket anskaffad materiel, bl a pansarvärnsvapen och ammunition. Med utgångspunkt från dessa uttalanden framhåller departementschefen beträffande flygvapnet, att han inte är beredd att i förevarande sammanhang förorda de föreslagna åtgärderna för ökning av den inhemska flygindustriens leveranstakt.

I fråga om den föreslagna anskaffningen av nattjaktplan som ersättning för J 30 framhåller departementschefen vidare, att han av beredskaps- och säkerhetsskäl tillstyrker detta, dock endast inom ramen för den för flygvapnet gällande anskaffningsplanen. Detta förbehåll innebär, att något extra beställningsbemyndigande eller tilläggsanslag för ifrågavarande ändamål icke begäres för 1950/51 och att ersättningen av J 30 därför endast delvis kan genomföras under de närmaste åren. Förslaget att forcera luftbevakningens utbyggnad tillstyrkes däremot.

I fråga om armén och marinen tillstyrkes i huvudsak myndigheternas förslag avseende förbättring av den materiella beredskapen.

Beträffande den personella beredskapen tillstyrker försvarsministern att medel å tilläggsstat anvisas för frivilligorganisationernas verksamhet. Däremot avstyrks förslagen om anställning av ytterligare reservofficerare vid armén, efterutbildning av grpch vid armén och kustartilleriet samt av vissa övriga vpl vid marinen. Som skäl för dessa avstyrkanden anföres, att det f n inte är möjligt att bedöma, huruvida dylika inkallelser bör tillgripas, samt att särskild utredning pågår om gruppchefsutbildningen. Han erinrar även om, att regeringen erhållit riksdagens bemyndigande att bestrida av beredskapsinkallelser föranledda kostnader, genom överskridande av vederbörliga anslag.

Vad slutligen beträffar byggnadsberedskapen tillstyrker försvarsministern begärt tilläggsanslag för fortering av flygfältsarbetena. I fråga om befästningsarbeten (bl a berghangarer, lokaler för lbev och radaruppställningsplatser) är han - med hänsyn till bl a befintliga reservationer - däremot inte beredd att nu tillstyrka tilläggsanslag för 1950/51. Det förutsättes, att denna fråga kommer att upptas i samband med behandlingen av fortifikationsförvaltningens medelsäskanden för 1951/52, då säkrare hållpunkter föreligger för att bestämma försvarets byggnadskvot för kalenderåret 1951.

De tillstyrkta ytterligare beställningsbemyndigandena samt tilläggsanslag sammanfattas i följande tabell (jfr sammanfattningen av myndigheternas förslag på den föregående sidan 8).

Försvars- grenar m m	Förstärkningsåtgärder	1950/51	
		Ytterli- gare be- ställ- ningsbe- myndigan- de milj kr	Till- läggs- an- slag Milj kr
Flygvapnet	Anskaffning av flygmateriel m m (luftbevak- ningen)	8,0	-
	Vissa flygfältsarbeten m m	-	5,0
Armén	Anskaffning av tygmateriel m m	34,0	-
	Beklädnad m m	-	0,5
Marinen	Fartygsbyggnader m m samt anskaffning av artillerimateriel	14,0	10,0
Försvars- staben	Engångsanskaffning av viss materiel m m	-	2,0
Krigs- materiel- verket	Engångsanskaffning av vissa maskiner m m	3,0	3,0
Försvarets sjukvårds- styrelse	Engångsanskaffning av sjukvårdsmateriel	-	0,5
Friv.org	Ökning av utbildningsverksamheten m m		1,0 ¹⁾
Summa miljoner kr		59,0	22,0 ¹⁾

1) Varav 225.000 kr till Sveriges Lottakårer.

Tilläggsanslagen fördelar sig med 16 miljoner kr till materielanskaffning, 5 miljoner till flygfältsarbeten och 1 miljon till frivilligutbildning.

M O T I O N E R .

I h ö g e r m o t i o n e n framhölls betydelsen av, att omedelbara åtgärder vidtas för att h ö j a d e n i n h e m s k a f l y g m a t e r i e l p r o d u k t i o n e n , i syfte att motverka de följder, som skulle uppstå, om i utlandet beställda flygplan inte levereras p g a flygrustningarna därstädes. Motionärerna föreslog därför - i huvudsaklig överensstämmelse med flygvapenchefens förslag - lagerköp av viss importerad materiel samt anskaffning av extra verktygssats för flygindustrien. De föreslog vidare snara åtgärder för att tillgodose behovet av arbetskraft vid berörda industrier. För förslagets genomförande hemställdes om beställningsbemyndiganden och tilläggsanslag för 1950/51 i enlighet med flygvapenchefens förslag.

Motionärerna framhöll vidare, att försvarsministerns förslag innebar, att endast något mer än hälften av de erforderliga n y a n a t t j a k t p l a n e n (ersättning för J 30) kunde anskaffas. Med hänsyn till konsekvenserna härav fann de angeläget, att regeringen snarast omprövade denna

fråga. I motionen hemställdes vidare, att av fortifikationsförvaltningen äskade 20 miljoner kr för befästningsarbeten skulle anvisas försvaret å tilläggsstat under 1950/51. Motionärerna framhöll även, att - därest nödvändiga leveranser till försvaret inte kan komma till stånd på frivillighetens väg - regeringen med stöd av förfogandelagen borde bereda för försvaret oundgängliga leveranser förtursrätt.

I folkpartimotion framhöll motionärer, att man inte borde fransäga sig möjligheterna att för en merkostnad av 2 miljoner kronor (extra verktygssats åt flygindustrien) motverka de allvarliga följderna av ett leveransstopp för redan beställda utländska flygplan eller att - vid framtida beslut om dagjaktflygets fortsatta förstärkning - genomföra denna med inhemsk materiel. De av flygledningen föreslagna och av ÖB tillstyrkta åtgärderna för att höja flygindustriens produktionsförmåga borde därför snarast vidtagas. Motionärerna hemställde för detta ändamål, att ett beställningsbemyndigande om 2 miljoner kr och ett tilläggsanslag av samma storlek skulle anvisas för 1950/51.

I en annan folkpartimotion framhöll motionärer, att det av beredskaps- och säkerhetsskäl syntes nödvändigt att - som flygledningen föreslagit - vidta omedelbara åtgärder för att i full utsträckning ersätta fpl J 30 med moderna plan. För detta ändamål begärdes för 1950/51 ett beställningsbemyndigande av 24,7 och ett tilläggsanslag av 4 milj kr.

STATSUTSKOTTETS UTLÅTANDE.

Riksdagens statsutskott, som behandlat propositionen och motionerna, anförde i huvudsak följande ståndpunkt.

Tvångsingripanden i avsikt att bereda för försvaret oundgängliga leveranser förtursrätt så långt möjligt borde undvikas. Ansträngningarna måste i stället främst inriktas på att på andra vägar nå fram till en tillfredsställande lösning. Utskottet förutsatte, att regeringen hade sin uppmärksamhet riktad på denna fråga och i tvångsmål inte lämnade prioritetsalternativet obeaktat.

Utskottet framhöll vidare, att det insåg betydelsen av föreslagna åtgärder i syfte att öka den inhemska flygindustriens leveransförmåga. Ett förverkligande av förslaget berodde dock i hög grad på möjligheten för industriföretagen att skaffa behövlig, ytterligare arbetskraft, vilken enligt utskottets mening inte utan vidare kunde ske. Med hänsyn härtill och till att utskottet inte ansåg frågan klart utredd ävensom till att förslaget delvis innebar en utökning av flygvapnets av riksdagen bestämda kostnadsram avstyrktes detsamma.

Beträffande förslaget att skaffa nya nattjaktplan som ersättning för De Havilland Mosquito (J 30) följde utskottet försvarsministern, dvs att endast skaffa så många nattjaktplan som inrymdes i flygvapnets fastställda kostnadsram för 1950/57. Som skäl för att inte tillstyrka full ersättning för J 30 - vilket chefen för flygvapnet föreslagit - framförde utskottet, att en sådan tillstyrkan skulle innebära ett frångående av hittills fastställt program för flygvapnets utökning, samt att myndigheternas äskande i denna del inte betingades av ÖB principförslag om åtgärder till försvarsberedskapens omedelbara stärkande. Även om utskottet sålunda avstyrkte förslaget att anskaffa fullt antal nattjaktplan, så ansåg det likväl självfallet, att regeringen - inte minst med tanke på den flygande personalens säkerhet - hade sin uppmärksamhet riktad på frågan om möjligheterna att ytterligare komplettera beståndet av moderna

och driftsäkra nattjaktplan. Något ingripande från riksdagens sida i denna fråga fann utskottet därför inte erforderligt.

Utskottet tillstyrkte regeringens förslag om tilläggsanslag innevarande budgetår för vissa flygfältsarbeten. - Utskottet delade departementschefens uppfattning, att förslaget att innevarande budgetår anvisa ytterligare medel för krigsmaktens befästningsarbeten borde provas i samband med behandlingen av medelsäskandena för nästa budgetår.

I fråga om anskaffning av materiel till armén och marinen följde utskottet i huvudsak förslagen i regeringspropositionen. Sak samma beträffande av krigsmaterielverket och försvarets sjukvårdsstyrelse äskade medel för materielanskaffning.

Vad slutligen den personella beredskapen beträffade biträdde utskottet propositionens förslag om tilläggsanslag för den frivilliga befälsutbildningen, samt avstyrkte - liksom Kungl Maj:t - förslagen om anställning av ytterligare reservofficerare vid armén samt om efterutbildning av vissa äldre gruppchefer under 1951.

Statsutskottets utlåtande var inte enhälligt. Samtliga borgerliga ledamöter hade i en reservation uttalat, att åtgärder snarast borde vidtagas för en snabbare komplettering av nattjaktflottiljens flygplanbestånd och att utskottet borde göra regeringen uppmärksam på denna fråga, samt vidare, att utskottet bort tillstyrka förslag om ökning av flygindustriens leveranstakt, för vilket ändamål erfordrades 2 miljoner kronor i beställningsbemyndigande och samma summa i tilläggsanslag innevarande budgetår.

Även beträffande befästningsarbeten, ökning av antalet reservofficerare vid armén samt efterutbildning av vissa gruppchefer har de borgerliga ledamöterna mer eller mindre enhälligt reserverat sig för tillstyrkan till myndigheternas förslag.

RIKSDAGSBESLUTET.

Lördagen den 9/12 1950 beslöt riksdagen i enlighet med det av statsutskottet tillstyrkta förslaget i regeringspropositionen (se sid 9-10 ovan).

utlandsnytt: Forts fr s 30.

Nattjaktplanet Venom till engelska flottflyget.

(Aeropl 24/11 50)

Engelska flottan och de Havilland-firman har nu teckrat det första kontraktet för D H V e n o m N F M k 2. Erfarenheterna av landning på hangarfartyg med Vampire har visat, att detta inte innebär några oöverstigliga hinder. Det finns ingen anledning att förvänta sig annat av Venom helter. Antalet beställda Venom har inte publicerats. När de levererats, kommer de att ersätta nattjaktplanet D H S e a H o r n e t 21, som nu är i tjänst. - Den senaste Vampire-"nationen" är N y a Z e e l a n d, som nyligen tecknat kontrakt med de Havilland för ett mindre antal Vampire.

MED DETTA NUMMER av U f l följer register till 1950 års årgång.

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



B O M B L Y F T A R E B L I R Ö V N I N G S A P P A R A T .

Vid E 1 (1. flygeskadern) har man fått fram en bra apparat för övning i bombfällning och skjutning. En av Ufl medarbetare i utbildningsfrågor ger här en kortfattad beskrivning därav.

En bild av apparaten finnes införd på följande sida (14).

Tid är pengar - och alldeles speciellt är flygtid det. Varje flygtimme är dyrbar och därför gäller det att utnyttja flygtiden väl. Men för att kunna göra detta måste den flygande personalen före flygning vara väl förberedd genom lämpliga övningar på marken. Inom flygvapnet finns redan nu en hel del övningsapparater för sådana övningar, både komplicerade och dyra och enkla och billiga. Men inom detta område finns säkert ännu plats för friska initiativ från personalens sida. Med små medel och för ringa kostnader är det ofta möjligt att konstruera och bygga en apparat, som kan hjälpa till att lära in någon viktig detalj under flygtjänstutbildningen. Ett exempel härpå är nedan beskrivna apparat, som på initiativ från E 1:s stab konstruerats vid samtliga attackflottiljer.

Övningsapparaten består av en b o m b l y f t a r e , som adapterats till rörlig riktapparat. Lyfthuvudet på bombflyftaren är utbytt mot en Saab B 17-stol. Stolen är höj- och sänkbar. Den går att luta framåt och bakåt. Ett komplett K 14-sikte jämte batterier är fastsatt på vagnen, som framdrivs av en reservbränslepumpmotor från B 17. Nedväxlingen sker med ett drev från en B 17-pejlräm. Drivningen sker på ett av hjulen med friktion enligt cykelgeneratorprincipen (se bilden). Föraren startar och stannar vagnen samt styr den med sidroderspaken. Höj- och sänkningen däremot sker utifrån.

Bombvagnen kan t ex användas vid appl ex, krigsspel o d för att visa förarens uppträdande och vissa åtgärders utförande i samband med attackanfall enligt följande exempel: - Vagnen placeras i ett utgångsläge på sådant avstånd från ett uppbyggt anfallsmål, som skalenligt motsvarar sista delen av inflygningen före anfallet, och med avpassad höjdställning på stolsitsen. Föraren intar sin plats, iklädd vanlig flygutrustning. På order av övningsledaren startas vagnen och framdrivs med en efter verkliga förhållanden lämpligt avpassad, skalenlig hastighet. Föraren gör målval och styr vagnen mot målet. På lämpligt avstånd före ingång i dykning meddelar han "dykning", varvid övningsledarens medhjälpare öppnar den utströmningsventil, som reglerar stolens sjunkhastighet. Föraren verkställer inriktning under "dykning" och meddelar t ex "fällning" eller "eld", då han beslutar sig för att fälla bomberna eller att skjuta raketer. Vagnen stannas, utströmningsventilen stänges och övningsledaren kontrollerar riktpunkt och skjutavstånd (fällningshöjd).

