

Underrättelser från flygledningen

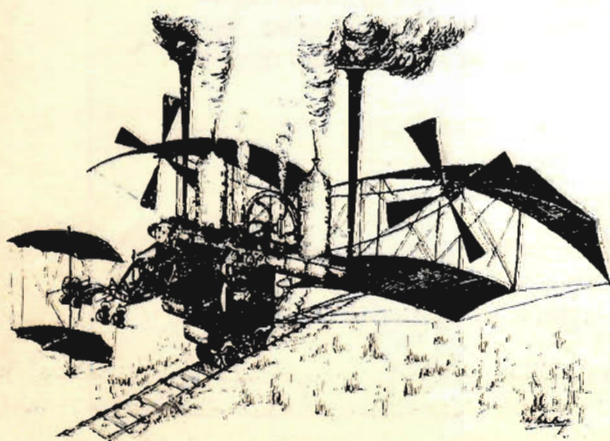
Cirkulerar:

Regoff 2 from 28/4 to 4/5
Kpt Westerlund 24/4 to 27/4
hoffmäss from 5/5

Innehåll:

	Sid.
Dagens Fråga	
G Flygsäkerheten ★	117/0
Nattjakt och luftbevakning	
f moderniseras ★	119 5
Landsskadlig journalistik	120
Känner Du igen dem?	
Flygplan, fartyg, stridsvagnar	"
Flygtjänst	
RAF-besöket i Sverige	121
Månadens navigationsproblem	123
f Reservofficerare - flygförare ★	124 5
d Trafikledarutbildning ★	125 5
f Hur öva fallskärmsutsprång? ★	126 5
Ny blindflygningsskärm	127
"Död räkning" - besticksräkning	"
Marktjänst	
100.000 kronor söker ägare!	128
e 1948 års pensionsålderskommitté ★	129 10
Flygvapnets vintermästerskap	131
a Flygpojkar ★	144 2
Det Pågående Kriget	
Erfarenheter från Korea	133
c Napalm - verksamt stridsmedel ★	135 10
Flyget ett gott stöd åt FN-armén	136

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) genomgåås med därav berörd personal.

INNEHÅLL: - Forts.
=====

		Så Gick Det Till!	
		En berättigad insats	151
		Tyskt luftvärn i slutet av andra världskriget	156
Utlandsnytt		Läsekretsen har ordet	
Brittiska R A F av idag	139	Rekrytering av flygande personal	154
Luftförsvarsövningen "Emperor"	141	Press-stopp	
Franska flygets nyuppbyggnad	142	Lufttrustningarna (Sv D) ★	Omsl 3.s. 10
Atlantrekorden	143	Mig-15 byggs i Tjeckoslovakiet	" 4."
Tekniska Fronten	★	Lättare än luften	138
Gyrolinstrument och materielfel	145 10		
Tupoljev Tu-10	146		
USA:s flygplanindustri	147		
Haverifronten		<u>Bilagshäfte:</u> - Flygoperationer mot tyska styrkor i norra Finland 1944 - 1945.	
Vad vet Du om Din OSF	149		
En märklig räddningsaktion	"		

U f l
=====

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

Bidragen enligt ovan adresseras till:

U f l, Flygledningen,
Stockholm 80.

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

DAGENS FRÅGA:



F L Y G S Ä K E R H E T E N .

A v 1950 års haverier har i runt tal nära 70 % orsakats av personal, 20 % av materielfel samt 10 % av kollisioner med fåglar, rikoschetter och fältbeskaffenhet. Dessa siffror är inte säregna för vårt flygvapen. Motsvarande värden återfinns i de flesta flygvapen. Det är blott att konstatera, att den mänskliga faktorn dominerar såsom orsak till haverier i luften och på marken.

V i m å s t e a l l t i d räkna med att den mänskliga ofullkomligheten även i fortsättningen kommer att orsaka haverier. Oförmåga och felbedömning orsakar blott en del av haverierna. Ovarsamhet, ouppmärksamhet, glömska, bristande förutseende, brister i organisation och ledning är vanligare haveriorsaker. Det är på detta område, som den haveriförebyggande verksamheten kan sättas in.

E n f ö r u t s ä t t n i n g för handhavande av modern flygmateriel - i luften eller på marken - är god fysisk och psykisk kondition. En tillfällig avslappning i uppmärksamheten p g a nedsatt kondition efter sjukdom, otillräcklig sömn, missbruk av njutningsmedel eller p g a att tankarna inte är med under flygningen eller under arbetet, exempelvis p g a personliga bekymmer, kan snabbt resultera i en kollision på marken eller i luften, att en mutter eller skruv glöms eller inte låses, så att föraren sedan tvingas buklanda på grund av motorskärning eller att landstället inte går ut. Ett sunt liv med god kroppsvård, lagom avkoppling och tillräckligt med sömn är grunden för att kunna minska det antal haverier, som har sin grund i ouppmärksamhet, glömska eller bristande förutseende.

D e n m o d e r n a f l y g m a t e r i e l e n ställer stora krav på flygföraren i luften. Det är ansvarslöst att flyga vid nedsatt fysisk eller psykisk hälsa. Det skall inte efter haveri behöva komma fram, att föraren inte haft lust eller varit ovillig att flyga. Ömsesidigt förtroende mellan chefen och den flygande personalen - liksom övrig personal - och tvärtom är en grundförutsättning för ökad flygsäkerhet.

M ä n n i s k o r är individer. Begåvning, förmåga, ambition, energi, flygtrim växlar från förare till förare. Det går inte alltid att taga hänsyn till individen vid planläggning av övningar eller utbildning. Men det synes,

som om detta kunde göras i större utsträckning än vad som många gånger varit fallet. Detta förutsätter intresse för och god kännedom om underlydandes individuella egenskaper, flygtrim samt fysiska och psykiska hälsa. God personalkännedom möjliggör för chef att i viss utsträckning anpassa flygövning efter individen, så att denna inte ställes inför en alltför svår uppgift eller situation. Hänsyn bör sålunda exempelvis vid dålig eller oviss vädersituation tagas till flygförarens flygtrim och utbildningsståndpunkt. Avancerad flygning med elever bör förutsätta goda siktförhållanden. Vid elevutbildning, svåra siktförhållanden, anöröjda flygfält etc bör åtgärder vidtagas för att underlätta landning samt in- och utkörning (t.m., personal i vinge, god utmärkning av banor, körvägar m.m.). Personal, som man inte helt kan lita på, bör inte vid enskild navigering eller avancerad flygning tilldelas router eller områden, som frestar till indisciplinär flygning.

P å m o t s v a r a n d e s ä t t är god personalkännedom en förutsättning för att minska haverierna under marktjänsten. Personal med nedsatt kondition, personliga bekymmer, anlag för tanklöshet eller slarv, har många gånger inte förutsättning för att utföra sitt arbete med den omsorg och den noggrannhet, som skötseln av modern flygmateriel kräver. Sådan personal fordrar mera vägledning och övervakning än annan personal.

G o d a r b e t s l e d n i n g under flygstationstjänst kan förhindra många haverier. Detta kräver rätt man på rätt plats. Alla har inte förmåga att leda och övervaka ett arbete. God personalkännedom möjliggör för chef att utvälja lämpliga arbetsledare och/eller anpassa arbetsuppgift med hänsyn till vederbörandes förmåga. Härigenom är mycket vunnet.

E n a v d e v i k t i g a s t e förutsättningarna för att få ned haverierna under marktjänst är att befälet ofta uppehåller sig i hangarerna och på hangarplattorna (uppställningsplatserna) och där verksamt tar del av eller leder arbetet.

U n d e r 1950 har många onödiga haverier i luften och på marken förekommit. Detta tyder på, att ännu föreligger möjligheter att - utan att flygtjänsten skall behöva eftersättas - minska haverifrekvensen och öka flygsäkerheten. Men härför erfordras a l l a s gemensamma ansträngningar.



NATTJAKTEN OCH LUFTBEVAKNINGEN MODERNISERAS.

I den redogörelse för årets statsverksproposition, som lämnades i Ufl nr 2/1951, omnämndes bl a att försvarsministern senare skulle taga upp frågorna om anskaffning av ytterligare n a t t j a k t f l y g p l a n och fortsatt modernisering av l u f t b e v a k n i n g e n . Dessa spörsmål har i mars förelagts riksdagen, i samma proposition, som behandlar försvarsgrenarnas allmänna avlöningsanslag (avlöningspropositionen). Om n a t t j a k t f l y g e t anför försvarsministern bl a:

"Med hänsyn till betydelsen av att ha nattjaktflottiljen i sin helhet utrustad med moderna flygplan anser jag mig böra tillstyrka, att flygförvaltningen bemyndigas utlägga beställning å - förutom det antal plan som förutsetts i 1950 års riksdagsbeslut - det ytterligare antal plan, som erfordras för flottiljen. Detta innebär, att kostnadsramen för anskaffning av flygmateriel m m, liksom ock flygförvaltningens bemyndigande att utlägga beställningar, behöver utökas med i runt tal 25 milj kr."

