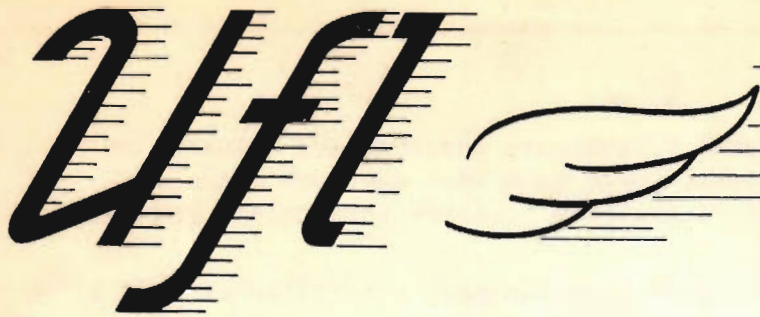




Nr 3 1951

MARS

18/3

Underrättelser från flygledningen

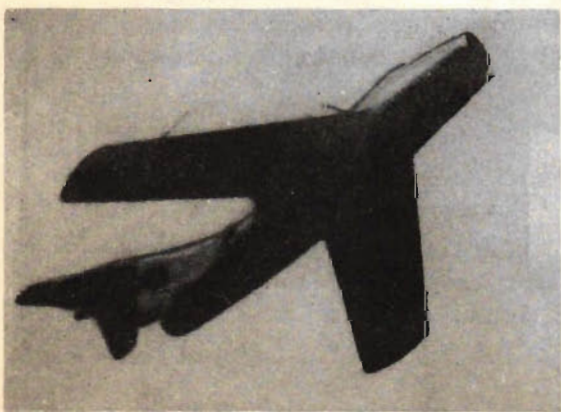
Cirkulerar:

V. & Westerlund från 18/3 till 21/3
Regoff & Hoffmäss från 22/3 till 31/3
Hoffmäss från 1/4

Innehåll:

	Sid.
Dagens Fråga	
Västerlandets återupprustning ★	81 ¹⁵
Känner Du igen dem?	
Flygplan, fartyg, stridsvagnar	84
Dagens bildgåta	"
Flygtjänst	
Problem vid reaattack	85
Civilanställning vid flygvapnet för f d fältflygare ★	87 ⁵
Utveckling på navigeringen	88
Flygande flygläkare ★	89 ¹⁰
Månadens navigationsproblem	91
Vad Vet Du	
Om flygstations- och verkstads- tjänst	88
Så Gick Det Till!	
Bomber mot "nyckelindustrier"	92
Det Pågående Kriget	
I vätebombens skugga (Sv D)	93
Utlandsnytt	
Norskt luftförsvar 1945-1950 ★	95 ¹⁵
Tekniska Fronten	
Amerikanska motorlaboratorier	99
Northrop F-89 Scorpion	103

Forts omsl. 2. sida.



U f l
=====

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

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

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

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

INNEHÅLL: - Forts.
=====

Haverifronten		Lättare än luften	
Vad Vet Du om Din OSF?	105	Bra att ha ögonen med sig	116
Förbandschef, känner Du Din personal?		Språkspalten	oms1.3.s.
Läsekretsen har ordet	106	Arméns fallskärmsjägerutbildning	" 4."
En fältflygare om civilanställningsutbildningen	109	"Flygengelska" - en bra lärobok	" " "
Personalvård och fritidsundervisning	111		

U f l
=====

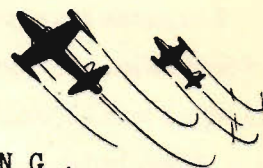
framställas inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, inspektionerna, flygöverläkaren) under medverkan från flygvapnets övriga organ (flygeskaderstaber, flygbasområdesstaber, flygflottiljer, utbildningsanstalter, flygverkstäder m m). Bidrag från alla personalkategorier är välkomna. Införda bidrag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

Bidragen enligt ovan adresseras till:

U f l, Flygledningen,
Stockholm 80.

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

DAGENS FRÅGA:



VÄSTERLANDETS ÅTERUPPRUSTNING.

Det utrikespolitiska läget i världen karaktäriseras fortfarande av det spända förhållande, som råder mellan Öst och Väst. Ännu kan man inte skönja någon förbättring. Planerna för återupprustningen i väster, som initierades i och med Koreakriget, avspeglar sig nu allt tydligare i stora anslag till försvaret.

Före Koreakrisen anslag Sovjetunionen budgetåret 1950-51 13 % av nationalinkomsten till försvaret, medan USA, England och Frankrike nöjde sig med 5-6 % och övriga stater i allmänhet med 2-3 %. I de västerländska stormakterna avrustade man, medan Sovjetunionen bibehöll eller ökade sin militära styrka. Sedan dess anses emellertid Sovjetunionen ha ökat sina anslag till försvarsmakten först till 17 % och nu till 30 % av nationalinkomsten.

Nödvändigheten att öka den militära styrkan i väster tog sig först konkreta uttryck i USA, medan de västeuropeiska nationerna till en början tvekar att belasta den redan tidigare hårt ansträngda ekonomin med ytterligare försvarsutgifter. Till stor del tack vare finansiell hjälp från USA kan nu uppbyggnaden av försvaret i Västeuropa äga rum.

För USA:s försvar redan beviljade och begärda medel har sedan mitten av 1950 stigit med cirka 325 %. Den ursprungliga budgeten för 1950-51 uppgick till 13,4 miljarder dollar, fördelade med 32 % på flygvapnet, 29 % på armén, 28 % på marinen och 11 % på gemensamma kostnader.

Därefter har presidenten begärt två tilläggsanslag på tillsammans 28,3 miljarder dollar, varigenom den totala försvarsbudgeten stiger till cirka 42 miljarder dollar eller omkring 18 % av nationalinkomsten. Man väntar, att försvarskostnaderna innevarande budgetår skall stiga med ytterligare 12 miljarder, varigenom slutsumman skulle bli 54 miljarder dollar eller 24 % av nationalinkomsten.

Försvarsminister Marshall har framlagt ett förslag, enligt vilket USA av en total budget på 65 miljarder permanent skulle anslå 40-50 miljarder årligen till försvaret, d v s 60-75 %. Presidentens budgetförslag för 1951-52 omfattar 71,6 miljarder dollar, varav 41,4 miljarder eller cirka 57 % utgör försvarskostnader. Av nu beviljade och begärda anslag på 42 miljarder går 13,9 till flygvapnet och 3,4 till marinflyget, d v s cirka 41 % av den totala försvarsbudgeten anslås till flyg.

Krigsmaktens personalstyrka skall ökas till 3,5 miljoner man, d v s mer än fördubblas. Flygvapnets fredsorganisation begränsades före Korea-krisen till 48 flottiljer, men kommer att öka till 95-100 fram till slutet av 1954, d v s fördubblas.

1949 producerade USA militära flygplan till ett värde av 1,5 miljarder dollar 1949 och 2 miljarder 1950. År 1951 kommer denna siffra att stiga till 5-6 miljarder, medan nu löpande beställningar belöper sig på 10 miljarder. Dessa medel avse bl a sammanlagt cirka 7.800 flygplan till flygvapnet och marinflyget samt ett okänt antal till länder inom Atlantpakten. Enligt presidenten skall man skapa möjligheter för att flygplanproduktionen skall kunna 5-dubblas.

För Kanadas försvar finnes en 3-årsplan omfattande 5 miljarder dollar, enligt vilken krigsmakten kommer att öka sin personalstyrka till 115.000 man. Där får armén viss förstärkning, marinen fördubblas och flygvapnet kommer att bli större än armén. Från nuvarande tre reguljära divisioner och 12 reservdivisioner kommer flygvapnet att byggas ut till 40 divisioner, d v s icke fullt en 3-dubbling. Anslagsäskandena för försvarsutgifterna budgetåret 1951-52 omfattar omkr 1,6 miljarder dollar, eller en ökning med 100 % från föregående år. Därav får flygvapnet dubbelt så mycket som de övriga försvarsgrenarna. Inom 3-årsperioden kommer flygstridskrafterna att tillföras 3000 flygplan.

Den ursprungliga försvarsbudgeten i Storbritannien utgjorde 780 miljoner pund fördelade med 29 % på flygvapnet, 38 % på armén, 25 % på marinen och 9 % på gemensamma kostnader. Efter Korea-krisen har regeringen framlagt ett treårsprogram för utbyggnad av försvaret omfattande 4,7 miljarder pund, av vilka mer än hälften avses för produktion av materiel. Statsverkspropositionen för budgetåret 1951-52 omfattar 1.03 miljarder pund, av vilket flygvapnet får 328 miljoner eller 32 %, armén 418 miljoner eller 40 % och marinen 278 miljoner eller 27 %, medan 6 miljoner eller 1 % går till gemensamma kostnader. (Av marinens materielanslag går omkring 1/3 till flyg). Därutöver kommer 300 miljoner ur treårsprogrammet på 4,7 miljarder att begäras senare. Den totala försvarsbudgeten för 1951-52 kommer alltså att uppgå till 1,3 miljarder pund eller ökas med 66 % från föregående år.

Utgifterna för produktionen till försvaret kommer att fördubblas 1951-52 och fyrdubblas 1953-54 i förhållande till 1950-51. Flygplanproduktionen kommer att vara fyrdubblad 1953-54 i förhållande till nuläget.

Ett stort antal bombförband skall utrustas med Canberra. Den första divisionen skall bli klar under 1951. Man har lagt ut beställning på ett 4-mo-

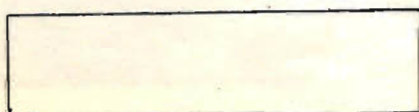
torigt reabombplan. Den 100 % förstärkningen av Fighter Commands jaktflygförband är nu fullt genomförd. Samtliga jaktförband utom England förses nu med reaflygplan. Antalet "University squadrons" har ökats med tre till sjutton. "Hjälpflygkårens" tjugo jaktdivisioner utrustas med reaflygplan, vilket beräknas genomfört i slutet av 1951. Nattjaktförbanden skall förses med reajakt. En avsevärd utökning av nattjakten pågår sedan slutet av 1950. Från USA skall England sannolikt få cirka 500 dagjaktplan typ N.A. F-86 Sabre, för att möta det omedelbara behovet, innan den inhemska produktionen kommit igång i full utsträckning. Marinflygets modernisering påskyndas och antalet hangarfartyg ökas med 6 st.

Den franska försvarsbudgeten 1950-51 omfattade 420 miljarder franc eller 5 % av nationalinkomsten. Statsverkspropositionen för nästkommande budgetår omfattar 740 miljarder franc. Tillsammans med redan tidigare beviljade anslag på 395 miljarder för försvarets utbyggnad blir den totala försvarskostnaden 1135 miljarder franc, d v s ungefär en tredubbling av anslaget i förhållande till föregående budgetår. Av det amerikanska vapenhjälpprogrammet avses 2,4 miljarder dollar för Frankrike under 1951. Totalt under året 1951-52 får landet på detta sätt materiel för 6 miljarder dollar. Före slutet av 1952 erhåller sålunda Frankrike bl a omkr 500 dagjaktplan typ Republic F-84 Thunderjet.

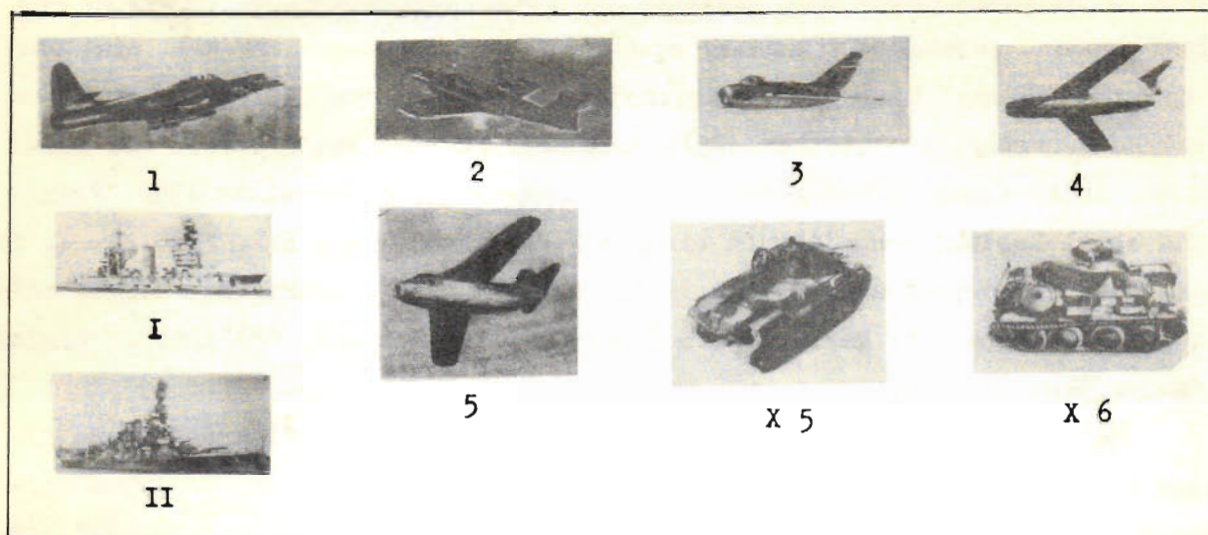
Treårsplanen för utbyggnaden av flygstridskrafterna innebär en genomgående modernisering av materielen. Flygvapnet skall förses med 2.500 jaktplan och 1.500 flygplan av andra typer, d v s en sexdubbling från nuvarande läge. Den första fasen i utbyggnaden avser 1.100 krigsflygplan och 1.200 flygplan av andra typer. Marinflyget kommer att ökas från cirka 100 flygplan till 400 och antalet hangarfartyg från ett till fyra.

I Norge beviljades under innevarande budgetår ett extra försvarsanslag på 250 miljoner norska kronor, fördelade på två år. Försvarsministern har nu framlagt ett förslag, som innebär ytterligare ett tilläggsanslag på 400 miljoner. Därigenom kommer försvarsutgifterna att omfatta icke fullt 6 % av nationalinkomsten. Förslaget avser bl a en 50-procentig ökning av flygvapnet till 11 divisioner.

I Sverige väntar frågan om fullföljandet av 1948 års beslut om jaktflygets förstärkning alltjämt på sin lösning. Försvaret tar alltjämt blott under 4 % av nationalinkomsten.



Känner Du igen dem?



LÖSNING AV UPPGIFTEN SE SID 114 - 115.

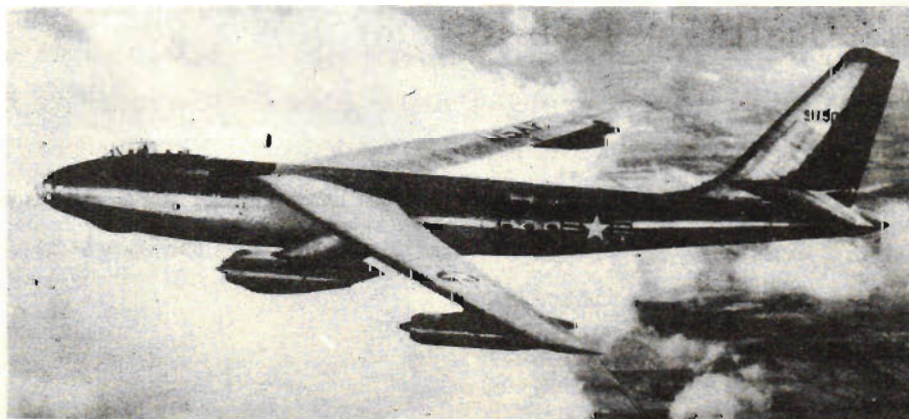


D A G E N S
B I L D G Ä T A .

1. V A D FÖRESTÄLLER BILDEN?
2. V A R BEFANN SIG "SPANINGSFÖREMALET", NÄR BILDEN TOGS?

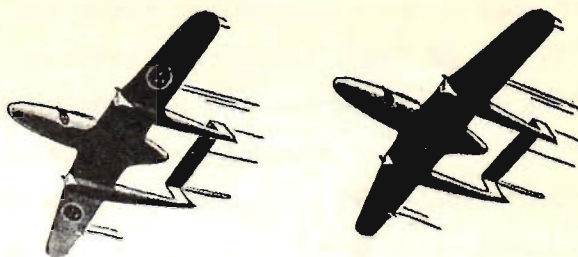
SVAR SE OMSL 4. SIDA.

BOEING B-47 A
STRATOJET BOMB-
PLAN. - BOMBLAST
10 TON (VANLIGA)
EL EN ATOMBOMB.
8 ST G.E. - REA-
MOTORER. DRIVME-
DELSFÖRRÄD OMKR
40000 LITER.



Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



Fänrik Per Lindström - F 7: PROBLEM VID REAATTACK.

Övergången till reaflygplan har skapat problem, som vi här i landet hittills haft att möta endast vid jaktförbanden. När vi nu också vid attackflyget skall börja gå över till readrift möter vi dem också där, delvis i samma form.

En viss svaghet hos reaflygplan är ju den relativt korta aktionstiden. En lika speciell företeelse är att aktionstiden ökar så väsentligt med ökad höjd. Då man av attackförband önskar och ofta måste fordra en relativt lång aktionsradie torde reaattacken tvingas att i mycket stor utsträckning operera till gränsen för sin praktiska aktionsradie. I områden där det är ont om disponibla baser torde detta bli regel.

Reaattacken måste därför räkna med att i flertalet fall an- och återflyga på högsta höjd och då som regel helt eller delvis utan marksikt. Detta ställer mycket stora krav på skicklighet i instrumentflygning och navigering.

Om den propellerdrivna attacken måste kunna flyga i moln för att skydda sig så måste således reaattackflyget också kunna det, för att nå så långt, som tekniskt sett är möjligt. Molngenomgång uppåt och nedåt vid såväl an- som återflygning måste bli ett normalt tillvägagångssätt. För att anfallen skall bli koncentrerade till tiden måste man också kunna göra molngenomgång i förband. Då i ett reaplan varje minut är ytterst värdefull fordras också, att metoderna för molngenomgång är sådana, att varje tidsspillan och framför allt tidsspillan på låga höjder undvikas.

En konsekvens av det ovan anförda är att högt driven skicklighet i instrumentflygning utgör nära nog en förutsättning för att reaattacken skall kunna bli användbar. Instrumentflygningen bör därför drivas fram redan på ett tidigt stadium i utbildningen, vilket också torde erfordras för att överhuvudtaget utbildningstiden i fortsättningen skall kunna utnyttjas oberoende av väder.

Det ovan skisserade normalförfarandet gör, att navigeringen under anflygningen ofta blir svår, i synnerhet i ett ensitsigt flygplan utan annan teleutrustning än uk-radio. När anflygningen sker över molntäcken som inte

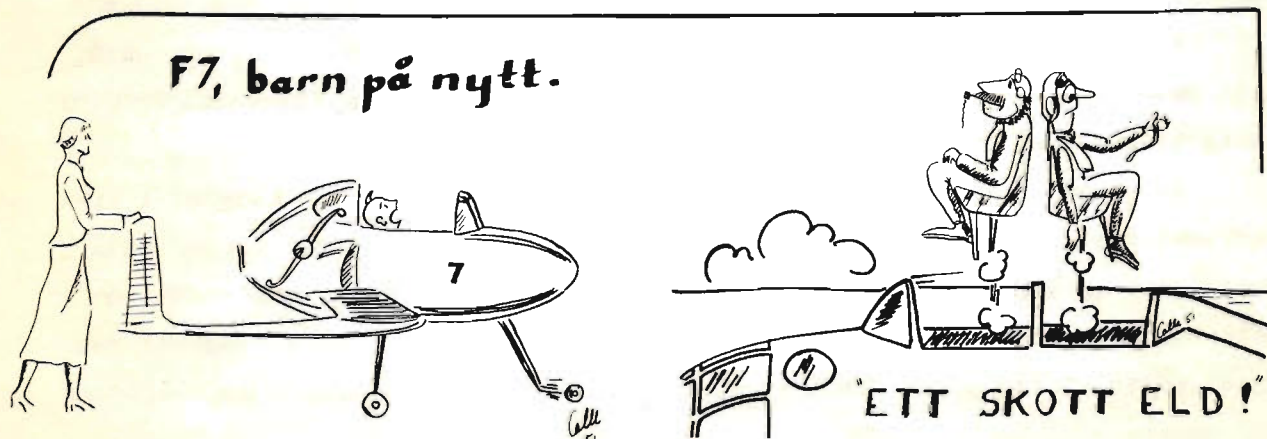
medger markorientering, vilket torde bli ofta förekommande, kan man endast förlita sig på "bestickföreling". Detta torde i regel medföra, att positionen är något osäker, när man går ned för anfall. Då svårigheterna att snabbt orientera sig efter molngenomgång ofta är stora - och blir än större i snabba flygplan - torde det bli nödvändigt att gå ned mot någon lätt identifierbar punkt (stad, sjö, havsvik e d), från vilken man sedan på i förväg gjorda beräkningar fortsätter mot målet med marksikt. Denna sista inflygning kräver, om molnhöjden är låg, stor vana vid orientering på låga höjder.

Navigeringen över moln fram till målet torde bli ett av reaattackens svåraste problem. En god hjälp skulle det troligen vara om attackförbanden kunde kopplas på jaktens stridsledning, för att av denna ledas fram till den punkt, där molngenomgången nedåt skulle börja.

Under återflygningen behöver navigeringen inte bli något större problem då man kan pejlas från basen. Det är emellertid önskvärt att man samlas i förband, så att markpejlstationerna inte blir överbelastade med begäran om pejling.

Då resterande flygtid vid återkomst till basen i regel är liten är det av vikt att en metod användes, som medger snabb molngenomgång före landning med förband. Det kommer dock alltid att finnas en gräns för vad man på ett flygfält kan taga ned på en viss tid. Då de flygplan som deltagit i samma anfall kommer hem till basen samtidigt, kommer möjligheterna till koncentration i anfallet att påverkas av basens möjligheter att snabbt taga ned förband. Ju närmare gränsen för sin praktiska aktionsradie ett förband anfaller, desto mer påfallande blir detta. För att kunna få koncentration i ett anfall kan man bli tvungen att låta attackdivisionerna landa på olika baser.

P.L.



TECKNANDE FÄLTFLYGARE I FARTEN: - SIGN. "C O L L E" SER HÄR PÅ F 7 PÅGÅENDE OMSKOLNING TILL "21 R" (T V) OCH PÅ HUR DET TER SIG, NÄR BESÄTTNINGEN PÅ EN "18" (?) GÅR TILL VÄDERS I EN NÖDSITUATION (T H). - PÅ S 105 VISAR SIGN. "D R A" OSS EN "SÄKUTR" M/5?

CIVILANSTÄLLNING VID FLYGVAPNET FÖR F D FÄLTFLYGMÄN.

För de äldre årskullarna fältflygmän börjar problemet att erhålla civilanställning efter avslutad tjänst att bli alltmera aktuellt. Under arbetet med civilanställningsutbildningen har flygledningen av många fältflygmän tillfrågats, om inte flygvapnet inom sin stora organisation kan ställa platser till förfogande, och ännu fler har säkerligen i tysthet gjort sig samma fråga. Inom flygledningen har därför gjorts en undersökning, som nu redovisas här.

De platser, som främst kan komma ifråga, är tekniker- och ingenjörstjänster. Även om förarutbildning ej är nödvändig för innehavarna är dock erfarenhet som flygförare värdefull på ett flertal platser, och det är därför från flygvapnets synpunkt en fördel att kunna anställa f d fältflygmän. Men - kravet på fullgott tekniskt kunnande kommer givetvis i första hand, varför företrädesrätt till vissa platser ej kan ges för f d fältflygmän. De under flygtjänstgöringen vunna erfarenheter och kunskaperna torde emellertid avsevärt öka vederbörandes meriter vid sökande av här avsedd tjänst.

Tillgången på lediga platser (avgång ur tjänst m m) är bl a beroende av det allmänna läget på arbetsmarknaden, och kan därför inte förutsägas - särskilt som det ännu dröjer några år innan någon fältflygmän förvärvat erforderlig kompetens. För närvarande är avgångarna ganska små. De platser, som främst kan komma ifråga, är från tekniker i lönegrad Ce 13 upp till byrå- (drift-) ingenjör i lönegrad Ce 24 (begynnelselön på 3-ort inräknat 20 % rörligt tillägg f n 559, resp 942 kr).

Beträffande kompetensen har för ingenjörstjänsterna stadgats, att ifråga om tjänster i 22 - 28 lönegraderna skall erfordras minst avgångsexamen från tekniskt gymnasium, eller ock motsvarande annan utbildning. Därjämte erfordras oftast viss praktik inom avsett arbetsområde. Den, som önskar närmare uppgifter om kompetensfordringarna, bör studera vanliga "fo B" (flygvapenorder ser. B), där flertalet sådana befattningar kungöres.

Möjligheterna att genomföra en utbildning, som leder fram till anställning som tekniker eller ingenjör vid flygvapnet, kan ännu inte med säkerhet bedömas, då civilanställningsutbildningen hittills pågått alltför kort tid. Civilanställningsutbildningen under tjänstgöringen vid flygvapnet bör emellertid kunna förbereda inträde vid tekniskt gymnasium, och kostnaderna under studietiden där bör täckas av civilanställningsförmånerna. Detta synes även bli möjligt om statsmakterna godtar de förslag, chefen för flygvapnet avser framlägga beträffande omläggning och förbättring av civilanställningsförmånerna för fältflygmän - jfr kommentar till "Fältflygmän X" in-sändare på sid 109. - Härtill kommer - för den som inte skaffat sig en spärslant - värnpliktslånet. Ytterst beror resultatet på den enskildes tekniska begåvning, energi och vilja att hålla fast vid och genomföra en planlagd utbildning.

Till sist några ord om anställning som trafikledare. Denna befattning lämpar sig särskilt väl för f d fältflygmän. Men - i och med den antagning, som kommer att ske våren 1951, har samtliga flotttiljer fått fullt antal trafikledare, och då samtliga är unga kommer avgångarna att bli mycket små eller inga alls. Bygg därför inte framtiden på anställning som trafikledare!

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM FLYGSTATIONS- OCH VERKSTADSTJÄNST?

U f l inför här en del frågor inom ämnets ram, som främst tar sikte på samarbetet med den verkstadstekniska sidan. Förslag till andra frågor, som direkt samhör med den p r a k t i s k a flygstationstjänsten ute på flygvapnets freds- och övningsflygfält m m efterlyses. Sänd in Ditt förslag till Ufl!

1. Vad betyder S M I och S T I ?
2. Vad betyder benämningen " K l a s s I I " på en teknisk order?
3. Vilken v e r k t y g s u t r u s t n i n g i stort står till en flygplanteknikers förfogande?
4. Vad gör Du, om Du har en idé till ett n y t t v e r k t y g ?
5. Får vem som helst, som "kan svetsa", utföra svetsningsarbeten på flygmateriel?

Svar se s 108.

UTVECKLING PÅ NAVIGERINGSSOMRÅDET.

Enligt en amerikansk flygtidskrift kommer snart navigering genom dimhöljda dalar fram till och in över ett flygfält att för en flygförare bli lika lätt som att gå till sängs! Föraren kommer nämligen att på sin karta få läget presenterat med hjälp av ett stift, som rör sig över kartan och ritar flygplanets väg. Hur är nu detta möjligt och vilka utrustningar erfordras?

I USA har ett system, omfattande ett mycket stort antal allriktade UK-radiofyrrar, byggts ut. Med en speciell mottagare i flygplanet erhålles bäringen till dessa fyrrar. Detta navigeringssystem benämnes V H F (stundom Visual) Omnidirectional Range (V O R). Då det emellertid är önskvärt att erhålla även avståndet till sådana radiofyrrar har dessa börjat förses med avståndsmätningstrustning (Distance Measuring Equipment, D M E). I flygplanet erfordras en radarfrågestation. Flygplanets läge kan då bestämmas med hjälp av endast e n radiofyr genom att både bäring och avstånd till densamma kan registreras i flygplanet. Detta kombinerade system VOR-DME benämnes Omni Bearing Distance System (O B D).

För flygplan har nu konstruerats en räknelåda (Course Line Computer), i vilken värdena på bäring och avstånd matas in. På elektrisk väg omsätts dessa värden i räknelådan till ett läge, som presenteras för föraren på en översiktskarta. Flygplanet representeras av ett stift, som ritar färdvägen på kartan. Olika kartskalor kan användas. För långflygningar användes en skala som medger distanser på 250 km utan kartbyte. Motsvarande distans för inflygning till och landning på flygplatser är 65 km.

Maximumfelet i lägesbestämning beräknas för OBD till $\pm 3\frac{1}{2}^{\circ}$ och 800 m. Normalt ligger felet i bäring på $1 - 2^{\circ}$ och i avstånd på 300 m. - Den flygplanburna utrustningens vikt blir inte större än att den beräknas kunna medföras även i ensitsiga flygplan.

F L Y G A N D E F L Y G L Ä K A R E .

I S v e r i g e s flygvapen utgöres flygläkarkåren av i flygledningen och vid förbanden tjänstgörande flygläkare på aktiv stat, arvodesanställda flygläkare av 2. gr samt flygläkare i reserven. F l o t t i l j l ä k a r - n a är inte flygutbildade och har ingen skyldighet att deltaga i flygtjänst. P g a flotttiljläkartjänsternas karaktär kan man inte heller tänka sig att dessa befattningshavare skulle ha möjlighet att i tillräcklig omfattning kunna upprätthålla någon form av regelbunden flygtjänst. F l y g l ä k a r n a av 2. g r utgör närmast en reserv för de ordinarie flotttiljläkarna och är liksom f l y g l ä k a r e i r e s e r v e n inte flygutbildade eller ålagda att deltaga i någon form av flygtjänst.

År 1949 inlämnade flygvapenchefen till Konungen ett förslag om inrättandet av y t t e r l i g a r e e n k a t e g o r i f l y g l ä k a r e , vilka skulle vara heltidsanställda flygläkare, med f u l l s t ä n d i g f l y g u t b i l d n i n g , för tjänstgöring huvudsakligen vid förbanden (se U f l nr 4/1949). Detta förslag upptogs bl a av kostnadsskäl inte av statsmakterna, utan direktiv meddelades i stället angående förnyad utredning av ärendet. Sedan sådan förnyad utredning verkställdes, inlämnade CFV den 21/12 1950 till Konungen ett nytt förslag, med i huvudsak följande innebörd. Man frångår tanken på en fast organisation med reglementerad, regelbundet återkommande utbildning av flygande flygläkare, utan går i stället in på t v å s k i l d a v ä g a r för att nå det önskade syftet.

1. Två fasta tjänster för flygande flygläkare inrättas. Innehavarna skall ha fullständig flygutbildning och kommenderas till flygtjänstgöring såsom flygförare. De skall därefter tjänstgöra i flygledningen, vid försökscentralen och vid förbanden, allt efter olika arbetsuppgifter, som förelägges dem.

Då de beräknats kunna tjänstgöra som sakkunniga i aktuella flygmedicinska frågor även sedan de passerat den ålder, under vilken de kan hålla sig i högsta flygtrim, har man för dessa befattningshavare föreslagit ett förordnande på 12 år. Rekryteringen till dessa båda tjänster har beräknats kunna i första hand ske bland blivande eller redan färdigutbildade läkare, som i flygvapnet fått fullständig flygutbildning.

Utbildning i flygmedicinska ämnen har beräknats kunna meddelas vid flygmedicinska institutioner inom landet, eventuellt genom deltagande i flygmedicinska utbildningskurser i utlandet. Befattningarna har föreslagits att placeras i lönegrad Cp 5 jämte flygtillägg och viss avlöningsförstärkning på 10.000:- kr per år, som kompensation för förlorad möjlighet till privatpraktik, då tjänsterna är heltidstjänster. För att kunna ha möjlighet till fortbildning inom olika, praktiskt medicinska fackområden har det föreslagits, att befattningshavarna skall beredas tillfälle till viss sjukhustjänstgöring varje år.

2. För övriga flygläkare inom flygvapnet anordnad en 2 månaders flygkurs omfattande en månads utbildning i dubbelkommando vid F 5, samt en månads flygtjänstgöring vid flygförband med flersitsiga krigsflygplan. Avsikten med denna flygkurs är att ge dessa flygläkare en fördjupad praktisk erfarenhet av flygtjänsten. Till denna flygkurs skulle efter frivilligt åtagande kunna beordras såväl flygläkare på stat som flygläkare av 2. graden.

3. Inrättande av 5 nya befattningar såsom flygläkare av 2. gr, för vilka den i p 2 ovan föreslagna flygkursen skulle vara obligatorisk. Denna utökning av antalet befattningar för flygläkare av 2. gr har motiverats med ökade och nytillkomna arbetsuppgifter av speciellt flygmedicinsk karaktär, som alltmera gör sig gällande i form av biträdande undersökningsläkare vid uttagningskommissionen samt ledare av undertryckskammarprov och även av eventuella prov i

den under byggnad varande "människocentrifugen" vid Karolinska Institutet.