Apparaten är även användbar för att under utbildningen rent exercismässigt träna in sådana detaljer som att ta riktpunkt mot olika slag av mål, avståndsbedömning m m. - Ehuru behäftad med en viss klumpighet kan konstruktionen anföras såsom ett exempel på ett fullt godtagbart hjälpmedel i utbildningsarbetet, åstadkommet med enkla medel utan nämnvärda kostnader.

Vi.

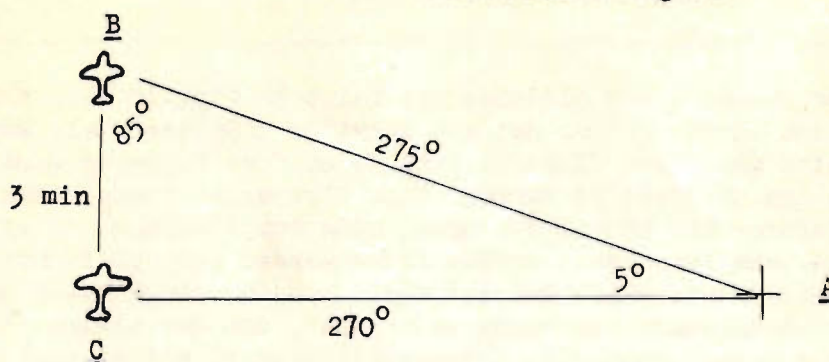
MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Ett flygplan flyger på rakt nordlig kurs. Från en radiostation erhålles ett QTE av 270° . 3 minuter senare ger samma radiostation QTE 275° . På vilken distans, räknad i flygtid (minuter), befinner sig planet från radiostationen?

Svaret på uppgiften - se

omsl 3. sida!

Lösning: Om Du ej är säker på hur detta pejlproblem löses, upprita då först nedanstående figur!



Med hjälp av uppgifterna i exemplet på kurser och pejlvärden erhåller Du vinklarna i triangeln. Genom att på navigeringsskivan inställa värdet på vinklarna mot motstående sidors värde i minuter kan flygtiden för sträckan A B beräknas.

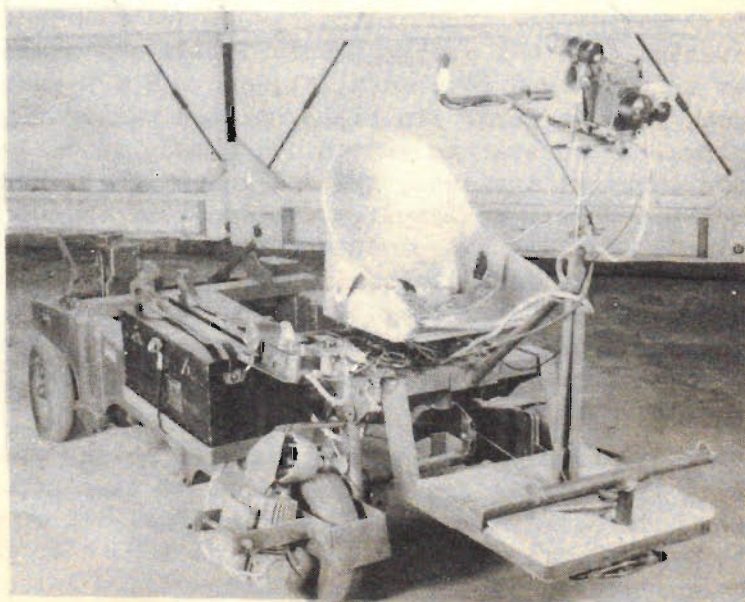
På navigeringsskiva m/39 användes vinkelskalan och tidskalan, på navigeringsskiva t/48 den mellersta svarta skalan med vit gradering och den inre vita skalan med svart gradering.

BILD

TILL ARTIKELN

PÅ SID 13:

ÖVNINGSAPPARAT
FÖR BOMB- OCH SKJUTUTBILD-
NING, KONSTRUERAD OCH ANVÄND
VID I. FLYGESKA-
DERN.



Marktjänst:

Fackredaktion: FS/0

I D R O T T F Ö R F L Y G A R E .

Fysisk spänst och kondition erfordras bl a i samband med flygtjänsten. Nedanstående rader belyser frågan närmare:



Först och främst en allmänt god kondition (hjärta, lungor) för att klara själva flygningen. Några särskilt stora kroppskrafter i själva flygningen erfordras inte. Snabb uppfattningsförmåga och reaktionsförmåga däremot. Det uppövas bl a i jaktgevärsskytte.

Men vid ett fallskärmsutsprång kan extra muskelstyrka vara värdefull. Ligger flygplanet onormalt, så att kroppen pressas ned i stolen med några "g", är det ansträngande att få upp armen till nödfällningsreglaget för huvan. Är katapulten ur funktion eller saknas katapult, kan det behövas extra kraft i armar och ben för att komma ur. Vid nedslaget efter fallskärmschopp behövs bl a starka vrister. - Starka armar, ben och vrister kan därför vara bra att ha.

Efter en nödlandning över land, t ex i våra stora ödemarker, kan det bli nödvändigt med några mils vandring i terräng till bebodda trakter. Här för erfordras terrängvana, orienteringsförmåga, uthållighet och gott omdöme. Skall den nödlandade stanna kvar eller söka sig fram till bebodda trakter, skall han söka gå fram på en gång eller i flera etapper? Även hans karta på 1:1 miljondel användbar? Är kartan i skala 1:300 000 tillräcklig? Om han är skadad, hur skall han klara en eller flera nätter ute på bästa sätt? Hur skall han klara sig för kylan, regnet, värmen eller myggen?

Efter nödlandning i havet skall flygaren klara kylan och ensamheten. Ligger land tämligen nära, kanske han orkar paddla i land. Paddlingen tar dock hårt på krafterna, särskilt om man är otränad. Blir flygaren utmattad, är risken för kylan större än med krafterna i behåll. Hur långt orkar han paddla? När bör han enbart ligga och driva? - Kan våra flygare svara rätt på dessa frågor vid en sådan situation? - Några kanske kan det.

I krig blir problemen svårare. Efter en nödlandning eller ett fallskärmschopp bakom fiendens linjer, blir flygaren även jagad. (Se art. "Operation Brevduvan" i U f l nr 11/1950 - R e d). Fallskärmen m m skall gömmas. Komprometterande papper och kartor skall förstöras. Utan att upptäckas skall vår flygare ta sig över till egen sida eller till vänligt sinnade människor. Mat skall han skaffa, kanske även nya kläder. En bil kan han kanske komma över och använda, eventuellt även motorcykel. Har flygaren tränat upp sin motståndskraft att inte ge sig när krafterna börjar sina, har han lärt sig hur man uppehåller krafterna och livet? Är flera flygkamrater eller besättningsmedlemmar tillsammans, erfordras samarbete, laganda.

Problemet att klara sig vintertid inom eget område torde vara löst. Samma gäller efter nödlandning på havet. Hur man på bästa sätt skall klara sig efter nödlandning sommartid i våra ödemarker och framförallt i krig bakom fiendens linjer, torde alltför sällan övas. Därmed samhörande problem är inte tillräckligt lösta.

Vilka idrotter bör då den flygande personalen utöva för att på bästa sätt kunna lösa de uppgifter, som den enligt ovan kan ställas inför? - En-

ligt anvisningarna för idrott bör bl a hänsyn tagas till personalens egna idrottsintressen. Det är självklart, att den som springer dåligt, inte är ro-
ad av orientering, eftersom han endast sällan kan bli en av de bästa. I stäl-
let är han kanske stjärna i tennis, fotboll eller handboll. En annan individ
är kanske inte alls road av kroppsliga ansträngningar, utan väljer stilla bad-
ning eller skjutning om han får. - Skall personalen själv få välja?

Enligt en utredning av gymnastikdirektör P. Högberg, GCI, uppövas grund-
kondition lämpligen genom bl a löpning på långa distanser (helst i terräng),
skidlöpning och cykelåkning, för äldre även hastiga promenader. Även handboll
och fotboll är lämpliga härför. Mera utvecklade teknikgrenar som tennis, bord-
tennis och fäktning ger däremot inte grundkondition i samma utsträckning. Den
vanliga motionsgymnastiken är inte heller särskilt värdefull i detta avseende.
Utöver grundkondition måste dock vissa teknikgrenar övas, för flygarna t ex
hopp och arbete med skivstänger för att uppöva vrister, ben och armmuskler.

Vissa grundidrotter bör man tydligen hålla på. I övrigt borde persona-
len, om tid, organisation och anordningar medgiva, få ägna sig åt sina per-
sonliga idrotter för att ge lustbetonad avkoppling från flygtjänsten. - De
bör dock gå ut på att:

uppöva snabbhet och reaktionsförmåga,
stärka den psykiska motståndskraften,
stärka armar och ben,

utveckla initiativförmåga,
utveckla laganda, samt
omfatta primitiv camping.

Slutligen kan sådana markstridsdetaljer läggas in, som kan erfordras ef-
ter en nödlandning. Detta är i hög grad behövt, eftersom flygande persona-
len mera sällan deltar i markstridsutbildning och den speciella stridsut-
bildning som behövs dessutom är mycket särpräglad.

V i d F 1 7 har man under sommaren gjort försök att ordna idrotten
efter ovanstående riktlinjer. I regel har den flygande personalen disponerats
en eftermiddag per vecka för gemensam idrott. Övriga idrottstimmar har divi-
sionerna fått organisera (fotboll, handboll, simning, tennis o s v).

Den gemensamma idrotten har alltid skett med start besättningsvis och
har omfattat bl a:

- a) terränglöpning 5 - 8 km snitslad bana med målspaning och fältskjut-
ning;
- b) förflyttning 8 - 10 km genom bevakningslinje, där vederbörande, om
de upptäckts av "fiendliga" poster, fått göra tillbakaryckning och därefter
ett nytt försök;
- c) rodd i livbåt 500 m, åtföljd av terränglöpning och fältskjutning;
- d) orienteringslöpning 8 - 10 km efter karta 1:300 000 och 1:1 miljon-
del, och där vägar ej fick användas m m, m m.

Slutövningen omfattade förflyttning i flygställ 25 km fågelvägen under
ett dygn, med övernattnings i det fria samt fältskjutning under dager och mör-
ker. Utrustning enbart karta 1:300 000 samt "A"- och "B-påse". - Genom att
anlita polis och hemvärn som motståndare under en sådan övning, vilket skett
vid en annan flotttilj, kan dels flygande personalen få värdefulla erfarenhe-
ter av de problem, som den kan ställas inför efter en nödlandning, dels får
befälet god uppfattning om personalens möjligheter och förmåga (fysisk och
psykisk motståndskraft, omdöme m m) att klara sig under svåra förhållanden.

E n v e r k l i g t e f f e k t i v ö v n i n g vore att skicka ut
flygande personalen utan pengar och utrustning, med uppgift att t ex en vecka
senare samlas på en plats 500 km därifrån. En sådan övning torde dock tyvärr
möta åtskilliga hinder, främst "polisiära" och dessutom andra skäl.

FS/U.

FRIVILLIGT FÖRSVAR SAR BETE - EN UTREDNING.

Den 30/6 1948 bemyndigades chefen för försvarsdepartementet att tillkalla utredningsmän för att verkställa utredning rörande vissa spörsmål beträffande den frivilliga försvarsverksamheten. Med stöd av bemyndigandet tillkallades 5 utredningsmän att utföra uppdraget. Utredningsmännen antog benämningen "Kommittén för frivilligt försvarsarbete".

Till experter i kommittén utsågs 6 officerare ur armén. Man överlämnade sin utredning till chefen för försvarsdepartementet den 18/10 1950. Om kommittén och dess av uppenbar centraliseringssträvan präglade arbetsresultat kan här meddelas:

I d i r e k t i v e n till kommittén meddelade försvarsministern bl a

a) De uppgifter, som f n åvilar de frivilliga organisationerna, bör i princip kvarstå oförändrade. Organisationernas målsättning bör dock närmare utredas liksom också frågan om hur deras lokala och regionala organisation lämpligen bör ordnas för att gagna det samlade riksförsvaret.

b) Frågan om att inrätta en enhetlig ledning för organisationerna utan att rubba deras karaktär av frivilligrörelser bör provas.

c) Särskild uppmärksamhet bör ägnas möjligheterna att nå önskvärd enhetlighet i fråga om grunderna för personalens krigsanvändning och utbildning, samt beträffande ekonomiska förmåner och tjänsteklassplacering, instruktörsarvoden m m.

K o m m i t t é n s s y n p u n k t e r o c h f ö r s l a g , som är av särskilt stort intresse och uti mycket berör flygvapnet, är till sina huvuddrag de nedanstående:

K o m m i t t é n u t g å r från totalförsvarets behov av krigsorganisationer av olika slag. (Totalförsvarets olika delar har av kommittén benämnts det militära försvaret, civilförsvaret och det ekonomiska försvaret). Kommittén säger sig eftersträva att, utan nämnvärda ingripanden i de frivilliga försvarsorganisationernas föreningsmässiga verksamhet, så vilja reglera det frivilliga försvarsarbetet, att en effektiv samordning ur totalförsvarets synpunkt nås, samtidigt som förutsättningar skapas för en god hushållning med statsmedlen.

B e h o v e t av frivillig försvarsverksamhet är beroende av totalförsvarets utformning. Pågående utredningar inom olika delar av totalförsvaret utvisar ovissheten i försvarets framtida organisation. Därför anser sig kommittén inte ha den säkra grund för sina överväganden, som en fixerad försvarsorganisation utgör. Kommittén utgår dock från att freds- och krigsorganisationerna i huvudsak skall bli oförändrade, att den obligatoriska utbildningen skall bibehållas i minst nuvarande omfattning samt att inom armén övningar krigsförbandsvis planenligt genomförs.

T o t a l f ö r s v a r e t har numera fått en sådan omfattning att brist alltid kommer att föreligga på kvalificerad personal för de olika krigsorganisationerna. Frivilligrekryteringen bör därför bedrivas efter för totalförsvaret gemensamma grunder. Härigenom undvikes konkurrens emellan berörda myndigheter. Kommittén föreslår att K u n g l M a j : t s k a l l f a s t s t ä l l a m a x i m i s i f f r o r n a , f ö r d e o l i k a k r i g s o r g a n i s a t i o n e r n a .