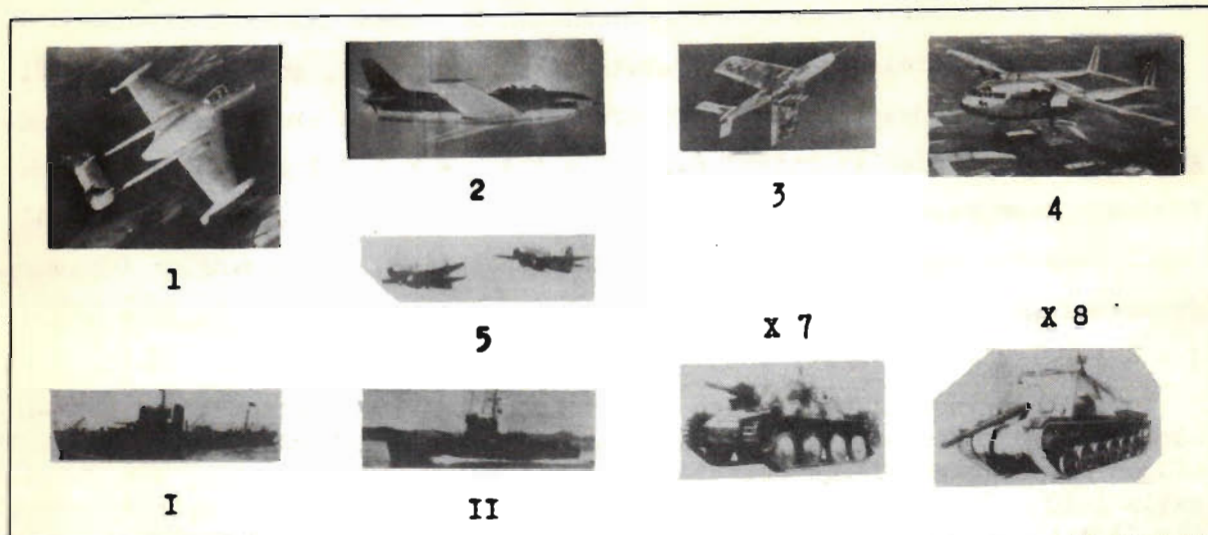
Vad l u f t b e v a k n i n g e n beträffar innebar som bekant 1948 års riksdagsbeslut, att luftbevakningen och jaktstridsledningen skulle utbyggas och moderniseras endast inom de för luftförsvaret viktigaste delarna av vårt land. Flygledningen har tidigare vid flera tillfällen föreslagit, att detta program skulle utvidgas för 30,8 milj kr, till att omfatta större delen av landet. 1950 års höstriksdag beslöt att programmet t v skulle utökas med 8 milj kr. Försvarsministern framhåller nu i propositionen:

"Med hänsyn till den stora vikt, som luftbevakningen numera måste tillmätas såväl ur militär synpunkt som med hänsyn till civilförsvaret, anser jag det nödvändigt att beslut nu fattas omgenomförande av det av flygförvaltningen framlagda förslaget i dess helhet. Detta innebär, att kostnadsramen för anskaffning av flygmateriel m m ökas med $(30,8 - 8,0 =) 22,8$ milj kr. Flygförvaltningen torde böra bemyndigas att under budgetåret 1951/52 utlägga beställningar för programmets genomförande inom ramen för 8 milj kr."

I här behandlad proposition föreslås även en av prisstegringar m m förorsakad höjning av anslaget till a n s k a f f n i n g a v f l y g m a t e r i e l , med 32 milj kr för budgetåret 1950/51 och med 55 milj kr för 1951/52, utöver i statsverkspropositionen äskade anslag.

Sammanfattningsvis innebär förslagen, att flygvapnets materielkostnadsram ökas med 47,8 milj kr till 1.275 milj kr, att flygförvaltningens beställningsbemyndigande för 1951/52 ökas med 120 milj kr till 270 milj kr, att på tilläggsstat för 1950/51 anvisas 32 milj kr för flygmaterielanskaffning , och att för budgetåret 1951/52 anvisas 255 milj kr för flygmaterielanskaffning. - Beträffande övriga frågor i avlöningspropositionen återkommer U f l i ett följande nummer.

Känner Du igen dem?



LÖSNING AV UPPGIFTEN SE SID 152-153.

LANDSSKADLIG JOURNALISTIK.

I den i regel vederhäftiga och över hela världen lästa amerikanska flygtidskriften *Aviation Week's* årliga "flygvapennummer" - det 18:de utgivna - daterat den 26/2 1951, finner man följande uttalande om svenska flygvapnet:

"Brist på erfarenhet i dåligt väder är emellertid en sådan allvarlig brist, att talesmän för svenska armén gör gällande att flygvapnet måste hålla sig på marken var tredje dag - en officer har påstått att av fem (avsedda) samövningar fyra måste inställas."

Dessa uppgifter torde vara grundade på några tidningsartiklar från 1949-50 i sydsvensk press. Uppgifterna är helt ovederhäftiga och har på flera sätt dementerats. Som ofta sker har emellertid den felaktiga uppgiften fått den största spridningen - i detta fall på ett för vårt hela försvars- väsende skadligt sätt.

HUR ÖVA FALLSKÄRMSUTSPRÅNG? - Forts fr s 126.

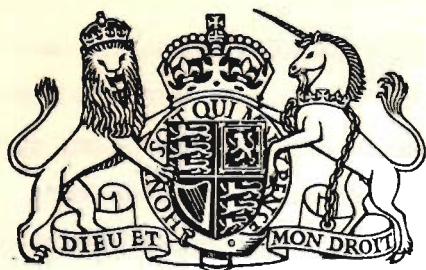
har att hissa upp föraren, då denne drar i utlösningshandtaget.

Vidare sätter han föraren i rotation, då denne lämnar flygplanet, samt tersar tiden från uthoppet till utlösningen av fallskärmen.

De första övningarna utföres som rena instruktionsövningar, utan att hissa upp eleven. När eleven behärskar alla handgreppen utföres hela övningen i en följd. - En t a b e l l., som upptar ett fullständigt schema för en sådan övning, med alla dess 23 olika moment, som föraren skall komma ihåg, kan av förbandscheferna erhållas genom hänvändelse till C F 6.

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



RAF - BESÖKET I SVERIGE

12/2 - 18/2.



DE BRITTISKA FLYGKADETTERRNA PÅ MARSCH FRÅN SINA VICKERS VALETTA-FLYGPLAN TILL PLATSEN FÖR MOTTAGNINGEN I UPPSALA DEN 12/2. - T H: STRAX FÖRE DEBARKERINGEN PÅ ÄRNA-FLYGFÄLTET.

Som i olika sammanhang framgått av dagspressen har flygvapnet under en vecka i mitten av februari gästats av personal ur RAF. Huvuddelen av det gästade förbandets personal, under befäl av Sqn. Ldr. T. B. N i s b e t , utgjordes av 6 officerare och 25 kadetter från olika skolor ur Flying Training Command. Av kadetterna var ungefär hälften flygförare, återstoden navigatö-



FRÅN MOTTAGNINGEN I UPPSALA 12/2: - T V: SQUADRON-LEADER NISBET, CHEFEN FÖR FLYGVAPNET GENERALLÖJTNANT NORDENSKIÖLD OCH DE BRITTISKA GÄSTERRNA. - T H: BRITTISKE AMBASSADÖREN, SIR HAROLD FARQUHAR M FL UNDER VÄLKOMSTHÄLSNINGARNA.

rer. För truppens transporter svarade ett förband om två Vickers Valetta - 2-motoriga transport- och övningsflygplan - ur RAF Flying College, Manby, under befäl av Wg. Cdr. R. E d w a r d s .

Ankomsten till Sverige ägde rum måndagen den 12/2 på eftermiddagen, med landning på F 16/F 20:s flygfält Ärna, invid Uppsala. Den första direkta kontakten mellan blivande värdar och gäster nåddes strax söder om Stockholm, där två divisioner J 26 ur F 20 mötte. Omedelbart efter landningen ägde en kort ceremoni rum, vid vilken chefen för svenska flygvapnet och den brittiske ambassadören, Sir Harold Farquhar hälsade det gästande förbandet välkommet. Återstoden av ankomstdagen upptogs av komplettering av vinterutrustning, "bastu" (en för de flesta gästerna ny badform) och samkväm. Programmet för det fortsatta besöket omfattade under dagarna tisdag-fredag förläggning till F 4 tillsammans med F 20 lärare och kadetter, på lördagen sightseeing i Stockholm och kadettbal på F 20 samt på söndagen den 18/2 hemflygning.

Förflyttningen från Uppsala till Östersund på tisdagsförmiddagen skedde flygledes. Vid framkomsten till F 4 möttes de gästande förbanden av ett rejält jämtländskt yrväder, vilket bl a gjorde, att de råd angående klädsel m m under nordiska vinterförhållanden, som givits före starten från Uppsala, omedelbart fick sin praktiska tillämpning.

Besöket på F 4 avsåg att ge gästerna en bild av livet på en svensk vinterflygstation, demonstrationer av vår "vintersäku-trustning" samt sist men inte minst tillfälle för engelsmännen att själva idka skidsport. Skidåkning var för de flesta en helt ny idrottsgren. De första mycket stapplande stegen - eller rättare - vingliga gliden togs redan den första eftermiddagen. Det gamla ordspråket om att "all vår början bliver svår etc" ägde full tillämpning, men det dröjde inte länge förrän "elevernas" framsteg blev synnerligen påtagliga. Mot slutet av F 4-vistelsen - då vädret så när som på en något för låg temperatur även visade sig från sin allra bästa sida - låg instruktörernas största svårigheter i att kunna dämpa de mest avancerades vilda framfart.

Den mera allvarliga delen av F 4-programmet omfattade förevisningar av flygvapnets speciella vinterutrustning och vintermateriel samt demonstrationer av och praktiska övningar i grävning av snöbivacker m m.

Genom tillmötesgående från Östersunds Skidlöpareklubbs och Frösö IF:s sida bereddes gästerna tillfälle att se högklassiga prestationer i såväl backhoppning som utförsåkning. Intrycken av de där visade skidåkarnas prestationer torde ännu mera ha förstärkts av den yttre ram uppvisningarna fick, med Alpbacken i strålande sol - på fm - och slalombacken i eldsljus - på em.

Forts s 123.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

En nödlandad flygare befann sig omkr 1500 m väster om en björn. Vår man var, som tur var, försedd med ett gevär med en maximiskottvidd av c:a 1.1 0 0 m. Inte desto mindre sköt han björnen utan att någon av dem flyttade sig. Var befann de sig, och vad slags björn var det? - Om Du slår upp sid 127 kan Du jämföra Ditt eget svar med det rätta. (Fritt efter Air Clues).

RAF - BESÖKET I SVERIGE - Forts fr sid 122.

Vid återflygningen till Uppsala på fredagseftermiddagen var luften under första delen av sträckan kristallklar och de engelska kadetterna fick uppleva siktförhållanden, som de enligt sina egna uppgifter aldrig tidigare varit med om. - Lördagsförmiddagen var anslagen till ett kort besök i Stockholm. Tiden utnyttjades där framför allt till shopping, medan stadens sevärdheter i någon mån måste komma i andra hand.

På lördagskvällen gick så den årliga kadettbalen på F 20 av stapeln. De engelska kadetterna såg inte ut att trivas mindre väl på dansgolvet än de gjort i skidbacken och kanske var det en och annan, som nu tog revanch på sina svenska kamrater för de tidigare rovarna i snön.

Vid avskedet på söndagsmorgonen den 18/2, före starten tillbaka till England, gavs många löften om fortsatt kontakt. Det uttrycktes också många förhoppningar av värdar och gäster om att snart få råkas igen. Det torde inte heller råda någon som helst tvekan om, att många verkligt starka vänskapsband knutits under dessa sex korta februaridagar.

Be.



DET BRITTISKA FLYGBESÖKET: - T V: I SKIDSPÄRET VID F 4 PÅ HEMVÄG FRÅN TEKNICKBACKEN. - T H: ÖVNING I VINTERBIVACKBYGGE.