I detta sammanhang kan det vara av intresse att se hur vissa andra länder - England, U S A och C a n a d a - löst frågan om flygutbildade läkare inom sina resp flygvapen. Det har inom de flesta moderna flygvapen genom erfarenhet konstaterats, att bedömningen av vitala flygmedicinska frågor måste få en vida starkare bakgrund, om vederbörande flygläkare själva har egen erfarenhet av flygning, inte blott såsom passagerare utan såsom aktiv förare av inom resp flygvapen använda flygplantyper.

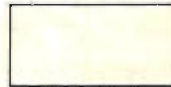
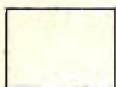
I brittiska R A F finns ett 10-tal fullt flygutbildade flygläkare. En del av dessa är f d aktiva stridsflygare, men en del har först som färdiga läkare fått sin flygutbildning. Vissa är placerade på försökscentralen och det flygmedicinska laboratoriet i Farnborough, medan resten är placerade på staber, där de står till förfogande för att behandla aktuella flygmedicinska problem.

I U S A går man både inom Air Force och Navy fram efter följande linje. Flygläkarna på s t a t genomgår en speciell flygmedicinsk utbildning (vid Randolph Field, resp Pensacola) i 6 månader, till vilken direkt ansluter sig en två månaders flygutbildning, vilken omfattar c:a 60 tim grundläggande flygutbildning på skolflygplan, följt av viss DK-orientering i olika krigsflygplantyper. Dessa flygläkare placeras sedan i befattningar motsvarande flotttiljläkares inom det svenska flygvapnet. De är härvid kommenderade till flygtjänst och är ålagda minst 60 flygtimmar praktisk tjänst i luften per år. De uppbär även motsvarande förmåner i form av flygtillägg m m.

En a n d r a k a t e g o r i läkare (Aviation Medical Examiners) genomgår en tre mån specialutbildning i flygmedicin, i vilken ingår två veckors orienterande flyginstruktion i skolflygplan. Härunder får de även såsom DK-elever följa det ordinarie utbildningsprogrammet vid GFU under c:a 15-20 tim i luften. Dessa läkare tjänstgöra sedan två år i följd i flygvapnet såsom flygläkare. Deras huvudsakliga uppgift är att följa resp flygförbands övningar på marken och i luften, samt att utföra årliga flygundersökningar. De har i fortsättningen möjlighet att få tjänstgöra under i stort sett likartade förhållanden som flygläkare av 2. gr inom vårt flygvapen.

I C a n a d a har man i kanadensiska flygvapnet (RCAF) resp flottan gått fram skilda vägar. Inom flygvapnet beredes flygläkare allt efter intresse och fallenhet tillfälle till flygutbildning, vilken organiseras från fall till fall. Ett önskemål är, att vederbörande om möjligt även erhåller utbildning på krigsflygplan, ehuru detta inte är något absolut krav vid medgivande av flygutbildning för flygläkare. Inom flottan får marinläkaren, efter avslutad medicinsk utbildning (vilken helt bekostas av flottan), genomgå amerikanska marinens (USN) flygläkarkurs i Pensacola (6 mån teori) och bibringas dessutom grundläggande flygutbildning (GFU). Dessa flygläkare får fullgöra sin flygträning på skol- och övningsplan samt såsom reservförare i flersitsiga krigsflygplan, om möjligt beredas de även i mån av intresse tillfälle till flygslagsutbildning på krigsflygplan. Den flygutbildade marinflygläkaren placeras till tjänstgöring på hangarfartyg.

Som synes har man vid organiserandet av utbildning och tjänstgöring för flygande flygläkare i de olika ländernas flygvapen gått in för olika linjer. Som sammanfattning kan dock sägas, att man på samtliga håll har insett, att en viss del av flygläkarna bör ha flygutbildning. Uppfattningarna går endast något i sår ifråga om vilken omfattning denna flygutbildning bör ha för de olika kategorierna av flygläkare.



MÅNADENS NAVIGATIONS PROBLEM.

U f l introducerar denna månad en för Sverige ny typ av navigationsproblem, vars idé vi hämtat ur engelska flygtidskriften "Air Clues". Som Du vet, Käre läsare, har Du under navigeringsflygning att räkna med, att Du p g a ändrade vindar, mindre noggrannhet i kurshållning m m efter en viss tid kanske befirmer Dig vid sidan av färdlinjen och har ett litet fel i tidtabellen! - Du ställs kanske inför uppgiften, att med hjälp av vad Du ser av terrängen och kartan snarast bestämma Ditt läge.



VAD DU SÄG AV TERRÄNGEN GENOM MOLNGLUGGEN. -

Här gäller nu för Dig att med hjälp av stycket nedan klara ut, dels vilket terrängområde Du ser på den här införda, reproduktionstillåtna flygbilden, dels och främst, v a r flygplanet befann sig, då bilden togs. Använd för beräkningarna kartan 1:1.000.000 och jämför sedan flygbilden med kartan 1:300.000. - Dina utgångsvärden är:

Ett flygplan ($V_k = 400$ km/tim) skall företaga en flygning över moln från F 11 till F 10. Vind på aktuell flyghöjd: $B_v = 350^\circ$ och $V_v = 40$ km/tim. Start kl 1000. Stigtid till aktuell flyghöjd beräknas icke. Kl 1048 skymtar det här avbildade terrängområdet genom en glugg i molnen. - V a d ä r D i t t o c h p l a n e t s l ä g e ?

Uppgift härpå kan insändas till Red U f l , Flygledningen, Sthlm 80. På kuvertet antecknas i nedre vänstra hörnet: "Månadens navproblem". Den först öppnade, rätta lösningen prisbelönas med kr 10:-. Sätt igång och för-tjäna!

Så gick det till!

Fackred: Studiecentralen



BOMBKRIG MOT NYCKELINDUSTRIER.

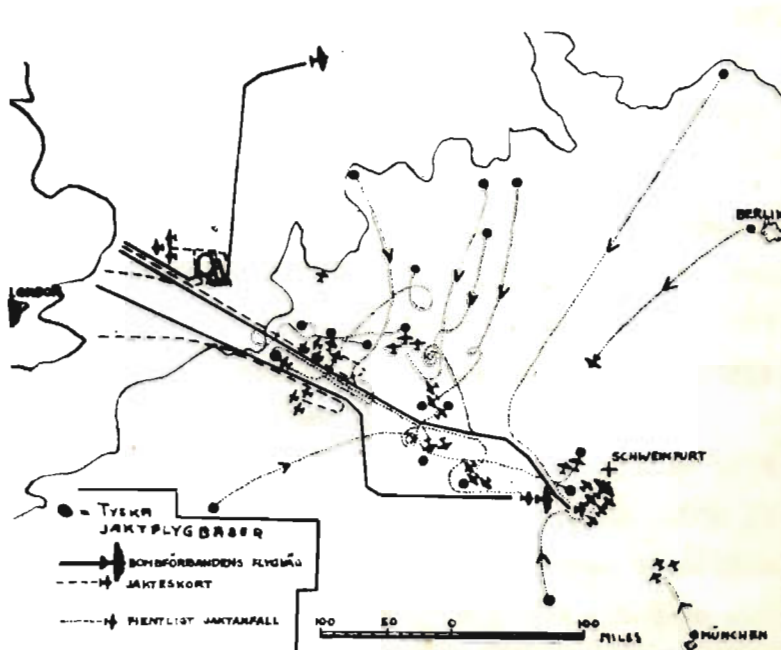
The AAF in the World War II - boken om USA-flygvapnets insatser i andra världskriget - innehåller bl a en utförlig redogörelse för 8. USA-luftflottans (8th Air Force) ovannämnda flyganfall mot tysk nyckelindustri (kullager och jaktflyg). Här följer ett utdrag.

Den 17/8 1943 - ett år sedan 8. USA-luftflottans tunga bombförband påbörjat operationer från baser i Storbritannien - anföll dessa förband två vitala mål i Tyskland, nämligen kullagerindustrierna i Schweinfurt och Messerschmitt-fabrikerna i Regensburg. Nämda företag betecknar höjdpunkten i bomboffensiven nämnda sommar och utfördes av 315 plan typ Boeing B-17, som sammanlagt fällde 724 ton bomber. Anfallen blev de mest verkningsfulla under hela året, men krävde också sin tribut. Amerikanerna förlorade 36 flygplan vid det ena anfalllet (Regensburg) och 24 vid det andra (Schweinfurt), eller totalt 60 st, d v s c:a 19 % - nära femtedelen av de insatta planen. Antalet förmodade, nedskjutna tyska flygplan - 288 st - är säkerligen en alltför hög siffra. men ger dock en uppfattning om intensiteten i luftstriderna.

1. bombeskadern insattes mot Schweinfurt, medan 4. bombeskadern anföll Regensburg och där efter landade på nordafrikanska baser. Ursprungligen hade man planerat, att 1. bombeskadern skulle starta 10 min efter det 4. bombeskadern passerat den fientliga kusten, varvid man hoppades att den sistnämnda skulle dra på sig huvuddelen av den tyska jakten. 4. bombeskadern fick därför också större delen av jakt eskorten. Dåligt väder över baserna fördröjde emellertid 1. bombeskaderns start. Genom att 4. bombeskadern måste landa på de afrikanska baserna före mörkrets inbrott, kunde starten dock inte fördröjas i någon större

Forts. sid 112.

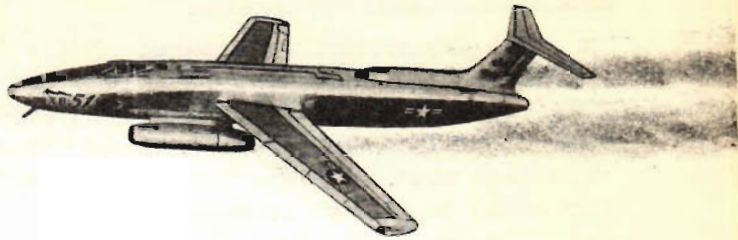
ANFALLET MOT SCHWEINFURT



DET ALLIERADE BOMBANFALLET DEN 17 AUG 1943 MOT KULLAGERFABRIKerna I SCHWEINFURT I TYSKLAND. - TILL FÖLJD AV ANFALLET
MINSKADES DESSAS PRODUKTIONSFÖRMÅGA MED NÄRA 66 %.

DET PÅGÅENDE KRIGET:

Fackred: Studiecentralen.



PRESSGRANNAR:
=====

I vätebombens skugga

Sv D 6/2 1951.

Av Sv. D:s flygmilitäre medarbetare

För en tid sedan diskuterades i Sv. D. möjligheterna av att använda "taktiska" atombomber i Koreakriget. Därvid konstaterades, att det nog kunde finnas tillräckligt med värdefulla mål — under förutsättning av ett skede med intensiva operationer till lands — för att atombombsanfall skulle löna sig. Sedan dess har ytterligare en amerikansk general (utöver lufttruppspecialisten Gavin) förordat sådana anfall, nämligen den nyss utbytte chefen för det tunga bombflyget i Japan. Det mottagande som hans yttrande fått på högsta ort visar som väntat, att man där icke har någon tanke på att sätta in A-bomben i Korea.

En helt annan sak vore om det blev krig i Europa och det gällde att stoppa en rysk invasion västerut. Ett nytt inlägg i frågan om taktiska atombomber har kommit i den bok om vätebomben, som nyligen kommenterades av Sv. D. på ledarplats. Bokens författare anser att vätebombens egenskaper gör den särskilt lämpad att sätta stopp för eller förjanta hela arméer. Den skulle därför kunna utgöra svaret på den ständigt återkommande frågan om hur västern skall kunna vinna freden eller — om det kommer — kriget i Europa. Författaren utgår därvid från att bomben verkligen kan konstrueras och att den t. o. m. skall provsprängas i år, vilket flera vetenskapsmän betvivla.

H-bomben förmodas vara 1 000 gånger kraftigare än A-bomben, vilket innebär att dess verkningsradie är 10 gånger större. Minverkan skulle vara förödande över 30 km bredd och djup, medan brandverkan nådde över dubbla denna sträcka. Kuperad terräng och andra hinder skulle dock minska verkningsradien. I fråga om radioaktivt verkan uppstår författaren ingen principiell skillnad mot A-bomben, vilket

kanske får fattas så att den kvardröjande effekten icke är så farlig — utom i vatten — och att samma skyddsrum kunna användas mot båda bomberna.

Den stora skillnaden i verkan mot trupp skulle vara den att medan A-bomben sällan kan förjanta drabba någon större koncentration inom sin verkar på ca 3 x 3 km, så kan H-bomben inom 30 x 30 km eller i värsta fall 60 x 60 km i vissa lägen likvidera hela armékårer eller arméer. Det kunde t. ex. blivit fallet vid brohuvudet i Normandiet i juni—juli 1944 eller i Ardennerfickan i december samma år. Som försvarsmedel mot en invasion, särskilt en invasion över havet eller genom ett trångt område över landgränsen, skulle vätebomben kunna åstadkomma mycket. Det "absoluta vapnet" mot en invasion är den nog ändå inte. Därtill bli komplikationerna vid dess användning alltför stora. Den får ju icke fällas så att egna trupper falla inom verkningsradien och helst ej heller så att förödelsen drabbar den försvarandes eget eller allierat territorium.

Om en angripare använder H-bomben som medel att slå håll på ett försvar, bli svårigheterna liknande. Skall en rysk invasion i Västeuropa hejdas med vätebomben, är det troligt att målen sökas bakom fronten, förmodligen så långt bort att det icke längre är frågan om "taktisk" bombning, men icke desto mindre med stor återverkan vid fronten. I ett desperat läge och vid en särskilt stark truppkoncentration före ett stort anfall kan det dock hända att man tar chansen även med risk för egna förluster och förstörelse på ockuperad västeuropeisk mark. Det är dock inte alls givet att inte några fler A-bomber skulle visa sig lämpligare och lätthanterligare än en H-bomb i frontens närhet.

Det troligaste är att vätebomb-

ben är så mycket tyngre och mer skrymmande än A-bomben att den i nuläget icke kan lastas av någon annan flygplanstyp än den amerikanska B36-an, som med den bör kunna nå Rysslands inre. Men är det — som man kan vänta efter Klaus Fuchs bistånd åt ryska forskningen — även en rysk H-bomb i faggorna, kommer det nog också fram tyngre ryska bombplan som kan ta den.

Geografien är sådan, att amerikanska bombplan förhållandevis lätt kunna nå fram till sina mål vid ett krig mot Ryssland eller Kina, vare sig målen väljas nära fronten eller bland industricentra på djupet. Med vätebomben skulle industriförstörelsen bli ofantligt mycket lättare, både därför att varje bomb kan förstöra så mycket mera av de ganska vidsträckt anläggningarna och därför att ett mindre fel i riktningen har mindre inverkan. Det finns ingen storstad vars hela yta inte helt faller inom H-bombens radie. För att ryska bombplan skulle kunna nå de kanske ännu sårbarare amerikanska livs- och industricentra på östkusten fordras en långflygning över Nordpolen från vilken det inte kan bli någon återvändo.

USA har därför i ett ömsesidigt bombkrig både mycket gynnsammare läge och stort tekniskt försprång. England däremot kommer i högsta grad i farozonen. I både England och USA och förmodligen även Ryssland rustas f. n. luftförsvaret upp för fullt. Efterfrågan är stor på jaktplan och radar. Atombombens tillkomst, även H-bombens om så skulle vara, har icke medfört defaultism. Det är felaktigt att tro att det inte finns något försvar mot atombomben. Försvaret heter nu som förut jaktflyg, luftvärn och civilförsvar, hjälpta av luftbevakning och stridsledning med radar.

Författaren till "The Hell

Bomb" påpekar att vätebomben kan förses med ett ytterhölje av något ämne, t. ex. kobolt, som kan uppta och vidarebefordra radioaktiviteten. Följden skulle bli att man efter explosionen finge ett radioaktivt moln, som, drivande med vinden, skulle förgifta allt levande i dess väg. Genom att välja ämnen med kort sönderdelningstid skulle man kanske kunna förutberäkna molnets vandring och utbredning och använda det som stridsmedel. Det skulle sålunda bli ett gaskrig i hittills oanad skala. Den stora faran är att beräkningarna kunna slå fel. Molnet kunde göra helt om och vända sig mot sin uppdragsgivare, eller någon annan, eller också fortsätta jorden runt med det hårda västöstliga vinddraget på över 10 km höjd.

Man kan måhända säga, att alla stridsmedel äro lika grymma. Vare sig man använder svärd, kanon, brandbomb eller gammalstrålar är syftet ju ändå att döda och förstöra. Som dr Vannevar Bush i "Modern arms and free men" påpekat, visar dock erfarenheten att människan trots allt instinktivt drar sig för att använda gifter mot sina likar, ungefär som en skorpion aldrig stieker gadden i en annan skorpion. Det kan vara ett skäl till förhoppning att H-bomben icke kommer att anordnas speciellt för att sprida radioaktivt gift. Däremot synes det ytterst osannolikt att någon, som lyckas konstruera den, skulle underlåta att använda den, om den behövdes som "vanlig" bomb. I det fallet är det endast en grad och ingen artskillnad mellan H-bomben och A-bomben. Med A-bomben fördes, bar det sagts, mänskligheten till helvetets portar. Med H-bomben komma kanske portarna att slås upp. Men det fordras alltför en överlagd viljeakt för att gå igenom porten.

