

Underrättelser från flygledningen

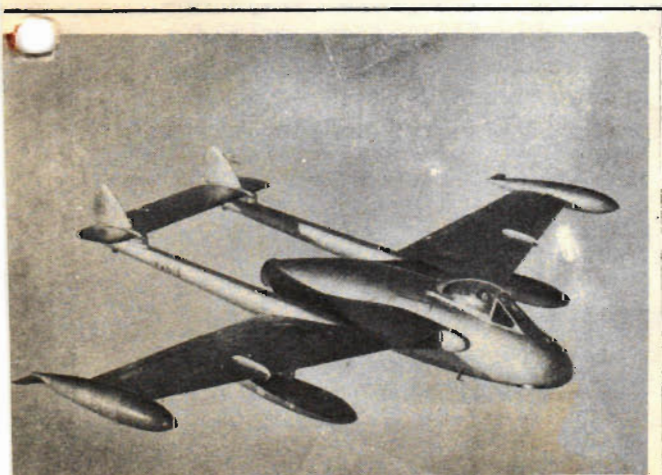
Cirkulerar:

Kpt Westerlund från 2/3 till 7/3
 Resoff 2 från 8/3 till 11/3
 Hoffmäss från 12/3

Innehåll:

	Sid.
Dagens Fråga	
f Världsläget och försvaret ★	41 30
"Trygghet genom styrka"	47
1949 års försvarsutredning	49
Flygtjänst	
d Instrumentflygning i England ★	51 10
Linktrainer för reautbildning	52
Månadens navigationsproblem	53
d Flygning i åskväder ★	54 5
Markttjänst	
Flygbitna Hallandspojkar	55
Känner Du igen dem ?	
Flygplan, fartyg, stridsvagn	56
Vad Vet Du?	
b Om förmåner vid olycksfall m m ★	" 10
Det pågående Kriget	
f Flyget och det nya Korea-läget ★	57 15
F N - bidrag i Korea	60
d Ryska jaktplanet Mig-15 ★	" 5
Tunnet-luftbron till Korea	61
Utlandsnytt	
"Frihetens sak kan aldrig besegras" 63	

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.
=====

Så Gick Det Till!

Tio år efter 1940

65

Haverifronten

Elva års haveristatistik

80

Tekniska Fronten

Språkspalten

Reglagespakar med spärr ★

67

B-36:ans tidstablå

Omsl.3.s.

Läsekretsen Har Ordet

Instrumentflygning

73

Målobservationsinstrument

75

U f l
=====

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

Bidragen enligt ovan adresseras till:

U f l, Flygledningen,
Stockholm 80.

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

DAGENS FRÅGA:

VÄRLDSLÄGET OCH FÖRSVARET.

Vid riksdagens högtidliga öppnande hälsade H. M. Konungen i trontalet riksdagens ledamöter välkomna. Däri lämnas även en redogörelse för vårt lands allmänna läge. Vi återger här Konungens ord om världsläget och försvaret.

"Sveriges förhållande till främmande makter är gott. Det internationella läget har emellertid under 1950 undergått en allvarlig försämring. Sverige söker i detta läge att fullfölja sin traditionella utrikespolitik till fredens bevarande. Vårt land vill inom ramen för Förenta Nationerna lämna sin medverkan till alla åtgärder, som enligt vår uppfattning är ägnade att medföra internationell avspänning och varaktig fred. De internationella motsatsförhållandena kan emellertid hastigt nog leda till en utveckling, som ställer oss inför stora faror och vanskligheter. Sveriges folk står obrottsligt samman i sin fasta beslutsamhet att värna landets frihet och oberoende.

Skärpningen av det utrikespolitiska läget har redan under hösten 1950 föranlett förstärkningar av såväl det militära som det civila försvaret. För nästa budgetår föreslås ökade anslag. Repetitionsövningar skall enligt värnpliktslagen anordnas i full omfattning. Utvecklingen kan göra det nödvändigt att föreslå Eder ytterligare åtgärder för höjande av försvarsberedskapen."

Samma dag överlämnade regeringen 1951 års statsverksproposition. Nedan följer en kortfattad redogörelse för de delar av driftbudgetens 4. huvudtitel (de löpande försvarsutgifterna) och kapitalbudgeten (utgifter för bl a försvarets byggnader, flygfält m m), som är av mera allmänt intresse för flygvapnets personal.

Statsrådet V o u g t sammanfattar inledningsvis den redogörelse för försvarsutredningsarbetet, som 1949 års försvarsutredning (Nothinska kommittén) under sommaren 1950 lämnade regeringen och som tidigare (U f l nr 7-10/1950) behandlats i dessa spalter. Departementschefen meddelar i detta sammanhang, att utredningen hos ÖB begärt förslag till organisation av försvaret inom en viss kostnadsram. Förslaget avsågs bli klart i mars 1951. Med hänsyn till de av nuvarande utrikespolitiska förhållanden påkallade plan-

läggnings- och beredskapsåtgärderna inom de militära staberna har emellertid ÖB - efter samråd med försvarsutredningen, avbrutit sitt utredningsarbete. Det kan inte nu bedömas - säger försvarsministern - när ÖB organisationsförslag kan komma att föreligga. I avvaktan på detta förslag har försvarsutredningens arbete i huvudsak fått vila.¹⁾

Försvarsmyndigheterna har i sina ordinarie äskanden för budgetåret 1951/52 begärt sammanlagt 1096 milj kr under fjärde huvudtiteln (medelsbehov för byggnader m m således oräknat). I förhållande till hittills för budgetåret 1950/51 anvisade medel innebär detta en ökning med 182 milj kr. Dessutom har begärts vissa beställningsbemyndiganden för materiel.

Chefen för flygvapnet föreslog - i sitt remissyttrande över försvarsutredningens delbetänkande (jfr U f l nr 7-10/1950) - bl a att beslut skulle fattas om fortsatt förstärkning av de återstående, fyra oförstärkta dagjaktflottiljerna, och om ytterligare modernisering av luftbevakningen. Försvarsministern uttalar nu, att han - i avvaktan på försvarsutredningens slutliga förslag och med beaktande jämväl av de höga kostnaderna för den nuvarande försvarsorganisationen - i n t e kan tillstyrka förslaget om jaktflygets fortsatta förstärkning. Frågan om luftbevakningens modernisering avser hr Vougt återkomma till senare i samband med behandlingen av frågan om ytterligare anskaffning av nattjaktflygplan.

Departementschefen framhåller, att de beräkningar av försvarskostnader för tioårsperioden 1950/60, som utförts i samband med försvarsutredningens arbete (jfr U f l nr 7-10/1950), visar nödvändigheten av att den största sparsamhet iakttages inom försvaret - givetvis utan att effektiviteten äventyras - och att kostnadskrävande organisationsutvidgningar inte beslutas utan starka skäl. Rådande utrikespolitiska förhållanden föranleder å andra sidan, att möjligheterna till besparingar är begränsade, samtidigt som kostnadsökningar är ofrånkomliga, speciellt på materiel- och byggnadsområdena.

Hr Vougt erinrar vidare om den rationalisering av stabs- och förvaltningstjänsten som genomförts - främst vid armén - på grundval av undersökningar genom statens organisationsnämnda försorg. Detta rationaliseringsarbete bör snabbt fullföljas även inom övriga delar av försvaret, då hittills vurma erfarenheter tyder på, att avsevärda besparingar kan vinnas därigenom, framhåller statsrådet.

Mera genomgripande besparingsåtgärder har tidigare fått anstå, i avvaktan på resultatet av försvarsutredningens arbete. Utredningsarbetets fördröjning gör, att man bör överväga om inte vissa besparingsåtgärder av begränsad räckvidd kan genomföras, utan att en mera allmän översyn av organisationen föregrips. Försvarsutredningen har framlagt vissa förslag härom (skärpning av besiktningsföreskrifterna för värnpliktiga, ersättande av viss civil personal med värnpliktiga, koncentration av utbildningen vid armén och indragning av Öresunds marindistrikt). Innan försvarsministern går in på dessa förslag erinrar han om statsmakternas uttalande 1948, att varje vapenför svensk, som inte bindes av andra för försvaret viktiga uppgifter, bör sättas i stånd att i den ena eller andra formen militärt deltaga i kampen för rikets självständighet. Denna princip bör inte utan tvingande skäl frångås.

Detta utesluter givetvis ej - anser hr Vougt - att vissa modifikationer i fråga om utbildningskontingentens storlek kan övervägas. Statsrådet avser

1) RED U F L ANM: Som bekant har försvarsutredningen den 16/1 1951 i en skrivelse till regeringen begärt direktiv för sin fortsatta verksamhet. Skrivelsen torde medföra, att kommitténs arbete nedlägges eller uppskjutes. U f l redogör närmare för denna framställning på sid 49 i detta nr, och återkommer senare till dess resultat.

sålunda att låta närmare utreda frågan om skärpning av besiktningsföreskrifterna. Vad beträffar ersättande av civil personal med värnpliktiga skall ett av organisationsnämnden framlagt förslag att tillgodose behovet av 'ekonomi-värnpliktiga' närmare utredas. Därvid skall bl a frågan om gränsdragningen mellan olika besiktningsgrupper för värnpliktiga eller ändrad indelning i besiktningsgrupper omprövas. Tills vidare föreslås ingen minskning av antalet civila arbetare för handräckningstjänst. Organisationsnämnden skall emellertid undersöka, om man med ledning av vunna erfarenheter kan, såsom försvarsutredningen föreslagit, utbyta viss annan civil personal - eldare, förrådsarbetare m fl - mot värnpliktiga. Övriga av försvarsutredningen föreslagna besparingsåtgärder kommer att behandlas i "avlöningspropositionen", som lämnas i vår.

Efter denna inledande redogörelse för försvarsfrågan i stort övergår statsrådet till anslagsberäkningarna för budgetåret 1951/52. Anslagsbeloppen framgår av följande sammanställning, som även upptar summorna för de två föregående budgetåren.

T A B E L L I :

Anslag	Belopp i milj kr		
	1949/50	1950/51	1951/52
Under fjärde huvudtiteln, driftsbudgeten	796,5	914,0	1051,6
Nya kapitalinvesteringar - (byggnader, befästningar, flygfält m m)	20,9	45,7	72,0
S:a milj kr	817,4	959,7	1123,6

D r i f t b u d g e t e n s s l u t s u m m o r under 4. huvudtiteln är:

T A B E L L I I :

Försvarsgren m m	Anslag i milj kr (% av summan)	
	1950/51	1951/52
Armén	339,4 (37,1 %)	418,2 (39,8 %)
Marinen	187,0 (20,5 %)	238,1 (22,6 %)
Flygvapnet	312,4 (34,2 %)	323,6 (30,8 %)
Gemensamt	75,2 (8,2 %)	71,7 (6,8 %)
S:a milj kr	914,0 (100 %)	1051,6 (100 %)

Av ökningen från i fjol till år - c:a 138 milj kr - går 105 milj kr till materielanskaffning: armén får 55 milj kr mera än föregående budgetår, marinen 45 och flygvapnet 5 milj kr mera. Av den återstående ökningen beror 11 milj kr på att ökat antal vpl skall göra repetitionsövningar vid armén (70.000 man mot 40.000 i år). - Sambandet mellan hittills medgivna och av försvarsministern resp vederbörande myndigheter ytterligare föreslagna beställningsbemyndiganden och anslag till anskaffning av flygmtrl samt fartygs- och artillerimtrl framgår av tabell III, på sid 44 (belopp i milj kr):

TABELL III:

Försvars- gren	Äldre bemyndi- ganden som den 30/6 1951 icke täckts av an- slag eller be- talningsreserv	Föreslagna be- myndiganden för budgetåret 1951/52		Föreslagna an- slag för bud- getåret 1951/52		Bemyndiganden som den 30/6 1952 icke täckts av anslag eller betalningsreserv
		Myndig- heterna ¹⁾	Depch	Myndig- heterna	Depch	
Flygvapnet	418	151 ²⁾	151	185 ²⁾	185	384
Armén	202	152	110	65	85	227
Marinen	176	204	67	117	105	138
S:a milj kr	796	507	328	367	375	749

De anslagsbelopp, som redovisats i det föregående, avser anslagen enligt riksstatsförslaget. Försvarsministern uppskattar de totala försvarskostnaderna - inräknat medelsförbrukning under kapitalbudgeten och förbrukning av äldre reservationslag - till drygt 1150 milj kr under budgetåret 1950/51 och drygt 1200 milj kr under budgetåret 1951/52.

Av flygvapnets anslag om 323,6 milj kr går 56,3 milj till avlöningar till fast anställd personal och vpl, 4,9 till bränsle (för uppvärmning) och telefon m m, 4,3 till mathållning, 4 till beklädnad, inventarier och tvätt, 3,5 till övningar, 185 till anskaffning av flygmateriel, 48 till underhåll och drift av flygmateriel och 14 milj kr till ersättning till försvarets fastighetsfond. Flygvapnets anskaffningsplan för perioden 1951/58 föreslås omfatta 1227 milj kr eller samma belopp som för 1950/57. Departementschefen avser att - om möjligheter skulle visa sig föreligga att köpa ytterligare nattjaktflygplan, utöver vad som förutsattes vid riksdagsbeslutet hösten 1950 - ånyo taga upp frågan om denna anskaffning. I samband därmed avses även frågan om luftbevakningens fortsatta modernisering ånyo övervägas.

I fråga om ett flertal anslag innebär departementschefens förslag väsentliga reduceringar i förhållande till äskandena. Främst gäller detta intendenturanslagen samt anslaget till drift och underhåll av flygmateriel (beträffande det senare minskning med över 7 milj kr). Den av CFV föreslagna höjningen av rekryteringsanslaget - för att skaffa flera flygförare - har inte tillstyrkts. Som i det föregående nämnts kommer en särskild avlöningsproposition senare att föreläggas riksdagen. Redan nu föreslår dock departementschefen, att reservofficerare i luftbevakningstjänst i fortsättningen skall rekryteras även aspirantvägen. Premien för sådan reservofficersaspirant föreslås till 2500 kr. Den av chefen för flygvapnet för budgetåret 1951/52 föreslagna utbyggnaden av flygvapnets reservstat med beställningar avsedda för flygande officerare avstyrkes av departementschefen.

-
- 1) Efter avdrag av de bemyndiganden som lämnats hösten 1950 (jfr förra nr av Ufl).
 - 2) I CFV yttrande över försvarsutredningens delbetänkande föreslogs härutöver för budgetåren 1950/52 för fortsatt förstärkning av dagjakten och modernisering av luftbevakningen ytterligare bemyndiganden om 90,2 milj kr och anslag om 15,3 milj kr.

Vad a r m é n beträffar har departementschefen räknat med värnpliktsutbildning enligt nu gällande bestämmelser (9 månaders första tjänstgöring för huvuddelen av de värnpliktiga). I anslagsäskandena har vissa myndigheter räknat med att gruppchefsutbildningen skulle förlängas två månader. Det är departementschefens avsikt att efter ytterligare överväganden framlägga förslag i denna fråga.

I fråga om marinen avstyrker hr Vougt nybyggnad av ytterligare jagare och ubåtsjaktfartyg. Marinens nybyggnadsprogram ökas med 5,3 milj kr, avseende smärre fartyg. Moderniseringsprogrammet utvidgas med 6,2 milj kr.

I ö v r i g t må nämnas, att de förslag som nyligen framlagts av 1946 års militära förvaltningsutredning och kommitté för frivilligt försvarsarbete inte kommer att föreläggas 1951 års riksdag. Till personalbehandlingsutredningens förslag om organisationen av försvarets personalvård tar försvarsministern inte heller ställning nu.

Ö B framlade i fjol höst förslag om en försvarshögskola - över de nuvarande militära högskolorna - för högre försvarsstudier. Målsättningen för studierna skulle vara att ge högre militära och civila befattningshavare vidgad överblick över det totala krigets problem, och att som förberedelse för högre chefs- eller högre stabsbefattningar ge vidgade kunskaper om krigsmaktens olika delar samt om planläggning och genomförande av gemensamma operationer. - Försvarsministern anser, att en ordnad studieverksamhet på detta område bör komma till stånd, men vill inte nu föreslå, att en särskild utbildningsanstalt anordnas. Under nästa budgetår bör verksamheten organiseras försöksvis.

K a p i t a l b u d g e t e n inledes av departementschefen med ett framhållande av, att avsevärda outnyttjade belopp finns under 'försvarets fonder'. Då dessa anslag är bundna för vissa förut planerade byggnadsföretag, är det likväl nödvändigt att äska nya anslag för att tillgodose de i dagens läge mest angelägna byggnadsbehoven. Departementschefen finner det jämväl vara nödvändigt, att den för försvaret avsedda byggnadskvoten avsevärt utökas. De förslag, som han nu framlägger, bygger på en ordinarie kvot av 50 milj kr för år 1951, mot 28 milj kr för 1950. Huvuddelen av de äskade anslagen avser fullträffsäkra utrymmen - förråd för materiel och drivmedel, fartygstunnlar, berghangarer, fortifikatoriska anordningar för radarutrustning m m - samt flygfältsarbeten. - Förvaltningarna har äskat 157 milj kr, varav i propositionen upptagits 72 milj kr (c:a 37 milj innevarande budgetår). För armén föreslår departementschefen 8,6, för marinen 2,5, för flygvapnet 21,9 och för befästningar - bl a berghangarer - 37,6 milj kr.