RESERVOFFICERARE - FLYGFÖRARE.

H A R D U G J O R T V A D D U K A N
f ö r a t t f ö r b ä t t r a v å r r e k r y t e r i n g ?
Berätta mera om anställningsmöjligheterna för ynglingar, som Du
kommer i närmare kontakt med. Närmare upplysningar får Du av re-
kryteringsofficerarna vid förbanden.
S p r i d u p p l y s n i n g o m f l y g v a p n e t !

Rekryteringen av flygförarpersonal - officersaspiranter och fältflygare - har på senare år inte lämnat tillfredsställande resultat. Den brist på nya flygförare, som uppstått härigenom, har hittills kunnat täckas med i förhållande till den år 1948 och 1949 beslutade personalorganisationen övertaliga, flygförarutbildade reservofficerare, aktiva underofficerare och värnpliktiga flygförare. Dessa reservofficerare och värnpliktiga flygförare kan emellertid inte under sina repetitionsövningar omskolas till de nya flygplantyper, som nu efter hand tages i bruk. Om brist inte skall uppstå i krigsorganisationen, måste därför särskilda åtgärder vidtagas för att öka tillgången på flygförare.

Chefen för flygvapnet har den 8/2 i år i skrivelse till regeringen tagit upp frågan om sådana åtgärder. Han anser, att man i första hand bör öka upplysnings- och rekryteringsverksamheten, ge den flygande personalen bättre löneförmåner, omskola vissa icke-aktiva flygförare samt tillfälligt rekrytera reservofficersaspiranter i flygföraretjänst.

Vad särskilt löneförmånerna för flygande personal beträffar förutsätter chefen för flygvapnet att ett förslag om höjning av flygtilläggen skall vinna riksdagens bifall. Han avser vidare att snarast möjligt föreslå Kungl. Maj:t, att de stamanställda fältflygarnas avgångsförmåner m m skall förbättras. U f l återkommer till denna fråga i ett senare nr.

Chefen för flygvapnet anser - bl a med hänsyn till tidigare erfarenheter av reservofficersrekryteringen - att förutsättningar finns att kunna rekrytera ett relativt stort antal reservofficersaspiranter i flygförartjänst. I fråga om utbildnings- och tjänstgöringsförhållanden för denna kategori bör tidigare gällande bestämmelser i huvudsak tillämpas. Utbildningen föreslås sålunda omfatta 10 månaders grundläggande flygutbildning (GFU), 12 månaders grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) och 4 månaders reservofficerskurs. Efter avlagd reservofficersexamen blir tjänstgöringsskyldigheten densamma som tidigare, d v s i fredstid i regel 45 dagars repetitionsövning per 2-årsperiod, så länge vederbörande kvarstår i flygtjänst, och därefter 45 dagar per 3-årsperiod. Enligt förslaget skall repetitionsövning kunna uppdelas i högst tre omgångar. - Premie föreslås utgå med 3000 kr efter grundläggande flygslagsutbildning.

Med den föreslagna utbildningen och tjänstgöringen bedömes det möjligt att krigsplacera ifrågavarande reservofficerare som flygförare på den krigsflygplantyp, på vilken de erhållit sin grundläggande flygslagsutbildning, under 1 - 3 år efter det att de avslutat sin första tjänstgöring (tiden beror bl a på när flygplantypen går ur tjänst). Om läget nödvändiggör inkallelse till beredskapstjänstgöring, eller om frivillig tjänstgöring kan komma ifråga, kan denna tid förlängas genom kompletterande utbildning eller genom omskolning till ny flygplantyp. När reservofficerarna inte längre kan krigsplaceras i krigsflygplan, kan de i vissa fall användas som förare i transport- eller

T R A F I K L E D A R E U T B I L D N I N G .

Utbildningen till trafikledare vid b r i t t i s k a flygvapnet äger rum vid RAF School of Air Traffic Control i Shawbury, meddelar " F l i g h t " i sitt nr för den 8/2 1951. Till febr 1951 har skolan, som grundades i början av andra världskriget, då under namn av RAF Regional Control School, utbildat 4000 elever, från olika länder.

De flesta eleverna är flygförare och utbildas vanligen i en 12-veckors kurs. Varje kurs har 33 elever och två kurser pågår samtidigt. Majoriteten av eleverna tillhör RAF, men ofta ingår ett antal elever från brittiska flottan, Västunionen och från civilflyget.

De första två veckorna omfattar teoretisk utbildning. Därpå följer tre veckors applikatoriska övningar i särskilda övningslokaler och så kommer 3:dje skedet - fem veckor - under vilket verkliga och applikatoriska övningar förenas. Den sista veckan ägnas åt repetitioner och kunskapsprov.

Två divisioner flygplan ger eleverna rikliga tillfällen till praktik i att dirigera verklig trafik. Detta sker från ett övningstorn, som ligger vånningen ovanför det riktiga tl-tornet. Varje elev får sex timmars personlig flygträning under kursen.

Eleverna får själva i linktrainer öva molngenomgång, anflygning, stackning samt att använda Babs. Ljudupptagningsapparater används för att förbättra elevens sätt att tala. Särskilda anordningar kommer till användning för att ge ständig övning i de många och komplicerade flygprocedurer, som en modern trafikledare måste vara väl hemmastadd i. Dessa anordningar omfattar två modellkontrollrum, ett övningsrum för radiotelefoeni, ett demonstrationsrum för utrustning (omfattande bl a ett modellflygfält för övning i placering av olika belysningsanordningar) och en radaravdelning.

I samband härmed kan omnämnas hur utbildningen av trafikledare i det s v e n s k a flygvapnet går till. - För att antagas till extra trafikledare erfordras att såsom flygförare ha genomgått fullständig flygslagsutbildning vid flygvapnet. Första utbildningen omfattar 4 mån, då eleverna i grupper om 2-3 vid någon flottilj genomgår grundläggande tl-kurs, omfattande såväl teori som praktik. Den teoretiska utbildningen omfattar ämnena trafikledning, reglementskänedom, meteorologi, signaltjänst, luftnavigation, räddningstjänst, stabstjänst samt talteknik. Hälften av tiden anslås till praktisk tjänstgöring som biträdande tl.

Forts s 132.

R E S E R V O F F I C E R A R E - F L Y G F Ö R A R E - Forts fr vidst s.

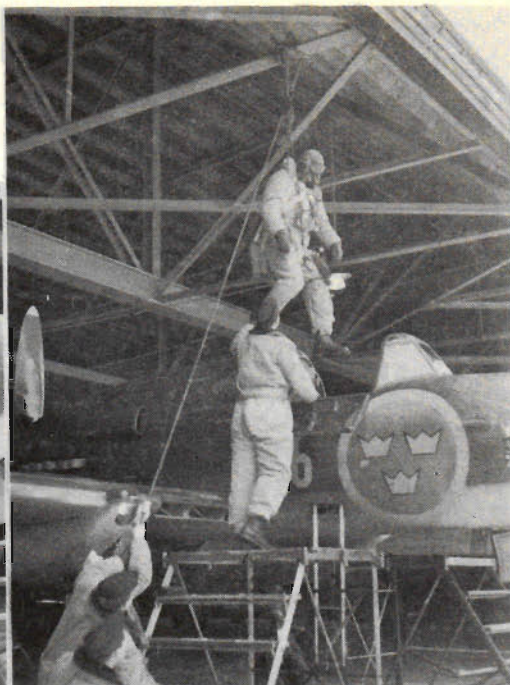
sambandsflygplan, men slutligen måste de helt sluta att flyga. De finner då god användning i luftbevaknings- och stridsledningsorganisationen. Deras utbildning under den första tjänstgöringen kan i viss utsträckning inriktas härför.

Chefen för flygvapnet föreslår, att högst 120 reservofficersaspiranter får antagas i år. Utbildningen skulle härvid samordnas med utbildningen för officersaspiranter och fältflygare med realskolekompetens, vilka påbörjar sin tjänstgöring i mitten av juni. Rekryteringsarbetet måste därför igångsättas snarast. Antagningsfordringarna för reservofficersaspiranterna är i huvudsak lika med dem som tidigare gällt. De framgår närmare av chefens för flygvapnet tidigare nämnda skrivelse. Närmare upplysningar lämnas även i en rekryteringsbroschyr, som utsänts från flygstabens personalavdelning.

I den avlöningsproposition, som i mars 1951 förelagts riksdagen, har försvarsministern tillstyrkt chefens för flygvapnet ovan refererade förslag.

HUR ÖVA FALLSKÄRMSUTSPRÅNG

UR EN MODERN FLYGPLANTYP?



Om en förare i den gamla goda tiden tvingades lämna sitt flygplan i luften av en eller annan anledning, så kupérade han motorn och krängde sig över sitttrumssargen. Då han var fri i luften, drog han i utlösningshandtaget till fallskärmen och därmed var själva utsprånget såsom sådant klart.

Den höga flyghastigheten hos moderna flygplan har försvårat utsprångsmöjligheterna och den skjutande propellern på t ex A 21 har framtvingat katapultstolen - för att möjliggöra, att föraren vid utsprånget går fri från propellern.

De allt vanligare, extremt höga flyghöjderna - bland annat för att reaflygplanen skall få tillfredsställande aktionsradier - fordrar speciell syrgasutrustning efter utsprånget, för att flygföraren skall kunna bibehålla medvetandet under fallet mot lägre luftlager.

Tiden som står till förfogande för utsprånget är normalt mycket knapp. En uteglömd åtgärd från förarens sida kan medföra svåra skador på denne eller helt enkelt hindra katapultstolen att fungera. Det är således nödvändigt att föraren dels fullt behärskar rutinen för själva utsprånget, dels kan utföra erforderliga åtgärder utan tidsförlust.

För att uppöva färdigheterna på detta område ingår numera i utbildningen vid F 6 följande övning:

a) Ett flygplan A 21 uppställs i hangaren på sådan plats att en talja kan anbringas i takkonstruktionen.

b) Stolutskjutningspatronen bortmonteras. Sidodelarna till huven få hänga fritt utåt-nedåt.

c) När föraren nödutlöser huven vridas huvens övre del 90° uppåt-utåt av en elev, som står på flygplanets vänstra vinge.