Rättelse till Ufl nr 2/1951 s 62.

I notisen "Mörkerbombanfall med hjälp av sambandssektion" står bl a, att "anfallet föregicks av spaning från ett antal D.H. Mosquito-plan". - Läs: "ett antal N.A. AT-6-plan"

Flygräddningsförband i Korea.

(ANAF Reg 18/11 50)

Ett flygräddningsförband, "Third Air Rescue Squadron", som tjänstgör på Korea, hade i mitten av november 1950 fullgjort 2.146 uppdrag sedan krigets utbrott, och det har räddat 498 människoliv direkt eller indirekt. Förbandet är ett av de många sådana, som USA har stationerade runt om i världen under sin "Military Air Transport Service" (MATS). Förbanden är utrustade med "Superfortress" och "Flying Fortress" av spanings-typ, Douglas DC-3, Grumman "Albatross", Sikorsky H-5 (helikopter) och Stinson "Sentinel".

De mest uppmärksammade räddningsflygningar, som gjorts under Koreakriget, har utförts av helikoptrar, som opererat vid fronten. (Bl a en följd av terrängen därstädes - Red Ufl anm). Helikopterförare har flugit 1.025 uppdrag, räddat 365 liv och har varit med om:

1. Den första helikoptern, som störtat genom fientlig motverkan.
2. Den första helikoptern, som tvingats ner på fientligt område.
3. Den första helikopterflygningen under fientlig eld.
4. Den första blodtransfusionen i en helikopter under flygning.

En USA-kapten var den förste förare, som hade den tvivelaktiga äran att förlora sitt plan genom fientlig motverkan. Han var på återväg från ett uppdrag och följde på låg höjd en väg, som nordkoreanerna minerat under sin reträtt. Plötsligt detonerade en tidsinställd vägmina och helikoptern skadades av uppkastet, så att den störtade. Föraren och den medföljande sjukvårdaren fick inga svårare skador och blev senare räddade - med en jeep.

Den 25/7 1950 tvingades en helikopter att landa bakom fiendens linjer på grund av bensinbrist. Den hade varit ute och spanat efter en flygare, som störtat, och när den skulle återvända i skymningen, befanns att FN:s trupper hade dragit sig tillbaka. Föraren landade i mörker men måste överge helikoptern sedan man misslyckats att kasta ner bensindunkar från en DC-3. Besättningen räddades senare.

De flesta uppdrag, som gjorts med helikopter, har varit räddningsflygningar - det har t e gällt att evakuera svårt sårade från de främsta linjerna. Men helikoptrar har opererat mer än 160 km bakom fronten med jaktskydd för att rädda förare, som antingen störtat eller hoppat ur sina plan.

Reaflygplanen har lägsta förlustprocenten.

(Av Week 18/12 50)

Från och med oktober 1950 har i Korea utförts 12.000 starter med N.A. F-51 Mustang, medan 15.500 utförts med Lockheed F-80 Shooting Star. Därvid har förlusterna utgjort 69 Mustangar och 42 Shooting Star. I förhållande till antalet starter utgör sålunda reaförbandens förluster 0,3 %, medan motsvarande för kolvmotorflygplan utgör 0,6 %.

LADDNING AV F-80-PLAN I KOREA.

- FÖRUTOM PÅ BILDEN VISADE SEX
ST RAKETER ÄR VARJE PLAN BEVÄP-
NAT MED SEX 13 MM AUTOMATKANO-
NER. ELDHASTIGHET PR AKAN
1200 SKOTT/MIN.



utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



NORSKT LUFTFÖRSVAR 1945 - 1950.

Norska luftförsvarets - d v s flygvapnets, lvtilleriets och luftbevakningens m m - chef, generallöjtnant B j a r n e Ö e n gav i N L T nr 1/1950 (november) en återblick på sin försvarsgrens uppbyggnad sedan frigörelsen 1945, samtidigt som han uttalade sig något om framtidsplanerna. Vi citerar:

"Mer än 5 år har gått sedan Norge fick sin frihet åter, och nästan lika lång tid har gått sedan återuppbyggnaden av Norges försvar beslöts och igångsattes. - - -

För flygvapnets del var läget efter kriget det, att de norska flygförbanden kom hem välutbildade och krigsvana. De hade dittills för sitt tekniska vidmakthållande och för sin underhållstjänst varit baserade på brittiska RAF:s markorgan. När de lösgjordes från denna basorganisation kunde man inte hålla de flygande förbanden i luften över Norge förrän man lyckats ordna en ny, norsk och provisorisk basorganisation. En dylik var lika nödvändig för att komma igång med utbildning av nya flygare.

Demobiliseringen föranledde en stor personalbrist. Det fattades utbildade officerare för stabstjänst, till planering och i viktiga nyckelbefattningar. Framförallt fattades också ingenjörer och teknisk personal till den stora underhålls- och serviceorganisation, som måste uppsättas. Civilluftfarten kom igång och övertog den transportorganisation, som tidigare improviserats av flygvapnet. Denna civilluftfart blev snart en svår konkurrent om den tekniska personalen, och moderorganisationen flygvapnet stod i sin tekniska tjänst nästan inför ett sammanbrott.

Ifråga om materiel hade flygvapnet första tiden efter frigörelsen talrika erbjudanden om att få överta flygplan och materiel från de allierades "surplus"-lager, till mycket förmånliga priser. Svårigheten den gången låg mest i att avgöra, hur mycket det lönade sig att ta emot, d v s som man kunde ta hand om och hålla i brukbart skick, utan att spränga organisationen. Det var önskvärt att ha en viss mängd materiel i beredskap. Denna skulle dessutom behövas för övningar, när den organisatoriska ramen kunde byggas ut ytterligare.

Den brokiga situationen efter kriget och demobiliseringen kännetecknades vidare av en oöverskådlig mängd kvarlämnad, tysk materiel, förutom en del brittisk och norsk sådan, utspridd i olika landsdelar. Man kunde dessutom konstatera en mängd ytterst komplicerade ägorättsförhållanden vid de flygplatser och andra anläggningar, som tyskarna låtit utföra, samt ett mycket bekymmersfullt underhållsläge ifråga om byggnader m m. Det dök ständigt upp nya problem på dessa områden. Den personal, som stod till buds för att info-

gas i befälskåren, var otillräcklig och mycket heterogen ifråga om utbildning och erfarenhet.

Lvartilleriet, som nu organisatoriskt ingår i luftförsvaret, hade det inte bättre vad personalen angick än sitt systervapen. Ingen lvorganisation hade kunnat skapas under kriget, allt måste stampas fram ur jorden. Ifråga om materiel låg det bättre till - lvartilleriet kunde utan vidare överta stora mängder moderna, tyska lvpjäser, som fanns kvar i Norge. Men sortering, istandsättande och komplettering av lvmaterielen gav den fåtaliga personalen åtskilligt hårt extraarbete - utöver uppsättande av sin organisation och utbildning av nytt befäl och manskap.

Den kärna av stam, värnpliktiga och utskrivna personal, som slutit uppskrif luftförsvaret i denna besvärliga tid, tog emellertid med tillförsikt itu med uppbyggnadsarbetet. Den hade tilltro till sin sak, angrep alla svårigheter och följde principen "first things first" - något som dock inte alltid var så lätt att rätt bestämma. En ganska storstilad utbildning av teknisk personal sattes tidigt igång, för att ersätta avgång. Den bar kristidens stämpel och var rätt så kortvarig, men bidrog i väsentlig mån till att rädda situationen.

Om man ser tillbaka på denna utveckling och på det, som utträttats, måste man nog konstatera, att inte allt har gått så snabbt, som man tänkt sig, och att en hel del står ofullkommat inför framtiden. Med så stora brister som det fanns på olika områden kunde man heller inte vänta att allt skulle gå utan gnissel eller utan en ibland ganska hård diskussion om prioriteter. Bristerna hade för en hel del fullt förklarliga orsaker i det rådande efterkrigsläget.

Luftförsvarets första utbyggnad skedde - liksom de övriga försvarsgrenarnas - efter riktlinjer som dragits upp i den s k 3-årsplanen. Denna beräknades gälla från den 1/7 1946. Samma år tillsattes den norska försvarskommissionen och man förutsatte, att dennas arbetsresultat skulle bli grundläggande för utvecklingen efter 3-årsplanen. År 1949 var kommissionen klar med ett 6-årsprogram.

Detta har ännu inte blivit antaget. Det norska försvarets uppbyggnad efter 1949 har därför alltjämt baserats på den första 3-årsplanen, om man också på många områden av denna gått in för att följa försvarskommissionens förbättringsförslag. Norges anslutning till Atlantpakten och den gemensamma försvarsplanläggningen nödvändiggör nu att försvarskommissionens förslag ses i sammanhang därmed. Dessa fakta inverkar på organisationen och många andra frågor.

Treårsplanens organisation av luftförsvaret tog först och främst sikte på intensiv utbildningsverksamhet, uppordnande och översikt över många och spridda verksamheter, anläggningar, egendomar och materiel m m. Det var nödvändigt att ha central ledning för att få balans på uppbyggnaden, bästa möjliga utnyttjande av den fåtaliga personalen, samtidigt som man åstadkom decentralisering av alla frågor och detaljer av klart lokal natur.

Organisationens huvuddrag upptar geografisk uppdelning av Norge i luftkommandon, vart och ett med en chef, som har befäl över alla delar av luftförsvaret inom distriktet - dock med viss begränsning ifråga om lvartilleriet. Luftkommandocheferna har ansvaret för administration, beredskap och för den allmänt militära utbildningen. Den fackliga utbildningen har man sökt säkerställa med hjälp av en rad inspektörer, som dessutom är ansvariga rådgivare hos överledningen och hos olika chefer, i vad angår specialtjänsternas organisation och utbyggnad.

Den tillämpade organisationen har i stort sett fyllt sitt ändamål. Den

territoriella indelningen har sin parallell i de övriga försvarsgrenarna, samarbetet med andra myndigheter i distrikten, militära och civila har gått bra.

När det gäller den krigsmässiga, operativa utbildningen av flygförbanden och själva operationsledningen, så kan det råda tvivel om i vad mån den nuvarande ordningen helt tillgodoser kraven på central och ensartad ledning av utbildningen, planmässig utveckling av taktiska metoder och en snabbt verkande, central ledning av flygoperationer.

Efterhand som stadigare förhållanden skapas, de krigsdugliga förbanden ökas och ett större antal utbildade officerare blir disponibla, bör man tillämpa en funktionellt upplagd organisation för utbildning och operationsledning. Problemet är hur man skall kunna åstadkomma detta utan att de uppenbara fördelarna med den territoriellt ordnade organisationen går förlorade.

Den fortsatta utvecklingen måste också, som förut sagts, få sin prägel av Norges anslutning till Atlantpakten, som gör det nödsakat att se sina problem i ett större, klarare perspektiv. Detta betyder mycket för hela försvaret men kanske mest för flygvapnet, som opererar över större områden och med större hastighet och rörlighet än de övriga försvarsgrenarna. Ett litet flygvapen har sina speciella problem, och ju mindre det är, dess mer beroende blir det av sammanhangen i en större bild. Några karaktäristiska drag skall förtydliga detta.

Flygvapnet förbrukar mängder av materiel m m, inte bara drivmedel, ammunition (bomber m m) utan också flygplan samt reservdelar till sådana. Detta gäller i krig, men också i hög grad i fred. Det gäller inte bara en mängd olika varuslag, utan det är också ett högst betydande antal artiklar av varje sådant, desto fler ju fler flygplantyper man måste ha med i organisationen. Man blir beroende av de stora flygländernas produktion. Förrådsuppläggning och underhåll av tillräckliga lager kräver i fredstid som i krig välorganiserade förbindelser till dessa underhållskällor.

Ett litet flygvapen kräver i huvudsak samma personalkategorier som ett stort. Här är det återigen både antal flygplantyper och antal personal, som skapar problemen. Själva utbildningsapparaten får stora dimensioner i ett litet flygvapen, i förhållande till antalet operativa enheter, om man skall sköta om all utbildning själv. Personalen i den högre ledningen - huvudet - blir mycket talrik. Detta är inte på något sätt onormalt under ordinära tider, men det är högst betänkligt i den tid Norge nu lever i.

Rationalisering av utbildningsverksamheten i en större ram är därför nödvändig för att ge flygvapnet större operativ förmåga. Norges lilla flygvapen måste under ett eventuellt, nytt krig ses som en del, ingående i större flygstyrkor. Flygvapnets operativa system och dess kommandoförhållanden måste göras lämpade att infogas i en internationell befälsordning. Detta krav kan medföra en starkare åtskillnad mellan olika funktioner för operationsledning.

Samarbetet med Atlantpaktländerna kommer att efterhand hjälpa Norge att komma fram till de effektivaste lösningarna. USA:s vapenhjälpsprogram inte minst skall klara upp en hel del underhållsproblem, som eljest skulle te sig mycket bekymmersamma - av både fysiska och ekonomiska skäl.

Den politiska utvecklingen under senaste tiden har medfört, att man nu måste göra förnyade ansträngningar för att öka utbyggnadstempot. Detta kommer att ställa stora krav på organisationen, dess personal och dennas arbetsmetoder".

Två nya "kommandon" organiseras i USA:s flygvapen.

(Press)

Förenta staternas flygvapen har fr o m den 1/12 1950 organiserat två nya Commands, Tactical Air Command ("Taktiska kommandot") och Air Defense Command (Luftförsvars- el jaktkommandot) jämställda med Continental Air Command (Kontinentkommandot¹⁾).

Tactical Air Command, som tidigare ingått i Continental Air Command, kommer nu att få sin stab förlagd till Langley Air Force Base, Hampton, Virginia. Dess huvudsakliga uppgift blir att i samband med armén utveckla och utbilda det flyg, som avses för taktiskt understöd åt marktrupper.

Air Defense Command kommer att få sin stab förlagt till Mitchell Air Force Base, N.Y. Dess uppgift blir att svara för luftförsvaret av USA:s hemort (den nordamerikanska kontinenten).

Continental Air Command kommer genom omorganisationen bl a att få ansvaret för administration och utbildning av de stora reservförbanden inom USAF (Air National Guard och Special Reserve).

Utökning av USA:s flotta.

(N Y Times 8/1 51)

Den amerikanska marinledningen planerar en utökning av den rustade flottan till att 1951 omfatta bl a tre slagskepp om 45.000 ton och 27 hangarfartyg. Detta innebär en fördubbling av den tillgängliga flottstyrkan sedan före Koreakrisen.

Hangarfartygen Midway, Franklin D. Roosevelt och Coral Sea på 45.000 ton har hållits rustade. Man planerar att fortfarande hålla dem i tjänst och dessutom nio hangarfartyg av Essex-klassen på 27.000 ton samt femton andra på 14.500 eller 10.900 ton.

Nytt om Mig-15.

(Aeroplane 12/1 51)

Ryska jaktplanet Mig-15 är nu i tjänst vid Sovjets flygstridskrafter i Tyskland. Flygplanet har iakttagits i närheten av luftkorridoren till Berlin, vilket anses betyda, att Mig har ersatt La-9. Om detta skett vid alla förband, kan det kanske betyda, att hundratals Mig-15-plan är i tjänst där.

Det är inte känt, hur stor del av det ryska jaktflyget detta utgör, men det vore skäligt att anta, att en ganska hög procent är i Europa, trots händelserna i Fjärran Östern.

Slutsatsen av denna återutrustning är djupgående, enligt tidskriften, m h t att Mig-15 har bättre prestanda än bl a Lockheed F-80 Shooting Star, Republic F-84 Thunderjet och Grumman F9F Panther och endast överträffas av North American F-86 Sabre. Det finns nämligen i västunionens länder inga flygplan i tjänst med bättre prestanda än F-86.

Väst-Europas jaktförsvär.

(Aeroplane 5/1 51)

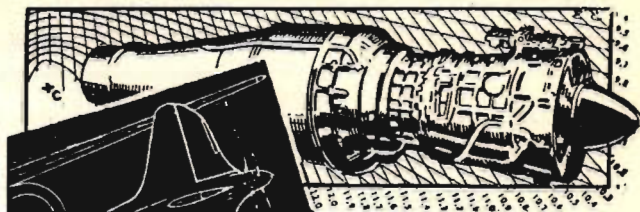
Brittiske flygministern meddelade i underhuset 29/11 1950, att officerare ur flygvapnet och armén under ledning av chefen för Västeuropas flygstridskrafter nu planlägger Västeuropas jaktförsvär. Erforderliga radarstationer, radio och andra element i signalnätet kommer att levereras av England.