De för f l y g v a p n e t föreslagna anslagens fördelning på olika byggnadsobjekt framgår av det följande. Härvid anges även föreslagna nya anslag på tilläggsstat för budgetåret 1950/51.

Vad först flygfältsarbeten beträffar har flygförvaltningen begärt, dels att få igångsätta flygfältsarbeten inom en kostnadsram av c:a 23,9 milj kr, dels ett anslag av c:a 17,6 milj kr. Departementschefen finner det angeläget att utbyggnaden av flygfälten genomföres i snabbast möjliga takt och förordar att flygfältsarbeten får igångsättas inom en kostnadsram av 20 milj kr, men räknar med att 16,5 milj kr (varav 5 milj kr redan anvisade på tilläggsstat för innevarande budgetår) i anslag skall vara tillräckligt. Inom ovan angivna kostnadsram (20 milj kr) kan man räkna med att i huvudsak kunna utbygga återstående flotttiljflygfält med en bana (F 13: två), förbindelsebanor och plattor samt igångsätta arbeten på två nya flygfält.

Vad kasernbyggnader m m beträffar godtar departementschefen det av fortifikationsförvaltningen föreslagna byggnadsprogrammet, vilket avser flyg-

tjänstbyggnader vid F 8 och F 9, garageutrymmen vid F 9, utökning av divisionernas vapen-, elektro- och instrumentverkstäder vid F 3, F 4, F 6, F 7, F 8 och F 13, materiallaboratorium vid CVM, ny provflygningshangar vid CVV, ny hangar vid Fc, försöksplatser för robotvapen samt komplettering av manöver- och signalorgan vid F 4, F 5, F 6 och F 8. För att fullfölja dessa objekt erfordras c:a 3,9 milj kr. Med hänsyn till tillgänglig byggnadskvot har departementschefen för nästa budgetår upptagit 2,5 milj kr för ändamålet.

I propositionen har vidare upptagits 0,3 milj kr för smärre nybyggnads- och förändringsarbeten, 0,2 milj kr för vissa skyddsåtgärder m m samt c:a 0,7 milj kr för flygfältsbelysning vid F 3, F 6, F 8, F 9, F 12 och F 18. - För teknikerbostäder vid F 7 har fortifikationsförvaltningen äskat 760.000 kr. Departementschefen framhåller emellertid, att härför kan tas i anspråk outnyttjade medel under försvarets bostadsanskaffningsfond.

I fråga om befästningar har fortifikationsförvaltningen för berghangarer äskat sammanlagt 13 milj kr. Med hänsyn till byggnadskvotens storlek föreslår departementschefen att 10,1 milj kr anvisas (varav 0,6 milj på tilläggsstat för innevarande budgetår). Detta innebär att berghangarerna vid tre flottiljer kan färdigställas samt arbeten igångsättas vid ytterligare två flottiljer.

För lokaler för luftbevakningen föreslår statsrådet att 3,2 milj kr av äskade 3,4 anvisas, varav 1,5 milj kr på tilläggsstat för innevarande budgetår. - För flygvapnets och marinens uppställningsplatser för radarstationer har föreslagits 5 milj kr (varav 2 milj kr på tilläggsstat för innevarande budgetår) av äskade c:a 5,6 milj kr. - I övrigt har under befästningsars delfond för flygvapnets del upptagits bl a två motorprovbocksanläggningar i berg, 1 milj kr (varav 0,4 på tilläggsstat).

I en gemensam försvarsmotion med anledning av statsverkspropositionen erinrar de tre borgerliga partierna om uttalandet av försvarsutredningens ordförande i den skrivelse, för vilken redogörelse lämnas på annan plats i detta nr, att det åt utredningen givna uppdraget inte borde utgöra hinder för någon åtgärd till ökning av landets försvar, som av statsmakterna i nuvarande läge kan finnas påkallad. Därmed förfaller, enligt motionärerna, de motiv för uppskov, som försvarsministern åberopat i statsverkspropositionen för att icke vidtaga vissa åtgärder för att förstärka försvaret.

I motionen föreslås bl a, att de återstående 4 oförstärkta dagjaktfloottiljerna skall förstärkas i överensstämmelse med principbeslutet vid 1948 års riksdag.

Vad anskaffningen av ytterligare nattjaktflygplan beträffar understrykes betydelsen av att samtliga flygplan J 30 (Mosquito) snarast ersättes. I fråga om luftbevakningens modernisering framhåller motionärerna, att det av flygvapnets myndigheter framlagda förslaget är ett minimiprogram, som bör genomföras så snabbt som möjligt. Motionärerna förutsätter emellertid, att frågorna om nattjakten och luftbevakningen förelägges vårriksdagen snarast möjligt och har därför inte nu några formliga yrkanden härvidlag.

Personell eller materiell upprustning.

(Av Week 25/12 50)

Amerikanske arméchefen C o l l i n s gjorde nyligen ett uttalande:

- "Det fordras mycket mer tid att göra vapen åt en soldat än att utbilda honom. Om vi begår misstaget att inkalla folk innan industrien kan övergå från freds- till krigsproduktion, skulle vi hindra den omställning (av industrien), vi söker åstadkomma, och därigenom fördröja produktionen av krigsmateriel. Jag kan försäkra ... att det finns få faktorer, som är mer nedbrytande för en trupps moral, än att vara i uniform med bristfällig utrustning."

" T R Y G G H E T G E N O M S T Y R K A . "

Brittiske flygministern, The Right Honourable A r t h u r H e n d e r s o n , återgäldade i januari 1951 - som därtill av brittiska regeringen utsedd representant - genom sitt besök i Sverige det Englandsbesök, som statsminister Erlander m fl svenska politiker för någon tid sedan på engelsk inbjudan verkställt.

Flygminister Henderson var under sitt Sverigebesök svenska regeringens samt flygvapnets gäst. Hans besök kom bl a att omfatta Saab, F 16 och F 18. Kort före sin återresa höll han i svensk radio ("Dagens echo" den 23/1) ett anförande, ur vilket vi nedan med hans särskilda medgivande citerar några väsentliga avsnitt.

"Trots sin korta varaktighet blev mitt besök här utomordentligt nöjsamt och intressant. Våra två länder har ju helt visst mycket gemensamt. Vi har samma parlamentariska styrelsesätt, samma respekt för mänsklig frihet, samma strävan att förbättra medborgarnas livsvillkor och en gemensam tro på den demokratiska livsstilens grundvalar. I Storbritannien anser vi ert land vara en av världens f.n. mest utvecklade demokratier. Vi vet att ni har haft stor framgång med att skapa ett samhälle, som ger sina medlemmar en påtagligt hög individuell och kollektiv trivsel.

Som vi alla vet står ännu ett vidsträckt fält öppet för mänsklig strävan och uppfinningsförmåga när det gäller att skapa bättre villkor för människosläktet och att öka den totala summan av lycka och välmåga i världen - de är fortfarande så gränslöst låga i de avses belägna områdena. Jag ville i detta sammanhang gärna hänvisa till den konferens, som det brittiska samväldets premiärministrar nyligen haft i London. 8 nationer var representerade, varav 5 av europeisk art - Förenta konungariket (England, Skottland och Norra Irland), Kanada, Australien, Nya Zeeland och Sydafrika - och 3 av asiatisk - Indien, Pakistan och Ceylon, alla tillsammans med en befolkning av över 600 miljoner människor.

Samväldet är unikt i världshistorien i så måtto, att det bildar en bro mellan Europas och Asiens civilisationer, vilket faktum kan få en djup verkan på den mänskliga rasens framtid.

Jag anser att konferensen hade sin verkliga betydelse i den vikt, den lade vid att bevara världsfreden. Den resolution, som utgavs vid slutet av dess förhandlingar, bekräftade klart önskan hos en överväldigande majoritet av folken i alla länder för fred. Den visade på sätten att ta bort orsakerna till krig - genom rättvisa handlingssätt och ärligt samförstånd, genom tålmodig diskussion mellan alla nationer, samt förbättring av de sociala och ekonomiska levnadsvillkoren i avsidens belägna stater.

Tyvärr kan vi inte idag ägna oss uteslutande åt dessa brådskande uppgifter. Krigsfaran har pressat oss att syssla med andra förstahandsuppgifter. Ehuru vi är fästa vid fred och skall fortsätta att göra allt för att åstadkomma den fredliga lösningen av världsfrågorna, så kan vi inte bortse från det hot, som i dag upprest sig mot de fria länderna. Vi har blivit tvungna att se till våra försvarsanstalter - i syfte att bevara de högt skattade friheter och den civilisation, som vi med så mycken möda har byggt upp under århundraden.

På grundval av regeln "Förenade vi består, söndrade vi faller", och emedan vi fast tror på, att endast en omsorgsfull, gemensam planläggning för ett nödläge kan skapa ett effektivt försvarssystem för Västern, har Förenade konungariket slutit sig samman med andra likasinnade nationer till den "Nordatlantiska paktorganisationen", en grupp fria länder, som förbundit sig gemensamt och allvarligt att motsätta sig anfall.

Ert land åter har - ehuru det inser behovet av vaksamhet och beredskap - valt att följa alliansfrihetens metod. Vi respekterar det beslutet, då vi anser att varje regering själv måste på eget ansvar avgöra, vilken metod som bäst skall gagna intressena hos det folk, vilket den företräder. Atlantpaktstaterna har likafullt måst vidtaga radikala åtgärder för att skapa respekt åt sitt fasta beslut att bevara sin frihet.

Dessa åtgärder kommer oundvikligen att dra med sig tunga bördor. Förenade kungariket har gått in för ett jättelikt rustningsprogram, vars kostnader - ursprungligen satta till $3\frac{1}{2}$ miljarder pund (c:a 51 miljarder kronor) för de 3 närmaste budgetåren - sannolikt kommer att avsevärt överstiga nämnda siffra. Förenade staterna, den fria världens arsenal, kommer att anslå den ojämförligen högre summan av 41 miljarder dollar (c:a 213 miljarder kronor) till direkta försvarsändamål. Jag behöver inte säga er hur ovälkomna dessa åtgärder och de försakelser, som de drar med sig, är för folk, som helt nyligen har sluppit från ett världskrig, och som just började komma över de

1949 ÅRS FÖRSVARsutredning.

Som framgår av artikel sid 41 - "Världsläget och försvaret" - lämnade försvarsministern i statsverkspropositionen en redogörelse för den försening, som inträffat beträffande försvarsutredningens arbete. I skrivelse den 16/1 till statsministern har utredningens ordförande, f. överståthållaren Nothin, framhållit, bl a, att tidpunkten för återupptagande av försvarsutredningens arbete måst ytterligare uppskjutas på o- viss tid.

"Med hänsyn till det utrikespolitiska läget" - skriver hr Nothin - "lä- rer för det närvarande ej kunna bedömas vilka riktlinjer, som skall följas vid en allmän omprövning av vår försvarsorganisation, då arbetet därmed en gång kan återupptagas".

Under dessa förhållanden har hr Nothin, efter samråd med försvarsutred- ningens ledamöter, ansett sig böra anmäla saken för statsministern för de åtgärder, vartill denne må finna anledning. - I anslutning härtill anför hr N. vissa huvudsakspunkter, som återges på följande sida. Forts s 50.

"TRYGGHET GENOM STYRKA" - Forts fr föreg sida (48).

värsta av dettas ekonomiska följder. Men vi anser likväl, att det inte finns något annat sätt för Västerlandets civilisation att överleva. Jag vet att Även Sverige håller på att underkasta sig uppoftfringar och att det anslår ökade belopp till att stärka sina försvarsanstalter. Dylikt är föga nöjsamt, men måste anses vara en nödvändig skyldighet, ity att i det rådande världs- läget trygghet endast kan vinnas genom styrka - och genom att göra sig själv starkt bidrager Sverige indirekt till alla fria länders styrka.

Jag är säker på att ni håller med mig om att alla länder - både stora och små - har rätt att hålla fast sin frihet och sitt oberoende samt att slå vakt om sitt sätt att leva, i trygghet för krigshot och angrepp. Vi i Storbritannien önskar leva i fred och vänskap med alla folk. Jag är viss nu, att ni i Sverige hyser samma önskan."

När minister Henderson flygledes lämnade Sverige, åtföljdes hans plan från starten på Bromma flygfält och en bit på vägen av svenska J 28:or. Flygvapenchefen mottog samma dag följande t e l e g r a m från ministern:

COMMANDER IN CHIEF - ROYAL SWEDISH AIR FORCE - STOCKHOLM -

I WAS MOST IMPRESSED BY THE BEARING OF YOUR AIRMEN AT BROMMA AND THE FINE DIS-
PLAY OF FLYING BY THE VAMPIRES ESCORT. SHOULD BE GLAD IF YOU WOULD CONVEY MY CON-
GRATULATIONS TO ALL CONCERNED. - GREETINGS - ARTHUR HENDERSON +

"att det åt 1949 års försvarsutredning givna uppdraget inte bör utgöra hinder för någon åtgärd till stärkande av landets försvar, som av statsmakterna i nuvarande läge kan finnas påkallad, samt

att beslut i dessa frågor inte bör ske i den uppfattning, att mera avsevärda kostnader en gång kan kompenseras genom en rent besparingsmässig översyn av försvarsväsendet.

Om och när en gång tiden anses vara inne att med mer betydande belopp nedbringa försvarsutgifterna, måste man därför också vara beredd att göra en verklig nedskärning av den materiella eller personella organisationen". I fortsättningen framhåller hr Nothin:

"De förutsättningar, under vilka utredningen tillsattes, är inte längre för handen. - - - Den vid utredningens tillsättande förutsatta kostnadsramen medger inte ett bibehållande av den nuvarande försvarsorganisationen i hela dess omfattning. En nedskärning av organisationen torde inte kunna komma i fråga under nuvarande förhållanden. Huruvida och i vilken omfattning en nedskärning av landets försvarsorganisation en gång kan ske, kan ej nu bedömas. Att nu planlägga dylika organisationsförändringar, som m h t rådande förhållanden inte kan genomföras, synes mindre lämpligt".

Avslutningsvis anlägger hr N. vissa synpunkter på frågan om att nedbringa försvarskostnaderna. Han framhåller bl a, att det torde vara en allmänt utbredd uppfattning, att mycket stora belopp kan inbesparas utan att försvarets effektivitet nämnvärt minskas. Denna uppfattning synes i stort sett inte vara sakligt grundad.

Skall försvarskostnaderna en gång (i framtiden) effektivt nedbringas, måste det tyvärr ske på bekostnad av organisationens omfattning, anför hr Nothin vidare. Av försvarskostnaderna belöper mer än 50 % på materielen. Om materielkostnaderna i mera avsevärd omfattning skall nedbringas, måste krigsorganisationens omfattning minskas. Det gäller härvid att taga ståndpunkt till vilka försvarsgrenar och vapen, som är de i förhållande till kostnaden mindre oundgängliga för landets försvar. Någon annan väg ges inte - betonar hr Nothin - såvida man inte vill taga på sitt ansvar att eftersätta materielanskaffningen, och alltså riskera, att illa beväpnade och utrustade svenska soldater skickas ut i en ojämn strid mot en materiellt överlägsen fiende.

Näst materielkostnaderna är avlöningen till den fast anställda personalen den största utgiftsposten (19% av totalkostnaden). I fråga om det militära befälet, de kvalificerade tekniska tjänsterna m m är någon nämnvärd nedskärning inte möjlig utan att krigsorganisationen försämrats. I fråga om den civila personalen m m kan man vinna besparingar genom att slå samman utbildningsenheter.¹⁾ Men - skriver hr N. - "en dylik sammanslagning innebär ett för många stötande nedläggande av nuvarande militära förläggningar." - Värnpliktskostnaderna har, relativt sett, tidigare varit av helt annan betydelse än nu, då de uppgår till 13 % av de totala utgifterna för nuvarande försvarsorganisation.

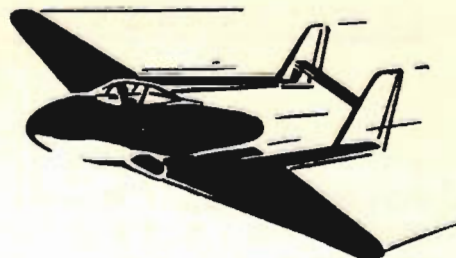
Enligt pressuppgifter den 24/1 har statsministern meddelat, att regeringen ännu inte fattat något beslut om försvarsutredningens fortsatta arbete med anledning av den ovan återgivna skrivelsen. Regeringen har inte ansett, att frågan om utredningen kräver något forcerat beslut, eftersom ÖB specialutredning inte är klar. Under alla förhållanden står det klart - har statsministern framhållit - att utredningens arbete måste vila, tills ÖB anser sitt uppdrag fullgjort. Först därefter kan regeringen ta ståndpunkt till försvarsutredningens fortsatta arbete.

- - -

1) Här torde avses armén (Red Ufl anm).

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



INSTRUMENTFLYGUTBILDNING I ENGLAND.

Några engelska flygtidskrifter har på senaste tiden innehållit redogörelser för instrumentflygutbildningen vid RAF dagjaktförband. I det följande lämnas en vid F 13 verkställd, kort sammanfattning av huvudinnehållet.