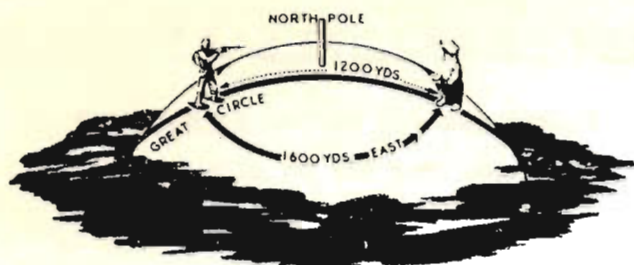
d) Utlösningshandtaget till katapultstolen ligger i sitt fack utan att vara ansluten.

e) En till förarens fallskärmssele ansluten lina går genom taljan och utåt hangargolvet där 2 å 3 elever står beredda att hissa upp föraren, då denna gör utsprånget (drar i utlösningshandtaget).

L ä r a r e n står bredvid, på höger sida om förarplatsen. Han kontrollerar härifrån elevens alla åtgärder, samt ger tecken till medhjälparna, som

Forts s 120.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.



EN YARD = 0,9144 METER.

Flygaren hade nödlandat helt nära nordpolen och björnen, som han sköt där, var en isbjörn.

Hur lyckades Du träffa björnen som Du mötte på sid 123 ?

Jo, det lilla problemet avsåg att påvisa skillnaden i distans mellan loxodromen och storcirkeln, vilken tydligt framgår av skissen härintill.

NY BLINDFLYGNINGSSKÄRM.



I januarinumret 1951 av den amerikanska flygtidskriften "Fly ing" omtalas, att en firma i USA konstruerat en ny blindflygnings-skärm (se bilden). Någon egentlig nyhet är den inte, då principen är densamma, som används vid instrumentflygtränning inom svenska flygvapnet, d v s med färgade glas. Skärmen, som alltså ersätter de färgade glasögonen, består nämligen här av blå plastic, som i förening med orange-färgat glas i frontrutan inte tillåter sikt utåt. Fördelen med skärmen i jämförelse med glasögon skulle vara, att föraren får bättre och mera sammanhängande överblick över instrumentbrädan.

"DÖD RÄKNING" - BESTICKRÄKNING I LUFTNAVIGATIONEN.

I U f l nr 3/51 omnämndes i korthet det på Gebers förlag nyligen ut-givna arbetet "Fly g e n g e l s k a" av Gunnarskog m fl. I bokens kommentarer sid 222, till kap om luftnavigation, talas om "d e a d r e c k o n i n g (DR)," av d e d u c e d reckoning, eg. "h ä r l e d d räkning"; på svenska säges 'bestickräkning' (bestickföring) eller populärt 'död räkning'.

Det kan kanske vara intressant för den oinvigde att veta, att uttrycket "deduced" (härledd) ursprungligen förkortades d e d ., som så småningom förvanskades till d e a d , varför den svenska översättningen också felaktigt blivit "död räkning". - I engelskan finns ju eljest uttrycket "dead sure", vilket närmast betyder "bergsäker". I navigationen måste dock måhända den "döda räkningen" (bestickföringen) räknas till de mindre "bergsäkra" na-vigationsmetoderna.

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM TEKNISKA TERMERS BETYDELSE?

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Vad är <u>hårdlödning</u> ? | 6. Vilket verktyg kallas <u>fågeltunga</u> ? |
| 2. Vad är ett <u>stroboskop</u> ? | 7. Vad menas med att en olja har |
| 3. Vad är en <u>trebu-mejsel</u> ? | <u>hög viskositet</u> ? |
| 4. Vad är en <u>poly-grip</u> ? | 8. Vad är en <u>revolvergavary</u> ? |
| 5. Vad är en <u>simmerring</u> ? | 9. Vad är ett <u>systoflexrör</u> ? |

Svar se omsl. 4. sida.**HUNDRATUSEN KRONOR SÖKER
ÄGARE!**

I Sv D för den 20/3 1951 lästes ånyo vidstående annons om en redan år 1949 utfäst, större penningbelöning till uppfinningsrika och energiska, företrädesvis tekniskt begåvade, för konstruktion av viss önskad förbättring i landets försvarsutrustning. - Det finns kanske någon U f l-läsare, som kunde komma med ett acceptabelt förslag? Sänd in detta enligt anvisningarna i annonsen!

**MALMÖ LUFTFÖRSVARSFÖRENING har i samråd med
KUNGL. KRIGSVETENSKAPSAKADEMIEN**

i juni 1949 utfäst ett belopp av högst

100 000 KRONOR

att utdelas i form av en eller flera belöningar till den eller de personer, som lyckats eller verksamt bidragit till att åstadkomma i Sverige användbar apparatur, anordning eller metod för att upptäcka annalkande robotbomber, förutbestämma sannolikt nedslagsområde och inom detta ge erforderlig förvarningstid.

Projekt skall för att komma i fråga vara inlämnat till akademiens eller föreningens sekreterare (generalmajorer E. Björk, Erik Dahlbergsgatan 13, Stockholm, resp. översten O. Broman, Västergatan 40, Malmö) före den 1 juli 1951.

Även projekt, som ej är tillförläppligt utarbetat, kan komma under bedömning.

Malmö 1 mars 1951.

MALMÖ LUFTFÖRSVARSFÖRENING**utlandsnytt: Forts fr s 143.****Luftförsvarsövning i USA.**

(ANAF Reg 17/2 51)

Den hittills största amerikanska luftförsvarsövningen sedan kriget avhölls i februari i nordöstra USA. Övningen varade 4 dagar och 600 flygplan deltog, bl a ur det strategiska bombflyget, flygvapnets reservorganisationer och kanadensiska flygvapnet. Mer än 150.000 frivilliga luftbevakare deltog i 21 stater. De tjänstgjorde bl a i 19 "lgc" och mottog där nära 50.000 telefonrapporter, vilka resulterade i 7000 klara markeringar av anfallande plan.

De två första dagarna användes för fortsatt studium av de problem, som uppstår för luftförsvaret i nordöstra USA vid inflygning av bombplan, frågor, vilka under flera månader varit föremål för gemensamma övningar. Det anfallande, "strategiska" flyget använde B-45, B-29 och B-50. Närjaktplan tillhörande amerikanska och kanadensiska, större jaktförband låg i "hög beredskap" på försvarssidan.

Marktgjäst:

Fackredaktion: FS/O



1948 ÅRS PENSIONSÅLDERSKOMMITTÉ.

Den 28/5 1948 bemyndigade regeringen finansministern att tillkalla utredningsmän med uppdrag att verkställa utredning ifråga om pensionsåldern för anställningshavare i statens tjänst m fl även som därmed sammanhängande spörsmål. Utredningsmännen antog namnet 1948 års pensionsålderskommitté.

Kommittén har inriktat sig på att först framlägga sådana förslag rörande den civila personalen, som är av omedelbar betydelse för att tillgodose statens arbetskraftsbehov. Såsom en andra etapp i arbetet avser kommittén att avge förslag dels beträffande motsvarande spörsmål med avseende på den militära och civilmilitära personalen, dels ifråga om föreskrifterna rörande det antal tjänsteår, som erfordras för erhållande av hel pension, ävensom reglerna för förtidspensionering av anställningshavare i statens tjänst. - Den första delen av utredningsarbetet har slutförts och kommittén har nyligen överlämnat sitt betänkande, vilket i sammandrag återgives nedan.

Uppdraget har föränletts av de senaste årens stora arbetskraftsbrist och torde i stort sett syfta till att genom en höjning av pensionsåldrarna förbättra tillgången på arbetskraft samt spara pengar. Möjligheter har tidigare funnits att utnyttja äldre arbetskraft nämligen genom anståndsinsti-
tutet (anstånd med avsked kan medgivas i regel högst ett år) och återanstäl-
lingsformen.

Anståndsinstitutet har emellertid inte använts i den utsträckning som statsmakterna avsett. Orsakerna hertill torde bl a vara opinionen från personalförbundshåll (bl a till följd av försämrade befordringsgång).

Återanställningsformen - som av personalförbunden omfattats med större förståelse - har under senare år förekommit i växlande omfattning. Den har i förhållande till anståndsinstitutet vissa fördelar. Arbetsuppgifter och lön kan nämligen anpassas efter vad som kan anses skäligt. Ur teknisk synpunkt är den dock mer komplicerad, enär löneavtal måste träffas i varje enskilt fall. Vidare medför den i likhet med anståndsinstitutet försämrade befordringsförhållanden, då den som regel förutsätter en vakantsättning av den ledigblivna befattningen.

Ovan berörda förhållanden bl a har bidragt kommittén den uppfattningen, att avgångsbestämmelserna bör vara så utformade, att statsmakterna i minsta möjliga mån är hänvisade till att genom anståndsbeviljande eller återanställning av pensionerade befattningshavare tillgodose sitt behov av arbetskraft. Kommittén har därför föreslagit, att pensionering inte såsom nu skall äga rum

vid en fixerad levnadsålder utan inom en viss pensioneringsperiod. Denna väljes så, att arbetsförmågan normalt kan beräknas kvarstå minst intill den lägre pensionsåldersgränsen, samtidigt som den övre pensionsåldersgränsen ger utrymme för flertalet bland dem, som efter att ha passerat den lägre gränsen, fortfarande besitter arbetsförmåga. Detta system gör det möjligt för staten, att inom vissa gränser hålla tidpunkten för befattningshavarnas pensionsålder rörlig med hänsyn till deras arbetsförmåga, samtidigt som det för den enskilde skapas möjlighet att under pensioneringsperioden avgå vid tidpunkt, som han själv finner lämpligast, med hänsyn till såväl arbetsförmåga som privata förhållanden.

Tjänstetiden inom pensioneringsperioden föreslås få tillgodoräknas vid tjänsteårsberäkningen. Jämkning av pensioneringsperiodernas övre gränser förutsättes skola kunna ske utan riksdagens hörande, då omständigheterna så påfordrar. Vidare förutsättes, att myndighet under pensioneringsperioden - med anledning av inträffad arbetsoförmåga hos en befattningshavare och dennes underlåtenhet att anhålla om avsked - skall kunna meddela beslut om entledigande.

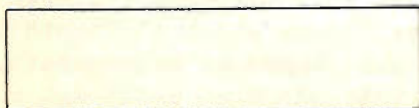
F n gällande huvudregel ifråga om pensionsåldrar utvisar en pensionsålder av 65 år för befattningshavare i 17:de eller högre lönegrader och 60 år för lägre befattningshavare och arbetare. Kommittén har begagnat nämnda indelning som utgångspunkt vid sin inplacering av befattningshavarna i olika pensioneringsperioder. Den reguljära pensioneringsperioden för nyssnämnda högre befattningshavare föreslås omfatta tiden från fyllda 65 till fyllda 66 år (pensioneringsperiod III). För de lägre befattningshavarna föreslås perioderna normalt skola omfatta tiden från 63 - 65 år (pensioneringsperiod II) eller 60 - 63 år (pensioneringsperiod I). Sistnämnda period föreslås även för arbetare i statens tjänst. De lägre pensionsåldrar, som i speciella fall kan bli erforderliga anges för varje särskilt fall (pensioneringsperiod IV). För vissa befattningshavare har härvid föreslagits pensioneringsperioden 55 - 58 år.