- - - -

- 1) Kontinentkommandots huvuduppgifter är enligt dansk källa - luftförsvär - och flygstöd åt marktrupper på den amerikanska kontinenten. - Red Ufl anm.

Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M



A M E R I K A N S K A M O T O R L A B O R A T O R I E R.

Utprovning i stor skala av reaktions- och turbinmotorer.

Amerikas resurser i forskningsanläggningar och industriell kapacitet omnämnes alltid med en viss respekt. Det var därför med stora förväntningar, som flygingenjör L. R. H ä l l e b o , tjänstgörande i FF/MO, på försommaren 1950 startade en rundresa bland flygmotorindustrierna i USA för att studera laboratorier och provningsanläggningar, speciellt för reaktionsmotorer. Han vill här i en kort översikt försöka skildra vad de ledande industrierna arbetar med på detta område.

För det utvecklingsarbete inom reaktionsmotortekniken, som igångsattes under krigsåren, fanns ej tillgång till lämpliga laboratorier, och den tid som stod till förfogande tillät ej heller att dylika uppfördes. Huvudsaken var att så snabbt som möjligt få fram en användbar motor, och största delen av experimentarbetet utfördes på motorer, som kördes i markprovbockar av enklast möjliga konstruktion och sedermera i s k f l y g a n d e p r o v - b o c k a r , d v s i allmänhet ett 4-motorigt bombflygplan, där provmotorn installerades i eller under kroppen.

Under åren närmast efter krigsslutet uppfördes på flera håll n y a l a b o r a t o r i e r avsedda för utveckling av gasturbiner och reamotorer. Gasturbinens användning för andra ändamål än rent flygmilitära blev även alltmer aktuell. Således planerades laboratorierna vid Westinghouse Electric Corp. och General Electric Co. så, att forskningsverksamheten skulle tjäna civila konstruktioner turbinmotorer för bl a fartyg och elektriska kraftverk - lika väl som reamotortekniken. Dessa laboratorier kom på så sätt att till största delen omfatta s k komponentprovriggar, d v s anordningar för separat utprovning av

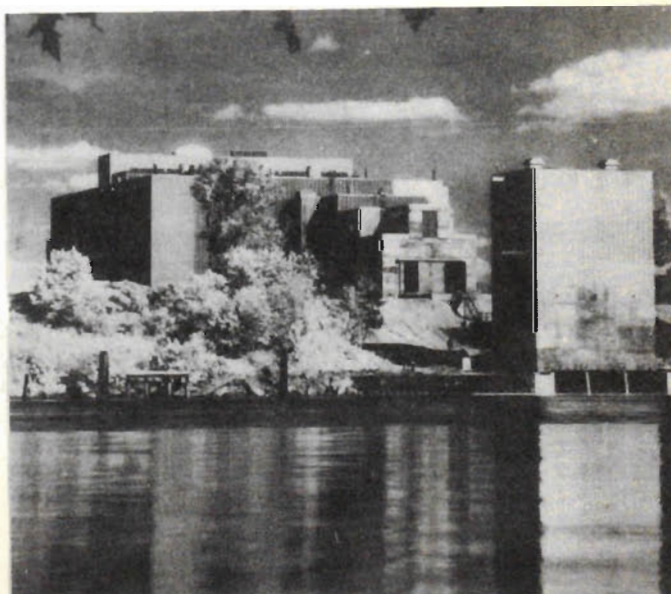


BILD 1: - "ANDREW WILLGOOS TURBINE
LABORATORY, TILLHÖRIGT
PRATT & WHITNEY'S KÄNDA
FLYGMOTORFIRMA I USA.

kompressorer, turbiner, brännkammare, etc, såväl i modell som i full skala. Det skulle föra alltför långt att närmare beskriva laboratorierna vid alla motorfirmor, varför förf. nu inskränker sig till ett par av speciellt intresse.

Pratt & Whitney's laboratorium är tills vidare det enda i USA, som från början anlagts för fullständig utprovning av reamotorer och turbiner, d v s förutom komponentprov skall prov med kompletta motorer utföras, såväl under mark- som höjdförhållanden. Laboratoriet, som efter den framlidne chefsingenjören vid P & W kallas "Andrew Willgoos Turbine Laboratory", visas på bild 1. Det domineras av den centrala huvudbyggnaden, 122 m lång och 6 våningar hög. Denna inrymmer en kraftcentral, bestående av 4 ångpannor och 4 turbogeneratorer på vardera 4600 Kw, samt dessutom kompressorer och kylanläggningar för provriggarna. På vardera sidan om huvudbyggnaden ligger 2 provrum, ett för prov med turbiner upp till 10.000 hk, ett för prov med kompressorer, vilka drivs av en elektrisk motor på 21.500 hk, samt två provrum för brännkammerprov. I turbin- och brännkammerprovrummen kan dessutom alternativt kompletta motorer köras. Med hjälp av laboratoriets kompressor och kylanläggning kan flygförhållanden efterliknas, så att motorer upp till c:a 5.000 kp statisk dragkraft kan provas under förhållanden, motsvarande en flyghastighet av c:a 1000 km/tim och upp till en höjd av c:a 10 km. Kylvatten för avgaser, kylmaskineri etc pumpas upp från den närbelägna floden. Pumpanläggningen, som är inrymd i byggnaden till höger på bilden, har en kapacitet av 450 m³/min.

Det har tagit c:a 4 år att bygga och utrusta laboratoriet. Sammanlagda kostnaderna uppgår till 12 milj dollar. Likväl räknar man med, att man insparat såväl en avsevärd tid, som c:a 5 milj dollar, genom att köpa ångpannor, turbogeneratorer och en hel del övrig utrustning i laboratoriet från flottans överskottsmateriel vid krigsslutet.

Man måste räkna med att det tar tid, innan resultatet från arbetet i ett dylikt laboratorium visar sig i form av nya motortyper med högre prestanda, längre livslängd etc. P & W produktion har som bekant hitintills vid sidan av kolvmotorerna upptagits av reamotorerna J - 42 och J - 48, de licensbyggda versionerna av Rolls Royce Nene och Tay. Under sommaren 1950 har P & W emellertid offentliggjort en ny motor av egen konstruktion, T - 34. Denna är en turbinmotor (således avsedd för propellerdrift) på 5.770 hk, med 13-stegs axialkompressor, ringformad brännkammare och 3-stegs turbin. Bild 2 ger en yttervy av motorn. Den är f n den kraftigaste propellermotor, som flugits (den amerikanska firman Turbodyne har konstrue-

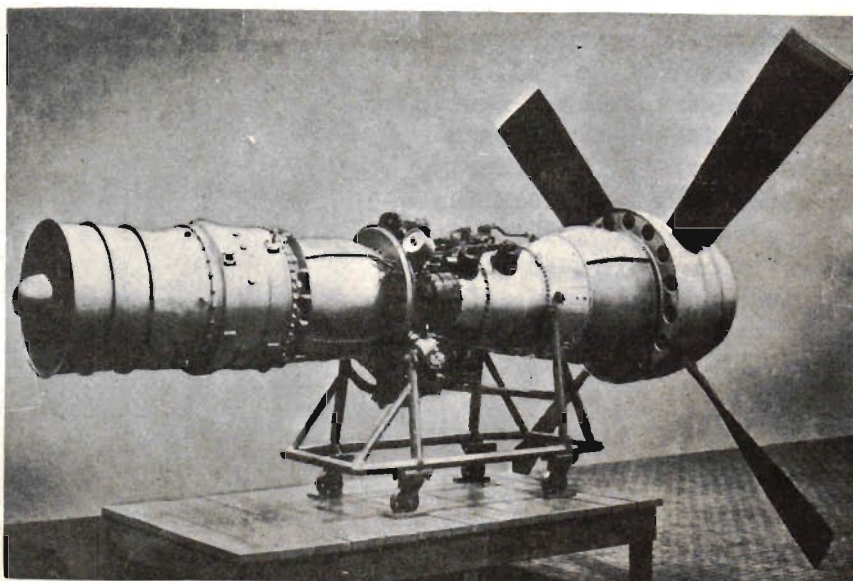
BILD 2: -

PRATT & WHITNEY'S
TURBINMOTOR T-34.

EFFEKT 5,770 HK,

DIAM. 762 MM, LÄNGD
3.930 MM,

VIKT 1135 K6.



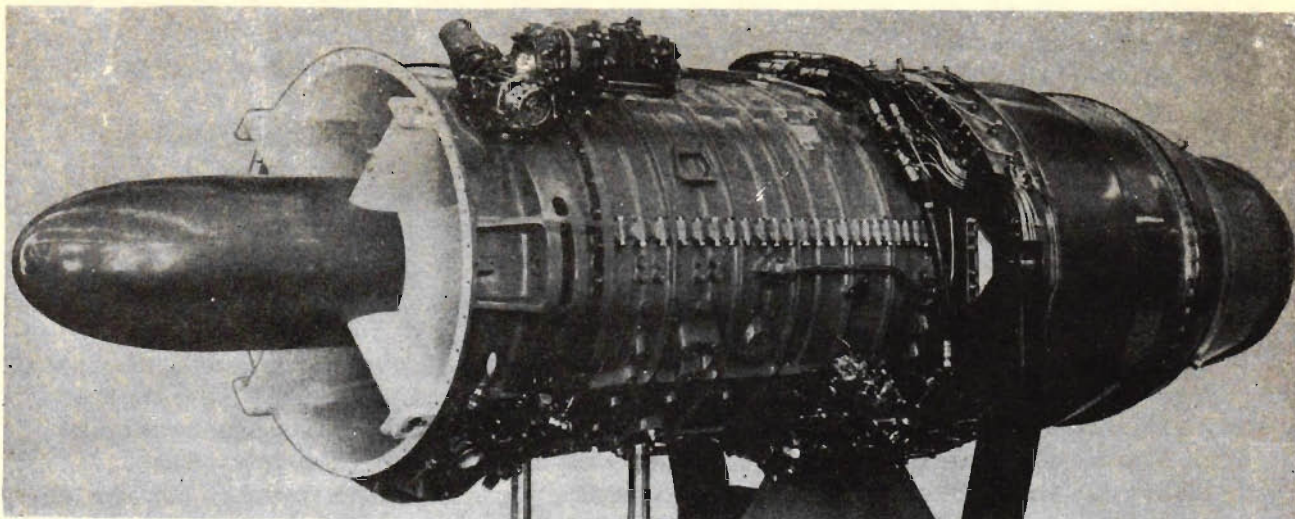


BILD 3: - ARMSTRONG-SIDDELEY REAMOTOR SAPPHIRE, LICENSBYGGD HOS WRIGHT I USA. DRAGKRAFT 3.200 KP. DIAM. 895 MM, LÄNGD 3.400 MM, VIKT 1,135 KG.

rat och byggt en 10.000 hk turbinmotor, men denna har aldrig varit monterad i flygplan). T-34 får antas bli efterföljare till P & W hittills största motor i produktion, den 28-cylindriga kolvmotorn Wasp Major på 3,290 hk. Med ett så förnämligt hjälpmedel i motorutvecklingen som Andrew Willgoos Turbine Laboratory lär P & W nog också med framgång kunna försvara sin plats, såväl när det gäller turbin- som reamotorer.

Wright Aeronautical Corporation är sedan gammalt P & W's medtävlare och konkurrent på kolvmotorområdet. Denna firmas provningsresurser för rea- och turbinmotorer består av ett komponentlaboratorium med 15.000 hk drivmotorer för kompressorprov och en 20.000 hk dynamometer för utbromsning av effekten vid turbinprov. Man saknar emellertid klimatanläggning, dvs anordningar för att efterlikna driftsförhållanden vid flygning under olika hastigheter och höjder. Däremot har man i en intressant tillbyggnad av laboratoriet utnyttjat provkompressorernas höga kapacitet. Med hjälp av kompressorluften kan man här i en provningskammare för rammotorer efterlikna flygförhållanden upp till en hastighet av 4.000 km/tim. Komponentlaboratoriet har nu varit i bruk ett par år, och under den första tiden publicerade Wright då och då uppgifter om två projekt man arbetat med, en turbinmotor av egen konstruktion, XT-35, samt en reaktionsmotor, XJ-37, som sedermera övertagits av Lockheed-Menasco. Inga av dessa typer synes emellertid ha slagit väl ut, ty helt nyligen offentliggjorde Wright, att man börjat ett samarbete med de engelska firmorna Armstrong Siddeley och Bristol, och att man planerar att producera och vidareutveckla turbinmotorn Mamba och reamotorn Sapphire. Den senare motorn är f n på 3.200 kp dragkraft (se bild 3).

Inom de närmaste åren kommer en hel del nya laboratorier med klimatanläggningar för prov med rea- och turbinmotorer att tagas i bruk i USA. Naval Air Materiel Center håller exempelvis på att uppföra en anläggning i Trenton, New Jersey, som blir färdig 1952. Där skall reamotorer upp till storleksordningen 7.000 - 8.000 kp dragkraft kunna provas. I Tennessee började U.S. Air Force år 1950 att bygga ett laboratorium, kallat Arnold Engineering Development Center, som skall omfatta provbockar, klimatanläggningar och vindtunnlar för prov med flygmotorer. Anläggningens kapacitet har ej offentliggjorts. Den första delen av laboratoriet omfattande provbockar med klimatanläggning är uppbyggd kring en anläggning, som överförts från BMW

Forts s 102.

i Tyskland. På så sätt räknar man med att kunna komma i gång med de första provkörningarna redan 1952 - 1953. Hela laboratoriet skall vara färdigt år 1955 och beräknas då ha kostat 100 milj dollar. Driftskostnaderna uppskattas till 10 milj dollar per år.



L.R. Hällebo.

Föränderlig pilform.

(Aeroplane 15/12 50)

Firman Lockheed i Amerika håller på med ett intressant projekt, nämligen en vinge, vars pilform kan ändras. Försöken har inte kommit så långt än nu, att man provat uppfinningen i luften. Vingen är rak (för låga hastigheter, start och landning) och kan ges en kraftig pilform (för höga d:o).

Det är inte första försöket med vingar, vars form och yta kan ändras under flygning. En äldre fransk konstruktion var byggd på teleskopprincipen, varvid ytterdelen av vingen kunde skjutas in och ut. Blir Lockheeds föränderliga vinge lyckad kommer sannolikt ytterligare typer att föras med dylik.

Raketbromsar för lätta flygplan.

(Air Pritorial 12/11 50)

Vid det amerikanska flygfältet Wright-Patterson håller man på att utprova ett raketdrivet "ankare" för lätta flygplan och för glidflygplan. Det är avsett att möjliggöra säker inbromsning på små fält och fungerar ungefär på samma sätt som en bromskrok vid landning på hangarfartyg. Den huvudsakliga skillnaden är att flygplanet bär hela anordningen med sig.

"Ankaret" består av ett 70 cm långt stålrör, fyllt med raketkrut och placerat i en hållare i flygplanets stjärt. Omedelbart före sättningen avfyrar piloten ankar^{et}, vilket bör tränga ned omkr 45 cm i marken i 45° vinkel. Vid ankaret är fäst ett 60 m långt stålband, upplindat på en hydraulisk broms, som tillåter ett mjukt inbromsande.

Krutstart för RAF-reaplan.

(Press 50)

"SBAC", d v s Society of British Aircraft Constructors, har meddelat, att en ny självstart för RAF reaplan har utvecklats. Anordningen består av en krutladdad patron, vars förbränningsgaser driver en liten turbinmotor, som utvecklar 150 hk. Denna turbinmotor användes för att starta huvudmotorn, och det säges, att RAF muvarande reamotorer med denna nya anordning kan startas på 15 sek i st f tidigare 50 sek. Denna nya krutstart kommer att förenkla marktjänsten vid reaförband, heter det.

Pneumatiskt startsystem för turbinmotorer.

(Press 50)

Douglas nya attackfpl A2D "Skyshark" (Allison T40 dubbel turbinmotor med 5500 hk effekt) är utrustat med ett nytt pneumatiskt startsystem från firman Airesearch, vilket gör planet oberoende av markbatterier för start.