Utbildningen avser att bibringa varje förare så stor skicklighet i instrumentflygning, att han kan avlägga godkända prov för instrumentflygkort (-certifikat - "green ticket"). För att kunna genomföra den erforderliga träningen i luften disponerar varje jaktdivision, oavsett flygplantyp, över några dk-utrustade plan typ Meteor VII. I dessa plan placeras "eleven" i baksits. Huvu är försedd med orange färgade, genomskinliga skivor. Då slutna instrumentflygning skall utföras, faller eleven ned ett par blåa glasögon varigenom all sikt utåt omöjliggöres medan instrumenten kan avläsas utan svårighet.

Träningen i dk-flygplanen avslutas med de fastställda proven för instrumentflygkortet, som omfattar bl.a. följande moment i flygplan:

- | | |
|--|------------------------------|
| 1) start enbart med hjälp av instrument, | 6) urtagning ur överfart och |
| 2) svängar med olika sväng- och | onormala flyglägen, |
| stighastighet, | 7) branta svängar, samt |
| 3) kurs- och höjdhållning i planflykt, | 8) instrumentlandning med |
| 4) planésvängar, | hjälp av uk-pejl och GCA. |
| 5) enmotorflygning, | |

För varje i provet ingående manöver finns fastställda toleranser, inom vilka eleven måste hålla sig för att bli godkänd. I proven är också inlagda vissa moment, t ex svängar och urtagning ur vikning med sk begränsad instrumentbräda, kursgyro och horisont låses eller avskärmas, varefter endast återstående flyginstrument får användas.

Skälet till att stor vikt lägges vid flygning på begränsad instrumentbräda är, att jaktplan under luftstrid ofta tvingas till sådana manövrer att kursgyro och horisont "faller ur". Taktiska skäl gör det även nödvändigt för jaktförarna att behärska urtagning ur överfart och ur onormala flyglägen enbart med hjälp av instrument.

Start enbart på instrument utföres från det moment flygplanet står på startplatsen. Provet innefattar såväl förarens förmåga att hålla rätt kurs under rullningen på banan som övriga åtgärder i samband med starten (t ex infällning av landställ och klaffar). Det är avslutat först då flygplanet ligger i stabiliserad stigning.

Instrumentlandning utföres dels med hjälp av uk-pejl och dels med hjälp

LINKTRAINER FÖR REAFLYGUTBILDNING.

I U f l nr 7 - 10/1950 lämnades i artikeln "Link - tra i n e r n - e n m å n g s i d i g h j ä l p" en del kortfattade uppgifter om bl a den amerikanska J e t I n - s t r u m e n t T r a i n e r . Här nedan följer ytterligare upplysningar om denna. Uppgifterna är hämtade ur den engelska tidskriften "The Aeroplane".

Linktrainer C-11, som apparatens officiella namn är i USA, är en förberedande övningsapparat för reaflyg. Den har nyligen genomgått lyckade prov vid Air Materiel Command i Ohio i USA. Eleven får här en god bild av alla de problem, som kan uppstå under flygning med "riktiga" reaflygplan, där reaktionsförmågan och förmågan att snabbt avläsa instrument måste vara goda. Den nya Linken medger även övning i handhavande av motorreglage, radionavigering m m.

I motsats till föregående typer är denna Link inte rörlig på sitt fundament. I stället indikeras alla utförda manövrer på instrument av olika slag, som är placerade i den verklighetstrogna förarsitsen. Äver accelerationer indikeras, dock utan att föraren utsättes för några accelerationspåkänningar. Rodren är belastade, så att trycket i spakarna varierar med flyghastigheten. Tjugofyra elektriska räkneapparater "känner" alla förändringar i flygläget m m och omsätter dessa förändringar i instrumentutslag.

Instruktören, som sitter alldeles bakom förarsitsen, har en motsvarande uppsättning instrument som förarens och har dessutom möjligheter att framkalla sådana felaktigheter på motor, flygplan och övrig utrustning, som normalt kan uppstå under flygning. Han har även möjlighet att framkalla "isbildning", turbulens och vindavdrift.

Instruktören har dessutom ett antal varningslampor, som genast registrerar alla sådana fel, som eleven kan tänkas göra, t ex oriktigt handhavande av dykklaffar, överskridande av kritiska Mach-talet, överskridande av gränserna för positivt och negativt G, överskridande av maximalt varvtal m m.

Forts s 53.

INSTRUMENTFLYGNING I ENGLAND - Forts fr s 51.

av GCA. Enbart med hjälp av uk-pejl medger de engelska metoderna landning vid molnhöjd ned till c:a 150 m. Detta är möjligt bl a genom användande av s k oscillator-pejl, vilken medger mycket snabb pejling utan tidsödande räkneförfarande. Vid instrumentlandning med hjälp av GCA skall föraren under proven genomföra inflygningen för landning fram till sättningsögonblicket.

De fordringar, som i nuläget är uppställda för erhållande av instrumentflygkort är i vad avser proven i luften ganska stränga, men de är grundade på den uppfattningen, att man nu mer och mer måste fordra, att även dagjaktförbanden uppträder som all-väder-förband - eftersom bombförbanden ofta anfaller "ö v e r vädret".

Proven för instrumentflygkort omfattar även en hel del teoretiska ämnen, t ex instrumentlära, väderlära, flygsäkerhetslära, förarinstruktion, samt - sist men inte minst - prov på gott omdöme i samband med flygtjänst.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Ett reaflygplan skall flyga från flygfält A till F 8, via hjälppunkten B och F 10.

Väder som anses råda under hela sträckan är följande:

100 m	030°	50 km/tim	+ 5	6000 m	060°	110 km/tim	- 15
3000 m	050°	110 "	- 5	9000 m	070°	130 "	- 30

Flygningen utföres på 9000 m höjd med indikerad hast 400 km/tim. Stigning med ind.hast 440-360 km/tim och plané med indikerad hast 500 km/tim.

För beräkningarna användas följande värden:

<u>Stigning till 9000 m:</u>		<u>Plané:</u>
Medelhastighet	540 km/tim	630 km/tim
Förbrukat bränsle	385 lit (inkl 100 lit för utkörning)	90 lit
Stigtid	12 min	Planétid 11 min

Ur bränslediagram fås att på 9000 m med ind.hast 400 km/tim är antal flygkm pr lit förbrukat bränsle 0,85.

Total disponibel bränslemängd: 2500 lit. - Före landning skall minst 200 lit bränsle vara kvar.

Uppgör fullständiga beräkningar för flygningen omfattande kurser, tider och bränsleförbrukning och bedöm huruvida flygningen kan företagas direkt till F 8 utan mellanlandning på F 10.

<u>Kurser och distanser:</u>		<u>Missvisning:</u>
A - B	075° 530 km	- 7°
B - F 10	045° 420 "	- 3°
F 10 - F 8	040° 457 "	- 1°

Lösning se sid 56.

LINKTRAINER FÖR REAFLYGUTBILDNING - Forts fr s 52.

Med C-11 är det för första gången möjligt att i en Link öva användningen av Uk, allriktad radiofyr och andra radio- och radarnavigatoriska hjälpmedel, vilka f n finns eller avses införas i USA. Det är möjligt att med denna Link göra "sträckflygningar" på c:a 1.600 km.

Instruktören kan även kontrollera hur eleven utför LFS-landningar. En annan nyhet är, att man kan öva inflygning till flygplats med hjälp av G C A, vilket hittills har dragit mycket verklig flygtid på förbanden.

Linken är c:a 4 m lång och väger något över 1,5 ton. Driftkostnaderna är höga, men detta anses uppvägas av de realistiska och värdefulla flygningar, som kan utföras i den.

FLYGNING I ÅSKVÄDER.

U f l har tidigare, bl a i sitt nr 6/1949 (s 227) innehållit en del uppgifter om och råd för flygning under åskväder. Nedan följer en del från brittiska civilflygministeriet härrörande anvisningar i samma sak.

Cirkulär nr 87/1950 från British Ministry of Civil Aviation ger på 6 sidor en koncentrerad sammanfattning av USAF undersökningar under 1946 och 1947 av flygning i åskväder. Slutsatsen blir, "att flygning i åskväder inte är så farlig som det tidigare ansetts vara, förutsatt att flygföraren är förberedd på de situationer, som han kan råka in i, samt besitter god kunskap i instrumentflygning, och slutligen, att han följer rekommenderade förfaringssätt".

Nedanstående råd ges:

A. Anflygning mot åskvädret.

- 1) Om det inte är möjligt att flyga över eller runt åskvädret, försök att flyga under det, dock på säker höjd över terrängen.
- 2) Koppla ur autopiloten (gyrostyrningen).
- 3) Ställ in gasreglaget på lämpligt varv samt trimma för planflykt.
- 4) Kontrollera flyginstrumenten.
- 5) Kontrollera om det är nödvändigt att koppla in avisningsaggregatet, inklusive pitotrörs- och förgasarvärmare.
- 6) Spänn åt säkerhetsbältet och fäst alla lösa detaljer.
- 7) Drag in släpantennen. Är emellertid antennvinschen handdriven och antennen inte blivit indragen, innan sådant område uppnåtts, där blixtar kan väntas, så 'jorda' antennen och låt den hänga, för att undvika risk för skada vid invevandet!
- 8) På natten - tänd ljuset för fullt i kabinen - för att undvika bländning av blixtar. Om möjligt bär mörka glasögon!

B. Inom åskvädret.

- 1) Koncentrera all Din uppmärksamhet på att flyga planet. Var beredd på kastbyar, luftgropar, nedisning och blixtar, men tillåt inte dessa att ge upphov till 'panik'.
- 2) Koncentrera Dig på att hålla planet i horisontalt läge. Korrigera inte för höjdvinster eller höjdförluster p g a kastbyar, om det inte är absolut nödvändigt för att gå klar för hinder. Använd höjdrodret så litet som möjligt. Försök inte att reglera hastigheten utan behåll samma gaspådrag!
- 3) Behåll den ursprungliga kursen - det är den säkraste vägen ut ur åskområdet! Gör inga svängar (om det inte är absolut nödvändigt), då dessa ökar riskerna att förlora kontrollen över planet.

DET PÅGÅENDE KRIGET:

Betydelsen av flygplanigenkänning.

(Flying, okt 1950)

Det har hänt många gånger under Koreakriget, att amerikanska reoplanförare dykt ner mot brittiska plan typ Supermarine Seafire. I sista minuten har de dock upptäckt sitt misstag. Seafire (liksom Spitfire) liknar nämligen påfallande det ryskbyggda jaktplanet Jak-9, som användes av nordkoreanerna. Situationen ansågs nyligen så allvarlig, att Seafire-planen måste förses med speciella vita igenkänningsmärken i form av ränder på vingarna.

Marktgjäst:

Vpl 1986-7-50 Ragnarsson - F 14:

ur "HALLANDSPOSTEN" 19/12 1950.



Flygbitna hallandspojkar besökte flygkrigsskolan

Många av dem återvänder med tiden dit
som aspiranter och fältflygare

Ett 60-tal pojkar i 14-16-årsåldern från F 14:s ungdoms-avdelning besökte på söndagen Flygkrigsskolan i Ljungbyhed (F 5), den skola, där alla svenska flygare numera får sin första flygutbildning och dit dessa flygbitna pojkar säkerligen kommer att återvända om något år som aspiranter eller fältflygare. Som ledare medföljde kapten Thore Edin, vilken står i spetsen för ungdomsverksamheten vid F 14.

Pojkarna samlades vid F 14:s vakt, varifrån två bussar från F 10 och F 5 tog dem med ned över den snötäckta Hallandsåsen, över begynnande slättlandskap fram till vackert inbäddade F 5, där man i nordost såg konturerna av Söderåsen avteckna sig mot snöfyllda, gråa moln, som en vacker kuliss långt i bakgrunden med snöiga fält i förgrunden. F 5 ligger vackert, när man kommer fram och ser vakthuset och manshöga ungranar, som åtminstone delvis döljer det som bör vara dolt för obehörigas ögon.

Men de unga flygfansen hade inte tid att länge ägna sig åt att studera den vackra omgivningen och sådant... det fanns annat som väntade, saker kring vilka pojkarnas tankar gärna hoppar, när läxboken blir för tråkig. Flygmaskiner, hela och sönderplockade, hangarer och förläggningar, nytt och gammalt...

Man rörde sig på "helig" mark, ty där F 5 ligger, har svenska krigsmän hållit till ända sedan Karl XI klarat av fejden med dansken vid Lund. Ännu i dag har man inom området husarlägre, dragonlägre och infanterilägre med gamla baracker och lägerhyddor, som står i bjärt kontrast till alla de moderniteter som förekommer.

Med F 5-löjtnanten Tuveesson och Nordström som ciceroner gick pojkarna i två grupper runt etablissemanteriet med början i instruktionsverkstaden, där olika flygplandelar studerades. F 5 har för undervisningsändamål en mycket förmållig instruktionsverkstad mot vilken F 14:s egen inte på långt när kan mäta sig och för pojkarna var det många intressanta nyheter att stifta bekantskap med. Ciceronerna var på sin mammas gata och gav lättfattliga redogörelser för det viktiga.

Fackredaktion: FS/O

Löjtnant Tuveesson höll i instruktionsverkstaden en intressant genomgång med pojkarna, då han först redogjorde för aspiranternas och fältflygarnas utbildning på flygplanen SK 25 och det tyngre, mera svårflugna SK 16. Han berättade sedan om den mark som F 5 nu ligger på — mark som i 300 år trampats av krigsmän. Att pojkarna kände sig riktigt andäktiga var inte att ta miste på.

Så fortsattes rundvandringen med ett besök i matsalen vars kök fick idel beröm. Köttfärs och fruktris smakade prima efter den långa bussturen.

Skolbyggnaderna, förläggningarna och kanslihuset med de många grupp fotografierna av olika årskullar vid F 5 från 1924, där man kunde igenkänna flera nuvarande generaler, och där pojkarna f. ö. utan svårighet kunde leta rätt på sin ledare, kapten Edin, i en av de stora årskullarna i början av 40-talet.

Till sist tittade man på flygplan utanför hangarerna och grabbarna provsatt SK 16 och SK 25 och kände sig säkert ganska flygfärdiga. Det var från början avsett att uppstigningar skulle göras men vädret var för grått och flygfältet i för dåligt skick på grund av den myckna nederbörden.

— Det var mycket nytt och intressant på en gång, konstaterade halmstadgrabbarna Olof Frisk och Bengt Möller. Vad som varit bäst? Tja maten var alla tiders, konstaterade Bengt, men flygplanen kommer väl i första hand. Om allt går väl kommer vi hit igen för att stanna här och i flygvapnet.

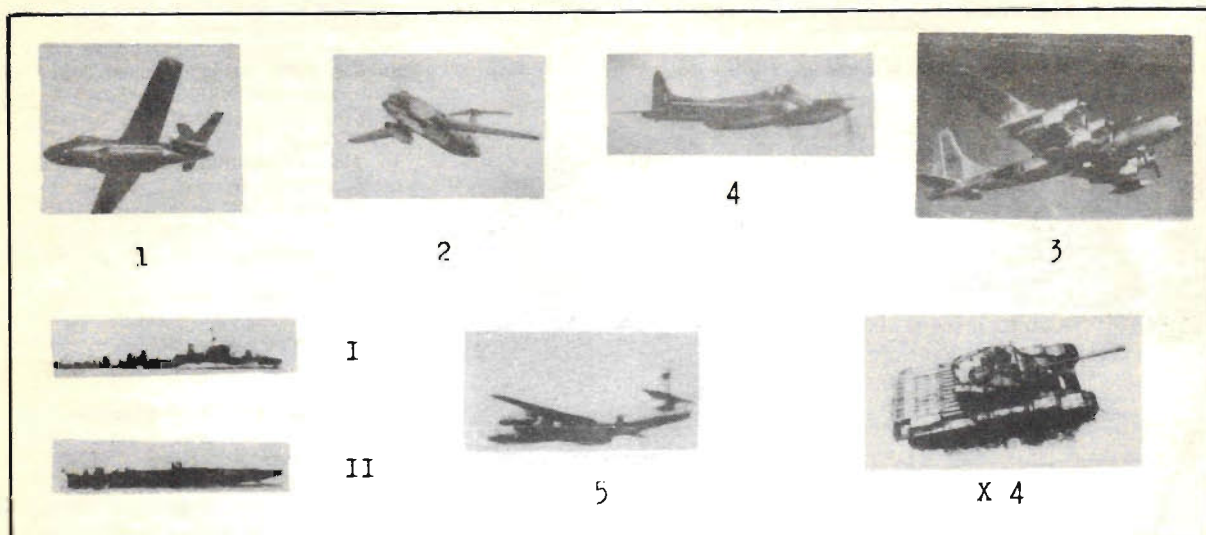
Intresset för F 14:s ungdoms-avdelning är stort vilket inte minst bevisas av att pojkar reser ända från falkenbergstrakten för att få vara med på onsdagskvällarnas lektionstimmar. En av dessa energiska och entusiastiska pojkar är Björn Nilsson från Falkenberg som har för avsikt att bli flygingenjör, som gärna gör resan till Halmstad en gång i veckan.

Ungdomsavdelningar av denna typ finns i Stockholm, Linköping, Norrköping och Halmstad — hitills dock endast på försök. Vad Halmstad beträffar har den slagit mycket väl ut och det ser ut att kunna bli en idealisk form för säkrandet av rekryteringen av officerare och fältflygare.

Löjtnant Tuveessons avskedsord till pojkarna var: "Välkomna åter som aspiranter till F 5". Pojkarnas flygintresse lär hålla några år och löjtnant Tuveesson får säkerligen återse en hel del av dem.