Kommitténs förslag innebär beträffande flygvapnets personal såväl höjningar som sänkningar av nuvarande pensionsåldrar. Bland mera anmärkningsvärda ändringar må nämnas, att trafikledarpersonal och personal i väderleks-tjänst föreslagits skola hänföras till pensioneringsperiod IV (55 - 58 år).

Såsom förut sagts har pensionärer tidigare genom återanställningsformen tagits i anspråk vid tillfällen då arbetskraftsbehov förelegat. Kommittén förutsätter, att denna möjlighet även framdeles skall stå till buds. Såsom lämplig normalregel vid löneavvägningen för personal, som återanställes mot arvode utan rätt till andra sociala förmåner än semester, förordar kommittén, att den sammanlagda inkomsten av pension och arvode bör uppgå till ett belopp motsvarande c:a 125 % av senast uppburna avlöningsförmåner.

Ifråga om pensionär, vilken återanställes såsom extra tjänsteman, förordar kommittén med hänsyn till de sådan tjänsteman tillkommande sociala förmånerna, att enligt nyss angivna grunder framräknade behålla inkomsten ned-sättes med förslagsvis 10 %.

Flygvapnets chef, som för en tid sedan yttrat sig över förslaget, har i princip inte haft något att erinra. Vissa justeringar av pensionsåldrarna föreslås dock, bl a att pensioneringsperioden för trafikledare skall sänkas från föreslagna 55 - 58 till 50 - 55 år.



FLYGVAPNETS VINTERMÄSTERSKAP.



FR V T H: - SKJUTSTÄLLNINGARNA VARIERADE. - B O R G , SKIDSEGRAREN. - SEGRANDE STAFETT-LAGET: KADIN, BORG OCH VIKLUND, F 4.

Årets mästerskapstävlingar i v i n t e r i d r o t t inom flygvapnet avgjordes under tiden 21-23/2 med F 4 som arrangör. I skidtävlingarna tog det arrangerande förbundet hem segern med kraftig marginal, medan F 1 i ishockey vann över F 8 i finalmatchen. I skidtävlingarna fick norrlandsflottiljerna med undantag av F 4 finna sig i att bli besegrade av sydligare förband. Är den tidigare hegemonin definitivt bruten, eller är det den över hela landet snörika vintern, som på detta sätt avspeglas i resultaten? I varje fall fick F 15 stryka på foten för F 1 med 4 poäng, och F 21 hamnade först på sjätte plats.

Vädret var inte det allra bästa, tävlingsdagarna inföll i slutet av en veckolång period med så gott som oavbrutet snöfall. Tävlingsledningen fick därför ganska besvärligt att hålla spår och isbana öppna. Striderna kom att utkämpas i ett fullständigt högvinterlandskap. Detta gällde framför allt f ä l t t ä v l i n g e n , som gick i storskogen mellan Mattmar och Mörsil, nordväst om Storsjön. Tyvärr var sikten dålig i den trevliga spurt- och utförsträckan till målet. Den är eljest känd för sina vackra fjällscenerier.

Tävlingens förlopp blev följande: Efter starten c:a 4 km skidåkning, med 5 orienteringspunkter vid och utanför spåret samt 2 skjutstationer inlagda. Därpå fri åkning utan tvånget att behöva orientera och följa med på kartan i närmare 10 km, i slutet en mycket krävande stigning. Lägesangivning och därpå 5 resp 2 nya orienteringspunkter och skjutstationer. All skjutning med pistol, mot fasta, ganska svåra men konventionellt betonade mål. De sista kilometerna en enda utförslöpa med stundom hög fart i det relativt goda föret. Sammanlagt 17 km.

När tekniker K a d i n , F 4, 1949 års mästare, nådde målet med god tid, efter att ha skjutit fullt på alla mål, samt med hyfsat resultat på kartan, trodde man allmänt att resultatet var klart. En kvart senare dök emellertid F 4-furiren U l f J o h a n s s o n upp med 2 min kortare tid, sämre skjutning, men något bättre orientering. Det blev några spännande minuter innan sekretariatet kunde meddela, att det bättre resultatet var Johanssons - skillnad endast 0,6 poäng. Överfurir S a n d b e r g , F 21, vållade också en kort sensation, då han kom i mål med 10 minuter snabbare åktid än någon annan. Vid kartkontrollen blev det emellertid tydligt, att han haft alldeles för bråttom ute i spåret. Hans "mm"-fel gav honom ett tidstillägg på 2 timmar, och därmed var han helt borta. Kapten L u n d h o l m , F 15, visade återigen sin säkerhet och vann en överlägsen seger i oldboys-klassen.

Nästa dag avgjordes 30 - k m l o p p e t . Banan gick i en slinga

på Frösön på 19 km och en på 11, så att löparna under loppets gång passerade F 4. Svårighetsgrad växlande, ett par kraftiga stigningar på de första 10 km dämpade ned takten hos många, följande 15 km var relativt lättåkt, medan på slutet ytterligare en kraftig stigning var inlagd. Kraftig vind och snöfall gjorde spåret tungåkt, särskilt för dem som låg i täten av fältet. Vid första kontrollen efter 11 km var ställningen följande: - tekniker Viklund, F 4, 45,00; flottiljpolis Borg, F 4, 45,45; öfurir Högström, F 15, 46,30; tekniker Molin, F 4, 46,50; tekniker Johansson, F 1, 47,25; vpl Mörk, F 21, 47,30. Efter 15 km hade V i k l u n d med sitt låga startnummer passerat samtliga som startat före honom och låg alltså först i spåret. På den sista milen började Viklund sakta något och förlorade sekund efter sekund till B o r g . 2½ km från mål hade Borg skaffat sig en ledning på 45 sek. På tredje plats låg här fortfarande H ö g s t r ö m . Johansson, F 1, hade passerat Molin och på sjätte plats låg nu vpl Sörman, F 1. Fram till mål skedde därefter ingen ändring i tätgruppen. Överfurir S a n d b e r g , F 21, höll samma fart som på fälttävlingen dagen innan, och hade ingen svårighet att bärga segern i oldboysklassen. Närmaste man där var kapten L u n d h o l m , F 15.

S t a f e t t e n sista tävlingsdagen såg 14 lag på startlinjen. I rusningen efter startskottet lyckades Viklund F 4 ganska snart ta täten, och denna behöll han hela milsträckan ut. F 4:s ledning vid växlingen var inte mindre än 3½ minut, närmast kom F 15 vars serg Hjelmland gjort en god löpning. På tredje plats låg F 1 med F 6 15 sekunder efter. Därefter följde FCS, F 21, F 3, F 11 och F 8. På andra sträckan åkte tekn Kadin för F 4, vilken ytterligare ökade på försprånget. En ypperlig löpning gjorde här vpl Sörman, som förde upp F 1 till andra plats. F 4:s förstaplats var ju så gott som klar, redan innan slutmannen Borg gav sig ut på tredje sträckan. Mera spännande blev kampen om andra plats, där Högström F 15 hade över en minut att köra in på Johansson, F 1. Det lyckades inte, men skillnaden i sluttid krymptes ned till 45 sek. F 3 höll sin fjärde plats och F 21 gick upp på femte. FCS halade ned ända till 10:e plats, medan tekn Jonsson förde upp F 16 från 10:e till 7:de. Sexa blev F 6.

I s h o c k e y f i n a l e n blev spännande. F 8, som nu i händelse av vinst skulle erövra CFV:s vandringspris för alltid, gick med liv och lust in härför. Spelarnas därvid stundom väl hårdföra metoder kom kanske publikens sympatier att stanna hos F 1, som lyckades hålla ställningen jämn, så att första perioden slöt med 2-2. Nästa period blev i hög grad F 1:s, och under publikens påhejningar gjorde västeråsarna 3 mål medan F 8 fick nöja sig med 1. Sista perioden blev jämnare och något lugnare utom de allra sista minuterna, då F 8 satsade allt för att utjämna. F 1 red emellertid ut stormen, och med periodsiffrorna 1-1 fastställdes F 1:s seger till 6 - 4.

Omedelbart efter matchen ägde prisutdelning rum, förrättad av flygstabschefen. De trevliga priserna utgjordes såsom numera brukligt vid "FVM" av vaser och askfat av Orrefors tillverkning, anskaffade av flygledningen. Dagen avslutades med gemensam middag i manskapssalsalen.

Jösse.

TRAFIKLEDARUTBILDNING - Forts fr sid 125.

Efter godkänd första utbildning (4 mån) placeras eleven som e (extra) tl vid den flj, där han i fortsättningen skall tjänstgöra och fullgör 7 mån praktisk tl-tjänst under äldre tl ledning. Slutligen genomgår eleven en 4 veckors teoretisk kurs vid flygstaben, varvid huvudvikten lägges vid applikatoriska övningar. - Efter sålunda med godkända betyg genomgången utbildning (12 mån) antages eleven som eo tl. Samtliga flygvapnets tl kommer under år 1951 att genomgå r a d a r k u r s vid FRAS.

FRÅN DET PÅGÅENDE KRIGET:



Fackred:
Studie-
centralen.

ERFARENHETER FRÅN KOREA.

Den amerikanska flygtidskriften "Aviation Week" har i sitt nr 25 av den 18/12 1950 ställt en del frågor angående flygkriget i Korea och fått svar från "officiella flygvapenkällor", vid en tidpunkt, då reträtten inför kinesernas stora offensiv pågick och då USAF ännu inte satt in sina F-84 och F-86. Vi citerar:

REAFLYGPLAN.

Fråga: - Vilka brister har konstaterats hos reajakten - förutom kort aktionstid - i jämförelse med propellerjakten?

Svar: - Inga särskilda. Reajakten har visat sig vara mera effektiv. Underhållsproblemen är inte så stora hos reaflygplanen som hos propellerflygplanen. Genom stora extratankar har problemet med den korta aktionstiden - vad avser operationerna i Korea - eliminerats i stor utsträckning. Reajakten har även stora fördelar genom sin hastighet och stigförmåga samt är över huvud taget mera lämpad än propellerjakten att försvara sig själv och egna marktrupper mot fiendliga flyganfall.

Fråga: - Är reamotorerna känsligare för beskjutning än kolvmotorerna?