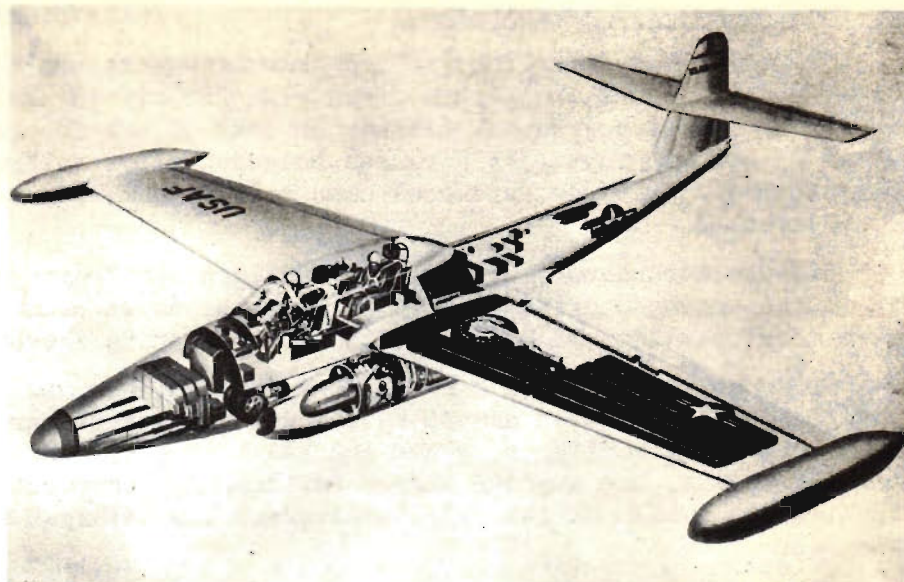
Apparaten består av en luftturbin, driven med tryckluft från ett hjälpaggregat. Detta senare består av en två-stegs radialkompressor, två brännkammare och en en-stegs radialturbin. Kompressorn är överdimensionerad, för att dels ge luft till hjälpaggregatets brännkammare, dels luft för att driva de två startapparaterna, vilka vardera ger 35 hk vid 64000 v/min. Aggregatet startas med en 3/4 hk elmotor och tar sitt bränsle från flygplanets bränslesystem. Det väger 68 kg och utvecklar 65 hk vid 40000 v/min. Startapparaterna väger 9 kg vardera, inklusive växel och koppling.

NORTHROP F-89

SCORPION JAKTPLAN

I "RÖNTGEN-BILD".

I U f l
nr 1/51, s 32
fanns en bild
av F-89 under
varmkörning i
fabrikens "ljud-
vall". Här en
ny bild och
tekniska data.



Northrop F-89 Scorpion - allväders-jaktplan.

(Press jan 51)

En tämligen ingående röntgenbild av Northrop F-89 Scorpion, allväders-nattjaktplan med 2-reamotorer, har nyligen publicerats i Flight för den 11/1 1951. Den klarlägger intressanta detaljer och återges här.

Scorpion har två mans besättning (förare och radaroperatör), placerade i tandem (katapultstolar). 6 st 20 mm akan är monterade i flygplanets löstagbara nosparti. Motorerna är 2 st Allison J-35-A-21 reamotorer, med efterförbränning. De är av s k "swing-out type". Detta innebär, att motorerna vid översyn kan fällas framåt-nedåt och därigenom blir lättillgängliga från båda sidor. Manöverorganen, rör- eller elektriska ledningar behöver inte kopplas lös. Bränsletankarna inkopplas automatiskt och tömms i viss ordning. Det finns 2 fasta vingpetstankar, 12 vingtankar av s k "bladder"-typ (gummi-säckar) och 2 självtätande kroppstankar. Flygplanets roder påverkas genom två från varandra fristående hydrauliska system med servomotorer. Följande data har vidare meddelats:

Spännvidd	17 m	Flygvikt	över 13,6 ton
Längd	c:a 16 m	Max hastighet	c:a 965 km/tim på över
Total vingyta	56,3 m ²		12 km höjd.

Douglas X - 3.

(Press dec 50)

Ovanstående provflygplan, som f n byggs för amerikanska flottflygets räkning vid Douglas-fabrikerna i Santa Monica, USA, kommer att utrustas med speciella kylanordningar för att avleda friktionsvärmen. Inte endast förarplatsen utan även en hel del andra delar, ex-vis gummidäcken på hjulen kommer att kylas. T i t a n kommer att i stor utsträckning användas som konstruktionsmateriel.

Ny luftkonditioneringsanordning för jaktplan.

(Press jan 51)

Firman Hamilton Standard i USA har framkommit med en ny luftkonditioneringsapparat, som är mycket effektiv och helt automatiserad. Förarens enda uppgift är att ställa in termostaten. Fläkten har en kapacitet av 8,8 m³/min, vilket innebär, att luften i en normal jaktplankabin byts fullständigt fyra ggr/min.

Tre metoder att kyla raketmotorer.

(Aeroplane 24/11 50)

"Kapacitiv" kylning fordrar brännkammareväggar, som kan absorbera stora värmemängder. Då det emellertid finns risk för att de skall smälta, blir bränntiden mycket begränsad. Gränsen är omkr 50 sek för fast drivmedel, men endast 25 sek för flytande; användes molybden eller wolfram kan emellertid bränntiden vid flytande drivmedel ökas till 45 sek, p g a dessa metallers höga smältpunkt.

Vid vätskeraketmotorer användes vanligen den "regenerativa" kylmetoden, vid vilken antingen oxidationsmedlet eller bränslet cirkulerar runt brännkammaren i en spiralformad kylkanal, innan insprutning i brännkammaren äger rum.

En annan metod är den s k "film"-kylningen, som vanligtvis förekommer i kombination med den ovan nämnda kylmetoden. Kylmedlet sprutas då in i brännkammaren med låg hastighet, genom små hål i väggen, och bildar på insidan en tunn vätskefilm, som skyddar väggen mot den höga temperaturen. Metoden är så effektiv att dural med dess låga smältpunkt kan användas som konstruktionsmaterial.

Nya engelska "flygvästar".

(Aeroplane 22/12 50)

En ny engelsk flytväst har utvecklats av RAF:s flygmedicinska institut. Liksom den äldre modellen är den gjord av kapok och fylles med koldioxid. Med den äldre typen kunde en avsvimmad person bli liggande med huvudet under vattenytan. Denna olägenhet förefinns ej med den nya västen.

I moderna krigsflygplan med tryckkabin föreligger risk för hastigt och hårt tryckfall (explosiv dekompression). Därför har man konstruerat en tryckväst, som pressar till underlivet och bröstet för att undvika plågsamma utvidgningar av magen och andra delar av kroppen. Denna väst är också avsedd att ge föraren extra syre.

Amerikanska flyget beställer jättepessrar.

(N.Y. Times 3/51)

Firman Loewy Hydropress i New York skall leverera de två hittills största hydrauliska pressar, som byggts för amerikanska flygvapnet. Pressarna kommer att få en kapacitet på över 50.000 ton och kan forma plåt som om den vore papper. Man kommer att kunna framställa helpressade skalkonstruktioner med lägre vikt och större styrka än med hittills brukade nitningsförfarandet. Stora besparingar kan vinnas både i fråga om arbetskraft, materialåtgång och leveranstid. Pressarna får en höjd motsvarande ett 6-våningshus. F n har Ryssland världens största sänksmidspressar av detta slag, varav en 33.000 tonspress. Sovjet har även en stångpressmaskin med 13.000 tons kapacitet - ryskt krigsbyte från Tyskland.

Rationalisering av tillsynstiden.

(Aeroplane 5/1 51)

RAF kommer nu att införa maximitider för klargöringsarbeten i sina fordringar på nya jaktplan. De gäller bl a metoder för tankning, laddning och syrgaspåfyllning. Specialister från flygministeriets tekniska avdelning jämte rutinerad underhållspersonal från förbanden skall anlitas under alla de olika skedena av konstruktionsarbetet för att tillse, att tillräcklig hänsyn tas till underhålls- och klargöringsfrågorna vid konstruktioner av nya flygplan. Större olägenheter kan därigenom upptäckas redan på mycket tidigt stadium. Prototypen skall sedan undersökas ingående ur ovannämnda synpunkter. Efter sammanställning av erhållna rapporter kommer ev möjliga förbättringar att införas. Markpersonalen har visat stor uppskattning av den nya principen.

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

VAD VET DU OM DIN OSF?

1. Under vilken tid är det förbjudet att överflyga på l s d j u r s f a r m a r på lägre höjd än 300 m?
2. Det är Q B I på den flygplats där Du skall landa. Får Du göra m o l n g e n o m g å n g till marksikt inom när- och ytterzon utan ledning av t l?
3. Vilken är l ä g s t a h ö j d för avancerad flygning med skolflygplan?
4. Gäller kvadrantregeln vid flygning i nedsatt sikt i l u f t f a r t s l e d?
5. Då Du skall landa ser Du att f a s t r ö t t l j u s riktas mot Dig från kontrolltornet. Vad innebär detta?

Svar se sid 107.

"NATT KORV OCH FLYGNING".

Flottiljläkaren svarar "Abe".

Med anledning av signaturen Abe's insändare under rubriken "Det var nära ögat", i Ufl nr 12/1950 har flottiljläkaren vid F 10, förste flygläkare O v e L ö f b e r g , anhållit om införande av nedanstående:

Bäste Abe! I Din insändare om "Nattkorv och flygning" nämner Du bland annat, att Du inte vill gå till sjukhuset, därför att Du kanske kunde riskera bli sjukskriven "i onödan". - Tillåt mig fråga Dig: Då Du sätter Dig i Ditt flygplan och är klar för att starta samt märker exempelvis en motorstörning, ger Du Dig då åstad ändå? Säkerligen nej! Du tillkallar sannolikt istället teknisk personal för



säku trustning 195?

FÖRBANDSCHEF, KÄNNER DU DIN PERSONAL?

I den amerikanska tidskriften Naval Aviation News för april 1950 skildras hur en förare råkar ut för två haverier på grund av uraktlåtenhet att följa order från en tlm (trafikledare vid märket). I rapporten över det sista haveriet anmärker nämnde tlm: "Om inte denne förare avkopplas från flygning, kommer han att slå ihjäl sig." Trots detta fick föraren stå kvar i flygtjänst. Tre dagar senare råkade han ut för ett tredje liknande haveri, vid vilket han omkom.

Det inträffade ger tidskriften anledning diskutera hur förbandscheferna känner sin personal. Till sist uppställs en "check-lista för självrannsakan", avsedd för förbandschefer, som önskar förbättra flygsäkerheten vid sitt förband. Den lyder så:

1. Vilka förare i mitt förband kan jag lita på att de vidtar riktiga åtgärder vid en nödsituation under flygning?
2. Planlägger förarna i mitt förband sina flygningar omdömesgillt och riktigt?
3. Vilka åtgärder kan jag vidta för att förbättra flygdisciplinen och effektiviteten hos förbandets förare?
4. Hur många förare i förbandet kan med säkerhet genomföra en överlandsflygning i nedsatt sikt utan att bryta mot en eller flera av utfärdade be-

NATTKORV OCH FLYGNING - Forts fr s 105.

att undersöka felet. Gör Du inte detta, gör Du fel och tar en onödig risk. Det är emellertid alls inte säkert, att Du blir förbjuden att starta, Du kanske endast får ett gott råd; hur Du skall behandla Din motor.

Varför skall Du vara annorlunda mot Din egen kropp? Att besöka sjukhuset och rådfråga Din flottiljläkare bör och får inte vara liktydigt med "sjukskrivning". Du kan mången gång få ett gott råd. Men blir Du avrådd att flyga och således "sjukskriven", beror detta på saker och ting, som Din flottiljläkare bättre kan avgöra. Visst måste man ta risker, men absolut inga onödiga.

Du och jag har samtalat i ovannämnda ärende, men för att inte Din insändare skall "missförstås" av övriga flygande kamrater, har jag här också velat framföra min åsikt. Jag skulle vilja komplettera Ditt råd under mom. 1 "Flyg under inga som helst förhållanden om Du inte känner Dig fullt frisk," med "sök omedelbart kontakt med sjukhuset och Din flottiljläkare, samt inhämta och följ hans råd."

Din flottiljläkare.

V A D V E T D U O M D I N O S F ?

Svaren på frågorna sid 105 är:

1. Tiden mars - juni.
2. Nej. Flygplan utan radio får inte genomföra sådan molngenomgång annat än i fall av nöd.
3. 500 m. Flottiljchef (eller högre chef) får för viss övning anbefalla annan höjd.
4. Nej. Flyghöjden regleras av civil distriktstrafikledare. Om luftfartsled måste korsas utan tillstånd, skall detta ske i 90° vinkel mot luftfartsleden, varvid flyghöjd enligt kvadrantregeln skall hållas.
5. Tillfälligt landningsförbud, vänta i närzonen.

=====

F Ö R B A N D S C H E F - - - Forts fr föreg sida.

stämmelser (militära och civila), som gäller flygningen? Vad kan jag göra för att förbättra mina förares kännedom om aktuella bestämmelser?

5. Förstår förarna i förbandet de allvarliga konsekvenserna av att avsiktligt bryta mot utfärdade föreskrifter?
6. Hur kan jag förbättra min tillsyn av markpersonalen för att förhindra att felaktiga eller slarvigt översedda flygplan kommer upp i luften?
7. Vilka åtgärder kan jag vidta för att få förbandets förare att förstå betydelsen av att rapportera även mindre materielfel omedelbart efter flygning?
8. Inser mina underordnade chefer och medhjälpare, att flygsäkerheten är av primär betydelse vid fredsmässiga övningar? Är de fullt på det klara med aktuella flygplantypers och förares begränsning, så att de kan bedöma övningarnas svårighetsgrad och när flygverksamheten skall avbrytas, respektive fortsättas?
9. Vidtas riktiga och tillräckliga åtgärder för att förbättra flygsäkerheten vid förbandet? Kan jag göra något ytterligare utan att effektiviteten sjunker?
10. Hur många flygplan havererade och hur många av personalen skadades vid haverier under de senaste 12 månaderna respektive 3 åren? Var det någon åtgärd jag skulle kunnat vidtaga för att förhindra haverierna? Har jag vidtagit effektiva åtgärder för att om möjligt förhindra ett upprepande?

Es.

VAD VET DU

OM FLYGSTATIONS- OCH VERKSTADSTJÄNST?

- Svaren på frågorna sid 88 är : 1. SMI = Speciell mekanikerinstruktion.
STI = Speciell tillsynsinstruktion.
2. Den i to anbefallda åtgärden är av sådan art, att den berör flygsäkerheten eller av annan anledning ovillkorligen skall slutföras inom viss tid. To "k l a s s I", "III" och "IV" är andra grader av skyndsamt vid tekniska arbeten, ur flygsäkerhets- eller tjänstbarhetssynpunkt sett (närmare, se to M 44/1947).
3. För den dagliga tjänsten på flygplan har flygplanteknikern en s k t e k n i k e r s a t s till sitt förfogande. Denna sats uppgöres för respektive krigsflygplan och benämnes "s t n 3": (t ex stn 3:J 26). Den är uppdelad på en "allmän del" och en "speciell del". Den allmänna delen, som kvarstannar på flottiljbasen innehåller ett 30-tal verktyg, medan den speciella delen med ett 20-tal verktyg avses följa flygplantypens olika exemplar till tillfälliga baser m m.
För tillsynsarbetena vid divisionen finns en tillsynssats "s t n 2": (t ex stn 2:J 26) som i huvudsak är utrustad med speciella verktyg för flottilj-, flygplan- och motortyp.
Vid behov kan ytterligare allmänna verktyg utkvitteras från två verktygssatser, som i fred ingår i divisionens stationsförråd ("s t n 1 a", "s t n 1 b").
4. Tala med Din närmaste chef. Han skall underrätta flottiljingenjören, som granskar Din idé både tekniskt och ekonomiskt och meddelar flygförvaltningen. Om Din idé är av sådan art, att patent kan sökas, hjälper förvaltningen Dig med den saken.
5. Nej, för att få utföra svetsningsarbeten på flygmateriel måste särskilda prov avläggas.

Brittiska flygvapnets ökning.

(Aeroplane 1950)

Brittiske flygvapenchefen, Sir John Slessor, uttalade sig i slutet av 1950 inför pressen i frågan. - "England kommer", sade S., "att besluta en avsevärd utökning av hela krigsmakten. RAF får därvid lejonparten. Slutet av andra världskriget sammanföll med en fullständig revolution i flyg- och krigsteknik, genom bl a reoplan och atombomber.

Vid de kommande ökningarna skall man öka inte bara RAF:s första linje, utan även allt bakom denna, som behövs för krig. Vi håller på att bygga upp ett flygvapen, som inte bara är en kuliss."

Om lönerna fortsatte S.: - "Jag har aldrig trott, att lönerna är det enda, som drar folk. Om så vore, tror jag inte vi skulle få de rätta pojkarna. Men man måste bjuda folk en hygglig levnadsstandard, jämfört med andra yrken."