Rang.

Känner Du igen dem?



Lösning av uppgiften se sid 78 - 79.

VAD VET DU

OM FÖRMÄNER VID OLYCKSFALL I TJÄNSTEN ELLER SJUKDOM?

1. Vad erhåller en beställningshavare vid olycksfall i tjänsten?
2. Hur länge utgår flygtillägg, då man inte kan fullgöra flygtjänstgöring?
3. Kan en f d fältflygare få pension?
4. Vad erhåller de efterlevande vid anhörigs förolyckande i tjänsten?
5. Vilken ytterligare hjälpmöjlighet finnes för de efterlevande? FS/O.

Svar se sid 77.

Fackred: FS/U

MÄNADENS NAVIGATIONSPROBLEM: LÖSNINGEN TILL UPPGIFTEN SID 53.

H	F	del D	B _v	V _v	V _k	V _f	Bränsle		del tid	total D	K	m	K _m	total tid	ind V _k	Bränsle	
							L/t	I								kvar	åter- stående
	075	90	050	100	540	450		385	12	90	071	-7	078	12	440	2115	2050
9000	075	440	070	130	670	540	790	645	49	530	074	-7	081	1 ^t 01 ^m	400	1470	1405
9000	045	420	070	130	670	550	790	605	46	950	050	-3	053	1 ^t 47 ^m	400	865	800
9000	040	360	070	130	670	555	790	510	39	1310	046	-1	047	2 ^t 26 ^m	400	355	290
	040	97	050	100	630	530		90	11	1407	042	-1	043	2 ^t 37 ^m	500	265	200

FLYGNINGEN KAN ALLTSÅ, SOM SYNES AV KOL LÄNGST T H, GENOMFÖRAS D I R E K T TILL
F 8, UTAN TANKNINGAR.

FRÅN DET PÅGÅENDE KRIGET:



=====

FLYGGET OCH DET NYA LÄGET I KOREA .

=====

Den kinesiska interventionen i Korea-kriget har som känt komplicerat ej blott det militära läget på den i åtskilliga avseenden säregna, avlägset belägna krigsskådeplatsen, utan även påverkat hela det politiska världsläget. En av U f l : s medarbetare granskar här det nyinträdda krigsläget i Korea och flygets möjligheter där ur flygoperativa synpunkter.

E f t e r en sannolikt ödesdiger väntan på FN:s tillstånd att överskrida den 38:de breddgraden, hade FN-styrkorna fortsatt framryckningen norrut och i oktober förra året nått fram till en linje tvärs över Korea. Denna linje låg på ett flertal punkter endast något 100-tal km söder om Jalu, den nordkoreanska gränsfloden i norr. De återstående, illa åtgångna nordkoreanska arméförbanden bjödo förtvivlat motstånd, till synes i ett sista desperat försök att förhindra en total ockupation av Nordkorea. FN-flyget hade fullständigt luftherravälde och havet behärskades av de förenades sjöstridskrafter. Det sista och avgörande anfallet, "hem-till-jul-offensiven" förbereddes.

M ö r k a m o l n hade emellertid dykt upp vid horisonten. Kinesiska "frivilligförband" i växande antal hade rapporterats, en stark ström av trupp och materiel över Jalu kunde konstateras och ryskbyggda reaflygplan med baser i Manschuriet hade förekommit över krigsskådeplatsen. Och det ur luftkrigföringssynpunkt absurda läget med J a l u som en förbjuden bortre gräns kvarstod för FN-flyget.

E f t e r en p å n y t t sannolikt ödesdiger väntan igångsattes slutligen i november FN-offensiven. Denna bröt emellertid samman inför ett oväntat hårt motstånd från de reorganiserade nordkoreanska styrkorna och framförallt de talrika, krigsvana, till Korea överförda kinesiska arméstridskrafterna. Offensiven övergick i en snabb reträtt med åtskilliga katastrofhot. I december voro FN-stridskrafterna tillbakakastade söder om 38:de breddgraden och den i västra Korea närmast självständigt opererande 10. armékåren tvingad till en om än välordnad evakuering sjöledes från Hungnam. "Hem-till-jul-offensivens" misslyckande torde för övrigt inte enbart ha berott på det kraftiga motståndet. Av vissa pressuppgifter att döma torde en bidragande orsak ha varit olämpliga dispositioner och oenhetlig ledning från amerikansk sida samt den förvånansvärt dåliga markunderrättelsetjänsten.

V i d å r s s k i f t e t fortsattes den kinesisk-nordkoreanska "mot-offensiven" över den 38:de breddgraden och har när detta skrives tvingat FN-

styrkorna att överge Söul, evakuera Inchon och draga sig tillbaka över Hanfloden och vidare söderut.

Vad är orsaken till dessa tvära omkastningar i läget? Varför har det överlägsna FN-flyget icke förmått att giva de egna lantstridskrafterna ett sådant understöd, att kinesernas och nordkoreanernas framryckning till och över den 38:de breddgraden kunnat stoppas? - Ja, orsakerna här till beror på en mångfald faktorer. De betydelsefullaste av dessa är:

1. Flygets och särskilt då det strategiska flygets betydelse i modernt krig ligger kanske främst däri, att själva källan till motståndarens militära kraftutveckling kan nås och bekämpas, nämligen hans hemort med nyckelindustrier (jfr exempelvis tyskarnas oljeindustri 1944-1945), krigsindustri i övrigt, mobiliseringscentra, kommunikationer o s v. Kineserna och därmed även nordkoreanerna har allt detta norr om Jalufloeden. Men Jalufloeden får alltså inte överflygas av FN-flyget! Detta är lika absurt som att det västallierade flyget under det andra världskriget inte skulle fått flyga öster om Rhen. FN-flyget i Korea är därmed f n hänvisat till att förlägga hela sin verksamhet till det direkta stridsområdet och etappområdet omedelbart där bakom. Detta kommer i nuläget till utförande i form av dels kommunikationsbekämpning, dels anfall mot mål i stridslinjen.

2. För att en bekämpning av kommunikationerna inom strids- och etappområdet skall bli av avgörande betydelse för lantoperationerna fordras r i k l i g t i l l g å n g till flyg, så att ett konstant flygtryck mot hela kommunikationsnätet kan åstadkommas.

Trots sin stora överlägsenhet är FN-styrkan i luften - med stormaktsmätt mätt - liten. Efter över ett halvt års krig är medeltalet flygplanföretag per dag fortfarande endast 500 - 700, allt flyg inbegripet. Det för anfall mot kommunikationer eller mål i stridslinjen användbara flyget torde röra sig om endast 50 % av den totala styrkan. 300 flygplanföretag per dag på ett så vidsträckt område och en så bred och svåröverskådlig front som det här är fråga om, är avsevärt mindre än det flygtryck, som i det andra världskriget medförde operationsavgörande resultat. Däremot har på vissa punkter mycket god verkan nåtts, vilket lokalt varit av stor och ofta avgörande betydelse.

3. Huruvida avgörande resultat kan nås genom kommunikationsbekämpning är givetvis även beroende på lantstridskrafternas ifråga k ä n s l i g h e t för sådan bekämpning. De kinesiska och nordkoreanska trupperna är för sin försörjning i mycket ringa grad beroende av en transportapparat av västerländsk typ. Kuliryggar ersätter i stor utsträckning mera sårbara transportmedel. Transporterna av tyngre materiel och ammunition m m blir dock mera vägbundna. Detta transportbehov blir emellertid verkligt märkbart först om och när trupperna tvingas till allvarliga stridshandlingar. För att så skall bli fallet, måste det vara rimliga proportioner i styrkeförhållandena på marken. Detta är knappast för handen i Korea efter den kinesiska massinvasionen.

4. Av stor betydelse är även a v s t å n d e t från hemorten till fronten. Ju mer detta utsträcker, desto lättare kan kommunikationsapparaten störas och desto verkningsfullare blir kommunikationsbekämpningen. Det är att antaga, att detta snart kommer att bli märkbart på den kinesiska offensivtåkten. Effekten av kommunikationsbekämpningen är därjämte beroende av i vilken mån väderlek samt belysnings- och terrängförhållanden möjliggör flygskyddad och skyld förflyttning. F n är läget härvidlag till den flygunderlägsnes - nordsidans - fördel.

5. Flygets bekämpning av mål i stridslinjen är liksom dess kommunikationsbekämpning främst beroende av ovan behandlade faktorer, tillgänglig styrka, terrängförhållanden samt proportionerna i vad gäller styrkorna på marken.

I Korea är FN:s begränsade tillgång på flyg kanske än mer märkbar då det gäller anfall i stridslinjen, än då det gäller kommunikationsbekämpning. Ett lyckat anfall mot en transportled kan ge vidsträckt och långvarig effekt. Verkan av ett anfall mot mål i stridslinjen kan endast bli lokal och momentan, hur effektivt anfallet sedan än har varit.

Även med en god stridsledning och en effektiv sambandstjänst är det ofta svårt för flyget att hitta de små mål, som de fientliga stridskrafterna inom stridsområdet utgör. Svårigheten ökar ju mera kuperad och betäckt terrängen är. I detta hänseende måste förhållandena för FN-flyget i Korea betecknas som synnerligen besvärliga.

Flyganfall mot mål i stridslinjen ger i regel till resultat, att det attackerade fientliga markförbandet tillfälligt antingen - om det uppträder defensivt - får sin motståndsvilja nedsatt eller - om det uppträder offensivt - får sin anfallskraft bruten. Skall verkan av ett framgångsrikt flyganfall mot mål i stridslinjen kunna utnyttjas av egna lantstridskrafter, måste i förstnämnda fall dessas styrka och eldkraft vara tillräcklig för ett offensivt uppträdande. Så har endast sällan och lokalt varit fallet sedan kineserna ingripit i kriget. I det andra fallet måste reserver vara tillgängliga, som - med utnyttjande av den vunna tidsfristen - kan kastas in på det hotande genombrottsstället. Sådana reserver har ofta saknats och attackflyget har fått agera som reserv genom att anfalla på nytt.

Flyg kan inte ensamt och vid alla olika styrkeförhållanden på marken driva en försvarande på reträtt. Flyget kan däremot avsevärt minska motståndskraften i en fiendes försvar och förvandla hans reträtt till katastrof. Detta gav septemberoffensiven i Korea exempel på.

Flyg kan inte heller under ovannämnda förhållanden alltid stoppa en anfallande. I det fallet liksom i allt modernt krig måste det vara "teamwork" mellan två partners, som båda har tillräcklig effektivitet. Därjämte måste förutsättningen vara den, att markstridskrafterna inte genom fel eller underlåtenhet försätter sig i en ohållbar situation. Om - som vid FN-offensivens kris i slutet av november - markstridskrafterna p g a bristande underrättelsetjänst blir helt överraskade av motståndarens motåtgärder, och dessa leder till oanad framgång, beroende på en olämplig gruppering, dålig ledning och bristande samband, eller oförmåga till samverkan mellan olika operationsgrupper, kan man inte förvänta, att flyget omedelbart skall kunna göra mycket däråt. Flyget kan däremot tillfälligt bryta det fientliga anfallets offensivkraft, efterhand bromsa dess fortsättning och möjliggöra för egna lantstridskrafter att utföra en ordnad reträtt eller evakuering. I detta avseende har operationerna i Korea i december och januari givit många klara exempel.

Slutligen kan ifrågasättas om FN-trupperna kämpat på samma sätt i Korea, som om det gällt att försvara ett eget lands frihet och territorium. Måhända har man - medvetet eller omedvetet - sökt att undvika alltför blodiga förluster och därvid eftersträvat att leda operationerna så, att prestige räddas, men att därutöver spara krafterna för viktigare fronter framdeles.

Lika fullt måste det konstateras, att FN-flyget vid FN-styrkornas tillbakaryckning denna gång - lika väl som under Koreakrigets två första månader - möjliggjort en ordnad reträtt. Hela återtåget söderut hade med största sannolikhet ändat i en katastrof av stora mått, om inte FN-flyget haft herraväldet i luften och intensivt understött de defensiva operationerna. Säkerligen gäller för dessa stridshändelser, liksom för FN-styrkornas verksamhet över huvud taget, sedan den kinesisk-nordkoreanska offensiven igångsattes från Nord-koreas nordvästra hörn, alltför general Keans ord om striderna vid Naktong-ställningen i början av september 1950: - "Air saved the day here, as it has so many times before".

F N - B I D R A G I K O R E A K R I G E T

Vid årsskiftet 1950/51 omfattade FN-trupperna i Korea 140.000 amerikaner, 100.000 sydkoreaner och 20.000 man från andra länder. I dessa personalstyrkor har inte inräknats flygvapnets och flottans personal. - Förutom USA medverkar nedanstående andra FN-länder med följande militära styrkor:

A u s t r a l i e n : - 1.000 soldater, 2 jagare, en jaktflygflottilj (75 Mustangar).
 B e l g i e n - L u x e m b u r g : - 750 soldater (på väg ut).
 C a n a d a : - 1.000 soldater, 3 jagare, 1 transportflygdivision.
 C o l u m b i a : - 1 kanonbåt (på väg ut).
 F i l i p p i n e r n a : - 1.200 soldater.
 F r a n k r i k e : - 1.000 soldater, 1 kanonbåt.
 G r e k l a n d : - 800 - 1.000 soldater, 6 transportflygplan.
 N y a Z e e l a n d : - 1.100 soldater (på väg ut), 2 kanonbåtar.
 N e d e r l ä n d e r n a : - 650 soldater, 1 jagare.
 S i a m : - 1.200 soldater, 2 kanonbåtar.
 S t o r b r i t a n n i e n : - 6.000 soldater, 2 flygbåtsdivisioner, 2 hangarfartyg med flygplan, 2 lätta kryssare, 5 jagare, 3 kanonbåtar, 1 hjälpfartyg.
 S y d a f r i k a : - 1 jaktflygdivision.
 T u r k i e t : - 5.200 soldater.

Ryska jaktplanet Mig-15 - beväpning och prestanda.

(Press)

Det från luftstriderna i Koreakriget på senaste tiden omtalade, ryskbyggda reajakttplanet Mig-15 synes vara försett med en rysk Chelomey-motor, som utvecklats från engelsk förebild (Rolls Royce Nene eller Derwent). Beväpningen uppges i vissa fall bestå av fyra 20 mm automatkanoner i nosen, medan andra källor uppges en 20 mm och en 30 mm, respektive två 40 mm automatkanoner. Detta kan tyda på att flygplanet har olika beväpningsalternativ. Ryssarna har enligt en annan uppgift övergått till en tyngre beväpning än 20 mm kanoner, liksom tyskarna gjorde på sin tid i slutet av 2. världskriget.

Mig-15 anses ha en maximalhastighet på omkring 1000 km/tim och en topphöjd på cirka 15 km. En amerikansk pilot, som en gång jagade en Mig-15 i en Grumman F9F Panther, anser att det ryska planet lätt skulle kunna flyga över ljudhastigheten. Han uppges även, att Mig-15 synes vara försedd med efterbrännkammare eller med rakettillsats (Jato), enär det snabbt steg ifrån förföljaren, i samband med att en vit rök kom ut från motorns utloppsmunstycke. Panthern tycktes stå stilla och hade då likafullt en hastighet, som översteg maximal tillåten sådan med 30 km/tim, medan Mig-15 drog ifrån med en stigning på 5-10 grader.

Mig-15 uppges även vara överlägset Lockheed F-80 Shooting Star och Republic F-84 Thunderjet i hastighet, men mindre vändbar än dessa. N.A. F-86 Sabre är dock Mig-15 överlägsen både i hastighet och vändbarhet. Utrymmena i Mig-15 synes ge ringa plats för bränsle, varför man kan antaga, att planet har förhållandevis kort flygsträcka.

Sannolikt har redan nu ett stort antal Mig-15 byggts. Den ryska reajakten avses troligen i l. hand för hemortens försvar. Mig-15 torde därför först ha tillförts förband inom själva Sovjetunionen. Dock har - enligt en annan pressuppgift - inte mindre än 240 Mig-15-plan iakttagits i den tyska östzonen.

TUNNER - MANNEN BAKOM LUFTBRON TILL KOREA.

Chefen för "Combat Cargo Command", generalmajor W i l l i a m H. T u n n e r , har nu senast organiserat luftbron till Korea. Bland hans föregående uppgifter märks luftbron till Berlin. 1944 ledde han transportflygningar mellan Assam i Indien och Kunming i Kina. " T i m e " för den 18/12 1950 berättar här om honom och hans insatser på olika håll i världen - nu senast i Korea.

Tunners karriär började 1941 i "Air Corps Ferrying Command". Sin verkliga uppgift fick T. sommaren 1948, då han började organisera luftbron till Berlin. "Den grundläggande principen var att få hela luftbron i en lugn, jämn rytm med hundratals plan, som gjorde exakt samma sak dygnet runt", sade Tunner. Därigenom steg den dagligen levererade lasten från 3.000 till 13.000 ton.

När Koreakriget bröt ut blev Tunners erfarenheter och energi oundgängliga. Först organiserade han luftbron från USA till Japan. Därefter måste man utöka transportflygningarna mellan Korea och Japan. Genom hårt arbete kom den igång och "Combat Cargo Command's" första stora uppgift var transporterna till Kimpo (Inchon) utanför Seoul. Allteftersom FN-trupperna ryckte fram norrut, följde Tunners flygplan efter. Lasten bestod mestadels av proviant och bensin - till det ena fältet efter det andra - allt närmare fronten. T. anser, att 8. armén under en månads tid huvudsakligen fick sitt underhåll genom luften.