Kommittén behandlar frågan om en total s a m m a n s l a g n i n g av de frivilliga organisationerna, vilken skulle underlätta myndigheternas arbete med rekrytering och utbildning av olika kategorier. Det blir dock svårt att inlemma alla organisationerna i en gemensam sådan, anser kommittén. Organisationerna har sina egna traditioner, de har egna fonder, mycket av det positiva frivilliga försvarsintresset ligger i möjligheten till frivilligt val av uppgift. Organisationerna har vidare olikartade uppgifter, de har olika ställning gentemot totalförsvaret och de måste själva gå med på att en s a m m a n s l a g n i n g . Allt detta talar e m o t en sammanslagning. Kommittén förstår inte heller en sådan, men anser dock, att e n v i s s sammanslagning bör äga rum för att underlätta verksamhetens samordning. Som grund för sitt förslag tar kommittén det förhållandet, att vissa organisationer medverkar i "besläktad" utbildning och med detta som utgångspunkt föreslås bildandet av f y r a s t o r a r i k s o r g a n i s a - t i o n e r , nämligen:

frivilligt skytte,

frivillig beredskapsutbildning (häri ingår bl a Riksförbundet Sveriges lotter,

frivillig civilförsvarsutbildning,

frivillig militär utbildning (häri ingår bl a Centraförbundet för befälsutbildning).

Gällande bestämmelser ger inte klara besked beträffande u p p g i f t s - f ö r d e l n i n g e n mellan myndigheter och organisationer. Kommittén anser att klara besked och enhetlighet i denna fråga är nödvändiga. En absolut gränsdragning är dock inte vare sig möjlig eller önskvärd. Ett klarläggande av vars och ens uppgifter och ett gott samarbete bör i första hand eftersträvas.

Kommittén föreslår bl a att myndigheterna ansvarar för och leder utbildningen under medverkan av organisationerna, att dessa handhar upplysnings- och rekryteringsverksamheten under medverkan av myndigheterna samt att myndigheterna ombesörjer antagning och registrering. Beträffande f i n a n s i e r i n g e n av utbildningen föreslås att statsbidrag alltjämt skall utgå, och i större utsträckning än nu sättas i direkt relation till utbildningens verkliga omfattning.

Jämlikt meddelade direktiv har kommittén undersökt möjligheterna att skapa en fast, enhetlig l e d n i n g av den frivilliga försvarsverksamheten. Kommittén anser att behovet av ett sådant organ gjort sig starkt gällande och föreslår tillsättandet av en "frivilligledning". Denna skulle vara ett militärt organ och bestå av en chef (överste, Mo 14, utgående ur vilken försvarsgren som helst) samt 12 ledamöter, bestående av representanter för berörda myndigheter och organisationer. Till chefsens förfogande skulle stå en frivilligstab, vars verksamhet skulle ledas av en stabschef (major eller överstelöjtnant, utgående ur vilken försvarsgren som helst) samt bl a 2 off ur armén och en off ur vardera flygvapnet och marinen.

Det frivilliga försvarsarbetet skulle som hittills ledas av försvarsgrenscheferna, vilka skulle ge anvisningar till frivilligledningen. Denna omsätter direktiven i order till berörda statliga regionala myndigheter. Om motstridande anvisningar erhålles, eller om frivilligledningen anser hinder möta att följa meddelade anvisningar, avgör Kungl Maj:t. Frivilligledningen skulle ha direktivrätt gentemot organisationerna.

Samordningen i den regionala instansen, d v s läns-flybo-instansen, anser kommittén mycket bero på, att den territoriella indelningen för olika myndigheter och organisationer blir så likartad som möjligt. Av olika skäl föreslår kommittén länsindelningen som den regionala instansen. För samarbe-

tet inom länsinstansen bör inrättas "länsvisa" samarbetsnämnder, vilka bör utgöras av personalprövningsnämnderna, förstärkta med representanter för bl a flygflottiljer och organisationer inom länet.

Kommittén har i annat sammanhang föreslagit, att frivilligorganisationerna i den lokala instansen skall benämnas förening, "lottakår" t ex bör i stället benämnas "lotta-förening". I den lokala instansen bör föreningarna om möjligt territoriellt vara anknutna till civilförsvarsområde eller del av sådant område. Inom civilförsvarsområdet bör inrättas en samarbetskommitté.

Kommittén framhåller såsom otillfredsställande det förhållandet, att inga gemensamma bestämmelser f n gäller för antagning av krigsfrivilliga och frivilliga vid totslförsvaret i fred och krig och föreslår att en k r i g s f r i v i l l i g f ö r o r d n i n g snarast utarbetas.

Vad särskilt angår krigsmaktens krigsfrivilliga synes det kommittén också mindre lämpligt med olika antagningsmyndigheter, eftersom "osund" konkurrens härigenom kan uppstå. Kommittén föreslår därför, att f ö r - s v a r s o m r å d e s b e f ä l h a v a r e n blir antagningsmyndighet för alla krigsfrivilliga vid krigsmakten. (Såvitt av utredningen kan utläsas, innebär detta också att fobef skall krigsplacera flygvapnets krigsfrivilliga). Registrering av personalen skall som förut äga rum vid flottiljerna. Eftersom handläggningen av ärenden rörande bl a kvinnlig krigstjänstpersonal skall äga rum vid fostaberna, föreslår kommittén att flottiljmoblotterna utgå.

E r s ä t t n i n g a r till i frivilligt försvarsarbete deltagande instruktörer och elever är f n inte bestämda efter enhetliga grunder. Kommittén anser detta olämpligt och har i huvudsak f ö r e s l a g i t att nedanstående ersättning under normala förhållanden utbetalas.

A. Instruktörer (utbildningskurs i allmänhet):

Kurs och instruktör	Belopp pr timme	Arvoden vid				
		Lektion pr timme	Övning, instruktion eller demonstration om			
			minst 2 tim	minst 4 tim	minst 6 tim	10 - 24 tim
1	2	3	4	5	6	7
a) <u>Högre kurs</u>						
Instruktör	8:-	8:-	8:-	16:-	24:-	32:-
Bitr instruktör	5:35	-	5:35	10:70	16:05	21:40
b) <u>Lägre kurs</u>						
Instruktör	6:50	6:50	6:50	13:-	19:50	26:-
Bitr instruktör	4:35	-	4:35	8:70	13:05	17:40

B. Instruktörer (lägerkurs):

Vid lägerkurs, d v s övning om minst 3 dagars längd med i medeltal 6 övningstimmar om dagen, utgår arvode för dygn med det i kol 6 ovan angivna beloppet.

Forts på följande sida.

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM VÅR LUFTBEVAKNINGS- OCH STRIDSLEDNINGSGRANSISATON?

1. V a r inom flygledningen handläggs luftbevakningsfrågor?
2. Vad menas med " g a m l a systemet" och " n y a systemet"?
3. Vilka är luftbevakningens s p a n i n g s o r g a n ?
4. Vad betyder l f c , l g c , l c , a l o r , j c ?
5. Vad menas med " l u f o r " ?

Svar se omslagets 3. sida.

=====

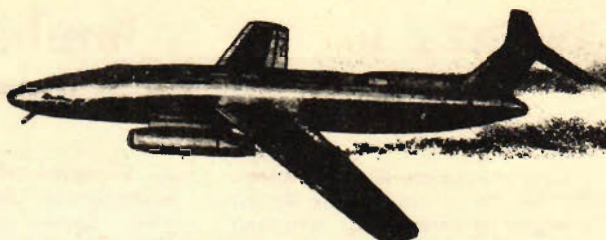
FRIVILLIGT FÖRSVARARBETE - Forts fr sid 19.**C. Elever**

För deltagande i utbildning och frivillig tjänstgöring av minst 3 dagars längd skall utgå daglön med 6 kronor för personal som fyllt 20 år samt kr 1:50 för personal som fyllt 16 men ej 20 år. Personal över 20 år må vid tjänstgöring av minst 12 dagars längd i stället för daglön utfå grundbidrag med 2 kr per dag samt förmåner enl familjebidragsförordningen. Resekostnadsersättning, fri inkvartering och fri förplägnad erhålles i vissa fall.

De frivilliga försvarsorganisationernas särskilda uppgifter m m har prövats av kommittén. Den anser beträffande SLK, att "den splittring, som under senare år tagit sig uttryck i bildandet av s ä r s k i l d a armé-, marin- och flyglottakårer", vilkas medlemmar avses för tjänst vid någondra armén, marinen eller flygvapnet, snarast bör bringas att upphöra, med hänsyn till de vidgade uppgifter inom totalförsvaret, vilka kommittén föreslagit skola åvila lottornas B-personal. Den senare skall nämligen enligt kommitténs förslag tillsammans med andra organisationers B-personal bilda beredskapsstyrkor, vilka - enligt civilförsvarschefs bestämmande - skall kunna utnyttjas av vilken krigsorganisation som helst. I stället för "armé-, marin-" och "flyglottakårer" föreslås bildandet av gemensamma "lottaforeningar".

Tjänste- och foreningsdrakterna har också behandlats. Efter en redogörelse för nu i bruk varande dräkter, för möjligheterna att genom kronans försorg erhålla tjänstedräkter och för dräktens inverkan på rekryteringen, anför kommittén, att uniformeringen inte nödvändigtvis behöver överensstämma med den övriga personalens inom resp försvarsgrenar. Kommittén anser, att det i vissa avseenden snarare är en nackdel och föreslår en g e m e n s a m t j ä n s t e d r ä k t för all kvinnlig A-personal. Dräkten bör vara klädsam och fylla rimliga krigets krav. - Så långt kommittéförslaget, i ett senare nummer lämnas en redogörelse för flygvapenchefens yttrande över utredningen. - R e g e r i n g e n har numera medgivit de militära myndigheterna uppskov till 1/5 51 med yttrandet. Detta torde innebära att kommitténs förslag inte befunnits vara så angelägna eller så välbetänkta, att staberna i nuvarande beredskapsläge bör lägga ned för mycket arbete på att granska dem. Kommitténs idéer t.ex. om centraliserad ledning, eliminering av flyglottakårerna och lottauniformen leder alltså f n inte till någon åtgärd.

DET PÅGÅENDE KRIGET:



Fackred: Studiecentralen.

DE KINESISKA MASSHÄRARNÄ BÖR BEKÄMPAS MED FLYG.

Det bakslag, som FN-styrkorna utsatts för i Korea genom intervention av överlägsna kinesiska trupper, har föranlett förre chefen för amerikanska flygvapnet, general S p a a t z , att uttala sig i tidskriften N e w s w e e k 11/12 1950. "Flygplanet är vårt hopp nu", säger Spaatz, och fortsätter.

"Genom nederlaget i Nord-Korea kan vi lära oss det, som segern i andra världskriget icke lärde oss på ett tillräckligt övertygande sätt. Det var, att USA måste förlita sig på flygstridskrafter och vad de uträttar i stället för på härar, i vilket avseende landet är sina potentiella fiender underlägset, när det måste gripa till offensiven för att bevaka sina vitala intressen.

Detta betyder inte, att USA kan nedrusta sin armé, tvärtom måste man bygga upp en betydligt större än den nuvarande. Allierade länder måste också skyndsamt förstärka sitt försvar. Det betyder inte heller, att flottan kan reduceras. Det betyder, att armén skall bistå och hjälpa flygstridskrafterna. Amerikanska flottan bör huvudsakligen insättas för att hålla sjövägarna öppna, men också utföra kustbeskjutning och begränsade flygoperationer.

Om USA tvingas att bekämpa Kina på grund av den kinesiska invasionen i Korea, bör det ske med flyg. Strategiska mål - industrier, kommunikationer och transportmedel - bör anfallas från tillgängliga baser, tills kineserna blir övertygade om att vidare motstånd är gagnslöst.

Japan besegrades genom flyg, baserat på Marianerna, i det sista kriget. Tyskland höll på att krossas t o m före Normandieinvasionen och skulle till slut ha fallit genom att industrin slogs sönder genom fortsatta bombanfall. Kina skulle kunna besegras på samma sätt. Det skulle även varje annan nation, som blev utsatt för fortlöpande anfall från luften. Atombomben skulle påskynda kapitulationen, men inte ändra dess förlopp väsentligen.

Samma strategi bör användas mot Sovjetunionen, om krig mot ryssarna skulle bli oundvikligt. Här blir problemet mer komplicerat, genom att Sovjetunionen har ett stort och troligtvis starkt försvarsflyg. Ryssarna kan kanske dessutom utföra bombanfall mot amerikanska mål. Men dessa svårigheter skulle kunna bemästras av den överlägsna kvaliteten och styrkan hos offensivt och defensivt amerikanskt flyg.

I kampen mellan frihet och slaveri, som ligger framför och som vi faktiskt redan är engagerade i, kan slaveriet vinna, om vi finner oss i att möta det på dess egna villkor, med samma metoder och vapen. Men det kan inte segra, om vi använder de medel och vapen, i fråga om vilka vi är oslagbara.

PRESSGRANNAR I:

Atombombkrig

Sv D 2/12 50.

Av Sv. D:s flygmilitäre medarbetare.

I det brydsamma läge som inträffat för FN:s stridskrafter är det inte mer än naturligt att man talar om att gripa till krigföringens yttersta hjälpmedel, atombomben. Styrkeförhållandena till lands har med ens kastats om till de rödas för mån. Som vanligt vänder man sig då till flyget för att kompensera underlägsenheten. Eftersom det brådskar med utjämningen av läget måste det sättas in stridsmedel som verkar snabbt. Flyget har ju måst hålla sig söder om Jalufoden, medan dess viktigaste anfallsmål, vilkas förstöring skulle fått bästa återverkningarna på fienden, är förbjudna, eftersom de ligger på neutralt område. En fullt effektiv sam- och växelverkan mellan luften och marken är alltså utesluten sedan någon tid.

Vad skulle då atombomben kunna trötta? Två användningssätt är tänkbara. Det ena är att anfälla några av Kinas befolkningscentra eller de platser varifrån den politiska och kanske även den militära ledningen utövas. Anfallet skulle då bli av samma typ som de mot Hiroshima och Nagasaki, ehuru kanske med fler bomber. Det andra är att anfälla truppkoncentrationer vid eller bakom fronten, kanske även på kinesiska sidan om gränsen.