Läsekreten Har Ordet:

EN FÄLTFLYGARE SER PÅ CIVILANSTÄLLNINGsutbildningen och framtiden.

En fältflygare vid F 14 har med hjälp av flottiljens pressofficer sammanställt nedanstående, på egna och en del andra fältflygares vägnar. Vår fackred - FS/O - har tillfogat en upplysande kommentar. Se även artikeln på sid 87.

De fältflygare, som efter 2 års anställning inte uttas för vidareutbildning vid försvarsläroverket, måste målmedvetet inrikta sig på det kommande steget ut i den fria arbetsmarknaden. Det gäller härvid att väl förbereda sig, och att inom ett lämpligt yrkesområde skaffa sig goda teoretiska kunskaper och om möjligt även praktik.

För civilanställningsutbildning står staten som garant. All undervisning samt utbildningsmateriel, läroböcker m m erhålles utan kostnad för eleverna. Det ungefärliga belopp, som staten på detta sätt "skänker" fältflygare genom kostnadsfri utbildning, kan beräknas enligt följande: - Kursavgifterna får uppgå till i medeltal 500 kr per elev och vinterhalvår. Härtill kommer de c:a 400 timmar, som enligt gällande bestämmelser får disponeras av tjänstetiden varje studiehälvår, och vilka kan värderas till ungefär 3 kr/tim. Totalt alltså omkr 5.100 och 6.800 kr för 3 respektive 4 års utbildning.

Det första och säkerligen mest betydelsefulla studieproblemet är att välja rätt utbildningsområde, när den tiden kommer. Härvid måste yrkesrådgivningen utnyttjas och valet av levnadsbana ske med hänsyn till de personliga förutsättningarna. Tar man på sig för mycket arbete eller väljer fel studiebana, förloras inte bara tid utan även arbetslusten. Några exempel på yrkesval och därmed sammanhängande utbildning skall ges här nedan.

Möjligheterna att vinna anställning i trafikledar - befattning vid flygvapnet eller luftfartsstyrelsen liksom att söka sin framtid inom det civila trafikflyget bedömes för vara så små, att dessa anställningsmöjligheter inte här behöver närmare diskuteras. För gällande beträffande dessa arbetsområden att ett effektivt utnyttjande av den militära övningstiden är den bästa vägen till praktisk erfarenhet.

För de fältflygare, som inom vissa specialgrenar önskar förbereda sig för ingenjörsbanan, bjuds goda tillfällen till tjänstgöring som praktikanter på flottiljeverkstaden. Normalt sett bör 9 månaders praktikanttjänst, uttagen under 3 vinterhalvår, vara en god grund för den, som senare avser inträda vid ett tekniskt gymnasium eller institut för att studera exempelvis flygplan-, motor- eller teleteknik. Ett annat yrke, för vilket hela utbildningen med fördel kan ske i vederbörande flottiljs regi, är radiotelegrafistens. Nu är utsikterna att få civilt arbete inom detta yrke relativt goda, särskilt inom handelsflottan.

De fältflygare, som önskar förbereda sig för något annat yrke än de ovannämnda, måste som regel studera per korrespondens eller erhålla muntlig teoretisk undervisning. Även kombination av dessa studieformer tillämpas, men kan knappast sägas vara lycklig i alla fall. Om de lokala förhållandena medger muntlig undervisning vid exvis ett läroverk, är det min egen erfarenhet att korrespondensstudier inte samtidigt bör ske. Utbildningen splittras på

olika undervisningsformer och studiebreven är i vissa ämnen inte disponerade så, att repetition av ett visst avsnitt underlättas. Detta gäller speciellt språkundervisningen. Civila korrespondensstudier är nog bra, men bör tillämpas endast då annan undervisningsform inte kan erhållas.

De mest arbetskrävande studierna torde utan tvekan vara att med real-examen som utgångspunkt läsa in en studentkurs under 3 - 5 vinterhalvår. Av stor betydelse är härvid, att studieplanen uppgöres och antalet timmar av tjänstetiden uttas m h t de elever, som inom en viss studiegrupp har de minsta förkunskaperna. Härigenom ökas förutsättningarna för alla elever att nå utbildningsmålet och att större delen av dessa komma över nivån "slätstruket godkänd".

Förutsättningen att erhålla civilanställning direkt efter avslutad militärtjänst, då studentexamen avlagts, är helt visst ganska liten. Som regel måste fältflygaren komplettera sina studentbetyg eller fortsätta studierna vid någon anstalt, där inträde kan vinnas enbart genom avlagd examen utan hänsyn till betygsnivån, exvis vid folkskoleseminarium. För dem, som endast ägnat sig åt teoretiska studier och sålunda inte behärskar något praktiskt yrke, kan därför vissa ekonomiska problem uppstå. För att klara de första "kritiska" åren, innan inkomsterna säkrats, finns utöver den författningens enliga avskedspremien om 500 kr och civilanställningsförsäkringen om 2.576 kr, möjligheter att erhålla studiestipendium om 1.080 kr och värnpliktslån om högst 5000 kr.

Det kostar ju inget att önska sig något, och ett par ö n s k e m å l bedömes värda ett framförande här. Föratt ge fältflygaren ett mål inom den militära banan, innan han övergår till civil verksamhet, kunde man ju tänka sig konstituering till sergeants grad efter 6 års tjänst, eller tidigast då jämnåriga kamrater inom yrkesgrenarna trupputbildare och flygsignalister erhåller motsvarande grad. Denna befordran skulle i så fall endast ske vid v ä l m e r i t e r a d tjänstgöring. Genom den erhållna högre graden torde även förutsättningarna vid den kommande civilanställningen något förbättras.

Det tidigare nämnda värnpliktslånet om högst 5.000 kr kunde ju också förslagsvis utbytas mot ett författningensenligt, statligt garanterat f ö r e t a g a r l å n f ö r f d f ä l t f l y g a r e , med ett maximalt lånebelopp av exempelvis 15.000 kr. Storleken av lånet skulle härvid i varje särskilt fall noggrant behovsprövas. En företagsam och pålitlig man skulle härigenom få möjlighet att starta eller bli delägare i ett mindre företag. För den, som vill privat fortsätta studierna vid någon läroanstalt, skulle återigen möjligheterna att bibehålla tidigare levnadsstandard samt bekosta specialstudier och betygskompletteringar vid sidan av ordinarie studieplan avsevärt förbättras.

Fältflygare X.

Kommentar av fackred - FS/O: - Beträffande de önskemål, som framförts av "Fältflygare X", kan nämnas, att flygstaben f n arbetar på ett förslag, som avser att förbättra dels fältflygarnas förmåner under anställningstiden, dels avgångsförmåner. Några detaljer kan nu inte lämnas. Planer finns emellertid på att föreslå höjda löne-förmåner under anställningstiden, att öka fältflygarnas möjligheter till befordran, samt att göra en omläggning och avsevärd förbättring av nuvarande civilanställningsförmåner. - Fackred avser att återkomma med en redogörelse så snart förslaget utformats.

Vpl 893-17-49 Larsson och 1111-17-49 Ordal - F 14: -

PERSONALVÅRD OCH FRITIDSUNDERVISNING - NÅGRA INTRYCK.

Vi är några värnpliktiga, som deltagit i F 14:s fritidsundervisning, och när vi nu avslutat denna, ber vi att få framföra några intryck och synpunkter. - En tid innan vi skulle rycka in, erhöll vi ett intresseväckande prospekt från personalvårdsavdelningen. Man fick där en utförlig beskrivning över vilka möjligheter, som stod till buds för våra fritidsintressen. Det fanns åtskilligt att välja på, bl a fritidsundervisning och som tidigare redan sagts, är det just denna, som vi vill försöka skriva några rader om.

Kursavgifterna var synnerligen förmånliga. Endast kr 3:- per kurs. Varje kurs omfattade omkring 40 timmar och lektionerna var förlagda till 2 kvällar i veckan, tisdagar och fredagar, med 1½ timmes lektion varje gång. Kurskvällarna var lämpligt valda, med tanke på att flottiljbiografen hade föreställningar på måndag- och torsdagkvällarna, och att onsdag- och lördagkvällarna allmänt anses vara "utekvällar". Men det var ändå svårt många gånger att hålla tidsschemat, ty militära övningar och kommenderingar förekom ofta. Åt detta är väl inte något att göra, annat än att eleverna i så god tid som möjligt underrättas härom. Intresset kan i annat fall lätt bli lidande därav.

Kvaliteten på kurserna som helhet var god, även om vissa detaljer i några kurser kunde varit bättre. Som t ex, det är ju inte alltid så, att den borne yrkesmannen har den rätta förmågan att meddela sina kunskaper till eleverna. Men å andra sidan måste man förstå flottiljens svårigheter att anskaffa lärare och det går ju inte heller att lägga ned stora summor på att utbilda lärare, ty i så fall skulle de låga kursavgifterna endast bli en dröm. Av synnerligen stort värde var, att i sådana fall, där flottiljen själv inte hade möjlighet att anordna kurser, ordnades studiemöjligheter i samarbete med ABF och TBV till samma kursavgifter som vid flottiljen.

Vi har en önskan, som motiveras av följande meningar i prospektet: - "Anmäl även andra ämnen, som intresserar Er" samt "Har Ni i övrigt några önskemål att framföra, som kan vara av värde ur fritidssynpunkt, så angiv detta. Vi är tacksamma för alla goda tips." - Detta är nog gott och väl, men vi förstår, att det p g a gällande bestämmelser kanske är svårt att ordna nedanstående önskemål: - Varje värnpliktig, som innehar s e g e l f l y g c e r t i f i k a t , borde få tillfälle att utföra det antal starter, som erfordras, för att certifikatet skall fortfara att gälla. Flottiljen har ju segelflygmateriel och denna borde kostnadsfritt kunna ställas till förfogande. För dem, som är insatta i saken, inses lätt fördelen av en tillräckligt god stam av äldre, erfarna segelflygare i de civila flygklubbarna samt vilken betydelse detta har för flygvapnet, ty just från dessa klubbar kommer många bra militärflygarämnar. Och utan äldre segelflygare - inga flygklubbar.

Ett annat önskemål är en h o b b y l o k a l . Vi har sett flera värnpliktiga sitta på sina trånga logement med sina hobbies. Hobbylokal med full utrustning inom flottiljen är väl för mycket begärt, då medlen är begränsade, men en källarlokal under någon av flottiljens många byggnader skulle säkert bli populär, om den inreddes med några lämpliga skåp, ett par arbetsbänkar och några stolar.

En sak, som vi anser vara mycket ledsamt, är den, att intresset för kurserna från de värnpliktigas sida inte alls har varit så stort, som det borde ha varit. Anmälningarna var nog ganska många från början, men allt efter som kurserna fortskred, minskade antalet elever. Man frågar sig givetvis vad or-

BOMBANFALL MOT NYCKELINDUSTRIER. - Forts fr s 92.

utsträckning. Med anledning härav uppskötts 1. bombeskaderns start $3\frac{1}{2}$ timmar efter 4. bombeskaderns start, för att jakteskorten skulle hinna landa, tanka, ladda, och sedan hinna eskortera även 1. eskadern. Jakteskorten bestod av 18 Thunderbolt-divisioner och 16 Spitfire-divisioner. Samtidigt med bombföretagen skulle attackanfall insättas mot flygfält i Frankrike och Holland för att hålla nere den tyska jakten inom dessa områden.

Med undantag för en mindre felberäkning beträffande en del av jakteskorten, avlöpste företagen enligt plan. Det fiendliga motståndet var som väntat mycket hårt. Bombeskaderna befann sig över fiendligt territorium nästan oavbrutet i strid med tysk jakt, som bekämpade amerikanerna med kanoner, raketter och t o m fallskärmsbomber. Det blev den hetaste luftstrid, som det amerikanska bombflyget dittills varit med om, och med all säkerhet en av de värsta tyskarna upplevat.

Trots dessa intensiva luftstrider hela vägen fram till målet, fick bombanfallen god verkan, speciellt vid Regensburg. Där belades hela målområdet med bomber, varvid varje byggnad av betydelse skadades och ett antal tyska jaktplan förstördes. Vid Schweinfurt fick 1. bombeskadern in 80 träffar på de två största fabrikerna. Som en följd av anfallet sjönk kullagerproduktionen från 140 ton i juli till 69 ton i augusti och 50 ton i september.

I ett avseende blev operationerna den 17/8 1943 en besvikelse. General Arnold, bland andra, hade hoppats att företaget mot Regensburg skulle inleda en regelbunden "skyttel-" bombning, varvid man kunde dra fördel av de vanligen goda väderleksförhållandena i Medelhavsområdet och av den förvirring, som man väntade att manövern skulle utlösa hos den tyska jaktstridsledningen. Men erfarenheterna från detta experiment gav emellertid ett annat resultat. Det var svårt att operera med tunga bombflygplan utan egen markpersonal, i synnerhet om bas- och underhållstjänsten var bristfällig såsom fallet var i Afrika. Det blev dessutom en ytterligare påfrestning för besättningarna att ej få återvända till egna baser, vilket invercade menligt på deras stridsduglighet.

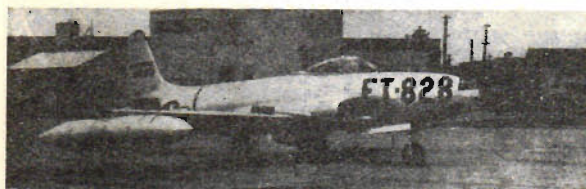
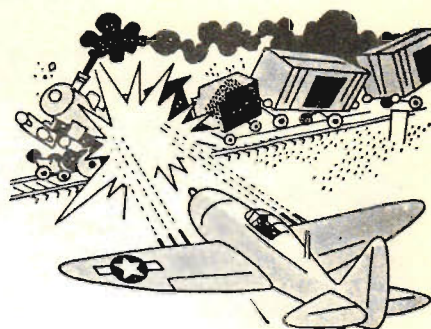
PERSONALVÄRD MM - Forts fr föreg sida.

saken kan vara till detta, och det kan vara nog så svårt att svara. Några, som avbrutit kurserna, har sagt, att lektionerna varit "döda och långtråkiga". På detta kan emellertid vi, som följt kurserna till slut, svara, att det är totalt fel, ty samtliga kurser, i vilka vi deltagit, har enbart varit lätt och trevligt upplagda och givit oss åtskilligt av värde! Nej, orsaken finns säkert hos deltagarna själva. De har inte från början haft den rätta gnistan i kroppen, om man får uttrycka sig så. Och till alla, som tänker delta i fritidsundervisningen, vill vi rikta en uppmaning: - "Börjar Du, så fullfölj, och avbryt aldrig, ty gör Du det, så lurar Du Dig själv, och Du sviker Dina kurskamrater! Du får heller aldrig känna den tillfredsställelse och glädje, som en fullföljd kurs alltid ger, inte heller får Du det värdefulla bevis, som Dina kurskamrater erhåller, efter att ha fullföljt kursen! Tro oss eller ej, men det kostar Dig mer, än vad Du tror, om Du avbryter!"

Till sist vill vi rikta ett tack till flottiljen för dess strävan, att på ett trevligt men ändå nyttigt sätt hjälpa oss värnpliktiga till rätta med våra fritidsproblem. Det är och kommer alltid att vara en svår fråga, och det är en stor glädje för oss att få omtala, att enligt vår mening så har vår flottilj lyckats på ett utmärkt sätt!

DET PÅGÅENDE KRIGET:

Forts fr s 94.



SEDAN 1/11 1950 STARTAR USA:S F-80-PLAN FRÅN BASER I KOREA. - GENOM INSÄTTNING AV NYA MITTSEKTIONER ÖKADES FÄLLTANKARNAS VOLYM OCH DÄRMED FLYGSTRÄCKAN.

N.A. T-6 (Sk 16) i Koreakriget.

(Skywriter 5/1 1951)

Även N.A. T-6, motsvarigheten till vår Sk 16, har noterat vissa framgångar i Korea. Flygplanet användes såsom spaningsplan för att lokalisera lämpliga mål för attackförbanden. Sedan ett dylikt mål upptäckts, dirigerar spanaren attackflygplanen mot detsamma och underlättar upptäckten av målet genom att markera dess läge med målmarkeringsraketer (försedda med röksats), som skjuts från ställ under vingarna. Detta är den enda "beväpning" T-6:an medför på sina uppdrag.