Svar: - Reamotorerna har visat sig förvånansvärt okänsliga. Det har rapporterats, att reafpl tagit sig hem trots kulhål i brännkammare, oljesystem, skovlar, utblåsningsrör etc.

Fråga: - Vilka olägenheter har framkommit beträffande den krigsmässiga flygstationstjänsten på reaflygplan?

Svar: - Reamotorerna har alltid varit lättare att arbeta med p g a deras relativt enkla konstruktion. Inga mera svårartade problem har konstaterats.

Fråga: - Har den stora bränsleförbrukningen hos reaflygplan medfört några allvarliga, taktiska olägenheter?

Svar: - Sedan speciellt stora extratankar konstruerats har bränsleförbrukningen inte varit ett allvarligt problem i Korea. F-80 kunde operera från Japan mot mål så långt norrut som Söul och kunde dessutom tillbringa mer än en timme över målet. Sedan reaplan börjat operera från sydkoreanska baser har aktionstiden inte varit något problem.

NORDSIDANS FLYG.

Fråga: - Vilka slutsatser har dragits om Mig-15 av de förare, som sett den i aktion?

Svar: - Ryssarna har offrat en del pansar, beväpning och aktionstid - beträffande dessa saker är Mig-15 underlägsen F-80 - för att nå en något större hastighet än F-80.

Fråga: - Har någon särskild taktik varit nödvändig i striderna mot Mig-15?

Svar: - Den vanliga taktiken har varit fullt tillräcklig.

VÄDER.

Fråga: - Pressen har omtalat, att flygoperationerna i stor utsträckning hindrats av dåligt väder. Varför anfaller inte bombflyget "över moln", med hjälp av radar liksom under andra världskriget? Kan denna anfallsmetod inte användas vid understöd åt marktrupper?

Svar: - Flygvapnet kan inte anfälla rörliga markmål från låg höjd med hjälp av radar i det bombfällande planet. Endast fasta markmål kan anfallas på så sätt. USAF arbetar dock på en metod att anfälla rörliga markmål med hjälp av radar.¹⁾

Fråga: - Hur mycket har vintern hindrat spaningsflygets operationer, som var så effektiva i början av Koreakonflikten? Vilken roll har spaningsflyget spelat under reträtten?

Svar: - Förutom enstaka dagar av praktiskt taget oflygbart väder, har vintervädret haft mycket liten inverkan på flygoperationerna i Korea. Spaningsflygplan av typ AT-6 (= Sk 16) har i medeltal gjort 50 - 60 företag per dygn för att spana efter fiendliga truppkoncentrationer.

FLYGFÖRETAG UNDER MÖRKER.

Fråga: - Har flyganfall under mörker varit framgångsrika?

Svar: - Det är givetvis betydligt svårare att upptäcka de fiendliga kommunikationslinjerna under mörker än under dager. En hel del anfall under mörker har dock utförts med hjälp av bl a lysbomber. Det 2-motoriga attackplanet Douglas B-26 Invader har normalt använts för dessa mörkerföretag. Förarna har fällt lysbomber och sedan anfallit upptäckta mål. Marktrupperna kan också hjälpa till att lysa upp slagfältet och på så sätt underlätta flyganfallen.

SÄRSKILDA FRÅGOR.

Fråga: - Vilken flygplanbeväpning har visat sig mest effektiv mot fiendliga marktrupper: automatkanoner, raketer, napalmbomber eller vanliga bomber?

Svar: - Automatkanoner och napalmbomber har visat sig mest effektiva.

Fråga: - Under andra världskriget användes fallskärmsbomber mot bl a japanerna vid striderna på öarna i Stilla Havet. Har fallskärmsbomber använts i Korea?

Svar: Inga rapporter om sådana bomber har avhörts.

FÖRLUSTSTATISTIK.

U t ö v e r dessa frågor och svar innehöll tidskriften en jämförelse mellan antal förlorade rea- och propellerflygplan i Korea, fram till den 31/10 1950, vilken i sammanfattning ter sig så:

Flygplan typ	Antal starter	Förluster	
		p g a beskjutn fr marken	totalt
N.A. P-51 Mustang	12.000	34	69 (0,6 %)
Lockheed F-80 Shooting Star	15.500	11	42 (0,3 %)

¹⁾ Ufl ann: - Detta kan göras redan nu, med hjälp av markdirigerad radar i frontens närhet.

NAPALM - VERKSAMT STRIDSMEDEL PÅ KOREAFRONTEN.



ETT AMERIKANSKT LOCKHEED F-80 SHOOTING STAR-PLAN - LADDAT MED BL A 6 ST NAPALM-BOMBER - STARTKLART PÅ ETT FLYGFÄLT I KOREA. - BILDER (1 - 4) : ANFALLSSÄTT SE S 137.

Napalmbomber användes för första gången under slutet av 2. världskriget, vid de allierades flyganfall mot Japan. Sedan dess har vapnet utvecklats allt mer och användes nu - som bl a framgått av dagspressen - i stor skala vid krigsföringen i Korea.

Napalm är en grynformig aluminiumtvål, som framställs av olika fettsyror, vilka förtvålats med aluminiumsulfat. Med napalm förstås även i dagligt tal den färdigblandade, trögflytande "gelén" av bensen, som förtjockats med napalm. - Napalmen tillhandahålles i allmänhet i hermetiskt tillslutna burkar. 5 - 7 % napalm tillsättes absolut vattenfri bensen under omröring i lämpliga fat - i regel med hjälp av tryckluft. Efter någon tid har blandningen blivit en trögflytande gelé - blandningsproceduren kan avbrytas. Gelén får sedan stå och "mogna" någon tid. Därpå är varan färdig att tappa på brandbomber eller brandtankar, de senare motsvara fälltankarna. Tappningen måste ske med hjälp av tryckluft.

Brandbomberna förses i allmänhet med fenor och får därför en relativt stabil bana. Brandtankarna är oftast inte försedda med fenor. De "tumlar" därför lätt i luften. Som följd därav ökar spridningen något. Bomber och tankar förses i allmänhet med ett allsidigt verkande tändrör. Vid anslaget mot marken träder röret i funktion och tänder en brandsats av fosfor (mot landmål), natrium (mot vattenmål) eller pyrotekniskt material (mot land- och vattenmål). Bomben (tanken), som är utförd av plåt eller annat lämpligt material, slås sönder vid anslaget, brandmassan övertändes och sprides genom tröghetskrafterna huvudsakligen i anfallsriktningen.

Napalmbombens storlek bör enl amerikanska uppgifter vara 600 l för att få bästa verkan mot aktuella mål, som kan utgöras av stridsvagnar, artilleriställningar, stridsvärn, förråd o d. Särskild uppmärksamhet har napalmbombens goda verkan mot stridsvagnar väckt under nu pågående operationer i Korea. Verkan framgår av bilderna. På bild 1 har en "Shooting Star" har fällt en napalmbrandbomb mot en rysk stridsvagn typ T 34, som uppställts på ett övningsfält i närheten av Pusan. Bilden visar inte hela branden. Den brinnande massan har på bild 2 nått fram till stridsvagnen. På bild 3 synes att T 34:an har exploderat (det svarta rökmolnet) och på bild 4 synes slutresultatet. Vid fällning bör man eftersträva att fälla något minus, enär gelén slungas framåt och därvid har en stor benägenhet att tränga in i skrymslen och vrår samt kleta fast på ytorna. Förbränningen sker med en temperatur på över 1500°. Ev är det möjligt att öka temperaturen ytterligare genom tillsats av aluminiumpulver e d i särskilda behållare inuti bomben.

Forts sid 137.

Flyget ett gott stöd åt FN-armén.

(Arménytt nr 3/51)

Major Kurt Håkansson, som i egenskap av Röda-korsman och sambandsofficer för det svenska fältsjukhuset i Korea följt en hel del av Koreakriget på ort och ställe, har där bl a kommit fram till följande erfarenhet:

"FN-flygets verksamhet i Korea är värd all uppmärksamhet. Den hittills totala flygöverlägsenheten har på ett avgörande sätt underlättat operationerna överhuvudtaget. Om inte denna överlägsenhet förelegat, så hade kriget - med hänsyn till styrkeförhållanden, terräng och underhållsproblem - säkerligen för länge sedan avgjorts till FN-truppernas nackdel. Flyget har svarat för en mycket stor del av underhållstransporterna - stundom har det ombesörjt stridande divisioners underhåll till 100 %.

Å andra sidan får man inte blunda för det faktum, att spaningsflyget inte har kunnat göra den väntade insatsen. Detta torde främst bero på kinesernas vana och förmåga att i regel bedriva all verksamhet - såväl förflyttningar som strid - nattetid, på deras mycket goda utbildning - flygskyddsdisciplin och terrängens begagnande - samt på deras stora skicklighet i alla slag av maskeringsarbeten. Det bör i rättvisans namn också framhållas, att även markspaningen ofta misslyckats på grund av dessa orsaker.

Attack- och bombflyget har nästan utan motstånd kunnat härja bland kineserna. Säkerligen har deras framryckningshastighet härigenom nedbringats avsevärt.

Flygat har - liksom marktrupperna - gjort en efter förhållandena god insats i Korea. De båda försvarsgrenarna har i regel samverkat på ett föredömligt sätt. Ingenting skulle vara felaktigare än att utnyttja händelserna i Korea som vapen i en diskussion om den ena eller andra försvarsgrenens eventuella företräden." - - -

När eget flyg inte räcker till, blir markstriderna för dyrbara.

General MacArthur har nyligen gjort ett uttalande angående operationerna i stort på Korea, där det i sammandrag bl a heter följande.

FN-styrkornas plan att genom ständiga förflyttningar bryta fiendens övermakt och begränsa hans initiativ förblir oförändrad. Genom sitt val av plats för markstriderna har FN-styrkorna påtvingat nordsidan olägenheten att behöva slåss långt från sin bas, varigenom FN-styrkornas flyg och sjöstridskrafter fått mer omfattande användning. Följden har blivit en fortlöpande, allt snabbare förnötning av fiendens trupper och förråd. Allteftersom markstriderna förflyttas norrut kommer fiendens förrådssituation att förbättras och FN-styrkornas kraftpotential i motsvarande grad att minskas. Härigenom kommer fiendens numerära marköverlägsenhet att ånyo få större betydelse. Om man antar, att styrkeförhållandena på ömse sidor i stort sett blir oförändrade, kommer stridslinjerna teoretiskt sett att så småningom uppnå ett militärt "status quo" (= stabilt läge). En fortsatt FN-framryckning utöver denna punkt kommer att militärt sett gagna nordsidan mer än FN-styrkorna.

Engelska flyginsatser i Koreakriget.