Transportflyget utnyttjar sex japanska baser och ett växlande antal koreanska. Organisationen har under hand svällt ut och består i december 1950 av 5.200 man och 214 plan. - "Vad vi har här", säger T. "är en liten luftbro till Berlin, som flyger från och till fler baser än vad som var fallet i Berlin." Under fyra månaders tid har 100.000 man, 52.500 sårade och 90.000 ton materiel transporterats med flyg.

"Kostnaden för en luftbro jämförd med desamma för mark- eller sjötransporter är ytligt sett fantastisk, men om man jämför kostnaden av det gods, som kanske förfärs på fartyg i hamnar, vars dockor har blivit bombade, eller på en månadslång färd över haven, blir jämförelsen mera fördelaktig för flygtransport" - sade T. "En luftbro tillåter en armé att öka tempot. Där en operation med underhåll genom mark- och sjötransporter kanske tar månader eller år, kan en luftbro göra den möjlig att slutföra inom veckor eller t o m dagar. Vem kan uppskatta kostnaden av månader och år?"

Snabbt landningsbanebygge i Korea.

I slutet på december 1950 färdigställde amerikanska ingenjörförband en 1900 m lång landningsbana på fyra dygn. Banan kan t o m användas för landning med 2-motoriga plan typ Douglas C-47 Skytrain (Dakota).

Kommunist-Kinas flygstridskrafter.

(Times 2/1 51)

Kommunist-Kinas flygvapen anses komma att bestå av 700 - 800 flygplan i början av 1951. Målet tros vara 1000 flygplan i slutet av samma år. Bland flygplantyperna lär ingå bl a ryskbyggda Mig-15. Större delen av flygstridskrafterna är baserade i Norra Kina, där också större delen av de kinesiska industrierna är belägna.

Attackplanet Douglas B-26 Invader i Koreakriget.

En korrespondent till engelska tidskriften "Aeroplane" har besökt 3. amerikanska bombflotttiljen, baserad i Japan. Av hans skildring från besöket - införd i numret för den 12/1 1951 - framgår bl a, att flotttiljen består av tre divisioner och är utrustad med tvåmotoriga Douglas B-26 Invader, tungt pansrade attackplan. Varje division har 24 plan, av vilka 8 står i reserv. Av återstående 16 insätts i allmänhet 12. Förbandet har sedan det insattes i operationerna, gjort mer än 5000 starter. B-26 flyger ifrån Jak-3-jaktplan, om man ökar hastigheten till cirka 510 km/tim.

3. bombflotttiljen har övergått till att enbart utföra mörkerföretag. Man möter inget motstånd i luften, men utsättes för stark luftvärnseld. Därigenom och p g a dåligt väder samt liten bränslereserv orsakas svåra förluster. I genomsnitt innebär ett företag mot Nordkorea 6,5 timmars flygning. Detta fordrar en bränslemängd på 4.160 liter, vilket medför, att den maximalt tillåtna flygvikten måste överskridas med 1.350 kg.

3. bombflotttiljen insättes huvudsakligen i låganfall mot järnvägarna. Därvid används glidbomber och anfallen utföres enskilt. Under dageranfall leder en "bomb"-B-26 ett förband "attack"-B-26. Från den förstnämnda dirigeras de övriga flygplanen mot olika mål. Under flygning i förband hålls en hastighet av 360 km/tim.

Under mörkeranfallen sker flygningen enskilt, efter på förhand fastställda flygvägar. Därvid får besättningen i varje enskilt flygplan själv söka upp lämpliga mål för anfall. Man använder fallskärmsljus i stor utsträckning. Vid anfallen mot järnvägarna strävar man efter att åstadkomma så många "hugg" som möjligt. Dykvinkeln vid bombfällningen begränsas till 20-30° för att bomberna skall gå klara från bombrummet. I allmänhet utväljer man en relativt rak sträcka och riktar med hjälp av kanonsiktet. Med denna metod får man 50 % träff.

Vid fällning av Napalm-bomber "välter" dessa ganska ofta under fallet mot målet. De måste därför fällas på lägsta möjliga höjd för att man skall få någorlunda hög träffsäkerhet. Napalm-bomberna fälls, innan man avlossar raketerna.

Mörkerbomboanfall i Korea med hjälp av sambandssektion.

Enligt N. Y. H e r a l d T r i b u n e för den 29/12 1950 inträffade följande i slutet av 1950 på Korea:

Natten till den 28/12 ledde chefen för en sambandssektion ur FN-flyget vid en högre stab i den sydkoreanska armén, fänrik L i t t l e, från en hög bergstopp vid fronten fram amerikanska nattbombplan till sina mål vid ett anfall. I sambandssektionen ingick en signalist och en tekniker. Skyddet ombesörjdes av tre sydkoreanska soldater.

Anfallet utfördes av 30 flygplan typ Douglas B-26 Invader ur 1. flygkåren. Det insattes mot kinesiska truppförband norr om Imjin med hjälp av fallskärmsljus, som lyste upp det snöbetäckta landskapet inom ett stort område.

Anfallet föregicks av spaning från ett antal D.H. Mosquitoplan, som fällde fallskärmsljusen. Man hade upptäckt kommunistiska transportkolonner på mer än 100 fordon samt fientliga truppanhopningar och underhållsförband. Det var dessa, som anfallet insattes emot. Anfallet understöddes med artilleri, som utnyttjade belysningen för att beskjuta målen.

Målen lades ut på en stor lägeskarta i staben. Därifrån telefonerades de in till sambandsofficern, vilken genom det 'plottingssystem', som användes, kunde dirigera flygplanen mot målen.

utlandsnytt:

Fackred: Studiecentralen



" F R I H E T E N S S A K K A N A L D R I G B E S E G R A S . "

Utdrag ur General Eisenhowers radiotal 7/1 1951.

Efter N. Y. Times för den 8/1 1951 citerar vi här några utdrag ur det radioanförande, som Atlantpaktländernas överbefälhavare nyligen, i samband med sin inspektionsrond strax efter årsskiftet, riktade till de fria länderna i Europa.

"Jag är fullkomligt medveten om, när jag nu börjar min uppgift, att ingen hjälp utifrån, hur stor den än är, ensam kan försvara Europa. Fastän atlantpaktländerna nu har åtagit sig en stor gemensam uppgift för att stärka sin säkerhet, är det dessutom tydligt, att var och en fortfarande måste fortsätta den hårda kampen för sitt eget lands försvar.

I Europas stora arv, i de europeiska folkens duglighet och produktionsförmåga måste man finna viljan, den moraliska styrkan och en stor del av de medel, som krävs för att bygga upp ett värn, bakom vilket Europas barn kan leva i fred och frihet. De är Europas barn, inte endast Hollands, Italiens, Frankrikes eller andra nationers.

Jag hoppas verkligen, att de unga människorna, allt blod och lidande i det sista kriget inte gavs ut så som skändliga slösare förspiller sina arvedelar - utan att ett starkt och enat Europa skall uppstå ur den genomgångna skärselden. Ett Europa, som med förtroende kan se framåt mot en kommande fred, med framåtskridande och ömsesidig säkerhet.

Detta är vårt mål. Vi måste söka nå det genom vår hängivenhet och genom vårt arbete.

Vår union innebär styrka - och goda resurser till sjöss, till lands och i luften. Sedan atlantpaktländerna nu vaknat och slutit sig samman, finns det intet mål, som inte kan nås i gemenskap. Må de, som kan känna sig frestade att sätta denna makt på prov, väl betänka de lärdomar, som historien ger. Frihetens sak kan aldrig besegras."

Ökade anslag till USA:s flyg.

(Av Week 25/12 50)

Presidentens i slutet av 1950 begärda, nya tilläggsanslag till försvaret på 16.8 miljarder dollar kommer att öka flygvapnets anslag budgetåret 1950/51 till 13.946 miljoner dollar och marinflygets till 3.409 miljoner. Tidigare beviljade och nu begärda anslag för anskaffning av flygmateriel - i miljoner dollar - framgår av följande tabell:

	Tidigare beviljade anslag	Begärd ökning	S:a
<u>Flygvapnet:</u>			
a) Flygplan	2.414	602	3.017
b) Robotar	57	92	149
c) Teleteknisk utrustning	197	190	387
d) Industriell mobilisering	27	52	79
e) Forskning	240	115	355
Flygmaterielanskaffning m m s:a milj:	4.501	2.114	6.615
<u>Marinflyget:</u>			
a) Flygplan	2.278	82	2.361
b) Robotar	13	15	28
c) Forskning	93	37	130
d) Industriell mobilisering	12	17	29
Flygmaterielanskaffning m m s:a milj:	3.093	314	3.408

Flyg- och armécheferna i USA uttalar sig.

(Av Week 25/12 50)

USA-generalerna V a n d e n b e r g och C o l l i n s framförde nyligen inför kongressen följande åsikter:

Flygvapenchefen Vandenberg: - "En fiendes produktionskapacitet kan förstöras (genom strategisk bombning). Men denna vore av ringa värde, om fiendens trupper har så mycket materiel hos sig bakom fronten, att det räcker till för en invasion genom ett annat land, för att erövra dettas produktionskapacitet. Dylikt måste förhindras av marktrupper."

Arméchefen Collins: - "Främst och viktigast på försvarsprogrammet är en ökning av flygvapnets materiella styrka - och därefter en hyggelig ökning av arméns styrka."

Kanadensiska försvarsansträngningar.

(ANAF Reg 11/11 50)

Kanadas försvarskostnader har ökat med 80 % sedan Koreakrisens början. De uppgår nu till 987 miljoner dollar, d v s 7 % av nationalinkomsten. 43,4% av försvarsbudgeten går till flygvapnet, 35,3 % till armén och 21,3 % till flottan.

Flygvapnet får mer än 300 st nya N.A. F-86 Sabre, 100 nya Mustangar och ett antal CF-100 "Canuck". Produktionen av CF-100 och F-86 har fördubblats.

Meteor Mk. 8 till Korea.

(Flight 14/12 1950).

Australiens regering har beställt 36 engelska Gloster Meteor Mk. 8 för återutrustning av den australiensiska Mustangdivision, som nu är insatt i Korea. Planen levereras troligen i början av 1951. Vidare skall Australien inköpa ett mindre antal lätta reabombplan från USA, sannolikt emedan "Canberra"-tillverkningen i Australien inte täcker nuvarande behov.

Så gick det till!

Fackred:
Studie-
centralen.



T I O Å R E F T E R Å T .

En kyrkans man i England, överfältprästen i det brittiska flygvapnet C. Leslie Wright skrev den 15 september 1950, på tal om 10-årsminnet av Slaget om Storbritannien 1940, i brittiska RAF Review bl a följande, ständigt lika tankvärda rader:

"Allteftersom vi år för år drar oss Slaget om Storbritannien 1940 till minnes, inser vi betydelsen av segern i detta slag och denna segers avgörande art allt klarare och fullständigare. En önskan att ära segerdagen och dem som offrade sina liv under 1940 års mest kritiska månader gör sig allt mer känd, bland ständigt växande skaror. Slaget om Storbritannien var enastående, emedan det då var första gången i historien som en nations öde hängde på segern i luften. Om flygvapnet och de luftförsvarsmedel på marken, som var insatta i slaget, hade misslyckats med att besegra de beslutssamma, kraftiga och ihållande anfällen från tyska Luftwaffes sida, så hade vägen öppnats för en tysk invasion på de brittiska öarna, med fullständigt oberäknliga verkningar för vår nation och världen som följd.

Vi minns med djupaste erkänsla dem som gav sitt yttersta i det slaget - det väsentligaste temat för dagen är i sanning tacksägelse för den seger dessa flygare tillkämpade sig".

Lv-försvaret av strategiska mål i Sydtyskland.

En speciell lv-tidskrift, Antiaircraft Journal för nov - dec 1949, skrev härom följande:

"De allierades strategiska bombanfall under andra världskriget mot den tyska hemorten kunde inte avvärijas p g a framförallt följande tre faktorer:

b o m b a n f a l l e n utfördes från hög höjd ,
l u f t v ä r n e t " m ä t t a d e s " genom anfall av stora flygförband, och
r a d a r s t ö r n i n g a r utfördes med framgång.

Bombanfall på höjder över 8 km försatte 8,8 cm-luftvärnet praktiskt taget ur spel. Bakslaget vid ostfronten och andra truppslags behov av utrustning uteslöt helt en modernisering av tyskarnas lv med nya vapen. Allteftersom bombanfallen pågick, uppstod stor brist på viktig materiel, vilket ytterligare försvårade underhållet. Dessutom måste batterierna placeras längre bort från det försvarade området och därigenom ökades mellanrummet mellan pjäserna i hög grad.

Tyskarna misslyckades med att konstruera lvradar, som var i klass med de västallierades. Detta i förening med de västallierades radarstörningar minskade i ännu högre grad lv-effektiviteten. Man hoppades för mycket av robotarna, vilka väntades i grund förändra luftvärnsproblemet. Man trodde att det (hårt åtgångna) tyska flygvapnet skulle återuppstå".

utlandsnytt: Forts fr s 64. Nya attackplan till USA:s flygvapen.

För upprustningen av USA:s attackflyg reflekterar den amerikanska flygledningen enligt Aviation Week 13/11 1950 på tre inhemska och ett utländskt attackflygplan, nämligen: - Martin XB-51, North American B-45, English Electric Canberra Mark II och North American AJ-1.

Det anses, att English Electric antagligen kommer att få relativt stort kontrakt och att resten av behovet kommer att täckas med ett av de amerikanska planen.

Martin XB-51 är det snabbaste av alla flygplanen och har en maxhastighet på mer än 950 km/tim. Vingens anfallsvinkel kan ändras från förarplatsen. Två reamotorer är monterade under flygkroppen och en tredje finns i denna.

North American B-45 kan flyga med en hastighet på omkring 825 km/tim och har en (uppgiven praktisk) aktionsradie på över 1.250 km. Denna kan ökas betydligt genom att planet kan medföra "vingspetstankar" (fälltankar).

Canberra Mk II har en hastighet på över 760 km/tim och är mycket vändbart för sin storlek. Flygplanet var ursprungligen avsett för radarbombfällning från omkring 15 km höjd, men har visat sig lämpligt även som attackplan, för vilket ändamål typ II (Mark II) just har specialbyggts.

North American AJ-1, som byggts för tjänst på hangarfartyg, är antagligen det långsammaste av flygplanen och är försett med två kolvmotorer och en reamotor. Med hjälp av den sistnämnda anses AJ-1 emellertid kunna komma upp i en hastighet av omkring 650 km/tim.

N.A. AJ-1 till USA:s flottflyg.

(Naval Av News, nov 1950)

Amerikanska flottflygets senaste hangarfartygsbaserade plan, N o r t h A m e r i c a n A J - 1, är - som framgår av annan notis härövan - utrustat med två kolvmotorer och en reamotor. Det har en flygsträcka på 1.900 km. AJ-1 är det tyngsta flygplan, som någonsin landat på ett hangarfartyg. Enligt icke officiella källor var den maximala flygvikten därvid 25,5 ton, d v s full last. Lockheed P2V "Neptune" var visserligen tyngre, men har endast utfört start, inte landning på hangarfartyg. AJ-1:s kolvmotorer används under normal flygning, medan reamotorn kopplas in under luftstrid, så att hastigheten då kan ökas till omkring 650 km/tim. - Man fäster stor vikt vid att planet kan medföra en atombomb. Därigenom ökas slagkraften hos USA:s hangarfartygsbaserade flyg betydligt, säger tidskriften.

Västeuropas flyg får moderna flygplan.

(Flight 14/12 50)

Brittiska RAF skall 1951 erhålla amerikanska jaktplan typ N.A. F-86 Sabre. Dessa kommer möjligen att tillverkas i Frankrike. Dessutom kommer USA att samma år exportera omkring 300 jaktplan typ Republic F-84 Thunderjet till Europa. 1952 torde 800 plan av denna typ vara i fransk och italiensk tjänst. De F-84, som nu är i tjänst inom USAF kommer att övertagas av England och Frankrike nästa vår. - (Även Norge och Danmark väntas erhålla F-84 - Red Ufl anm).

En del Thunderjet-plan återvänder.

(Flight 7/12 50)

En flotttilj Republic F-84 D Thunderjet, som sedan juli 1950 jämte andra liknande varit förlagd vid Manston i England, ombaserades nyligen flygledes till USA. En dylik flotttilj omfattar egentligen tre divisioner om 25 flygplan, men denna var i verkligheten något mindre.

De amerikanska jaktdivisionerna genomför ett stort och innehållsrikt utbildningsprogram. Flygtiden per år är 2 - 3 ggr längre än på annat håll.

Tekniska Fronten:



Fackred: FF/M

REGLAGESPAKAR MED SPÄRR - DERAS HANDHAVANDE.

Materielskador har i flera fall uppstått p g a oriktigt handhavande av reglagespakar för nödutlösning av huvar, utfällning av landställ m m, av i princip det utförande, som bild 1 visar.

Följande fel har förekommit:

1. Man har försökt att samtidigt ställa om spaken och lyfta spärren.
2. Man har försökt att lyfta spärren med våld, när den kärvat p g a att den varit belastad.
3. Man har försökt att ställa om spaken utan att först lossa spärren.