Terroranfall mot städer skulle förvisso resultera i förlust av många människoliv, många fler än i Japan 1945. Men det är inte sanno-

likt att denna verkan skulle få avsedda foljder. Det finns gott om kineser, kanske även gott om nya ledare, om man skulle lyckas träffa de nuvarande. I stället skulle världopinionen vända sig mot dem som beslutat använda vapnet till så ringa nytta.

En "taktisk" användning ligger närmare till hands. För att förstå om det rent militärt lönar sig, måste man veta bombens verkningsradie. Tryckvågans verkningar är helt förödande på 800 m avstånd, svåra på 1,5 km och allvarliga på 3 km avstånd. Värmestrålningen är dödande på 1,5 km och allvarlig på 3 km håll. Radioaktiviteten dödar i 50 proc. fall på 1 km avstånd och är kännbar på 3 km, dess kvardröjande verkan är ringa på land men stor i vatten. Översatt i normal bombverkan motsvarar en B29 med atombomb som når fram 200 B29:or med vanliga bomber. Bombflyget i Japan nu torde kunna göra 200 flygningar på 2 dagar.

En amerikansk general, Gavin, har nyligen i Comlat Forces Journal behandlat frågan om taktiska atombomber. Rent ekonomiskt motsvarar priset på en atombomb, som är 1 milj. dollar, priset för en armédivision. Kunde man med en bomb förstöra en division borde det löna sig, om denna division hade stor betydelse och bomben inte behövdes bättre på annat håll. Gavin anser

att atombomben i princip är ett utmärkt taktiskt vapen. Just i Korea, där styrkeförhållandena på marken är så ojämna, borde den löna sig, rent militärt sett. Fienden skulle kunna vara gripbar för ett atombombanfall, då han samlar sig för ett anfall eller för en flodövergång, särskilt om han använder masstaktik utan hänsyn till egna förluster. En eller flera taktiska atombomber skulle betyda mycket för FN-sidans krigföring men skulle icke allena kunna avgöra händelseutvecklingen. Varje medel för styrkeutjämning borde, säger Gavin, utnyttjas.

En fråga som Gavin icke berör är om antalet atombomber räcker till för Korea eller Kina, när man som känt är räknar med att det är USA:s överlägsenhet i atombomber som är den främsta garantin mot ett tredje världskrig. Av de angivna uppgifterna om verkningsradien är det tydligt att det behövs många bomber för att stoppa den offensiv som nu pågår. Marginalen för ett atombombkrig mot Ryssland är måhända inte så stor att man tar några risker för en kanske oviss verkan i Korea. Om en eller flera taktiska atombomber skulle falla på fel ställe och inte träffa några större truppsamlingar, skulle den nimbus som nu omger bomben avta och dess betydelse som freds faktor minskas. Det förefaller inte som om man hade råd att ta den risken, inte ens vid ett än mer hotande läge i Korea.

PRESSGRANNAR II:

FLYGPARAPLY

Sv D 14/12 50.

Av en flygmilitär medarbetare

De rödas flyginsats har hittills varit anmärkningsvärt ringa. Reajaktt anfaller sporadiskt amerikanska B-29:or, när dessa kommer i närheten av manchuriska gränsen, men undviker, trots i vissa avseenden överlägsna prestanda, att engagera sig med FN-jakten. Attackflyg av rysk modell lär ha baserats i Manchuriet, men det håller sig helt passivt, fastän det finns en rikedom av mål bland de retiréerande FN-styrkorna.

De tappra 15 000 i helveteseldens dal sände säkert tacksamma blickar upp mot flygparaplyet över dem. Dels avskräcktes det röda flyget från att ingripa och riva upp kolonnerna på den känsliga reträttvägen genom bergen, dels lämnades kraftigt stöd genom ständiga anfall mot de fyr-fem-

faldigt överlägsna kinestrupperna, så att ringen icke åter kunde slutas. En annan viktig insats av flyget vid striderna i Chosinområdet var den luftbro i miniatyr som slogs mellan de inneslutsna styrkorna och huvudstyrkan. Transportplan släppte i fallskärmar ned cirka 100 ton ammunition och förnödenheter dagligen till de stridande. Flygplanen landade därefter på ett stråk som i hast iordningställdes på en äng utanför Hagaru och evakuerade över tusentalet sårade per dag. "Flygfältet" låg under ständig eld från de röda. Flottflyget sände in helikoptrar i samma ärenden bland bergen. Allt detta blev möjligt endast under den vanliga försättningen — luftherravälde.

Det har under detta krig lämnats många vittnesbörd om hur

attackflyget ingripit i striderna på marken och förhindrat hotande nederlag för de egna trupperna.

Som exempel på vad flyget uträttat i samverkan med marktrupperna kan nämnas att flygvapnets attack- och jaktförband den 1 dec. skadade eller förstörde 489 militära byggnader och för-råd, 136 fordon av olika slag, 4 stridsvagnar och 8 artilleripjä-ser. Därjämte dödades c:a 2 500 röda soldater. I dessa siffror ingår ej bombflygets, ej heller marinflygets, resultat. Antalet företag per dag håller sig beroende på väderleken mellan 400 och 700. FN-trupperna är nu så vana vid att få vägen beredd för sig av flyget att de sällan företar sig någonting utan att först försäkra sig om att flygstöd kan erhållas.

Armégeneral Clark uttalar sig om USA-arméns utbildning m m.

"Teamwork", d v s samarbete i lag i stor skala, betonas alldeles särskilt i arméutbildningen. I slutet av denna deltar stridsgrupper av regementets storlek i stort upplagda manövrer. Därvid kan man studera och fullända metoderna vid samverkan mellan armé- och flygförband. Arméförband ända ner till bataljons storlek övas att genomföra operationer med flygstöd och att samordna verksamheten, vilket kan ske genom medverkan av förband ur flygvapnet. På armésidan blir cheferna och deras staber insatta i det taktiska flygets möjligheter och begränsning. Den enskilde soldaten lär sig uppskatta flygets styrka genom förevisningar av flyg. Flygförarna får övning i att identifiera markmål."

"Beträffande Korea", säger Clark, "var våra soldater i regel betydligt färre till antalet än fienden, som tycktes ha omätlig tillgång på folk, och som tycktes vara beslutna att våga allt på detta. Det är troligt, att det kommer att gå så i ett framtida krig. Emot sådana odds mot den nationella säkerheten blir USA bäst skyddat av en välövad, rörlig anfallsstyrka, bestående av förband ur alla nödvändiga försvarsgrenar och vapen, utrustad med de modernaste och effektivaste verktygen för krig."

18 fiendeplan nedskjutna under 11 dagar.

(N Y Times 13/11 50)

Under tiden 1-11/11 sköt USAF-förare ned två ryskbyggda reajaktpplan och 16 propellerdrivna fiendeplan över Nordkorea, enligt uppgift från USAF. Därutöver har USAF troligen förstört eller skadat ytterligare ett 30-tal moderna reaplan och skadat 9 Jak 9 i luftstrid. 30 andra fientliga flygplan har förstörts på marken under samma tid.

Både Shooting Star och Mustangar har deltagit i luftstriderna söder om Jalufloden. Under en veckohelg hade flygförbanden fullgjort 1.473 uppdrag, av vilka 700 var stridsuppdrag. Som kommentar till en uppgift att ett Mig-15-plan skulle ha slagit en F-80 i luftstrid, sade man, att detta inte var otroligt, ty Mig-15 är lättare än F-80. Mig-15 har däremot mindre pansar och kortare flygsträcka.

Fiendeplan "eskorterade" B-29:or.

(N Y Times 16/11 50)

Fyra ryskbyggda reajaktpplan "eskorterade" nyligen ett förband om 30 amerikanska B-29-bombplan till deras mål i Nord-Korea och flög sedan "hem" utan att ha skjutit ett enda skott, enligt en uppgift från USAF.

De röda planen "anföll" B-29:orna, som var på väg mot mål vid Jalufloden, gräns mellan Korea och Manchuriet. Besättningarna siktade de ryskbyggda Mig-15 redan utanför kusten. Reaplanen följde bombplanen tills dessa nådde sina mål och fällde bomberna, varefter de ryska planen fortsatte hem, heter det.

Hangarfartyget "Triumph" åter till England.

(Aeropl 24/11 50)

Efter 19 månaders tjänst i Fjärran östern kom hangarfartyget "Triumph" i november 1950 tillbaka till England. Fartyget har under Koreakriget tillryggalagt nära 30.000 km. På fartyget baserade Seafire och Firefly har därvid genomfört 895 uppdrag. De har förstört 5 kustfartyg, 6 djonker och barkasser, ett nordkoreanskt patrullfartyg, en flytande kran, landstigningsbåtar och rullande järnvägsmateriel. Deras totala flygtid blev 1.594 timmar. Flygplanen har därunder skjutit 50.000 20 mm akanskott och 1.475 st 10,5 cm raketer.

ERFARENHETER FRÅN KOREA.

Den amerikanske flygjournalisten J e s s u p har i A v i a t i o n W e e k för den 2/10 1950 framfört sina åsikter om flyget i Korea. Nedanstående utgör en sammanställning av hans synpunkter. De hänför sig närmast till tiden juni - september 1950.

Infanteristerna, både soldater och officerare, förklarar att de aldrig sett sådant understöd som det flyget ger dem i detta krig. Flyget har - bl a på grund av brist på artilleri - ersatt detta längs hela fronten, i mycket större utsträckning än någonsin förr. Under ett anfall i den norra sektorn var stora delar av fronten oskyddad. Men ingen oroade sig för det, ty man visste, att det skulle flyget sköta om.

Flygvapnet har sedan 25/6 till 5/9 flugit 16.689 stridsuppdrag. Därav med Lockheed F-80 7.573, North American F-51 7.108, F-82 282 och med Douglas B-26 1.726.

Markstridskrafterna har fått så mycket flygstöd, att soldaterna börjar bli bortskämda. Bristen på artilleri har medfört, att flyg har använts i stället. Men infanteriet har visat en ökad tendens att begära flyghjälp, så fort de möter det minsta motstånd.

Flygvapnets viktigaste uppgift är att nedkämpa fiendens flyg och förstöra hans krigspotential, förbindelselinjer och krigsmateriel. Det framhålls, att det är lättare att förstöra stridsvagnar, kanoner och förnödenheter bakom fronten än vid denna. Man anser, att det behövs t i o flygplan för att förstöra samma antal stridsvagnar vid fronten, som e t t plan kan slå sönder bakom denna.

Betydelsen av Korea-erfarenheterna får emellertid inte överdrivas. Det är bra att de fört fram det taktiska flyget, men detta får inte ske på bekostnad av det strategiska bombflyget. Koreakriget har på intet sätt minskat faran av ett storkrig, som påfordrar att man snabbt måste sätta in atombomben.

Det är förvånande - säger J. - att det första de amerikanska flyggeneralererna talar om är ingenjörtrupperna. Eftersom F-80 har bevisat, hur lämpligt reoplanet är för flygstöd åt markstridskrafter, säger de också, att alla framtida krigsflygplan måste vara readrivna. Detta innebär krav på tunga attackplan, som fordrar långa startbanor med extra hård ytheläggning. Normalt får amerikanska flygvapnet sina ingenjörtrupper med dess utrustning från armén. I september fanns på Korea endast en enda bataljon ingenjörtrupper, som bygger start- och landningsbanor. Det är önskvärt, att planen kan komma till olika frontavsnitt på 10-15 minuter och därför fordras nya banor nära fronten - och alltså fler ingenjörförband till flygets förfogande.

I amerikanska flygkretsar är man helt av den åsikten, att attackplan måste kunna klara sig själva i strid. Det vore omöjligt att operera med vanliga propellerplan, om fienden möter med reoplan. - F-80 Shooting Star är ett bra flygplan för flygstöd åt markstridskrafter. Ursprungligen kunde flygplanet taga två 12,7 cm raketer och automatkanoner. Nu, efter ändringar, kan planet medföra en napalmbomb under var vingspets, 8 raketer och två bomber. F-84 Thunderjet kommer kanske att provas vid fronten. Man hyser emellertid på sina håll farhågor för att F-84 skall behöva kraftigare och längre banor, än vad som kan åstadkommas på framskjutna baser under ett pågående krig av "Koreas" natur.



utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



"NORSK LUFTMILITÄRT TIDSKRIFT".

"Luftforsvarets Officersförening", en sammanslutning av personal ur det norska luftforsvarets - flygvapnets, luftvärnets och luftbevakningens - officerskårer, har sedan Norges frigörelse 1945 förberett och nu lyckats nå ett av sina mål - att åstadkomma en flygmilitär tidskrift av, som det synes, hög klass, avsedd att tjäna upplysning och debatt, i fackmilitära och allmänna frågor, inom luftforsvaret och utanför. Højandet av den flygmilitära kunskapsnivån, bland officerarna, som bidrag till luftforsvarets effektivitet, är det främsta syftet. Dessutom är tidskriften, nedan kallad "NLT", avsedd att vara ett medlemsorgan för de ovannämnda officerskårerna.

NLT har eftersträvat att nå ungefär det innehåll och den standard, som hålles i engelska flygvapnets kvartalstidskrift - "Royal Air Force Quarterly and Commonwealth Air Forces Journal". Att döma av NLT:s första nummer, för november 1950 har man också kommit en bra bit på väg. Ett elegant, 54-sidigt häfte i A-5- (fick-) format, tryckt på glättat papper föreligger. Tidskriftens ekonomi, som uppges säkerställd, är baserad på dels statsbidrag, dels en avsevärd mängd annonser. På tal om ekonomin kan också nämnas, att tidningen framställs av frivilliga krafter inom officersföreningen på fritid, och att alla bidrag, som godtages för införas, honoreras.