(Aeroplane 26/1 51)

Under de sista 16 dagarna av 1950 utfördes 630 flygstarter mot kommuniststyrkorna i Nordkorea från den lätta hangarkryssaren "Theseus". Därvid förstörde eller skadade Fury- och Fireflyg 3 järnvägsvagnar, 6 stridsvagnar, 41 militära byggnader, 4 oljeupplag, 11 djonker, 13 vägbroar, 7 järnvägsbroar, 3 lokomotiv, 2 tunnlar och en landningsbana.

NAPALM - Forts fr s 135.

Napalmbomben har en annan god egenskap i det den kan fällas från lägsta höjd utan risk för eget flygplan. Under nu pågående operationer fälls bomben antagligen i planflykt eller under svag tryckning, på en flyghöjd av 20 - 30 m.



Rysk flygpersonal och materiel till Kina.

Nationalistkinas ambassadör i Washington, Wellington Koo, höll enligt pressuppgifter från USA i februari ett tal, av vilket bl a följande framgick:

I oktober 1950 ingick Ryssland ett avtal med Kommunist-Kina, enligt vilket Sovjet skulle leverera 100 readrivna flygplan till Kina. Leveranserna påbörjades 9/1, och den 21/1 insattes 41 av dessa plan i striderna över Korea. - Ryssland skulle även - enligt samma avtal - till Kommunist-Kina låna ut 1000 flygförare, utbildade på reoplan, och 2000 man fallskärmstrupper.

Transportflyget i Korea.

(N Y Times 13/1 51)

USA:s transportflyg i Fjärran Östern (Combat Cargo Command) utförde under fyra månader mer än 20.000 flygningar på sträckan Japan-Korea och levererade därunder 118.583 ton ytterst viktig materiel till FN:s trupper. Siffran innefattar även 207.223 passagerare. Planen, som använts, har varit Fairchild C-119 Packet, Douglas C-54 (Skymaster), Douglas C-47 Skytrain (Dakota) och Curtiss C-46 Commando.

Marinkårflygets verksamhet på Korea.

(ANAF Reg 27/1 51)

Första amerikanska marinkårflygeskadern, som opererar i Fjärran Östern, hade under tiden 3/8 - 16/12 1950 gjort 7.822 starter. Därav var 5.305 starter utförda i samband med flygstöd åt markstridskrafter enligt följande fördelning: 3.501 för marinkåren, 1.364 för armén och 440 för sydkoreanska trupper.

Hög tjänstbarhet hos reoplanen i Korea.

(Av Week 22/1 51).

Av de hangarfartygsbaserade reajaktförband, utrustade med Grumman Panther-plan, som i januari 1951 var insatta i Korea, hade 96 % ständigt varit i tjänst, från krigsutbrottet i juni 1950 fram till december s å.

Lättare Än Luften:

Hemfronten.

(Efter "The Aeroplane").

Han: - Kan Du tänka Dej, de' va' en inkallelseorder till de' där trevliga gamla flygvapnet!

Hon: - Så tråkigt, att Du inte får vara hemma hos oss då!



Gradbeteckningarnas risker.

Förra våren deltog en yngre kadett och en fältflygare i samma student-skiva. Båda gossarna gjorde den iakttagelsen, att flickornas entusiasm inte var lika översvallande som alltid annars, då de uppträdde i uniform.

Förklaringen var enkel. Någon bland de övriga herrarna, som tydligen var rädd för konkurrensen, hade spritt ut ryktet att fältflygarens raka streck i gradbeteckningen betydde, att han sopade rakt på hangargolven, och att kadettens vinkel tillkännagav, att han sopade i hörnen.

Colle.

"Det där föraktliga lilla flygvapnet".

(RAF Review)

Under evakueringen från Dunkerque 1940, då den av alla slags civila och andra farkoster bestående armadan av "little ships" klarade hemförandet av den retirerande brittiska expeditionskåren, utspelades följande episod på en brittisk jagare: - Fartygschefen, kommandörkapten, tillkännager i sin ropare träffresultaten från tyskarnas flygbombfällningar kring fartyget:

- "En nära bom om styrbord!"
- "En nära bom om babord!"
- "Två bommar till!" - och därefter:
- "Nej nu - - - den bommen föll rakt i skorstenen!"

Och det gjorde den också.

En verkligt "disträ" flygare.

(Flying)

"När vi gick igenom en flygskola i Florida för utbildning på hangarfartygsbaserade flygplan", skriver en meddelare till amerikanska "Flying", "handlade en av våra bästa historier om en förare, som för dagen inte kände sig riktigt i form. Trots att det var mot bestämmelserna tog han ändå på sig flygdräkten, klev i flygplanet, gick igenom checklistan och körde ut till startbanan. Han hade en obestämd känsla av att han glömt någonting, så han gick igenom checklistan en gång till.

Till slut, med den där berömda attityden 'jag struntar i det', drog han på gas, började rulla längs startbanan och tog spaken bakåt. Men planet lyfte inte. Det rullade utanför banan, plöjde genom ett staket och ställde sig slutligen på nosen i ett dike. När räddningsbilen kom fram, stod föraren nonchalant lutad mot en av de fortfarande uppfällda vingarna och försökte komma på vad det var för fel". -

utlandsnytt:

Fackred: Studiecentralen



B R I T T I S K A R A F A V I D A G .
 =====

Wing-Commander Crawford-Compton, brittisk flygattaché i Oslo, har i NLT nr 2/1951 (februari) lagt fram en av honom i slutet på 1950 författad redogörelse för hur RAF då tedde sig. Även om en hel del är känt av vår läsekrets, har artikeln likväl intresse, bl a som ett komplement till vad som läses på sid 121 ovan om det senaste engelska flygbesöket i Sverige. Vi citerar:

RAF, vars personal i december 1950 räknade 200.000 man, har kommit en bra bit på väg med att ånyo bygga upp sina styrkor i första linjen, efter de minskningar, som ägde rum under åren närmast efter andra världskriget. Under den senast gångna tiden har RAF:s "fredstida" uppgifter innefattat åtskilliga viktiga bidrag på det "kalla krigets" område, vilka nu kulminerat i insättande av flygbåts- och transportflygförband till FN-styrkornas hjälp i Korea.

Under "Berlin-liften" (luftbron) 1948-1949 förde RAF:s transportplan fram över 350.000 ton varor till den blockerade storstaden (närmare se Ufl nr 6/1950, bilagshäftet). Samtidigt som denna pågick var andra RAF-förband insatta för att hjälpa armén med att bekämpa kommunistiska banditstyrkor på Malacka-halvön i Bortre Indien. RAF-insatserna under fälttåget omfattade bombing och attackföretag med Lincoln-, Brigand- och Spitfireplan mot banditernas stöddepunkter i djungeln, ävensom fällning av underhåll (ammunition, livsmedel m m) från flyg till de "säkringsstyrkor", som opererade långt borta från sina baser. En flygräddningsgrupp helikoptrar har nyligen varit i verksamhet på Malacka, och där visat sig ovärderlig med att föra undan sjuka och sårade. Personal, som det förut tagit 2-3 veckor att föra över till sjukhus, har nu kunnat föras dit på 2-3 timmar.

I ett kommande krig blir den insats, som RAF i sin egenskap av medlem i det västallierade laget har att klara, främst att skydda Storbritannien för anfall från fiendeflyg, och att därigenom säkerställa örikets bevarande såsom bas för engelsk-amerikanska flygoffensiver. Man kommer också att behöva RAF:s stöd åt de västallierade landstridskrafterna på det europeiska fastlandet och till skydd - tillsammans med brittiska flottan - för sjötransportvägarna till de brittiska öarna.

Brittiska flygvapnet, Storbritanniens första försvarslinje, söker ständigt efter nya medel för att höja sin krigsduglighet. "Emperor"-övningen, som hölls i oktober 1950, och i vilken bl a en norsk jaktflygdivision deltog, var ett typiskt exempel på de krigsövningar i stor skala, som man ordnar minst en gång årligen, för att sätta effektiviteten på prov.

Samtliga dagjaktdivisioner i F i g h t e r C o m m a n d (jaktflyget) är utrustade med Meteor eller Vampire reajaktplan. Den pågående f ö r - d u b b l i n g e n (100-%-iga förstärkningen) av dessa jaktdivisioner, som pågått under omkring ett år, skulle vara avslutad i slutet av 1950. Jaktplan typ Meteor VIII ersätter de tidigare typ Meteor IV. Försedd med två A.W. Sapphire-motorer stiger Meteor VIII till över 13 km höjd på obetydligt över 3 mi-

nuter! En betydligt kraftigare upplaga av Vampire - nämligen Venomtypen - är nu i serietillverkning för RAF.

Förutom de reguljära jaktdivisionerna finns det 20 jaktdivisioner tillhörande reservflyget - Royal Auxiliary Air Force. Över hälften av dessa är utrustade med Meteor eller Vampire, återstoden har ännu Spitfire. - Nattjaktdivisionerna har fortfarande Mosquito (= vår J 30), berömd sedan andra världskrigets tid. Ett nytt nattjaktplan - Meteor NF 11 - är emellertid under serietillverkning för att ersätta Mosquito. Det väntas vara i tjänst på divisioner under 1951, och byggs i så stora serier, att dessa inte bara räcker till för att nyutrusta nattjaktflyget, utan även till att utöka dettas styrka. En del kolvmotorplan typ Hornet är i tjänst som "störningsplan" (long-range intruders).

Förutom de i hemlandet baserade jaktförbanden har de flesta jakt- och även attackdivisionerna utanför hemlandet nyligen försetts med reoplan. Med tanke på den framtida utvecklingen håller man nu på med viktig försöksverksamhet gällande jaktrobotar. Man avser därmed att öka jaktplanens effektivitet i anfall mot moderna bombplan. Dylika stridsmedel skall göra det möjligt för RAF:s jaktplan att anfälla och förstöra fiendens bombplan på mycket längre stridsavstånd än vad den nuvarande beväpningen möjliggör.

En annan viktig del av luftförsvarsorganisationen moderniseras och utbygges även - luftbevaknings- och stridsledningssystemet, innefattande radarstationerna samt signal- och ledningsnätet bakom dessa. Systemet användes som känt för att leda det försvarande jaktflygets rörelser och för ordergivning till lvbatterier (och för alarmering av civilbefolkning m m - Red Ufl anm).