Bild 2 visar de skador som kan uppstå genom dessa fel. När spärren går trögt att lyfta, därför att den är belastad - antingen genom att man trycker på spaken eller genom att spaken står i spänn (fel 1 och 2) - kan spärrens övre del krökas, när man lyfter i spärrehandtaget. Därvid går spärrehandtaget emot spaken och skaver emot denna vid fortsatt lyftning. Om man försöker ställa om spaken innan spärren är upplyft - fel 3 - kan å andra sidan spärrens nedre del krökas. Båda skadorna på spärren kan var för sig hindra fortsatt lyftning av denna och därmed omställning av spaken.

Det rätta sättet att handha en reglagespak med spärr är - se bild 3 - att först lyfta spärren, varvid man vid behov avlastar den genom att rucka på spaken, och sedan ställa om spaken. Slarv med denna regel kan förhindra all vidare omställning av reglagespaken under flygningen med därav följande konsekvenser.

BILD 1.

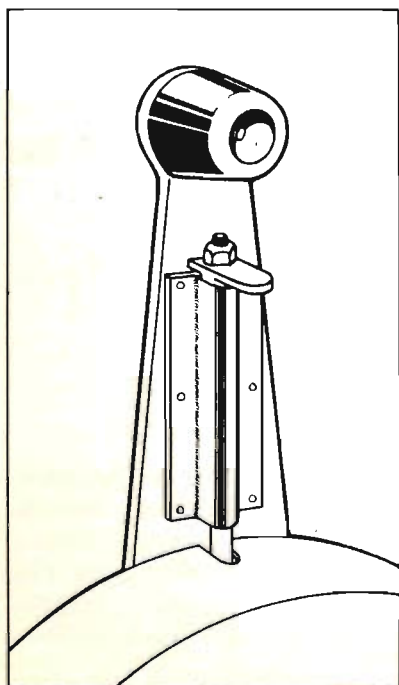


BILD 2.

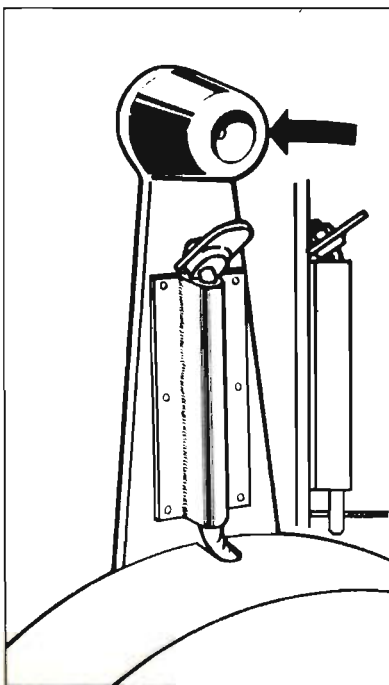
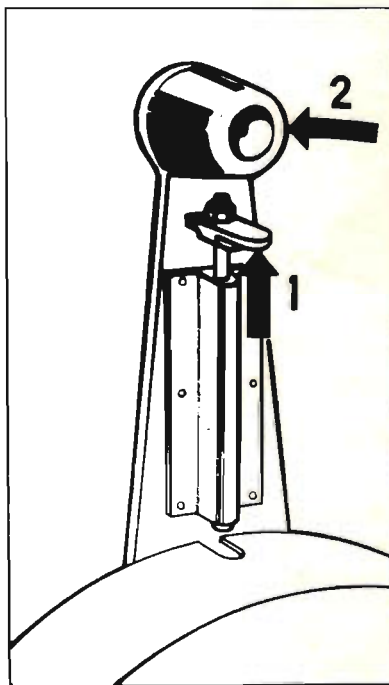


BILD 3.



Propellrarna blir tunnare och snabbare.

USA-firman "Aeroproducts" lancerar en ny propellertyp med liten diameter och mycket högt varvtal - c:a 4.000 v/min - i den hårda tävling om höghastighetspropellrar som nu försiggår i USA.

Propellern har utarbetats för såväl amerikanska flygvapnets som flottflygets räkning. Dess data har ännu inte frigivits. Propellern har tre mycket tunna blad, som smalnar mot den nästan rakbladsvassa spetsen. Härigenom får bladen en viss pilform. - Det kan nämnas att man tidigare har sökt få fram pilform på annat sätt, men att den därvid uppkommande instabiliteten hos bladen har gett upphov till stora påkänningar i konstruktionen.

Prov med denna nya propeller planeras äga rum i början av 1951, i en härför särskilt byggd anläggning ("spin-pit") vid Dayton Municipal Airport. Redan erhållna vindtunneldata har bekräftat, att propellern har goda prestanda vid såväl under- som överljudshastigheter.

"Spin-pit" utgöres av en stålcylander, som nedsänkts i marken. I cylindern finns en vertikal axel, på vilken propellern fästes. Luften i cylindern kan "evakueras", varigenom luftmotståndet försvinner och propellern för hållfasthetsundersökningar kan ges stor rotationshastighet, utan att särskilt stark kraftkälla behöver användas. - "Spin-pit" kan användas för att prova propelleregenskaper på olika flyghöjder. Därvid avpassas lufttrycket i stålcyindern så, att det motsvarar den höjd, på vilken propellern skall provas.

Vingkapell mot rimfrost på B-36.

(Avn Age 14/50 - 3/9)

Ving- och stjärtkapell är nu standardutrustning för B-36. Kapellen används för att förhindra att rimfrost och isbark bildas på de bara metallytorna, varigenom den besvärliga avisningen av vingarna före start undviks. - Varje vingkapell består av tre delar och väger omkring 40 kg. Lösa flikar täcker olje- och bränslestudsarna. Kapellen hålles fast med linor, som på vingens undersida sammanfogas med ett speciellt snabbblås.

8 man lägger under normala förhållanden på kapellen på en timme. Borttagningen tar endast några minuter. - Varmkörning av motorerna sker normalt med pålagda kapell.

Pratt & Whitney motor typ T-34 (PT-2).

(Press sept 50)

Flygprov har påbörjats med en vid Pratt & Whitney tillverkad turbinmotor T-34 (tillverkarens benämning PT-2). Motorn är härvid installerad i nosse på en Boeing B-17.

Några detaljer beträffande denna motor finns nu tillgängliga. T-34 byggs till stor del av rostfritt stål. Den har en 13-stegs axialkompressor, en ringformig bränskekammare och en 3-stegs axialturbin. Motorns vikt anges vara 1.160 kg, längd c:a 3,9 m och diam. drygt 0,75 m. Bänkprov har utförts under mer än 1.400 timmar, och under ett 50-timmarsprov har 5.700 axelhästkrafter uttagits. Motorn väntas kunna ge 6000 axelhästkrafter. Specifika bränsleförbrukningen har uppmätts till c:a 280 gk/hk/tim.

Flygplanproduktionen i USA ökar.

(N Y Times 15/11 50)

Enligt meddelanden från amerikanska industrikretsar har USA:s flygplanproduktion sin hittills största omfattning sedan andra världskriget, men är fortfarande endast en liten del av dåvarande maximala produktionen. - Under september 1950 levererades - i totalvikt räknat - 1.700.000 kg militära flygplan, jämfört med 1.100.000 kg samma tid förra året. I maj 1944 var produktionen 50.000.000 kg. - Antalet anställda i flygplanfabrikerna ökade under 1950 från 166.773 i juni till 191.649 i september.

Jak-12 och Jak-14 - sambands- och skolflygplan.

(Press okt 50)

En del ytterligare uppgifter har nu blivit tillgängliga beträffande den ryske konstruktörens Jakovlev sambands- och skolflygplan Jak-12 och Jak-14.

Jak-12 - ett högvingat monoplan (har tidigare uppgivits vara lågvingat, har fast landställ med stjärthjul samt enkel fena och roder. Besättning 2-4 man. Motor: - En 160 hk M-11 M, 5-cyl. stjärnmotor.

Spännvidd	12,00 m	Maxhastighet	200 km/tim
Längd	8,45 "	Marsch "	172 km/tim
Vingyta	22,00 m ²	Tophöjd	4000 m
Flygvikt	1200 kg	Flygsträcka	900 km

Jak-14 - ett lågvingat flygplan med enkel fena och roder, har indragbart landställ samt kabin för 2-3 mans besättning (Jak-14 har tidigare ansetts vara ett högvingat plan). Motor: - 1 st 160 hk M-11 M, 5-cyl. stjärnmotor.

Spännvidd	10,5 m	Längd	7,5 m
-----------	--------	-------	-------

Boulton Paul P 111 - nytt provflygplan.

(Press okt 50)

P 111 är ett deltagande engelskt försöksflygplan, som var avsett att visas på årets utställning i Farnborough. Planet har flugit. P 111 är det andra engelska deltaflygplanet i ordningen (det första var Avro 707). P 111, som är ensitsigt, har 45° pilform och en reamotor typ RR Nene (2270 kp). Luftintaget sitter i nosen. Inloppskanalen delar sig i två rör, vilka omsluter förarrummet. Planet är sannolikt utrustat med bromsfallskärm. Dess mått uppges vara följande:

Spännvidd	10,21 m	längd	7,93 m	höjd	3,82 m.
-----------	---------	-------	--------	------	---------

Förenta Staternas industriella produktionsförmåga i stadigt stigande.

Enligt U S I S för januari 1951 möter Förenta Staternas industri det ökade försvarsproduktionsprogrammet med en vida större tillverkningsförmåga och större driftkapacitet än vad fallet var 1939, enligt vad som framgår av en rapport från amerikanska Securities and Exchange Commission.

Sedan slutet av 1939 har USA-industrins driftkapital ökat med över 51 miljarder dollar, till en rekordsiffra på nära 76 miljarder, eller mer än tre gånger siffran för 1939, som var 24,5 miljarder dollar.

Amerikanska bolag har investerat i anläggningar och utrustning, jämsides med att de byggt upp sitt driftkapital. Enbart under 1950 förbrukades över 18 miljarder dollar på utbyggnad av fabriker m m.

Flygföraren på marken vid provflygningar?

(CAO okt 50)

Televisionstekniken kommer nu att tas i provflygningens tjänst. Så småningom skall man tack vare teleteknik kunna "provflyga" nya flygplan - med provflygaren sittande vid ett instrument- och manöverbord på marken. Equipment Laboratory och Electronics Subdivision vid Air Material Command, i nära samarbete med firmorna Lear och Philco, lägger f n ned ett omfattande arbete på att förbättra metoderna för fjärrstyrning och fjärravläsning av flyginstrument. - Högastighetsflygplan har dock ännu inte provflugits med hjälp av teletekniska hjälpmedel. Man har dock använt dessa nya metoder vid försök med äldre flygplantyper och anser, att goda utvecklingsmöjligheter för metoden föreligger.

Värmematta mot nedisning på reamotorer.

En amerikansk hårdgummifirma, Connecticut Hard Rubber Co. i New Haven, har framställt en ny typ av elektrisk värmematta, avsedd att bl a monteras på skyddsklaffarna till reamotorernas luftintag, för att förhindra isbildning. Den har med framgång prövats på tunga bombplan Convair B-36.

Mattan är tillverkad av mycket värmebeständigt material (fiberglas, skyddat av dubbla silikon-gummilager), och kan motstå temperaturer på upp till omkr 260° C. Den förblir böjlig även vid kyla ned till -70° C. Mattorna skärs till efter formen på den yta som skall uppvärmas. Mattväven är endast 0,127 cm tjock och synnerligen lätt.

Ljuddämpare på reamotorer.

(Press nov 50)

Firman Boeing i USA har lyckats framställa en effektiv ljuddämpare, placerad i luftintaget, varigenom kompressorns höga ljud i avsevärd grad dämpas. Ljuddämparen är t v endast användbar för små motorer.

Douglas Globemaster startar med överlast.

(Flight 7/12 50)

En Douglas C-124 A Globemaster startade nyligen med en last på 22,5 ton och en flygvikt på 87,75 ton, d v s 9 ton mer än flygplanets beräknade maximala flygvikt. Med 22,5 tons last har flygplanet en flygsträcka på 4.000 km. Serietypen av Globemaster ändrades nyligen till transportplan för fallskärms-trupper därigenom, att man anordnat två dörrar i flygkroppens bakre del.

USAF infordrar anbud på sambandsflygplan.

(Press 1950)

16 amerikanska firmor - merendels smärre sådana - har lämnats tillfälle att inkomma med anbud på sambandsflygplan. Specifikationerna är inte kända, men torde avse ett mer eller mindre förändrat sportflygplan.

Automatisk nödsändare för flygplan.

(CADO nov 50)

USAF:s materielsida håller nu på att konstruera en automatisk radionödsändare för flygplan. Då sändaren slås till, sänder apparaten S O S jämte det nödställda planets stationssignal och en serie signaler, som gör det möjligt att med pejl från marken fastställa flygplanets läge. Sändningen fortsätter till dess kontakten slås ifrån eller apparaten råkar ur funktion.

Vinge av gjuten magnesium.

(Press 50)

Firman Northrop USA kommer att för amerikanska flygvapnets räkning göra försök med en vinge av magnesium, helt gjuten. Man kommer att först pröva yterdelen av en vinge och jämföra den med en konventionellt byggd. Den största svårigheten är att undvika porositet vid gjutningen.

USAF tillföres Boeing B-47.

(Press)

Nyligen publicerades för första gången bilder från Boeing B-47-tillverkningen. Flygplanet har tre mans besättning och kan medföra 10 tons bomblast (bl a en atombomb). Flygvikten är 80 ton. B-47 har en maximal hastighet på över 900 km/tim och drivs av 6 reamotorer, som utvecklar sammanlagt 14.000 kp dragkraft. Det talas om att framtida versioner kommer att få ännu starkare motorer. Det första serieflygplanet lämnade fabriken 1/3 1950. Ett stort antal sägs vara kontrakterade. Ett av provplanen flög i februari 1949 3.600 km på 3 tim och 46 min, d v s med en medelhastighet av 967 km/tim.

Tekniska detaljer om Douglas B-26 Invader.

(Press)

Om det på s 62 nämnda, i Korea-kriget insatta amerikanska attackplanet Douglas B-26 meddelar "Aeroplane" för den 12/1 1951 följande uppgifter:

B-26 är huvudsakligen avsett för låganfall. Vid det i Korea insatta attackförbandet finns två typer, B-26 50-DL och B-26C 56-DL. Den förra - 50-DL - har en "kanon"-nos, utrustad med 8 st 12,7 mm automatkanoner. Dessutom är 3 st 12,7 mm automatkanoner monterade i varderavingen. Den defensiva beväpningen utgöres av 4 st 12,7 mm kanoner i två torn, ett på översidan och ett på undersidan av kroppen.

Ammunitionsförrådet för den offensiva beväpningen utgöres av 4.000 skott. Bombrummet rymmer 1.800 kg bomber. I det normala lastalternativet ingår dessutom alternativt 14 st 12,7 cm raketer i vingställ, eller en 740 liters ext-ratank, eller en 495-liters Napalmbomb under varje vinge, varvid raketlasten blir något reducerad.

Den andra typen, 56-DL, har "bomb"-nos och är försedd med H2S-radar (för instrumentbombning). Kroppens bredd är ökad för att ge plats åt en reservförare. Bomb- och raketutrustningen är samma som för B-26 50-DL.

Bell X-1 var ett bra flygplan.

(Press)

Kapten Yeager kallar det raketdrivna försöksflygplanet B e l l X - 1, i vilket han var den förste som flög snabbare än ljudet, för "det bästa flygplan, jag någonsin flugit". Han säger: -

"X-1 var det kraftigaste flygplan, som någonsin byggts. Det har flugits på stora höjder och med tidigare ouppnådda hastigheter. Dess konstruktion var genial, ty den motsvarade varje krav och genomgick varje prov utan större modifiering. Planet hade all tänkbar utrustning och gav aldrig föraren några bekymmer, gjorde alltid vad man väntade, att det skulle göra och vad man önskade att det skulle göra". Bell X-1 har nu överflyttats till Smithsonian Institution i Washington som museiföremål.

Om dess efterföljare B e l l X - 1 A, som väntas göra 2 . 7 3 0 k m / t i m på en höjd av 24,5 km, har än så länge mycket litet sluppit ut om prestanda m m. Flygplanet har turbinbränslesystem, till skillnad från föregångaren, som hade tryckbränslesystem. Mindre vikt och utrymmesbehov har gjort det möjligt att öka bränsleförrådet och därmed flygtiden från 2 , 5 till 4 , 2 minuter.

Om det härpå följande provflygplanet B e l l X - 2 har prestandauppgifter ännu inte frigivits. X-2 är försett med pilvinge. Dess beräknade max-hastighet är 3 6 0 0 k m / t i m på 30 km höjd (Machtal = "3") - Se bild av planet m m i U f l nr 11/1950.

North American F-86 E Sabre - några detaljer.

(Press Nov 50)

N.A. F-86 E är senaste versionen av USAF:s pilvingade reajaktpplan "Sabre", och har nyligen provflugits för första gången.