NLT:s första nummer inledes med en rad hälsningar och presentationer, där försvarsminister H a u g e , luftforsvarets chef, generallöjtnant Ö e n , DNL:s chef, generalmajor R i i s e r - L a r s e n , ordföranden i luftforsvarets officersförening, generalmajor B u l l , NLT:s redaktör, överste S c h i ö t s samt Group Captain S t r a d l i n g , RAF Quarterly:s redaktör, hälsar det nya bladet välkommet och understryker envar sin syn på dess uppgifter och verksamhet. I innehållet märkes vidare generallöjtnant Öens artikel om den tredje försvarsgrenen i Norges försvar, Luftforsvaret, dess tillkomst-, nuläge och närmaste mål, Air Marshal Lloyds, chef för RAF Bomber Command artikel om M a l t a u n d e r a n d r a v ä r l d s k r i g e t , en hel del personaluppgifter (konstitueringar, befordringar och placeringar), litteraturanmälningar och föreningsmeddelanden. Den redaktionella delen avslutas med den av norska försvars- och flygledningarna fastställda instruktionen för NLT.

NLT är en tidskrift i vanlig bemärkelse, om än med fullt officiellt stöd. Ufl däremot är en form av tjänstemeddelande från flygledningen. Oaktat denna skillnad i uppläggningsen, finns all anledning att i NLT se en välkommen kollega till Ufl i dess arbete för saklig flygupplysning.

NORSKA LUFTFÖRSVARETS UPPBYGGNAD.

I en redogörelse inför norska stortinget, med anledning av den proposition om extraordinära anslag, som förelåg i september 1950, i det dåvarande läget, yttrade försvarsminister H a u g e, enligt N o r s k L u f t m i l i t a e r t T i d s k r i f t s referat, följande av allmänt intresse:

"Luftförsvaret (i Norge) är en ny försvarsgren, som byggs helt upp från grunden. Det är omöjligt och ändamålslost att här göra några jämförelser med förkrigstiden. Vi fick (efter kriget) börja från början med att organisera skolor och andra utbildningsorgan för att få fram personal i nyckelbefattningar, till krigsflygförband och till organisationens alla delar. Personalen i flygvapnet har skapats kring den lilla kärna stampersonal, som stod till buds efter demobiliseringen.

Vi har gjort en avsevärd utbyggnad av markorganisationen, med tekniska anläggningar (verkstäder m m) i alla delar av landet. Luftbevakningen och stridsledningen är delvis uppbyggd samt under utveckling. De flygande förbanden - både våra egna och det allierade flyg, som kan komma till vår hjälp - är helt beroende av dessa fundamentala led i vår organisation. Även om det återstår mycket i förhållande till de krav, ett modernt luftförsvar ställer på en basorganisation, har man på de senaste fyra åren gjort betydande framsteg med de medel, som ställts till förfogande.

Våra krigsflygdivisioner har delvis moderniserats genom tillförsel av ny flygmateriel. De har utökats i antal. Det har blivit möjligt att nå ett ökat tempo i utbyggandet, därigenom att den utbildningsapparat och den basorganisation, som vi skapat nu börjar att verka. Luftförsvaret har haft årliga, krigsmässiga övningar i olika delar av Norge och har avhållit två större luftförsvarsövningar, förutom en rad samövningar med andra försvarsgrenar.

Lv-artilleriet har byggts upp organisatoriskt och är under uppbyggnad i landsdelarna.

Från det gemensamma planläggningsarbetet på Västeuropas försvar vill jag vidare omtala, att det i de berörda länderna råder allmän enighet om, att man i första omgången bör koncentrera sig på att bygga ut sina lantstridskrafter och sitt luftförsvar. Det är på dessa områden maktbalansen är ogynnsammast och det brådskar mest att få en bättre beredskap till stånd. Norska regeringen har gjort denna åsikt till sin.

Med utgångspunkt från denna syn på frågan har försvarsdepartementet gjort upp ett särskilt beredskapsprogram för luftförsvaret, omfattande 60 miljoner kronor, av vilka flygvapnet föreslås få 40 och lvartilleriet 20. Luftförsvaret kommer att fortsätta med markorganisationens uppbyggnad, liksom med luftbevaknings- och stridsledningsapparatens utveckling.

Men programmet omfattar också en betydande ö k n i n g a v a n t a - l e t k r i g s f l y g d i v i s i o n e r . Vi hoppas att vårt flygvapen skall få den behövliga flygmaterielen inom ramen för USA:s hjälpprogram och har goda utsikter till att detta skall gå. För lvartilleriets del är kärnpunkten att öka antalet lvbatterier, samt att förbättra mobiliseringsberedskapen och krigsdugligheten. Flygvapnet använder sitt manskap på flygplatserna i kuppförsvarets tjänst".

STIGANDE FÖRSVARSKOSTNADER I USA .

Den 1/12 1950 begärde president Truman - enligt N Y Times 2/12 50 - ett tilläggsanslag på 16,84 miljarder dollar till försvaret, varigenom USA:s försvarskostnader stiger från 24,99 till 41,8 miljarder under innevarande budgetår, d v s från tidigare 11 % av nationalinkomsten (se Ufl nr 11/50) till över 20 %.

Av tilläggsanslaget får flygvapnet 4,6 miljarder, varav 2,1 avses för inköp av flygplan. Tidigare har 2,9 miljarder beviljats för samma ändamål. Härigenom skulle flygvapnet kunna byggas ut från nuvarande cirka 56 flotttiljer till 68 i juni 1951. Anskaffningarna pekar mot ett flygvapen på 85 flotttiljer i juni 1952. Armén får en betydande del av det nya tilläggsanslaget. Härav avses 4 miljarder för inköp av stridsvagnar, artilleri, ammunition och fordon.

Personalstyrkan i krigsmakten kommer nästan att fördubblas, vilket framgår av nedanstående tabell:

	Antal man	
	1950	1951
Flygvapnet	411.000	651.095
Armén	593.000	1.264.900
Flottan	382.000	688.971
Marinkåren	74.000	166.155
Summa	1.460.000	2.771.121

43 % av USA:s försvarsanslag till flygplananskaffning.

(Press)

Enligt vad biträdande amerikanske flygministern Z u c k e r t meddelat, kommer de tidigare anslagen budgetåret 1950-51 för anskaffning av flygplan, 4,3 miljarder dollar, att ökas med 6 miljarder. Därigenom kommer anslagen för inköp av flygplan att utgöra 43 % av den totala försvarsbudgeten.

Flygvapnet kommer att ökas till 84 flotttiljer. I mitten av 1951 kommer 68 flotttiljer att vara organiserade, varvid personalstyrkan samtidigt väntas ha stigit från 410.000 i december 1950 till 650.000.

Enligt notiser i "Washington Post" den 12/12 50 beräknas USAF ungefärliga sammansättning bli:

68-flotttiljsprogrammet (tidigare gällande):

Strategiska flyget	25 flotttiljer
Ortsförsvarsjakt	15 "
Taktiskt flyg	28 "

84-flotttiljsprogrammet (föreslaget nov-dec 1950)

Strategiska flyget	35 flotttiljer
Ortsförsvarsjakt	23 "
Taktiskt flyg	26 "

DE AMERIKANSKA FLYGANSLAGENS ANVÄNDNING.

USAF anslag för 1951 är - enligt *A v i a t i o n W e e k* för den 25/9 1950 - det största sedan andra världskrigets fientligheters slut. Av anslaget avsågs 4.48 miljarder dollar för inköp av 4.485 flygplan. En resumé av de tidigare utredningsresultaten och anslagen kan i detta sammanhang ha sitt intresse.

I maj 1948 anslog kongressen 1.962 miljoner dollar för anskaffning av flygplan till flygvapnet. Denna summa representerade kostnaderna för det första året av det 5-årsprogram för flygplananskaffning, som hade lagts upp efter Finletter-kommissionens och kongressens Air Policy Board rekommendationer, vilka föreslog ett minimum på 70 flottilljer.

I december 1948 gav president Truman emellertid order att anslagen skulle skäras ned så de endast medgav en organisation på 48 flottilljer. Flygvapnet hade då 59 flottilljer och räknade med att organisationen skulle kunna byggas ut till 70 i början av budgetåret 1949-50. Härigenom kunde flygvapnet under detta budgetår ställa upp 3.300 plan i första linjen bestående av 15 tunga bombflottilljer, 27 attack- och jaktflottilljer och 6 trupptransportflottilljer. Anslag var beviljade för inköp av 1.084 plan.

Budgetåret 1950/51 anslogs ursprungligen 1.711 miljoner dollar åt USAF för inköp av flygplan och tillhör. Tilläggsanslaget för samma år gav flygvapnet ytterligare 2.777 miljoner dollar för flygplan. Det tredubblar tidigare beräknade inköp.

Det strategiska bombflyget är fortfarande ryggraden i USA:s flygvapen. Detta faktum avspeglar sig i beställningarna av B-36:or, B-47 B, B-47 C och B-50 D. Man har beställt ytterligare B-36:or. Stora B-47-beställningar tyder på att ett betydelsefullt steg framåt, i riktning mot USAF:s tidigare framlagda program på ett helt readrivet flygvapen 1954 tagits.

Till USAF:s uppgifter hör bl a att med jaktflyg försvara det egentliga USA (hemlandet) mot flyganfall. För att möta kommande behov i detta avseende har USAF lagt ut stora order på F-86, F-89, F-90 och F-94, d v s sammanlagt mer än 1.300 jaktplan.

För att säkerställa behovet av attackplan har USAF beställt ett antal F-84 (Thunderjet), medan transportflyget får Fairchild C-119 (Packet) och Douglas C-123.

För forskningsverksamheten har budgetåret 1950-51 anslagits 205 miljoner dollar, av vilka ungefär 100 kommer att användas för teleteknisk forskning samt forskning beträffande vapen, främst fjärrstyrda sådana. Större delen av återstoden kommer att användas för motortekniska undersökningar. "Navy" har till sin flygforskning ursprungligen erhållit ett anslag på hela 190.269.000 dollar. Denna summa ökades i samband med Koreakrisen med 250 miljoner.

Amerikanska flottan har till sitt flyg fått 2,32 miljarder dollar för anskaffning av totalt 3,347 flygplan. I den ursprungliga budgeten 1950-51 fick Navy 750 miljoner dollars för inköp av 980 flygplan. I samband med Koreakonfliktens utbrott fick flottan ytterligare 620 miljoner dollar för 1.067 flygplan och ett par veckor senare beviljades 950 miljoner för ytterligare 1.300 plan.

Red Ufl anm: - Sedan ovanstående skrevs har USA beviljat ytterligare anslag med högst avsevärda belopp till sitt flyg. Närmare härom se sid 27.

FLYKKADETTUTBILDNINGEN I USAF.

Enligt Atlantpaktstaternas gemensamma planläggning erhåller flera europeiska länders personal sin grundläggande flygutbildning i Amerika - i USA eller Canada. Här följer en skildring från norska flygvapnets utbildning i USA återgiven efter "Militaer orientering" nr 21 1950.

När en flygkadett kommer till Randolph Field i Texas för att börja sin utbildning, är bland det första han ser en skylt med följande text: -"Flyg som om Ditt liv skulle vara beroende av det. Det är det nämligen". När utbildningen är slut förstår kadetten, att både hans och nationens liv beror just därpå.

Den grundläggande flygutbildningen sker vid Randolph Field, som är den största flygskolan i USAF. Där sysselsätts omkring 5.100 man militär- och civil personal med utbildning av de 1.840 kadetter, som kommer varje år. Utbildningen är uppdelad på grundläggande militär utbildning, akademisk utbildning och flygutbildning. De s k akademiska studierna kommer först, i avseende till tiden, och omfattar historia, vidare en kort, enkel teknisk kurs, flyglära, signaltjänst och luftnavigation.

Efter ungefär 5 veckor får kadetten se sitt flygplan, ett propellerdrivet skolflygplan, och efter ytterligare 2 veckor får han sitt luftdop. Han står hela tiden under uppsikt av sin instruktör, som sänder in en utförlig rapport om varje flygning, som denne och kadetten gör. Utbildningen ställer stora krav på eleven. Av en kull på 230 man är det bara c:a 2/3, som klarar sig.

Efter 6 månader är den grundläggande flygutbildningen slut. Då har eleven fått 75 timmar ensamflygning och 100 timmar i DK. Under denna tid har han utfört nattflygning, instrumentflygning, förbandsflygning, orienteringsflygning och avancerad flygning. Vid övergången till den därefter följande flygslagsutbildningen har kadetten själv ingen bestämmanderätt, utan instruktören avgör, vad som passar eleven bäst. Blir denne uttagen till jaktflygare, så överförs han till baser i Arizone eller Nevada, där han får specialutbildning. Efter endast ett par flygningar med instruktör i ett reoplan, får han göra sin första ensamflygning.

Ryssland gör 4 atombomber/månad?

(NY Times 16/11 50)

Utgivaren av den engelska tidskriften Intelligence Digest, redaktör Courcy uppger, att Ryssland producerar åtminstone 4 atombomber i månaden. C. rapporterade atomexplosionen i Ryssland förra året alldeles innan president Truman hade tillkännagivit det officiellt. Ovanstående påstående gjorde han under en föreläsning i American University, London, utan att ange källan. Han ansåg, att Ryssland 1952 skulle anse sitt lager av atombomber tillräckligt för krigsbehov.

Den sovjetiska strategien, sade C., gick ut på ett blixtanfall mot mellersta östern - "det mest strategiska området i världen" - samtidigt med en kinesisk invasion av hela sydöstra Asien. Han sade vidare, att Sovjets atom-anfall skulle insättas huvudsakligen mot västmakternas hamnar, med robotar, som avsändes från sovjetryska undervattensbåtar med mycket stor aktionsradie.

Atombombutbildning.

(Press)

Enligt ett uttalande av ordföranden i amerikanska Atomic Energy Commission utbildas för närvarande ett stort antal personal inom U S Air Force i atombombens handhavande. Hundratals man har utbildats till specialister i A-bombens armering och handhavande i övrigt - en omfattande utbildning, som tar 18 månader. Större delen av den personal i Strategic Air Command, som flyger B-36, har dessutom genomgått grundläggande kurser i det praktiska handhavandet av atombomben.

Totalt är c:a 150.000 man - ungefär en tredjedel av USAF nuvarande styrka - mer eller mindre berörda av atombombutbildningen. Bland USAF officerare har 75 % av generalerna och nästan samtliga stabsofficerare i högre staber genomgått speciella kurser om atombomben. Dessutom har 1400 officerare genomgått en högre utbildning vid Sandia, New Mexico.