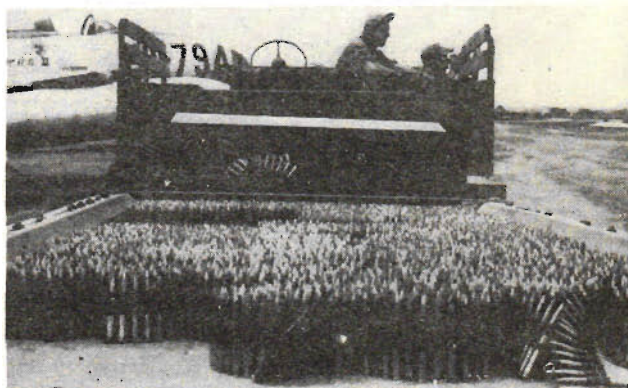
Vid ett tillfälle hade ett dylikt spaningsplan upptäckt spår på marken, som ledde mot skogssnåret vid foten av en kulle. Vid undersökning på låg höjd visade det sig vara ett maskerat fordon.

Spaningsplanet markerade målet med sina raketer och sökte därefter dirigera dit attackflygplanen per radio, vilket emellertid omöjliggjordes på grund av radiofel. Besättningen beslöt då att åtminstone försöka skada fordonet med några av sina målmarkeringsraketer i st f att låta det undkomma. Sedan de skjutit 5 raketer, tog fordonet eld och förstördes.

B-29 i Korea.

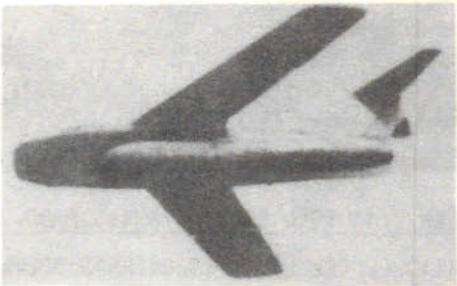
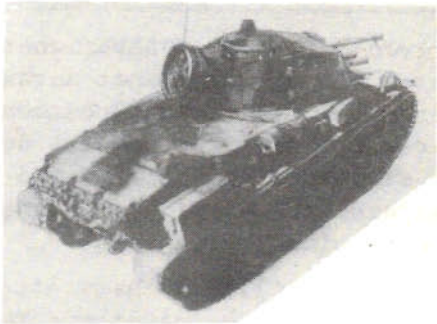
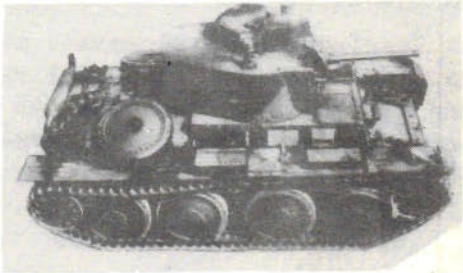
(ANAF Reg 2/12 50)

USA:s flyg i Fjärran Östern (FEAF) har i medeltal haft 130 B-29-plan insatta i striderna på Korea. Deras flygtid under tre månader utgör 41.957 timmar och varje B-29 besättning har ungefär 100 timmars flygtid per månad. Under samma tremånadersperiod fälldes 28.201 bomber, utfördes 41 "flygbladanfall" samt 19 anfall med lysbomber, för att vägleda attackplan.



13-MM "AKAN"-AMMUNITION KÖRS FRAM - FÖR OMLADDNING AV AMERIKANSKA F-80 REAJAKTPLAN I KOREA.
BILDAGNA SLÄPKÄRROR FRAMTRANSPORTMEDLET.

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

	1	2	
	3	4	
	5	X 5	
	I	X 6	
	II		

C. STRIDSVAGNAR.

Nr	Stridsvagn	Beskrivning
X 5	<u>Strv m/40</u> svensk stridsvagn	Torn framför mitten av vagnen, låg spaningshuv t h på tornet. Kanonen t v i tornet, kort eldrör, 2 ksp t h. <u>Vikt: 9 ton.</u>
X 6	<u>Strv m/41</u> svensk stridsvagn	Spaningshuv t v på tornet. 2 periskop på tornetaket. Kanon mitt i tornet. tydligt framträdande ljuddämpare på bakpansaret. <u>Vikt: 10,5 ton.</u>

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>Republic F-84 E</u>	Enmotorigt reafpl. Midvingat. Förarhytt långt fram. Högt, sockertoppsformat stjärtsidplan med låg, böjd utfyllnad. Spinnfena under stjärten. Stjärthöjdplanet något över flygkroppen, med tvärvaskurna spetsar.
2	<u>Avro CF-100 Canuck</u>	Tvåmotorigt reafpl. Lång spolformig flygkropp. Förarhytt framför vingen, överliggande motorgondoler nära flygkroppen, utskjutande fram och bak. Dubbeltrapetsformigt, tvärvaskuret stjärtsidplan. Högt ansatt, pilformigt stjärthöjdplan med tvärvaskurna spetsar.
3	<u>Mig-15</u>	Enmotorigt reafpl. Midvingat. Jämtjock flygkropp med förarhytt långt fram. Runt luftintag i nosen. Starkt pilformig vinge. Stort pilformigt stjärtsidplan med böjd bakkant. Högt ansatt, pilformigt stjärthöjdplan.
4	<u>Ia-17 (Ia-R 1)</u>	Enmotorigt reafpl. Högvingat. Jämtjock flygkropp. Förarhytt långt fram. Pilformig vinge med tvärvaskurna spetsar. Högt, pilformigt stjärtsidplan med rak bakkant. Pilformigt, högt ansatt stjärthöjdplan.
5	<u>Saab J 29</u>	Enmotorigt reafpl. Midvingat. Spolformig flygkropp med runt luftintag i nosen. Förarhytt framför vingen. Starkt pilformig vinge med rundade spetsar. Utblåsningshål under stjärten. Stjärtsidplan med lutande framkant och snedavskuren topp. Triangulärt stjärthöjdplan med rundade spetsar.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Oktjabrskaja Revolutsia</u> ryskt slagskepp	Två mycket höga skorstenar, förliga böjd akteröver och högre än aktra. 2 skyskrapsliknande bryggkomplex, det förliga är störst. Stor dubbelkran vid aktra bryggan, ev numera nedmonterad. Platt däck, enda överbyggnader bryggorna. Förstäv säregen, konkav form. 4 st trippeltorn med effektiv placering, jämnt fördelade, från för till akter. 12 medelsv pj placerade 6 på var sida, i utbuktningar på fartyget. Lvpj på bl a bryggor och torn. <u>Bestyckn: art:</u> 12-305, 12-120, 8-76, 12-37. <u>Depl:</u> 23.600 ton. <u>Dim:</u> 185 x 26,9 x 9,5. <u>Fart:</u> 23 knop.
II	<u>Sverige</u> svenskt pansarskepp	Två höga skorstenar, förliga något högre och böjd akteröver (Jfr I). Det höga bryggkomplexet uppbyggt kring en trebensmast. Upptill ett centralsikte, som ser ut som en tunna. Obruten däckslinje, raka stävar och lågt fribord. Dubbeltorn för och akter - pj verkar för stora för fartyget - 6 medelsv pj, 2 på sidorna, 2 i dubbeltorn akter om och överhöjt förliga svåra tornet. Fartyget växer "pyramidformigt" från stävar till masttopp. <u>Bestyckn: art:</u> 4-283, 6-152, 4-75, 6-40, 4-25, 4-20. <u>Depl:</u> 7.080 ton. <u>Dim:</u> 121 x 18,6 x 6,8. <u>Fart:</u> 22½ knop.

Lättare Än Luften:



Bra att ha
ögonen med sig.

(Saturday
Evening Post
22/7 50)



Tidskriftens tillfällige medarbetare N o r m a n L a i r d skriver:

- "Ett skyggt och oskadligt djur är kanske det sista som man skulle kunna tänka sig att ha nytta av under krig. Men den 'tryckande' paradisfågeln här på bilden hjälpte faktiskt de allierade under andra världskriget."

"Jag hade" - fortsätter L. - "bl a till uppgift att för Australiens flygvapens räkning ta bilder av i Nordaustralien nedskjutna eller havererade allierade eller japanska flygplan. Detta medförde ofta långvarigt och besvärligt sökande efter saknade plan. Vi fick i snabbaste tempo ge oss iväg till avlägsna platser i den tropiska djungeln, där man kunde tänka sig att finna överlevande.

På en längre, resultatlös expedition av detta slag, genom täta snår och mangroveskog, lade jag märke till en vråk, som cirklade över ett tätt skogsparti. Eftersom jag är naturforskare i det civila, stannade jag ett tag, och kröp dit för att 'plåta' en paradisfågel, som gömde sig i buskaget för vråken.

Till min förvåning fick jag då - bland den samling snäckskal och annan bråte som dylika fåglar vanligen hopar kring sina bon - se en bunt plastklädda ledningskablar (cirkeln under fågeln) och en trekantig glasbit från ett flyginstrument (cirkeln nedtill t h). De var klara bevis för att ett havererat flygplan fanns någonstans i närheten! - Vi forcerade nu sökandet efter planet och fann omkring 800 m därifrån ett störtat amerikanskt jaktplan av Kittyhawk-typen".

Red Ufl ann: - Tidningen betalade fotografen 100 dollar för det sällsynta fotot.

Oklara begrepp?

(Aeroplane 12/1 51)

Flygplankonstruktören: - "Specifikationen anger, att denna materiel skall monteras i h u v u d s a k l i g e n horisontellt läge i flygplanet. Vad menas med 'huvudsakligen'?"

Vapenexperten: - "Så nära horisontalplanet ni kan."

Flygplankonstruktören: - "Det kan inte bli s ä r s k i l t nära."

Vapenexperten: - "Det räcker inte."

D U S O M K A N R I T A - S Ä N D I N E N B R A S K Ä M T T E C K N I N G T I L L U F L !

SPRÅKSPALTEN: - AMERIKANSKT ÖVERSÄTTNINGSPROV:

DEN KÄNDA AMERIKANSKA TIDSKRIFTEN "U. S. NEWS & WORLD REPORT" INNEHÖLL I SITT NR FÖR DEN 5/1 1951 EN LÄSVÄRD ARTIKEL AV DAVID LAWRENCE, UR VILKEN VI SAXAT NEDANSTÄENDE BIT TILL LÄSARENS GAGN. FÖRUTOM DEN KUNSKAP DU VINNEN FINNS OCKSÅ CHANSEN ATT TJÄNA EN SVENSK FEMMA. - LÖSNINGAR SOM VANLIGT TILL RED AV U F L, FLYGLEDDNINGEN, STOCKHOLM 80.

David Lawrence - THE THINGS MEN DIE FOR.

It is easy to become "confused," easy to say that everybody is "confused" and that nobody knows where we are going. But these are too often the phrases of a self-imposed frustration. They are phrases that betray an inner weakness—a searching for the way to avoid, if not evade, responsibility.

Since time immemorial, men of vision have recognized that no materialism can bring the sense of satisfaction that a spiritual dedication to human service can bring. It is fitting that we measure that service now in terms of the sacrifice required of us all.

Governments and individuals alike must be guided by principle. The moment we cast it aside for some rationalized substitute based on sheer expediency and wishful thinking, the whole structure of Truth begins to collapse. Basic strength then disintegrates and morale weakens.

Simple truths have directed the destiny of the leaders of brave peoples for centuries past. Simple truths have given martyrs the courage to die for a cause. Men have lived for Truth, and they have died for it. For they have discovered that there are no lasting compensations to be derived from a so-called freedom purchased at a price which means loss of human dignity. Devotion to principle throughout the ages has given us the only compass to steer by. The road of honor is strewn with the sacrifices of men who valued principle and despised cowardice. There comes a time when we must take up arms—to fight or to be prepared to fight. There is no easy way out.

We are engaged in a moral crusade—to save not only our fellow men but ourselves. For unless the people of the world recognize that Freedom itself is at stake, we shall not see the light to guide us to ultimate triumph.

- ENGELSKT ÖVERSÄTTNINGSPROV.

DEN STORA LONDONTIONINGEN "THE TIMES" INNEHÖLL DEN 2/1 1951 FÖLJANDE INSÄNDARE, SOM U F L: S LONDONKORRESPONDENT ANSETT SIG BÖRA PRÖVA VÅRA LÄSARES KUNSKAPER I SPRÅK MED. BÄSTA ÖVERSÄTTNING TILL SVENSKA BELÖNAS MED 5 VISSERLIGEN "DEPRECIERADE" MEN DOCK SVENSKA KRONOR. UPP ATT FÖRTJÄNA!

A BENEFICENT BLACKOUT

Sir,—The fascinating if somewhat frightening article of your Special Correspondent on high-speed flying and the new means devised to combat blackouts and unconsciousness may make the sleepless wonder wistfully whether the scientists at the R.A.F. Farnborough Research Station have yet applied their ingenious minds to the possibility of inducing these very conditions, gently, harmlessly, and helpfully, to the relief of the unwillingly wakeful. It is commonly held that sleep is encouraged if blood can be enticed away from the over-busy brain by the lure of a hot-water bottle at the feet or by food demanding attention in the stomach, but such traditional folk charms are too often merely mocked at by a really resolute and up-to-date bout of insomnia.

Could not cause and effect be now fruitfully studied in reverse, and the jet pilot's peril be tamed and domesticated to become the bed-borne sufferer's friend? I could, for example, see myself being given immense confidence about falling quickly and soundly to sleep if my bed were pivoted at the head and were free to rotate, silently, smoothly, and at the prescribed optimum speed, until such time as my hand, lightly holding the spring switch, relaxed,

and the little motor ceased its purring and I my soothing gyrations.

The delicately suspended bed might well have a snug, well ventilated hood complete with reading light so that the occupant would be comfortably unaware of his otherwise seemingly spinning bedroom. A further refinement might be a device for reversing the centrifugal effect, whereby, at a pre-selected time, the sleeper might be automatically and thoroughly roused by being swung around by his heels, his blood being so sent coursing to his head, where it would now be welcome again to stimulate the brain.

Again, by means of a sliding pivot, you could, of course, adjust things so that, at will, you rotated about your middle as gaily or as gravely as matched your mood, with the blood pull between head and heels thus nicely balanced. That, I imagine, could at present have no clinical pretext and would frankly be just for the fun of twirling, yet it might well make for serenity of mind, and—who knows?—perhaps be most subtly comforting to the body. Has it been tried?

Yours, &c., CLOUGH WILLIAMS-ELLIS.
The Athenaeum, Pall Mall, S.W.1.

ARMÉNS FALLSKÄRMSJÄGARUTBILDNING.

Under våren 1951 anordnas av armén en försökskurs i fallskärmsjägarutbildning för ett 30-tal elever. Ändamålet med kursen är, förutom att bibringa eleverna färdighet i fallskärmshopp, i huvudsak att vinna erfarenheter om organisation och utrustning för fallskärmsjägarutbildning samt användning av fallskärmstrupp i krig. - Kursen avses preliminärt att äga rum under tiden 12/4 - 25/5 1951 och förläggas till Karlsborg (Lv 1). Dessförinnan anordnas på samma plats en kurs för instruktörer.

Efter förberedande träning på marken med bl a hoppning från torn, utför varje elev 5 - 6 hopp från flygplan. Övningsplanet är en Douglas DC-3, som flygvapnet köpt från ABA, och som ställes till chefens för armén förfogande under kurserna. Planet utrustas för fallskärmshopp i likhet med de plan, som användes av de allierade under kriget. Från utlandet har armén inköpt ett antal hoppfallskärmar samt får låna erforderliga reservfallskärmar av flygvapnet. - För att ombesörja packning m m av skärmarna ställer flygvapnet viss personal till förfogande. - Om kursen ger önskat resultat är avsikten att även framdeles anordna liknande kurser.

"FLYGENGELSKA" - EN BRA LÄROBOK.

En bra lärobok i flygengelska har utarbetats av ABA:s språklärare Stig Gunnarskog, under medverkan av ingenjör L. Djupmark och flygkapten S. Palm m fl. Förlaget är Gebers i Stockholm, priset 9,75 (häftad) och omfånget 294 sidor. Lärobokens författare har med denna bok i första hand velat tillmötesgå flygmekanikernas krav på en kombinerad undervisning i elementär vardagsengelska och teknisk engelska. För att möjliggöra bokens spridning till en större läsekrets har dessutom medtagits för andra personalkategorier lämpade stycken, t e för flygförare (Learning to Fly; Elementary Flight Manoeuvres m fl), för meteorologer (In the Met Office m fl), för trafikledare (In the Control Tower m fl). Ett par kapitel ägnas militärflyg (kap 51 och kap 52). Förberör en mängd skilda ämnen, såsom t e flygplanlära, flygmotorlära, flyglära, underhåll av flygmateriel, navigation, meteorologi m m. På de 54 kapitlen följer kommentarer samt en engelsk och en svensk ordlista. Vad kommentarerna beträffar är de ganska tillfredsställande - de kunde dock här och var ha gjorts något utförligare.

"STICK".

DAGENS BILDGÅTA. Svar på frågorna sid 84.

1. En renhjörd i svenska fjällen.
2. På Åreskutan, Jämtlands län.