Planet har erhållit synnerligen god manöverförmåga genom styrorgan av ny typ. Dessa består av:

a) en ställbar stabilisator, sammankopplad med höjdrodren, s k "all flying tail". Genom samordningen av stabilisatorns rörelse med höjdrodrens förbättras kontrollen av flygplanets längdstabilitet och ökas roderytornas effektivitet, trots stora luftlastar vid extrema hastigheter.

b) en anordning, som fixerar det kombinerade stabilisator-höjdroderutslaget och skevroderutslaget, men inte återför de direkta luftkrafterna till

spaken ("irreversible control"); därigenom uteslutes luftkrafternas påverkan på roderutslaget. - Man har också infört en tryckmätare, vilken genom signaler på spaken varnar föraren, om rodren utsätts för alltför stor kraftpåverkan.

c) införande av roderkänsla genom artificiella roderkrafter proportionella mot de verkliga ("artificial feel").

Convair B-36 F - ny upplaga av B-36.

En ny B-36-typ, med starkare kolvmotorer än vad B-36 D har (närmare om den sistnämnda - se U f l nr 1/1951, sid 31), undergår fr o m årsskiftet 1950-51 prov i USA. Den nya typen har betecknats B-36 F och framdrives av sex kolvmotorer på 3800 hk vardera samt fyra reamotorer.

Vampire till britternas "Fjärran Östern-flyg". (Flight 14/12 50)

I början av december 1950 utförde 6 st Vampire Mk. 5 en flygning England - Singapore, d v s nära 14.500 km. Färden gick via Malta, Nordafrika, Egypten, Jordan, Irak, Indien, Burma och Siam. Den var den längsta leveransflygning, som något flygvapen gjort med resjaktplan. Detta blev början till den modernisering av britternas F a r E a s t A i r F o r c e , som tidigare aviserats. Leveransflygningen utfördes utan några haverier.

N.A. B-45 Tornado - ett sensationellt bombplan. (Resuoff nov 50)

Det readrivna USA-bombplanet N.A. B-45 Tornado har nu någon tid varit i tjänst och erfarenheter har vunnits. För en tid sedan fällde planet bomber i 800 km/tim hastighet. Nu meddelar USA-pressen att en B-45:a flugit 3.720 km distans med en medelhastighet av 910 km/tim och på 12 km höjd, medförande 10 ton bomber. - Under andra hälften av 1950 hade USA-flyget tillförts en flottilj Tornado, vilket flygplan i USAF räknas som "lätt" bombplan.

Vickers Valetta T. Mk 3 - nytt övningsflygplan för RAF.

Den kontingent brittiska flygkadetter som - när detta skrives - i februari 1950 avses gästa svenska flygvapnet, skall som färdmedel bl a använda två st Vickers Valetta T. 3 - övningsflygplan. Om denna typ - ny sedan 1950 - meddelar en av Ufl:s tekniska medarbetare följande:

Vickers Armstrongs Valetta T. Mk 3 - ett nytt 2-motorigt övningsflygplan för utbildning i luftnavigation, som uppvisades för allmänheten för första gången vid Farnborough i september 1950 - har beställts av RAF till ett inte närmare uppgivet antal. Valetta Mk 3 är till det yttre så gott som helt lik föregångaren Mk 2 militärt transportflygplan, men har 6 st. astrodomer på flygkroppens översida jämte radar och radio för luftnavigering.

Valetta Mk 3 har en besättning av 4 man och kan medföra 2 lärare och 10 elever.

Det framdrives av 2 st. luftkylda stjärnmotorer typ Bristol Hercules 230 å 1975 hk vardera.

Spännvidd 27,2 m
Längd 19,9 m

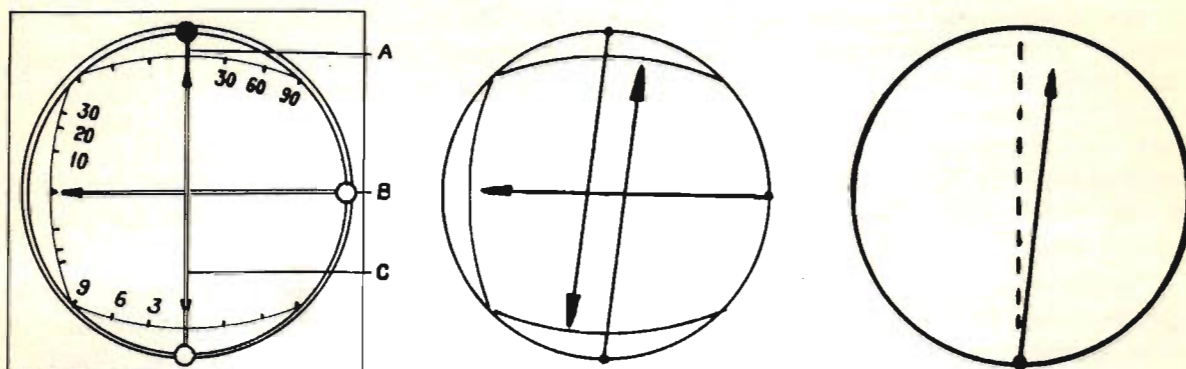
Flygvikt 16,560 kg
Max hastighet 470 km/tim /1680 m



Läsekretsen Har Ordet:

Löjtnant G. Reuterdaahl - F 20.

I N S T R U M E N T F L Y G N I N G .



NY INSTRUMENTSAMMANSTÄLLNING - FÖRESLAGEN AV ARTIKELFÖRF. NÄRMARE SE TEXT FÖLJANDE SIDA.

Du sitter och flyger på instrument i moln. Du skall strax göra en moln-
genomgång och du vet att molnhöjden är låg, sikten dålig. Är du en tränad
instrumentflygare - d v s har Du en kontinuerlig träning bakom Dig - flyger
Du flygplanet med jämna, lugna roderutslag. Du låter Dig inte bli vilseledd,
när det "reducerade" och opålitliga balanssinnet flikar in små anmärkningar
om att Du ligger i det eller det läget medan instrumenten säger Dig något
helt annat.

Är Du mindre tränad, är Du måhända mer lyhörd för dessa små anmärk-
ningar. Du börjar "skruva" på Dig och plötsligt slår Dig en tanke: - Tänk
om instrumenten visar fel? Bara inbillning, resonerar Du, och koncentrerar
Dig ånyo på instrumenten. - Är Du mycket otränad, kan konsekvenserna därav
bli ödesdigra.

Den som lärt sig skriva maskin vet hur motspänstiga fingrarna är i be-
gynnelsen, hur varje tangentnedslag fordrar en hel tankeprocess, hur så små-
ningom dessa processer minskar i omfång medan nedslagsfrekvensen ökar. Till
slut har tankeprocesserna helt och hållet försvunnit - maskinskrivningen
sker reflexivt, automatiskt.

Inlärningsprocessen av maskinskrivning respektive instrumentflygning
har ett ting gemensamt - nämligen målet - att inarbeta nya reflexbanor, att
befästa dessa så långt möjligt är. Om maskinskriverskan varit borta från sin
maskin någon längre tid märker hon, när hon ånyo börjar traktera maskinen,
att hon gör ett och annat felslag - fingrarna arbetar inte så effektivt som
vanligt. Hon känner sig olustig till sinnes.

När föraren inte flugit på instrument under två, tre månader gör han
liknande erfarenheter, då han plötsligt måste övergå till instrumentflygning.
Roderbehandlingen blir inte så jämn och smidig, som den borde vara. Han får
en förtummelse av olust.

Skillnaden mellan dessa två olustkänslor är bara den, att maskinskri-
verskan på sin höjd är rädd för att få höra några beska ord av sin chef, me-
dan föraren är orolig för sig själv och sitt flygplan. Orsaken är bl a att
söka i, att de förut väl inarbetade reflexbanorna håller på att "gro igen".

Även med bästa vilja i världen kan inte maskinskriverskan arbeta effektivare utan träning - utan att återinarbete de gamla reflexbanorna.

Ju mer komplicerat ett "reflexknippe" är, ju mer övning behövs för att hålla det aktuellt. Instrumentflygning utgöres av ett relativt komplicerat "knippe". Om detta vore mindre skulle det erfordras mindre övning och vore det fråga om endast en reflexbana skulle övningen kunna göras minimal. Detsamma gäller ju om inarbetandet av "banorna".

Den nuvarande instrumentutrustningen består av tre huvudenheter; horisontgyro, kursgyro och stig-sjunkhastighetsmätare. Ögat vilar på än det ena, än det andra instrumentet. Den otränade har understundom svårt att reagera riktigt på de tre instrumenten. Samtidigt - koncentrerar han sig för mycket på det ena förbiser han det andra. Även den tränade måste ägna en hel del uppmärksamhet åt instrumenten. Dessa ger inte en helhetsbild av flygplanets läge vid exempelvis flygning rakt fram. För att få en bild av detta räcker det inte med ett ögonkast - det fordras fler.

Omstående fig 1 visar ett försök till en ändrad sammanställning av instrumenten. Kursgyrot har ersatts av en sorts girindikator. Eventuellt skulle denna kunna vara "övervakad" av gyrot eller en gyrosynkompass. Horisontgyrot har förlorat sin horisont, endast den vertikala visaren återstår. Visaren A representerar alltså girindikatorn, B stig- och sjunkhastighetsmätaren, C horisontgyrots vertikala axel. Skalenheterna till visaren B bör göras degressiva, till visarna A och C så, att exempelvis 30 graders skevning motsvaras av lika stort "skalenhetsutslag" på girindikatorn. Detta medför, att visarna A och C i en normal sväng kommer att stå parallella. Ju brantare sväng ju bredare kommer parallellen att bli - se fig 2. - Under stig- och sjunkhastighetsmätaren finns en punkterad linje för att underlätta visarens hållande i nolläge.

Fördelarna med denna sammanställning skulle vara;

a) under flygning rakt fram och horisontellt bildar de tre instrumenten ett kors. En avvikelse från denna geometriska bild registreras av ögat med en gång. Härför behövs inte flera ögonkast - det räcker med ett, och tomt med ett ganska flyktigt sådant (jfr ILS-instrumentet).

b) under en normal sväng kommer visarna A och C att vara parallella. Ögat uppfattar med en gång om linjerna inte är parallella, och svängen alltså oren.

c) Förändringar hos stig- och sjunkhastighetsmätaren registreras lika- ledes snabbt på grund av den punkterade linjen under visaren - fig 3.

d) Det fordras sannolikt mindre övning för att uppnå och vara i god instrumentflygtrim.

Detta inlägg i frågan kan på sin höjd karakteriseras såsom ett uppslag. Kanske någon inom läsekretsen kan bygga vidare därpå - omforma eller fullständiga det. - Förslag härtill är välkomna!

G.R.

utlandsnytt:

Spanskt flygvapen 1950.

(Sv D 17/12 50)

Arvid Fredborg, tidningens utsände korrespondent, beskriver den spanska krigsmaktens - bl a arméns - talrika numerär och omodärna utrustning. På tal om flygvapnet säger han:

- Ännu värre är förhållandet vid flygvapnet. Det har en fördel, att ha några mycket goda flygfält, byggda med hjälp av välvilliga utländska intressen. Men dess materiel är mycket otidsenlig. Vad skulle svenska flygare säga om Junkers Ju 52 och Douglas DC-3 Dakota just nu?

Vapenmästare T.G. Gustavsson - F 14.

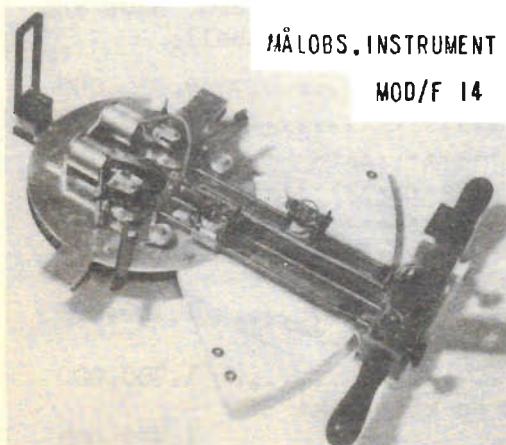
MÅLOBSERVATIONSINSTRUMENT FÖR INMÄTNING AV BOMB- OCH RAKETNEDSLAG.

Vapenmästare T. G. G u s t a v s s o n vid F 14, som en tid tjänstgjort som chef för flottiljens målavdelning, har funderat på en lämplig lösning av hur man snabbt och säkert skall kunna göra inmätningar vid förbandsanfall. Han presenterar nu en registreringsapparat, som avses kunna lösa ifrågavarande problem. Om problemen bakom det nya instrumentet och hans eleganta konstruktion läser vi här:

Nästan varje bombfällare eller raketskytt har någon gång förtretat sig över att han inte fått sina bomber resp raketer rätt inmätta. Ofta beror nog detta på att föraren gjort felaktiga iakttagelser men någon gång på att inmätningen gjorts oriktigt. Detta har särskilt varit fallet vid anfall i förband. Den inmättingsapparat, som hittills använts, är av enklaste beskaffenhet. Den består av observationsinstrument, uppställda på två mätstationer, och är egentligen användbar endast vid enskild bombfällning - skolbombfällning - samt dito raketskjutning, beroende på att instrumentens streckskala måste avläsas vid varje nedslag, vilket ju tar någon sekund att utföras.

Riktig inmätning av samtliga flygplans bomber eller raketer vid anfall förbandsvis - tillämpade övningar - och alldeles särskilt vid seriefällning, är omöjlig med denna utrustning. För att få nedslagets läge har man måst använda sig av fotografering från luften eller inritning av nedslagsresultatet på skisser av målområdet. Fotografering från luften är komplicerat och dessutom ur flygsäkerhetssynpunkt olämplig i samband med förbandsanfall. Skissritning ger å andra sidan endast ungefärliga nedslagsresultat.

Den nya apparaten har konstruerats på idén, att i st f att avläsning sker för varje nedslag, man helt enkelt registreringar nedslaget strecktall på ett papper, genom att trycka på avtryckare. Dessa avtryckare sitter placerade på vänster resp höger handtag och står på elektrisk väg i förbindelse med två olika registreringsverk, av vilka det ena ritsar s v a r t a och det andra r ö d a märken på registreringsbordet. Efter hand som man trycker på avtryckaren, förflyttas streckapparaturen in mot centrum - utgångsläget för registreringsapparaturen är ytterläget - så att ingen sammanblandning av de registrerade märkena skall ske.



MÅLOBS. INSTRUMENT
MOD/F 14

Vi antar att en grupp - fyra flygplan - anfaller och att fällningssättet är serie. Observatören ser de fyra planens första bomber och riktar in mot första, andra tredje o s v. För varje gång trycker han på vänster avtryckare. Omedelbart efter detta svänger han över och tar sista bomben i serien på samma sätt, men trycker då på höger avtryckare - r ö d registrering. Om ytterligare en grupp anfaller, förfäres på samma sätt. När anfallet är över, finner man nu ett antal svarta och röda märken på registreringsbordet.

Med en skjutbar indikeringsanordning, som ställes först mot de svarta och sedan mot de röda strecken, får man på skalan ut de olika strecktalen.

I mätcentralen sammanställs värdena från mätstationerna - M 1 och M 2 - på vanligt sätt, och seriernas placering och längd erhålles. Om observatören inte skulle hinna registrera sista bomben i en serie utan bara den första för ett visst flygplan - eller omvänt - kan man med ledning av de övriga seriernas längd grafiskt lägga in rätta värdet, under förutsättning att serieintervallen varit lika. Mätpersonalen bör givetvis, för att få reda på de olika planens serieintervaller, efterhöra dessa vid det förband, vilket flygplanen tillhör.

Hithörande foto visar instrumentet. Det är delvis uppbyggt av ett observationsinstrument m/38. Bl a har streckskalan och riktmallen utnyttjats, vilket väsentligt förbilligar tillverkningskostnaderna. Material till instrumenten bör kunna erhållas dels från gamla reservdelsförråd inom förbanden, dels beträffande reläer o d från C F A . Apparaten matas med 24 V spänning.

Vid varje bomb- eller raketmål erfordras som vanligt två instrument, uppställda på två mätstationer. Ett instrument har försöksvis provats vid förbandsfällningar vid F 14 och visat sig fungera väl och ge riktiga vinkelvärden. Själva inriktnings- och registreringsproceduren tar endast bråkdelar av sekunder för en van observatör.

Kommentar: - F F / M v a p e n b y r å , som läst ovanstående, har för sin del tillfogat följande rader till insändarens redogörelse:

Konstruktörens metod att vid mätstationerna registrera första och sista nedslagen i varje serie såsom punkter på ett på registreringsbordet fästat papper, varigenom bäringen till nedslagen efteråt lätt kan avläsas, är god och torde vid normalt förlöpande fällningar ge korrekta värden. Enär vapenbyrån icke tidigare varit i tillfälle att studera målobservationsinstrumentet utan endast har att bedöma dess utformning efter föreliggande text och fotografi, kan f n intet sägas om konstruktionens detaljutförande. - Som allmänt intryck kvarstår dock, att uppslaget är gott.

utlandsnytt: Forts fr s 64.

USA:s personalresurser för krigsmakten.

Var skall man få den personal, som erfordras för att bygga upp en krigsmakt på 3 miljoner man, frågar den amerikanska tidskriften U.S. News and World Report 24/11 1950. Den belyser frågan med följande tabell:

Totala antalet män i åldern 19 - 26 år	9.000.000
Varav nu i krigsmakten	1.700.000
Återstår	7.300.000
Därav frikallade veteraner	3.500.000
Återstår	3.800.000
Personal med försörjningsplikt	1.000.000
Personal, som ej uppfyller nuvarande fysiska fordringar	1.100.000
Återstår (inkluderar studenter, vetenskapsmän, skickliga yrkesarbetare)	1.700.000
Erforderlig personal för att bygga upp en krigsmakt på 3.000.000 man	1.300.000

VAD VET DU OM FÖRMÅNER VID OLYCKSFALL I TJÄNSTEN ELLER SJUKDOM?