Ökade anslag till atomvapen i USA.

(Press)

President Truman kommer att begära ett extra anslag på c:a 1 miljard dollar för att öka produktionen av atombomber. Detta belopp är ungefär det som vanligen förbrukas under ett helt år och tyder på att atomvapenproduktionen nu fått högsta prioritet.

Nämnda tillkännagivande kom strax efter att Atomic Energy Commission meddelat att man tidigt nästa år skall börja uppföra anläggningarna för framställning av H-bomben. Platsen för dessa fabriker uppges ligga c:a 25 km söder om Aiken i South Carolina och kostnaderna beräknas uppgå till c:a 260 miljoner dollar.

USA:s försvarsanskaffningar juli - oktober 1950.

(Kommuniké)

Under juli - oktober 1950 hade amerikanska försvarsdepartementet gjort anskaffningar för c:a 8,1 miljarder dollar. Den totala kostnaden för försvaret under denna period var ungefär 12,4 miljarder. - De 8,1 miljarderna fördelas på följande procenttal:

Flygplananskaffning	54,0	Pansrade fordon	11,1
Ammunition och robotar	9,3	Vapen	3,8
Teleteknisk materiel	4,5	Övrig utrustning	5,0
Maskiner, verktyg m m	1,8	Byggnadsmateriel m m	1,6
Persedlar m m	2,0	Proviant	3,6
Drivmedel, oljor och smörjmedel	1,4	Transportfordon m m	0,8
Fartyg	1,1		

Taktiskt flygstöd.

(ANAF Reg 2/10 50)

En punkt i det amerikanska försvarsdepartementets televisionsprogram, "Battle Report", bestod nyligen av ett uttalande om flygstöd av general Jerome, USAF. J. sade bl a, att flygvapnet med "Close Air Support", flygstöd åt marktrupper, i dess mest begränsade betydelse menar följande:

Flyganfall mot fientliga markmål, som är så nära de egna linjerna, att det före varje anfall fordras intimt samarbete med markstyrkornas eld och rörelser för att uppnå säkerhet och förhindra att andra delar av de samverkande förbanden störes, så att anfallets verkan omedelbart kan utnyttjas.

Med en i taktiskt flygstöd välövad flygdivision, sade J., har vi gjort många lyckade anfall med 50 kilos bomber mot mål 90 meter från våra egna linjer. Tyngre bomber kräver givetvis större säkerhetsmarginal. En god regel är 90-100 m för varje 50 kg av bombens vikt.

Tekniska Fronten:

Fackred: FF/M

CONVAIR B-36 OCH RB-36 - FAKTA OCH DATA. (Press sept 50)

USAF har beställt 170 st Consolidated-Vultee B-36 tunga bombplan. Sannolikt är många fler plan också beordrade, för Strategic Air Command. Man planerar att uppsätta fyra bombflottiljer B-36 och två spaningsflottiljer RB-36.

B-36 D och RB-36, de senaste modellerna av B-36, är nu under serietillverkning. De är försedda med fyra General Electric J-47 reamotorer jämte sex 3.500 hk kolvmotorer med skjutande propeller. Den ökade effekten ger bättre startprestanda, ökad stighastighet, högre tjänstetopphöjd och större hastighet. USAF har offentliggjort att maximihastigheten för D-typen ligger över 700 km/tim och att deras tjänstetopphöjd är över 13.700 m. Tidigare B-36:or återsänds nu till Convairfabrikerna för ändring, omfattande bl a installation av de fyra reamotorerna. B-36 A (sex 3.000 hk-motorer) ändras till RB-36 E spaningsplan, medan B-36 B (sex 3.500 hk-motorer) ändras till B-36 D bombplan.

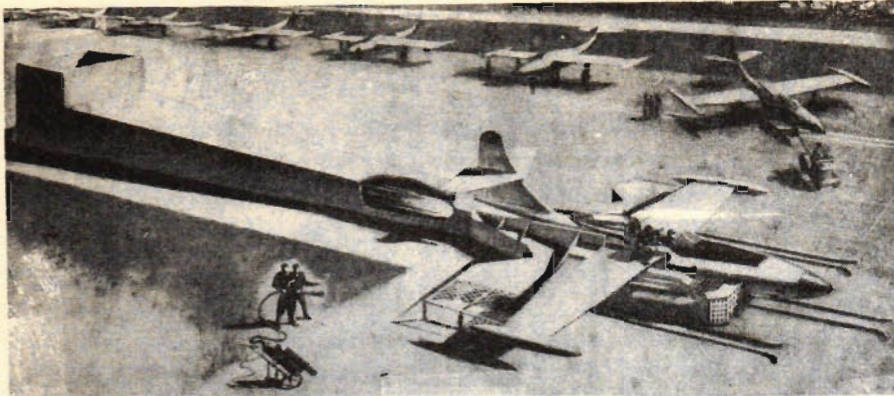
Till det yttre liknar spaningsplanen RB-36 bombplanen, men har försetts med kameror och annan specialutrustning i stället för bomber. I det främre bombrummet finns 14 olika kameror inmonterade, troligen den största fotografiska utrustning, som någonsin funnits i ett flygplan. Båda versionerna B-36 och RB-36 har samma försvarsvapen: 8 avståndsmånerade torn med inalles 16 st 20 mm akan. Alla tornen utom de i nosen och stjärten är indragbara. De sex P&W R-4360-41 "Wasp Major"-motorerna på 3.500 hk i RB-36 D driver ställbara, trebladiga propellrar, 5,79 m i diameter. Sex vingtankar med en total kapacitet av 79.930 lit är installerade och 4.540 lit olja medföres. Alla B-36:or har fyrhjuligt huvudlandställ och styrbart tvåhjuligt nosställ. Besättningen består av 15 man.

Jämförande data för B-36 D och den tidigare B-36 B har sammanställts i följande tabell. Data för spaningsplanen RB-36 D och RB-36 E är desamma som för B-36 D, med undantag för bomblast och totalvikt.

	B-36_D.	B-36_B.
Motorer:	Sex P&W R-4360-41 "Wasp Major" på vardera 3.500 hk samt fyra GE J-47 reamotorer på vardera 2360 kp.	Sex P&W R-4360-41 "Wasp Major" på 3.500 hk vardera.
Spännvidd:	70.10 m	70.10 m
Längd:	49.38 m	49.38 m
Höjd (till stjärtspetsen).	14.25 m	14.25 m
Max totalvikt	omkr 162,5 ton	omkr 148 ton
Max hastighet	över 700 km/tim	över 560 km/tim
Tjänstetopphöjd	" 13,7 km	" 13,2 km
Flygsträcka	16.000 km	16.000 km
Bomblast	normalt 4.535 kg	normalt 4.535 kg
"	högst 38,1 ton	högst 38,1 ton

B-36 är f n den enda typ, som utan lufttankning kan användas för "interkontinental" bombkrigföring. Den torde också vara den enda bombplantyp, som kan medföra "H-bomben" (vätebomben).

BÄTTRE ÄN "LJUDVALLEN" ?



NORTHROP-VERKENS EGEN "LJUDVALL" - ANORDNING FÖR DÄMPANDE AV REAMOTORBULLER VID UPPKÖRNINGAR O D, VID HAWTHORNE, KALIF., USA.

marken före flygning eller vid långtidsprov efter motoröversyn o d. En del av våra läsare har kanske vid något besök hos S a a b i Linköping lagt märke till de "skyddsväggar" mot flygmotorbuller, som där finns anordnade utanför verkstadslokaleina, på platsen för motorprov. De går under den lokala populärbenämningen "ljudvallen".

Efter A v i a t i o n W e e k för den 9/10 1950 visar vi här en bild av en amerikansk bullerskyddsanläggning av delvis olika utförande, men med samma ändamål. Det är Northrop-fabrikerna vid Hawthorne i Kalifornien, som låtit bygga denna nya, tunnelliknande "ljudvall", för att i möjligaste mån bortleda bullret från sitt nya jaktplan Northrop F-89 S c o r p i o n 's två reamotorer typ G E J-47, vid motorprov före start.

Ljudtunnelns väggar är gjorda av ett siporex-liknande material, tillverkat av lava, monterat på kraftiga I-balkar av stål. Hela tunneln är 30 m lång, dess bredd växlar från 3 - 5 m. Flygplanets bakre del uppställs intill ett c:a 12 m brett "ljudfång" (se bilden). Avgasströmmen leds därifrån via tunneln ut uppåt, genom den breda, fyrkantiga "skorstenen" längst t v.

Republic F-84 "Thunderjet" - några data.

(Flight 7/12 50)

F-84 D:s reamotor på 1.600 kp dragkraft ger flygplanet en maximal hastighet på omkr 960 km/tim vid havsytan. Enligt engelsk uppfattning är planet inte lämpligt som jaktplan för ortsförsvar, då stigtiden till 9 km höjd med extratankar är 20 minuter.

Flygtiden är emellertid väsentligt mycket längre än motsvarande engelska typers. Kroppstankarna rymmer 1.500 liter och med extratankar blir det totala bränsleförrådet 3.200 liter. Detta medger en flygtid av praktiskt taget 3 timmar. Planets praktiska aktionsradie (combat radius) säges vara 1.360 km. Flotttiljer väntas snabbt bli försedda med F-84 E, vars motor har 500 kp större dragkraft, vilket medför förbättrade prestanda hos flygplanet.

Thunderjet är ett utmärkt attackplan. Ett typiskt lastalternativ är 2 x 400 kg bomber, 8 x 25 cm raketer, och dessutom den ordinarie utrustningen med 6 x 12,7 mm automatkanoner - två i vingarna och fyra i nosen. Skevrodren manövreras med tillhjälp av servomotorer. Detta i förening med förarens g-dräkt är en effektiv kombination för att möta de stora roderkrafter och accelerationer, som förekommer under attackanfall.

U f l behandlade i sitt nr 6/1950 "F l y g v a p n e t s b u l l e r f r å g a", i en separat bilaga. Vad som numer gör denna fråga mer brännande än förr är det speciella och för en del plågsamma oväsen, som vid reamotorer uppstår vid uppkörning på

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

FALLSKÄRMSUTSPRÅNG FRÅN J 30.

Vid övning i luftstrid under mörker den 14/11 1950 krossades nosen på en J 30 av att en hävarm till radarsiktets antenn lossade. Med anledning härav beordrade föraren signalisten furir Rydberg att hoppa.

Höjden var 2700 m. R. gav sig god tid att lossa fastbindningsremmar och syrgasanslutning samt att kontrollera centrallåset till fallskärmen. Telefonianslutningen fick dock sitta kvar till utsprånget, då den rycktes bort automatiskt utan att skadas. - R. hade vissa svårigheter att nödutlösa instigningsluckan, därför att han ställde sig upp och drog uppåt istället för inåt. (Hade han suttit, hade han även haft bättre kraft att sparka ut luckan, samtidigt som han drog i handtaget).

Uthoppet företogs från nigsittande med front mot öppningen. Armarna hölls härvid tryckta intill sidorna. R. sköt ifrån kraftigt med benen i uthoppet, och kom inte i kontakt med flygplanet. Flygplanet låg då i svag plansväng åt höger. - Under första delen av fallet var R. hopkrupen med benen tillsammans och gjorde kraftiga volter i luften. Någon svårighet att fästa skärmens utlösningshandtag förelåg dock inte. Utlösningsschocken kom nästan omedelbart. Den gjorde R. något yr i huvudet, men verkade annars inte särskilt kraftig.

Vindstyrkan var 60 km/tim på 2700 m och 25 - 30 km vid marken. Nedfärden gick lugnt, men R:s försök att styra skärmen lyckades inte. Vid landningen hölls benen slappa, så att R. sjönk ned på höger skinka. Några svårigheter att frigöra sig från skärmen förefanns ej.

R. var endast klädd i sommarflygdräkt, skjorta, byxor, väst och lågskor. Han hade likväl inga besvär av kylan, trots att temperaturen var - 16° på 2700 m. Ena lågskon förlorades då fallskärmen utlöstes. - Kompassen, visselpipan och ficklampan förvarades i ena lårbensfickan. Denna var försedd med tryckknappar, men dessa gick upp vid uthoppet så att utrustningen förlorades. Sjukvårdssats, nödsignalmedel och slidkniv förvarades i fickor med knapphålsknäppning och denna utrustning fanns kvar vid landningen.

R. ansåg, att han tack vare uthoppsövningar på marken aldrig tvekade om vad han skulle göra, och att han, om han skulle hoppa än en gång, skulle handla på samma sätt.

VAD VET DU OM DIN O S F?

1. När får flygning äga rum i
 - a) militär närzon?
 - b) civil närzon?
2. Vad skall föraren komma ihåg, om han upptäcker skada på flygfältet, som kan inverka på flygsäkerheten?
3. När skall Q B C anmälas?
4. Ni planerar mörkerflygning. Färdvägen korsar en luftfartsled. Molnfritt med sikt 20 - 50 km. Erfordras tillstånd från civil distriktstrafikledning att korsa luftfartsleden?
5. Får en flygning över slutet molntäcke med flygplan utan radio äga rum då molngenomgång måste företagas på en plats där molnhöjden är 200 m?
Svar se omslagets 4. sida.

EN FLYGSÄKERHETSFRÅGA.

Ufl anm: - Läsekreten är välkommen att fortsätta med nya inlägg under rubriken "En flygsäkerhetsfråga", behandlande spörsmål av intresse för säkerheten i luften. Om något syns Dig oklart eller svårförståeligt i O S F eller andra flygsäkerhetsinstruktioner e d, skriv gärna en rad eller två till U f l och fråga v a r f ö r .
Är Din fråga av allmänt intresse svarar sedan " H a v e - r i f r o n t e n s " fackred.

V A R F Ö R har begreppet " v ä l u t a n f ö r m o l n " - vilket förekommer bl a i OSF mom 136, sista stycket - icke uttryckts i ett minimivärde? Är "väl utanför moln" = i mom 11 fastställt vertikallavstånd 150 meter, eller är flygning alldeles under molnbasen att hänföra till "väl under moln" eller, som det uttryckes i OSF, "väl utanför moln"?

Cirbla.

D Ä R F Ö R att begreppet " v ä l u t a n f ö r m o l n " är av I C A O fastställt (clear of clouds), och innebär att flygplanet skall framföras på sådant avstånd från moln, att andra plan som flyger under samma förhållanden kan upptäckas i god tid. Någon exakt gräns har inte fastställts, enär detta är beroende av siktförhållanden och molninformationer i varje särskilt fall.

Bestämmelsen att man vid flygning under 200 m höjd utanför närzoner får flyga närmare moln än 600 m i horisontell led och 150 m i vertikal led har tillkommit för att medge flygning med marksikt även vid låg molnhöjd.

Risk för kollision med flygplan som flyger i moln eller gör molngenomgång föreligger inte, enär molnflygning inte får ske under 300 m höjd, utom i samband med av t l ledd inflygning.

Fackred.

Läsekretsen Har Ordet:

Fabrik E. Runold - F 6:

ROBOTFRONTEN GER OSS FRAMTIDENS FLYGMOTORER?

Följande artikel, sammanställd av engelska och amerikanska uppgifter, gäller ramm-motorn eller reaktions-röret, den senaste utvecklingen då det gäller att lösa framdrivningsproblemet för flygplan och robotar vid höga hastigheter.



1) 1.500 grader C.

RAMM-MOTORPRINCIPEN: - HÖGA HASTIGHETER, ÖVER LJUDHASTIGHETEN.



V-1-PRINCIPEN: - LJUDHASTIGHET.



KOMPRESSOR- (REAMOTOR-) -PRINCIPEN: - LÅGA HASTIGHETER, UNDER LJUDHASTIGHETEN.

Få uppfinningar har fått så många olika slags namn, som den intressanta flygmotor, vilken vanligast går under benämningen ramm-motor (eng. athodyd eller ramjet). Athodyd är en förkortning av "aero-thermodynamic duct." Ibland ser man också namnet "propulsive duct" eller compressorless thermal jet", Lorinrör, Tromsdorffrör m fl.

Som bekant erhålles i en vanlig reamotor kompressionen före brännkammarna (-kammaren) medelst en kompressor. Vid ramm-motorprincipen återfinnes däremot ingen kompressor. Ramm-motorn arbetar med kontinuerlig förbränning av ett bränsle med luft, komprimerad genom rammverkan. Förbränningsprodukterna expanderar bakåt, varigenom en framåtriktad drivkraft uppkommer. Ehuru i stånd att verka vid lägre hastigheter, är den relativt ineffektiv under dessa förhållanden, och - enär ingen kompression sker vid stillastående - måste den accelereras upp till sin initieringshastighet, t e med hjälp av startraketar eller katapultstart eller vanlig reamotor. Eftersom dess konstruktion är beroende av en yttre syrekälla - likt en vanlig kolvmotor eller reamotor - tenderar dess verkan att avtaga med höjden.

Nära besläktad med ramjet är stötmotorn (eng. "pulsejet"). Denna konstruktion förekom i den tyska V-1, "flygande bomben", som användes av tyskar- na 1944-1945. Rörkroppen är framtill utrustad med en serie fjäderbelastade inloppsventiler och bakom dessa insprutningsmunstycken för bränslet. Luft-

trycket vid öppningen tvingar ventilerna att öppna sig och luften pressas in i röret, där den blandas med bränsle för förbränning. Till en början stiger trycket i brännkammaren, varvid ventilerna snabbt stänges. Gaserna strömmar med hög hastighet bakåt, och genom lämplig utformning av utloppsröret erhålles mot slutet av utströmningen undertryck i utloppsröret och brännkammaren, vilket i förening med rammtrycket öppnar ventilerna för att tillåta en förnyad luftfyllning. Därefter upprepas förloppet. V-1 arbetade med en frekvens av omkring 2.800 perioder per minut och uppnådde en flyghastighet av något under 600 km/tim.

Ramm-motorprincipen framlades första gången 1913 av en fransman, M. L o r i n . Flyghastigheterna hos den tidens flygplan var dock så låga, att man då inte fick någon praktisk nytta av hans konstruktion. - 1938 framvisades emellertid i Paris ett ramm-motormonoplan i modell av L e d u c - en annan fransk ingenjör. Enligt uppgift skulle han med en framdrivnings-effekt av 14.000 hk kunna utvinna en hastighet av 1000 km/tim. 1946 byggde Bréquet efter dessa ritningar ett ramm-motorflygplan, som fick beteckningen Leduc-010. Det startades från en ställning på kroppen till ett 4-motorigt trafikflygplan. En glidflykt från ungefär 5.500 meter utfördes med framgång.

Konstruktionen utgjordes av ett inner- och ytterkroppsskal. Innerskalet hyste piloten och spanaren och omgavs sedan av ett ringformat rör, vilket bildade ramm-motorn. Den spetsiga nossektionen var utskjutbar i händelse av fara, och besättningens kabin var försedd med 4 fallskärmar, som automatiskt skulle utlösas, då nospartiet lossade.

Efter andra världskriget har Amerika experimenterat en hel del med ramm-motorer. U S Navy experimenterade med en 32 kg ramm-motor av omkr 15 cm diameter, kallad C o b r a , och ett exemplar utsköts från en uppbyggd ställning vid Island Beach, New Jersey redan i juni 1945.

1948 avslöjades att en U S Navy-ramm-motorrobot överskridit machtalet 1.84 och att en NACA-robot släppts från en Superfortress, som flög på 10 km höjd, och att roboten uppnådde machtalet 2,0.

I världens största vindtunnel för överljudhastigheter (mätsektion 2 x 2,75 m) har ramm-motorkonstruktioner provats upp till machtalet 2,0 under betingelser gällande för 12 km flyghöjd.

Det första a m e r i k a n s k a ramm-motoraggregatet för underljudshastighet är M a r q u a r d t C 3 0 - 1 , i vilket sifferbenämningen 30 betyder diameter i tum och 1,0 avser gränsmachtalet. Motorn är c:a 3,5 m lång och konstruerad för machtalet 1,0. Den specifika bränsleförbrukningen är drygt 4 ggr mer än för en reamotor, men C30-1,0 kan det oaktat visa sig lämplig som drivanordning för kortdistansrobotar. Den lätta vikten kan nämligen uppväga den stora bränsleförbrukningen. Konstruktionsdetaljerna är hemliga, men det är bekant, att de väsentliga beståndsdelarna framifrån räknat är: en bakåtvridande i n l o p p s ö p p n i n g , i vilken luftens hastighet minskas till lämplig storlek för förbränning, varvid samtidigt trycket växer, en b r ä n s l e i n j e k t o r (spridare), som producerar en finfördelad stråle, en f l a m m h å l l a r e i form av ett galler, som stabiliserar lågan och därigenom möjliggör en jämn förbränning, en keramikfordrad b r ä n n k a m m a r e , samt ett u t l o p p s m u n s t y c k e , avsett att öka gasernas hastighet, så att förbränningsprodukterna utblåsas med en hastighet av omkring 2 ggr flyghastigheten. Endast b r ä n s l e p u m p e n innehåller rörliga delar.

En försöksinstallation av C30-1,0 har gjorts i Lockheed F-80 Shooting Star, där två aggregat monterats vid vingspetsarna. Detta var det första b e m a n n a d e flygplan, som flugits med endast ramm-motorer. Även N.A.

F-51 Mustang har provats med vingspetsmonterade ramm-motorer. Liknande flygförsök har även gjorts med Bell F-83 och Northrop Black Widow. Den senare har en liten ramm-motor, med rektangulärt tvärsnitt, upphängd under kroppen. Ramm-motorn, som mäter c:a 3 m i längd med en maxdiameter av omkr 51 cm, flygprovas i stor skala i PTV-N-2 eller G o r g o n I V, en robot byggd av Martin-firman för U S Navy. Ehuru den bär bränsle för endast 4,5 min flygning har flera fjärrkontrollerade flygningar på mer än 10 min varaktighet redan protokollförts. Utskjutningen sker från flygplan Northrop P-61 Black Widow.

Gorgon IV är ett högvingat monoplan, 7 m långt, spännvidd 3 m, vikt c:a 725 kg. Av vikten är c:a 320 kg avsedd för vanligt 80-oktan bränsle för ramm-motorn. Efter första antändning genom ett tändstift sker förbränningen oavbrutet tills bränslet är förbrukat. Robotens uppträdande under flygning registreras av mottagningsstation på marken. Då motorn stannar, utvecklas automatiskt en fallskärm. Många robotar har plockats upp med så små skador, att endast obetydliga reparationer behövs före nästa flygning. På moderflygplanet har roboten utbalanserats under motsatta vingen medelst en tank, fylld med bränsle. Detta överföres sedan till roboten, före utskjutningen.

Fartyget Norton Sound monteras för däcksskjutningar av Gorgon IV och andra robotar för U S Navys räkning. Gorgon IV:s provprogram har förflyttats till Virginia, för att komma närmare Martinverken och därmed underlätta och påskynda de tekniska proven.

Sparsamma upplysningar har senare erhållits angående en ny försöksrobot med omkr 40 cm diameter, för överljudsprov upp till ett machtal av 2,4. Ursprungligen provad från Boeing B-29, flygprovas dessa exemplar numera från N.A. P-82 Twin Mustang. Robotens längd är c:a 5 m och den upphänges under flygplanets vingar. Den har ett fack, beläget i inloppssektionen, som innehåller en radiosändare, kontrollorgan och bränsle. I nosen finns en lång antenn för sändaren och i bakänden 4 fenor för att sörja för den aerodynamiska stabiliteten.

T y s k a r n a insåg genast möjligheterna av ramm-motorer som drivkälla för jaktplan, kortdistansbombplan och styrda robotar. Utvecklingen handhades först av firman W a l t e r vid Kiel och doktor Saenger vid D F S. Då Walter ej gjorde några framsteg utöver modellstadiet flygprovades ramm-motorer i full skala av doktor Saengers egen konstruktion. Ett mindre exemplar provades på en Dornier Do 17 Z och ett större på en Do 217 E. Talrika konstruktioner existerade vid krigsslutet för ramm-motordrivna flygplan. Focke Wulf föreslog dessförinnan ett flygplan med två aggregat av P a b s t - typ (mer kompakt byggda än Saengers konstruktion), och lovade anmärkningsvärda effekter även vid underljudshastigheter.

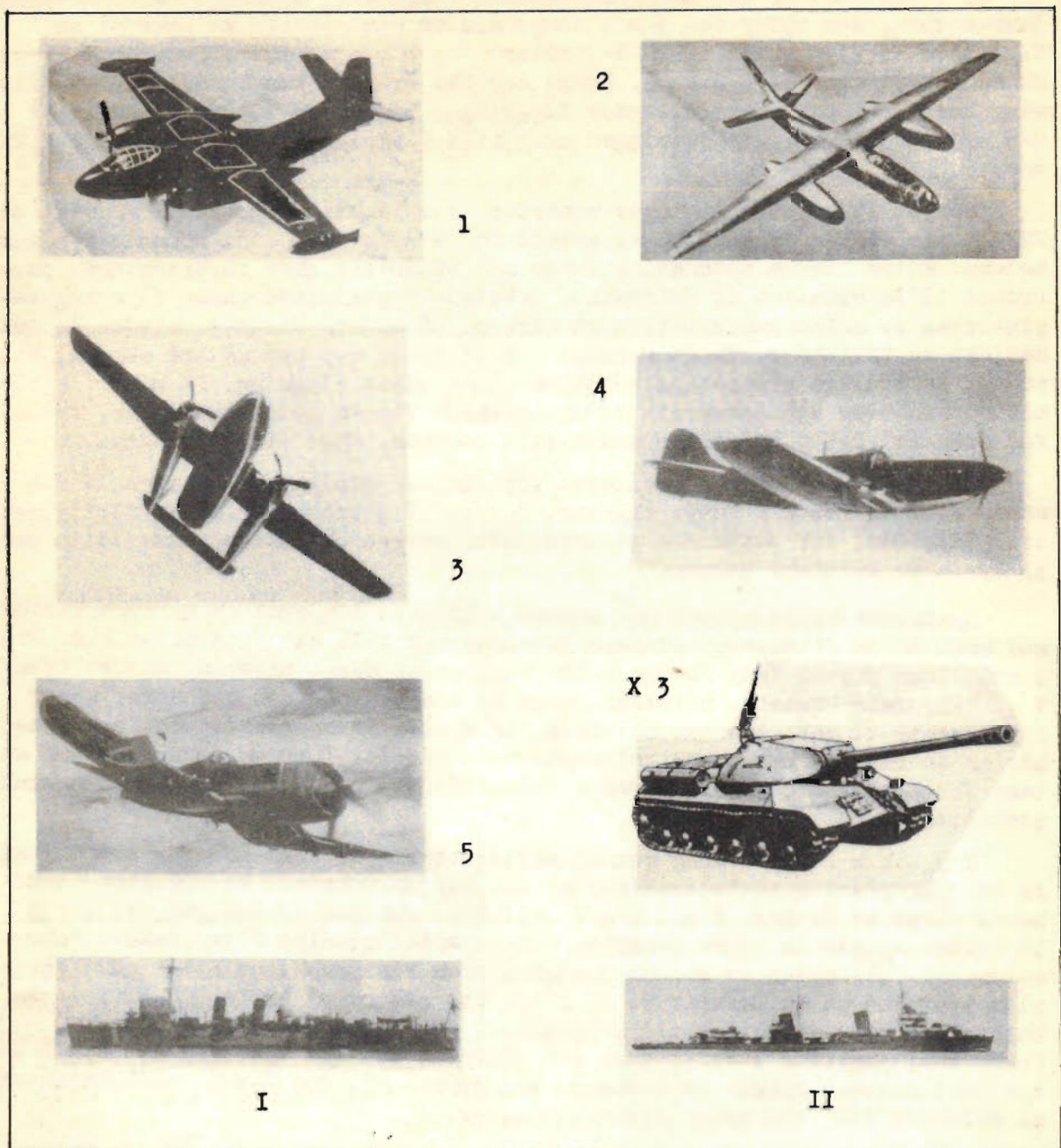
Dessa aggregat var monterade vid stabilisatorspetsarna, en placering, som möjliggjordes genom den lätta vikten. Raketer skulle sörja för starteffekten. Detta aggregat var mindre än 3 m långt och omkring $1\frac{1}{2}$ m i diameter. Maximihastigheten beräknades till 1100 km/tim på lägsta höjd, och flygplanet skulle kunna stiga till 12 km höjd på mindre än $2\frac{1}{2}$ min. Vid havsytans nivå var den beräknade flygsträckan 235 km och på 12 km höjd 700 km.