Svaren på frågorna sid 56 är följande:

1. Beställningshavare (även manskap), som skadats vid olycksfall i tjänsten, erhåller följande förmåner:

a) under tid för anställningen:

under sjukdomstillstånd: oavkortad lön (även flygtillägg) och övriga förmåner; -

därefter: oavkortad lön och övriga förmåner; vid oförmåga att fullgöra flygtjänstgöring dock icke flygtillägg utan viss årlig livränta;

b) efter anställningens upphörande:

under sjukdomstillstånd (gäller manskap av högst furirs grad): ersättning för läkarvård jämte nödvändiga hjälpmedel (ex.vis kryckor) samt sjukpenning med ev familjetillägg;

vid invaliditet sedan sjukdomstillståndet upphört: årlig livränta med (ev) vårdbidrag, och till den, som vid olycksfall under flygning blivit oförmögen till flygtjänstgöring - även tillägg till livräntan;

invalidpension till ordinarie och e o beställningshavare, som är för framtiden oförmögen att på ett tillfredsställande sätt sköta sin tjänst.

2. Flygtillägg utgår vid:

a) olycksfall i tjänsten under tid för sjukdomstillståndet (jfr p l a ovan).

b) vid tillfällig oförmåga att fullgöra flygtjänstgöring - oaktat tjänstbarhet eljest föreligger - under högst en månad pr flygår enl flottiljchef's prövning.

3. Ja, i form av uppskjuten livränta (utgår efter uppnådda 65 levnadsår), därest vederbörande varit anställd i minst 3 år som furir på stat.

4. Följande förmåner utgår till de efterlevande:

a) begravningshjälp samt fri transport av den avlidnes stoft till stationeringsorten;

b) familjepension till änka och barn efter pensionsberättigad beställningshavare;

c) livränta till änka (ev även föräldrar) och barn upp till 16 års ålder;

om dödsfallet orsakats av flyghaveri dessutom:

d) tillägg till livränta åt änka och ev även föräldrar, samt

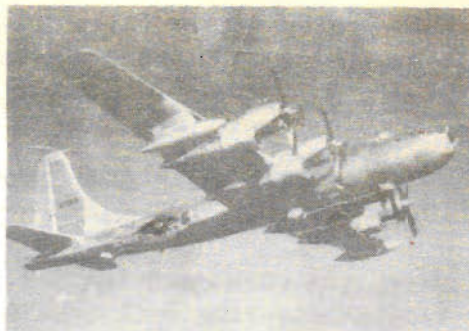
e) särskild livränta åt barn mellan 16 och 19 års ålder.

5. I ömmande fall kan efter särskild framställning utgå bidrag även från Kungafonden.

KÄNNER DU IGEN DEM? - Lösning av uppgiften sid 56.



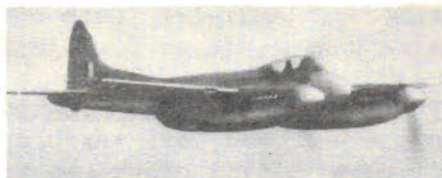
1



3



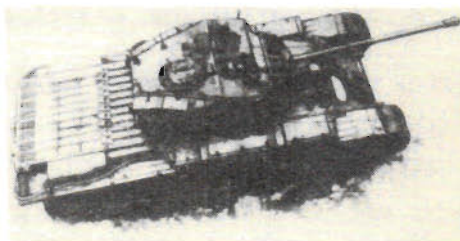
2



4



5



X 4



I



II

C. STRIDSVAGNAR.

Nr	Stridsvagn	Beskrivning
X 4	"Centurion" engelsk stridsvagn	Stort överhäng baktill på tornet. Tornaket lutar fram- åt och bakåt. Kanonen mitt i tornet, ksp till vänster. Frontpansar mycket lutande. <u>Vikt</u> : 49 ton - <u>Bestyckning</u> 1 st 77 mm kan - 1 st 7,92 mm ksp. <u>Pansartjocklek</u> : torn 135-150 mm, i övrigt 50-75 mm.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>Douglas</u> <u>F3D</u> <u>Skyknight</u>	2-motorigt reafpl. Midvingat. Spolformigt. Förarhytt långt fram. Motorgondoler under kroppen. Vingen dubbeltrapetsformig, snettavskurna, avrundade spetsar. Dubbeltrapetsformigt stjärtsidplan med böjd utfyllnad. Pilformigt stjärthöjdplan med rak bakkant.
2	<u>Martin</u> <u>XB-51</u>	3-motorigt reafpl. Midvingat. Kroppens sektion fyrkantig. Förarhytten långt fram. Två fristående motorgondoler snett under kroppen. Tredje motorns utblåsningsrör i stjärten. Vingen pilformig, negativ V-form. Högt stjärtsidplan med högt ansatt, pilformigt stjärthöjdplan.
3	<u>Boeing</u> <u>B-50D</u> <u>Superfortress</u>	4-motorigt propellerfpl. Midvingat. Lång spolformig kropp. Undersidan uppsvängd mot stjärten. Kanontorn i stjärten. Smal, pilformig vinge. Motorgondoler med stora luftintag. Stjärtsidplan typ "Fortress", böjd utfyllnad. Dubbeltrapetsformigt stjärthöjdplan.
4	<u>De Havilland</u> <u>Sea Hornet</u> <u>Mk 3</u>	2-motorigt propellerfpl. Midvingat. Smal, spolformig kropp. Långt framskjutande, bukiga motorgondoler. Förarhytten halvförsänkt, placerad över vingens främre hälft. Högt, smalt stjärtsidplan med utfyllnad.
5	<u>Il-16</u>	4-motorigt reabombplan. Högvingat. Spolformig flygkropp med glasklädd nos. Dubbeltrapetsformig, plan vinge med avskurna spetsar. Motorgondolerna under vingen och framskjutande. Stjärtkon med kanontorn. Högt, sockertoppsformigt stjärtsidplan. Böjd utfyllnad. Högt ansatt, dubbeltrapetsformigt stjärthöjdplan.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Tutja</u> rysk eskortjagare	Två smala, raka skorstenar med stort mellanrum. Förliga betydligt högre än aktra. Normal brygga med en lägre utlöpare till förliga skorstenen. Pålmast, plattform för strk el radarantenn. Steg i däckslinjen akter om förliga skorstenen. Mycket lågt akterskepp. Enkel pjäs i sköld för och akter. 2 större lvapj på akterdäck, 2 mindre på backen. Tydligt synlig plattform akter aktra skorstenen, trol. för strk. <u>Bestyckn:</u> art: 2-100, 2-37, 4-13, <u>torp:</u> 3-45 TT <u>Depl:</u> 487 ton. <u>Dim:</u> 71x7,3x2,5 <u>Fart:</u> 25 knop.
II	<u>Landstigningsfartyg,</u> ryskt, ex tysk "Marine-fährpram"	Liknar fplflottör m/ä. Liten styrhytt akter ut. Några mindre lvapj och däckartar, eljest rent däck. <u>Bestyckn:</u> art: ?-20 <u>Last:</u> 200 man (alt). <u>Depl:</u> 168, 160 och 100 ton.

Haveri # Fronten #

Fackredaktion: FS/Fh

E L V A Å R S H A V E R I S T A T I S T I K .

1950 års haveristatistik uppvisar mycket glädjande värden. Den bekräftar vad som tidigare kunnat konstateras, nämligen att haverifrekvensen vid svenska flygvapnet - om man undantar året 1949 - sedan år 1943 stadigt minskats. Detta är glädjande bl a därför, att den sjunkande haverifrekvensen vunnits utan att man behövt ersätta eller inskränka på det krigsmässiga i flygövningarna.

Antalet haverier med omkomna, antalet omkomna samt antalet totalhavererade flygplan per 100.000 flygtimmar under åren 1948 - 1950 ter sig i den ovannämnda statistikens ljus som följer:

	1948	1949	1950
Haverier med omkomna	13,9	17,3	12,1
Omkomna	18,3	31,5	16,9
Totalhavererade flygplan	27,1	36,8	17,5

För åren 1940 - 1947 var motsvarande siffror:

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Haverier med omkomna	16,5	31,1	29,1	26,1	21,4	19,1	16,2	13,8
Omkomna	31,9	56,3	44,2	49,4	40,0	30,8	24,4	19,2
Totalhavererade fpl	26,0	58,7	51,2	42,2	38,3	36,0	34,5	26,8.

13 km - nytt höjdrekord för fallskärmshopp.

(Amerikansk kommuniké)

Kapten W h e e l e r i USAF utförde nyligen i försökssyfte två fallskärmshopp från 12.938 m höjd, vilket är mer än 600 m högre än föregående rekord. Han använde sig därvid av en ny typ av fallskärm med automatisk utlösning. Hoppet utfördes i samband med en del prov med denna nykonstruktion. I proven ingick bl a 14 fallskärmshopp, med ett flertal "hoppare".

Utlösningssanordningen är så konstruerad, att den utlöser fallskärmen, när föraren nått en viss, lämplig höjd, i detta fall 5 km. Tolv uthopp skedde med katapultstol, som fälldes från bombrummet på en Boeing B-17. Omedelbart sedan stolen fällts, öppnades en liten fallskärm, som stabiliserade stolen under fallet. Fallskärmshopparen förblev fastspänd tills han kommit ner till 5 km. Där skiljdes stol och förare automatiskt, varpå förarens fallskärm öppnade sig.

Vid varje fallskärmshopp medfördes syrgasutrustning med omkring 35 kg syrgas.

Denna nya utlösningssanordning är konstruerad att användas vid flygning med reoplan med höga hastigheter och på höga höjder. Den väntas kunna rädda flygare, som tvingas hoppa på hög höjd, även om han förlorar medvetandet till följd av skador eller syrebrist.

SPRÄKSPALTEN: - B - 36 - TABLÅN.

U f l gav sin läsekrets en nöt att knäcka i sitt nr 4/1950, en amerikansk sammanställning av den alltfjänt högaktuella bombplantypen C o n v a i r B - 36 tillkonst, utprovning, i praktiken ådagalagda prestanda m m. Det gällde dels att översätta tablåns anglo-amerikanska mått till inom vårt flygvapen gällande metersystem, dels att visa sitt omdöme därigenom, att översättningsresultatet presenterades i en för praktiska behov avpassad form. Hastighetsuppgifter av typen "581,389 km/tim" och distansuppgifter av typen "12.971,758 km" fick med andra ord inte förekomma i svaret. En avrundning till p r a k t i s k a tal, avläsbara på vanliga instrument under flygning och på för krigsbruk lämpliga måttförvandlingsskalor skulle ske. Med utgångspunkt från dessa grundlinjer för provet har en läsare, som tecknar sig E x - P l o t , sänt in nedanstående förslag till svar, som Red betecknar som det bästa inkomna. Vi läser alltså:

B - 36 : A N S T I D S T A B L Å .

- 1) 1941 apr Fordran på 16,000 km flygsträcka och 4,5 tons medförd bomblast uppställs på "interkontinentala" bombplan med "mycket lång" flygsträcka.
- 1941 16/10 Convair-koncernen vinner konstruktionstävlingen, före Boeing och Douglas samt får kontrakt på provflygplanet XB-36.
- 1943 19/6 General H. Arnold, det dåvarande amerikanska arméflygvapnets chef, påkallar tillverkning av 100 st B-36-bombplan.
- 1943 23/7 Convair undertecknar sitt preliminära anbud på att bygga 100 st B-36-plan.
- 1944 15/7 Convair anmodas att påskynda (sin tidigare) B-32-tillverkning, på B-36-programmets bekostnad.
- 1944 19/8 Vice försvarsmministern godkänner ett fast tillverkningskontrakt för 100 st B-36, att ersätta det preliminära anbudet (av 23/7 44).
- 1945 9/8 Flygstabskonferens om "efterkrigsflygvapnet" rekommenderar en rörlig slagstyrka om 4 flottilljer B-36, i ett efterkrigsflygvapen om 70 flottilljer, samt godkänner, att programmet om B-36-tillverkningen fortsättes.
- 1946 8/8 XB-36 (första fabriksprovplanet B-36) gör sin första flygning vid Fort Worth (i Texas).
- 1946 12/12 Första "omprovningen efter kriget" av B-36-programmet, på begäran av general George Kenney. K:s förslag om en minskning förkastas av flygvapnets materielledning (-kommando) och general Spaatz.
- 1947 mars Convair föreslår typen B-36 C, försedd med d r a g a n d e Pratt & i) Whitney-motor-installation "VDT" (Variable Discharge Turbosupercharger) för att öka maxihastigheten till 660 km/tim och den praktiska tjänstetopphöjden till över 13 km.
- 1947 14/8 XB-36 når 11,5 km höjd.
- 1947 19/8 Amerikanska flygvapnets flygplan- och vapenförvaltning omprövar B-36-programmet och beslutar att fortsätta tillverkningen av 100 st B-36, med Boeing B-52 utsedd som eventuell ersättare för B-36.
- 1947 30/8 YB-36 A (första flygplanet för tjänstprov vid flygförhand, av första serietypen flygs för statiska prov till Wright Field (vid Dayton, Ohio),
- 1947 4/9 Ett B-36 C-program föreslås flygstaben, genom ändring av de 34 sista planen i 100-plans-programmet till (den nyare) typen med dragande VDT-motorer. De ökade kostnaderna för B-36 C-programmet skall kompenseras genom att minska ned hela beställningen från 100 till 95 flygplan.
- 1947 16/10 Amerikanska flygvapnets flygplan- och vapenförvaltning godkänner B-36 C-programmet, med general Kenney såsom ende opponent. K. yrkar på att

1) Red U f l anm: - Första B-36-typen hade motorer med s k j u t a n d e propellrar.

SPRÄKSPALTEN: - B-36:ANS TIDSTABLA - (Forts.)

B-36 skall användas som flygtankningsplan, för fjärrspaning och för spaning efter ubåtar ute på oceanerna.

- 1947 4/12 YB-36 gör sin första flygning.
- 1947 5/12 Amerikanska flygvapnet godtagar B-36 C-programmet.
- 1947 14/12 YB-36 uppnår över 12 km flyghöjd under sin tredje flygning.
- 1948 8-9/4 Första långväga flygningen med B-36 A - 32 tim, över 11000 km, 4,5 ton bomber fällda efter halva distansen, 2 motorer stoppade under större delen av färden.
- 1948 24/4 Flygstaben rekommenderar d e l s att VDT-programmet slopas, beroende på svårigheter med motorernas kylning på över 12 km flyghöjd, d e l s nedminskning av B-36-programmet till 61 flygplan.
- 1948 2/9 "Generalinspektören" avslutar undersökning av B-36-programmet.
- 1948 13-14/5 B-36 B gör en 36-tim flygning på nära 13000 km, med en motor stoppad under största delen av tiden. Medför 4,5 ton bomber halva distansen.
- 1948 21/5 Vid en konferens hos Mr Symington (flygministern) beslutar högsta USAF-ledningen att fullfölja B-36-programmet, åtminstone till 61 plan, men annullerar B-36 C-VDT-programmet.
- 1948 25/6 Flygstaben bestämmer sig för att fullfölja h e l a B-36-programmet.
- 1948 30/6 B-36 A fäller en bomblast på nära 33 ton.
- 1948 29/6 B-36 B fäller en bomblast på över 38 ton - en 19 tons bomb från 10,5 km höjd och en annan sådan bomb från 12 km.
- 1948 18-19/7 B-36 A löser ett 9,500 km-uppdrag (= B-50:s maximala flygsträcka), med en medelhastighet av över 450 km/tim - snabbare än B-50:s medelhastighet).
- 1948 23/8 B-36 B uppnår 12,5 km flyghöjd.
- 1948 nov Amerikanska flygvapnets fjärrspaningskommitté förordar B-36 som strategiskt fjärrspaningsplan framför B-49.
- 1948 5/12 B-36 B flyger nära 7000 km på en flyghöjd av över 12 km med en medelhastighet av nära 500 km/tim.
- 1948 7-8/12 B-36 B flyger 13,000 km utan mellanlandning på ett uppdrag från Fort Worth (Texas) till Hawaii och fäller en 4,5 tons bomb vid märket för "halvvägs".
- 1948 9/12 YB-36 når en flyghöjd av 14 km.
- 1948 12/12 B-36 B flyger ett uppdrag på 7.100 km på över 12 km flyghöjd, med en medelhastighet av 510 km/tim.
- 1949 14/6 B-36 D-prototypen godkännes. Försedd med 4 st reamotorer i "baljor" under vingen, förutom förut brukliga 6 st Pr & Wh R 4360-41-kolvmotorer.

Red Ufl anm 1: - Måtten är avrundade till närmaste jämna värde (jfr den inledande texten ovan).

Red Ufl anm 2: - Det ursprungliga B-36-programmet på 100 plan har under och efter 1949 utökats i flera repriser. Med senaste offentliggjorda beställningar torde det nu ha stigit till i allit omkring 200 B-36, varav 170 beräknades vara levererade vid årsskiftet 1950/51.

Red Ufl anm 3: - Betr senaste offentliggjorda B-36-prestanda se U f l nr 1/1951.

D U S O M K A N R I T A ! - SÄND IN EN B R A SKÄMTECKNING TILL U F L !