H e i n k e l planerade ett flygplan med ett 5 m långt ramm-motoraggregat vid varje vingrot, och S k o d a - verken arbetade med ett projekt, i vilket ett 10 m långt aggregat av Saengers konstruktion var monterat i en flygkropp med föraren liggande raklång i en kabin på översidan av planet. Vid en hastighet på lägsta höjd av 1020 km/tim beräknades dragkraften vara 4.400 kp.

Beträffande b r i t t i s k a försök på området kan mycket litet sägas.

Forts s 40.

KÄNNER DU IGEN DEM? - Lösning av uppgiften sid 7.



C. STRIDSVAGNAR.

Nr	Stridsvagnar	Beskrivning
X 3	"Josef Stalin" rysk strv	Snöplogformat bogpansar. Tornet långt fram, mycket lutande sidor, sticker utanför pansarkroppen. Långt eldrör, mynningsbroms. Lvpjäs på tornaket. <u>Vikt</u> : 50 ton. - <u>Bestyckning</u> : 1 - 122 mm, 1 - 37 mm kan, 1 - 20 mm lvkan. - <u>Pansarskydd</u> : torn 100-130 mm, däck 25 mm, i övr 45-120 mm.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>North American</u> <u>AJ-1</u>	2-motorigt propfpl med 1 reamotor. Högvingat. Spolformig flygkropp. Förarhytt långt fram. Dubbeltrapetsformig vinge med tvärvaskurna spetsar. Underliggande motorgondoler, utskjutande framåt och bakåt. Trapetsformigt stjärtsidplan, raskuren utfyllnad. V-form på stjärthöjdplanet.
2	<u>Tu-10</u>	2-motorigt reafpl. Högvingat. Lång, spolformig flygkropp med noskupol. Förarhytten framför vingen. Plan vinge. Underliggande motorgondoler, utskjutande framåt. Pilformigt stjärtsidplan, raskuren utfyllnad. Pilformigt, svagt V-formigt stjärthöjdplan.
3	<u>Fairchild</u> <u>C-119</u> <u>Packet</u>	2-motorigt propfpl. Två spolformiga stjärtbommar, fyrkantig flygkropp, utskjutande långt framför och bakom vingen. Plan vinge. Dubbelt stjärtsidplan.
4	<u>Fairey</u> <u>Firefly</u>	1-motorigt propfpl. Lågvingat. Flygkroppens ovansida plan, undersidan bukig. Kraftig nos med spinner. Luftintag i vingfästena. Hög förarhytt. Vingen har rak framkant, tvärvaskurna spetsar. Stjärtsidplanet utdraget bakåt, med snett avkapad topp. Pilformigt stjärthöjdplan.
5	<u>Chance-Vought</u> <u>Corsair</u>	1-motorigt propfpl. Lågvingat. Spolformig flygkropp med lång kraftig nos. Jämntjock motorkåpa. Droppformig huv mitt på kroppen. W-formig vinge, avrundade spetsar. Stort stjärtsidplan.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Fylgia</u> svensk kryssare	Två smala, svagt lutande skorstenar. Avståndet bryggan - förliga skorsten större än det mellan skorst:a. Lådkliknande brygga. Pålmast med korg och strk. Högt fribord akter, kort förskepp, utfallande förstäv, infallande akterstäv. Ett dbltorn för och akter, det förliga med lvplattform. Två dbltorn midskepps. Tydligt synlig strkplattform akter aktra skorsten. <u>Bestyckn:</u> art: 8-152, 4-57, 4-40, 2-25, 1-20 torp: 2-53 TT <u>Depl:</u> 4300 ton. <u>Dim:</u> 115 x 14,8 x 6,3. <u>Fart:</u> 22 knop.
II	<u>Leningrad</u> rysk jagare	Två åtskilda, lutande skorstenar. Fyrkantig brygga i 3 "våningar". Två pålmaster. Steg i däckslinjen i h m bryggans akterkant. Lågt akterskepp. Två enkeltorn för och akter, varav ett överhöjt. Enkeltorn mellan förliga skorsten och bryggan. Torpedställ för och akter aktra skorsten. <u>Bestyckn:</u> art: 5-130, 2-75, 4-43, <u>torp:</u> 8-53 TT min: 68-MM <u>Depl:</u> 2225 ton. <u>Dim:</u> 122 x 11,7 x 4,1. <u>Fart:</u> 37 knop.

Läsekretsen Har Ordet: - Forts fr sid 37: - ROBOTMOTORERNA.

Säkert är dock, att småskaleprov i vindtunneln har företagits. Under 1946 utformades vid Farborough ett modellflygplan, förmodligen drivet av en ramm-motor. I detta projekt låg piloten raklång i en kabin över kanalen och bränslet hystes i den tjocka vingen. Starten skulle ske med hjälp av raketer.

U S A har också vid sin Mc Donnell Aircraft Corporation provat helikoptrar, försedda med ramm-motorer. Det har påpekats, att de relativt höga spetshastigheterna hos rotorn resulterar i en väsentlig inskränkning i dennas verkningsgrad. Den stora viktbesparingen, som är möjlig med sådan framdrivning och enkelheten i konstruktionen kan emellertid i flera fall motväga den låga aerodynamiska verkningsgraden.

En ramm-motordriven försökshelikopter, kallad "Little Henry" har i skrivande stund ännu inte provflugits, däremot har en provbock för rotorsystemet byggts. Anordningen utvecklas för USAF i förening med Air Force Propeller Laboratory och the Rotary Wing Section vid Wright Field.

Mest anmärkningsvärd av de rotorförsedda flygplankonstruktionerna för ramm-motor-drift var ett projekt av ett F o c k e W u l f - jaktplan från de sista krigsåren. Tre blad, vardera med en ramm-motor, ersatte den normala vingen. Vid start måste planet stå vertikalt på sitt stjärtparti. Bladens initialrotation erhöles av Walter-raketer, inbyggda i aggregaten.

Under denna initialfas (startskedet) skulle bladen vara ställda neutralt, för att senare röra sig mot liten stigning. Då hastigheten ökades skulle planet intaga horisontellt flygläge och bladvinkeln skulle regleras för att ge spetsarna machtalet 0,9. Man uppskattar hastigheten vid lägsta höjd till omkring 1000 km/tim - initialstigningen till 1.800 m skulle taga 8,2 sek.

Det bör observeras, att samma svårigheter beträffande en propellers spetshastighet även gäller en kompressors periferihastighet. Machtalet 1,0 gäller även här som en gräns. Man strävar därför att nedbringa inloppsluftens hastighet till lägre sådan än ljudets. Detta åstadkommes genom en diffusor i inloppsöppningen. Genom denna hastighetsminskning ökar trycket, kompressorn kan göras mindre, för att vid tillräckligt hög hastighet helt förlora sin betydelse, och man är då framme vid ramm-motorn.

Det förefaller inte alldeles osannolikt, att överljudflygplanens framdrivningsproblem kan lösas medelst ramm-motorer. Den mycket höga specifika bränsleförbrukningen hos raketer gör dessa endast användbara för extremt korta flygningar med hög hastighet. Betr ramm-motorer förhåller det sig så i princip, att trycket i brämkammaren växer ungefär likformigt med luftmotståndet vid ökande flyghastighet. Detta gör ramm-motorn mer bränsleekonomisk än någon annan motortyp vid höga flyghastigheter (Mach-tal över 1,5 å 2). Rammtryckets beroende av hastigheten är känt, men de praktiska problemen i samband härmed är mångfaldiga.

Den normala t r y c k v å g , som bildas framför öppningen hos ett enkelt luftintag, stjälar mycket av strålens energi. En lösning, som framlades av O s w a t t i c h i Tyskland, är ett luftintag av centralkroppstyp. En central kon upplöste här den kraftiga kompressionsstöten i en serie av mindre stötar vid spetsen och en svag kompressionsstöt vid konens kant. Båda typerna av luftintag är emellertid känsliga för hastigheter över eller under den beräknade. Om flygplanet flyger fortare än den avsedda hastigheten "sväljes" tryckvågen och rammtrycket reduceras allvarligt. Om planet flyger med lägre hastighet än beräknat, rör sig tryckvågen fram ur intaget, och trycket är även då reducerat, ehuru dock inte så allvarligt. Ett liknande resultat

Forts omsl 4. sida.

VAD VET DU OM LUFTBEVAKNINGS- OCH STRIDSLEDNINGSORGANISATION?

Svaren på frågorna sid 20 är följande:

1. Luftbevakningsinspektionen (LI) handlägger de luftbevakningsfrågor, som främst rör krigsorganisationen, och frågor, som är av ren luftbevakningsnatur. Dessutom handlägger flygstaben en del luftbevakningsfrågor (t ex viss utbildning) och flygförvaltningen en del andra (materielfrågor).
2. Under beredskapsåren 1940 - 1945 organiserades luftbevakningen med en luftbevakningscentral (lc) inom varje luftbevakningsområde (lbo). Alla luftbevakningsstationer (ls) inom detta område rapporterade till lc, där luftläget ritades in på en karta. Rapporterna skrevs ned på blanketter och skickades vidare i kryptoform. Samtalen kopplades upp på telegrafverkets ledningar, vilket åstadkom förseningar. Detta kallas i dagligt tal "gamm-la systemet".

Till skillnad härifrån har vi numera det sk "nya systemet" under införande. Detta innebär, att inom varje luftbevakningsområde skall finnas ett antal mindre sk luftförsvarsgruppcentraler (lgc), till vilka ls rapporterar på direktkopplade ledningar - i vissa fall radio. I lgc gallras rapporterna från ls och sändes vidare till en luftförsvarscentral (lfc), som motsvarar lc i det "gamla systemet". Alla rapporter sänds på klartext. I det nya systemet är även rada r infogad, varjämte jakt- och luftbevakningscentralerna, som i det gamla systemet var skilda åt, nu är förenade i en och samma lokal.

3. Luftbevakningens spaningsorgan är dels radarluftbevakningsstationer (radarls), dels optiska luftbevakningsstationer (ls), vilka är placerade så, att all flygverksamhet över landet och områden närmast utanför dess gränser kan "infångas och följas". Ls och radarls utgör lbev känslspröt. Det är dessa organ, som upptäcker de fientliga flygplanen och inrapporterar alla uppgifter om den till lgc, eller till lc, i sådana områden, som man ännu inte hunnit med att ändra till det "nya" systemet.

4. Förkortningar.

lfc = luftförsvarscentral	alor = alarmerings- och
lgc = luftförsvarsgruppcentral	orienteringsledare
lc = luftbevakningscentral	jc = jaktstridsledningscentral

5. Lufor är en förkortning av "luftlägesorientering". Lufor är det slag av orientering, som en nyligen avslutad utredning föreslår skall utsändas på tråd och radio från lgc. Lufor skall kunna mottagas på radio av alla, som har vanlig rundradiomottagare. Lufor skall varna för flygföretag, som närmar sig ett bestämt, begränsat område, och även ge vissa upplysningar om eget flyg.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Lösningen på uppgiften sid 14 är 34,5 minuter.

H A V E R I F R O N T E N : - V A D V E T D U O M D I N O S F ?

Svar på frågorna sid 34 är nedanstående:

1. a) Endast i samband med start och landning. Undantag kan tillfälligt anbefallas eller medges av flotttiljchef (tl).
b) I samband med start och landning. Dessutom får genomflygning ske under förutsättning att man har flygplatsen på sin vänstra sida och inte överflyger densamma.
2. Skada på fältet skall omgående anmälas till tl.
3. Då vädret väsentligt avviker från erhållen väderprognos.
4. Ja. Alltid under mörker.
5. Nej. Molnhöjden måste vara minst 300 m.

Läsekretsen Har Ordet: - Forts fr s. 40.

R O B O T F R O N T E N F R A M T I D E N S F L Y G M O T O R E R ?

ernås då luftintaget göres för stort, varvid den normala tryckvågen "sväljes" och rammtrycket delvis går förlorat. Eventuella vibrationer (pulseringar) i förbränningen har ogynnsam inverkan på rammtrycket, vilket skapar ett mottryck i inloppet. Detta i sin tur orsakar, att tryckvågen även då kommer att röra sig fram ur luftintaget.

Sammanfattningsvis skulle man kunna säga, att ramm-motorn utgör ett komplement till raketmotorn. Raketdriften har ju den fördelen att den kan arbeta på höjder, där syreförekomsten är obetydlig eller ingen. Men vid måttliga höjder är det oekonomiskt att släpa på syre, som skulle kunna tagas från den omgivande luften, och då raketens flygtid är ytterst begränsad torde nog ramm-motorn komma att slå ut raketmotorn på dessa höjder. Flyghastigheterna synes teoretiskt sett vara obegränsade vid framdrivning med ramm-motor. (Tyskarna hade exempelvis planerat ett ramm-motordrivet flygplan, som skulle tillryggalägga sträckan Berlin - New York på 45 minuter). Ramm-motorprincipens nackdel är att flygplanet måste drivas upp till hög hastighet, innan motorn kan fungera tillfredsställande. Den höga starthastigheten måste som förut nämnts nås antingen med hjälp av katapultutskjutning, eller med raketkraft, eller med hjälp av vanlig kompressorförsedd reamotor. Dessa olägenheter och medföljande komplikationer synes dock mer än väl uppvägas av ramm-motorns synnerligen stora enkelhet.

P R E S S - S T O P P : - S P O R T P L A N S P A N A R E Å T R E A F L Y G E T .

N e w s w e e k , USA meddelar i ett av sina senaste nummer, att lätta sportplan typ Navion m fl - bl a på grund av FN-flygets överlägsenhet i luften - med fördel används på de olika fronterna i Korea, för målspaning före attackflyganfall med reaförband. - Det är förut känt, att tidigare också N. A. AT-6 (Sk 16) också använts för samma ändamål.