Man lägger nu mycket stor vikt på, att RAF:s jaktflyg kan verka i alla slags väder. Förarna utbildas nu härför och avlägger prov för "instrumentflygcertifikat", innan de får sina flygarmärken. Man fordrar också, att de under tjänsten på sina förband avlägger prov för certifikat av högre slag. En årlig tävling avhålls, i vilken den jaktdivision, som i det nämnda avseendet uppnår bästa resultatet, hemför det mycket eftersträfvade priset. Hela RAF håller tack vare detta program på att uppnå en hög standard i fråga om allväderflygning.

Uppgiften att tillsammans med flottan skydda sjötransportvägarna till öriket påvilar Coastal Command. Detta flyg är än så länge huvudsakligen försett med flygplan av andra världskrigets typer. En del divisioner har dock börjat förseas med moderna, 4-motoriga Shackleton-plan (närmare om detta flygplan se Ufl nr 3/1950, s 114). Dessa har särskilt konstruerats för företag över hav. Coastal Command håller också på med att i samarbete med brittiska flottan få fram nya vapen för ubåtsjakt och lämpliga stridsförfaranden för dessa.

Om vi sedan ser på Bomber Command, är detta främst huvudsakligen utrustat med Lincoln-plan, en utveckling av krigstidens Lancaster. Som en interimsåtgärd har en del divisioner försetts med Boeing Washington (RAF:s namn på den amerikanska B-29:an). De första av dessa deltog i den ovan omnämnda Emperor-övningen. Nyutrustning med reabombplan uppskötts avsiktligt in till dess man fått fram fullt färdiga, godkända nya reamotortyper. De alternativa utvägarna, att nu bygga ett nytt reabombplan, samtida till de nuvarande reajaktplanen, eller en ny, kolvmotorförsedd bombplantyp, större och tyngre än Lincoln, skulle dels ha medfört stora kostnader och dels endast resulterat i ett bombplan med begränsat och mycket kortvarigt värde. I stället håller RAF nu på att utveckla flermotoriga reabombplan, som skall prestera hastigheter, flyghöjder och flygsträckor vida bättre än vad de nuvarande kolv-

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

En stort upplagd luftförsvarsövning, den största sedan kriget, avhölls i oktober över hela England. Enligt The Aeroplane 10/11 och 17/11 samt Flight 16/11 1950 deltog ungefär 1000 flygplan. Utom den engelska flygstyrkan medverkade divisioner från USA, Norge, Danmark, Belgien och Holland.

Daganfall gjordes av amerikanska B-50 tillsammans med äldre brittiska Wellington-förband. Engelska Vampire stationerade i Tyskland markerade reabombplan och Valettaplan tjänstgjorde som mineringsflygplan. Som nattbombplan användes Lincoln och för första gången från USA levererade B-29, kallade Washington, tillhörande RAF.

Under nattanfallen inriktade man sig i synnerhet på nattjaktens flygbaser. Även flottans flyg och fartyg ur engelska flottan deltog i övningen.

Denna var inte anmärkningsvärd p g a att nya flygplantyper deltog, inte heller var den särskilt realistisk. Avsikten var snarare att pröva och utveckla vissa taktiska metoder. En revision av luftförsvarssystemet har varit nödvändig med tanke på framtida reabombplans höga hastigheter. Det enda nya flygplanet, som inte förr deltagit i engelska övningar, var dagjaktplanet F-84 Thunderjet. Vidare märktes ett antal Meteor 8.

Vid övningens avslutning sade den engelske flygministern H e n d e r s o n b l a: - "... divisionerna från västunionen som deltagit, har gjort förnämliga insatser, och detta tack vare den standardiserade utbildningen." Om de amerikanska divisionerna sade han, att de visat duglighet i både försvar och anfall och att de lätt och nära samarbetat med RAF.

R A F av idag - Forts fr sid 140.

motorförsedda bombplanen förmår. De kommer att "arbeta" på någonting omkring två gånger Lincoln-planets flyghöjd och hastighet. - Lincolns tjänstetopphöjd och maxhastighet uppges till resp omkr 8 km och 480 km/tim. - Red Ufl anm .

De första av de nya typerna - English Electric Canberra, 2-motorigt reabombplan, som visats upp på flygdagar och nu är i serietillverkning - kommer att vara i tjänst på divisioner före 1951 års slut. Förutom sin främsta uppgift - att anfälla strategiska mål - kommer detta plan, som tack vare sina avsevärt förbättrade hastighetsegenskaper blivit mindre sårbart än de tidigare typerna, att användas till taktiskt understöd av de västallierades stridskrafter på den europeiska kontinenten.

Våra läsare minns helt visst, slutar förf, att det brittiska flygvapnet, tack vare sina chefers, särskilt L o r d T r e n c h a r d ' s kloket, inte brast i effektivitet när det senaste världskriget bröt ut. Senare under nämnda krig kunde det ensamt, under en avsevärd tid, motstå fiendens hela anfallskraft.

Nu, 5 år efter dennesorganisation, som följde på den allmänna demobiliseringen 1945, har RAF byggts upp på nytt till ett segare och smidigare, ännu effektivare stridsredskap än någonsin förr i sin korta, men händelserika historia.

När "snöslungor" fattas.

(LM nr 2/51)

I Ufl:s danska kollega "Luftmilitaere Meddelelser" läser vi nedanstående:

Den 9/2 snöröjde 350 man 'med handkraft' bana 27 på Karup-flygfältet (Jylland). Därvarande snö och is hade då under någon tid hindrat flygning.

FRANSKA FLYGETS NYUPPBYGGNAD.

Efter Aeroplane 26/1 och Av Week 26/2 51 kan U f l nu meddela:

Uppbyggnaden av det franska flygvapnet enligt den gällande 5-årsplanen är nu i full gång och kommer att förse Frankrike med 2.500 jaktplan i första linjen och 1.500 plan av andra typer. Nationalförsamlingen har beviljat medel till första etappen av uppbyggnaden, som avser ett flygvapen på 1.100 krigsflygplan i första linjen och 1.200 i andra linjen.

Enligt franske flygministern Maroselli beställde regeringen i augusti 1950, före antagandet av 5-årsplanen, 224 st D H Vampire, 295 st transportplan typ Dassault MD 315, 12 st provflygplan typ Dassault MD 450 Ouragan, sex utvecklingar av denna typ (antagligen MD 452 Mystère) och 15 nya skolplan. Man har nu dessutom beställt ytterligare 210 st Vampire. - Vid årets slut kommer Frankrike att ha 11 jaktdivisioner D H Vampire samt 6 jaktdivisioner Republic F-84 Thunderjet i tjänst.

Enligt den amerikanska källan skall den franska 5-årsplanen ge ett resultat av 25 flottiljer i flygvapnet, på tillsammans 1500 flygplan, i början av 1953. Av dessa plan beräknas 300 st vara MD 450, 50 st MD 452 och återstoden Vampire, med ett inslag Thunderjet. Härtill kommer 500 transportplan och 700 skolplan. Personalstyrkan avses stiga från 70.000 man nu till inte mindre än 120.000 år 1953. - Härtill kommer marinflyget, som skall uppnå 10 divisioner Lancaster för ubåtsjakt och 12 divisioner D H Venom för hangarfartyg.

Om detta program genomföres har franska flygvapnet inom kort återtagit sin stormaktsställning och avsevärt distanserat det svenska, som ännu räknas framför det franska i fråga om krigsflygplanens antal. Den nya 5-årsplanen medför en välbehövlig stabilisering och ökade möjligheter att planera för framtiden.

Norska ingenjörstrupper bygger flygstråk.

(Mil Orientering 17/50)

Norska luftförsvaret har med norska ingenjörstruppernas hjälp låtit bygga ett flygstråk - 1100 x 40 m - vid K l a n t e n i Hallingdal (omkr 200 km ostnordost Bergen). Stråket är avsett som nödlandningsplats för militärt och civilt flyg, och som övningsflygfält under norska flygskolans vinterövningar.

300 man ingenjörstrupp med modern utrustning (över 10-talet större och mindre jordskrapor m m) deltog i arbetet, som gick med amerikansk fart och slutfördes på 10 dagar i augusti 1950. Det var röjning, sprängning, dränering och planering som då utfördes. Sommaren 1951 skall arbetena fortsättas, bl a med ytbehandling, besåning m m. De redan utförda försvårades åtskilligt av stark nederbörd och hög grundvattennivå, men gav kanske just därför många värdefulla erfarenheter, inte minst ur tekniska, utrustnings- och övnings-synpunkter.

Danskarnas Thunderjet-förstärkning.

(Folk & Vaern nr 2/51)

Det danska flygvapnet skall - enligt tidskriften "Propel" - tillika med en del andra västeuropeiska länder under 1951 tillföras ett antal reajaktpplan typ R e p u b l i c F - 8 4 E Thunderjet. "Propel" uppger, att det t v rör sig om 40 plan, avsedda för 2 divisioner. - En del data m m om "Thunderjet" återfinns i särskild notis sid 148.

A T L A N T R E K O R D E N .

Ett exemplar av det engelska, tvåmotoriga reabombplanet Canberra, som skall provas av USAF, flögs i februari d.å. från Aldergrove (Nordirland) till Gander (Newfoundland). Tiden - 4 tim 37 min. - är god för nytt atlantrekord i riktning v ä s t . Medelhastigheten blev 710 km/tim och flygningen utfördes under större delen av färden på 14 km höjd.



Ett inofficiellt, tämligen försäkrat, något bättre rekord sattes den 31/1 1951 i riktning

B L A I R NATTLANDAR FÅ LONDON AIRPORT MED SIN MUSTANG
EFTER ATLANTFÄRDEN.

o s t av amerikanen B l a i r , som under flygning Idlewild, N.Y., USA, till London Airport (Heathrow) i Storbritannien, en distans av 5.500 km på 7 tim 48 min, med ett Mustang-plan typ F-51 C, med hjälp av en kraftig medvind om 200 km/tim, nådde en medelhastighet av 720 km/tim. Flyghöjd över 12 km. - B. är - skrev F l i g h t den 8/2 1951 - en 41-års man, anställd som trafikflygare i P.A.A. Han har 17.500 flygtimmar och därunder flugit över Atlanten omkring 400 gånger. Sitt Mustang-plan köpte han för 25.000 dollar. Det har i planet inbyggda extratankar, som rymmer bensin för 8.000 km flygning utan landning.

Tyvärr kontrollerades inte tiden av officiella tidtagare från F.A.I. Färden kan alltså inte betecknas som nytt, officiellt rekord. Hade så skett, hade det gamla rekordet på 20 tim 29 min, satt år 1937 med ett 2-motorigt Lockheed Electra-plan, blivit eftertryckligt slaget.

Efter krigsslutet har - skrev A e r o p l a n e den 9/2 - en hel del inofficiella rekord omtalats. De har i allmänhet satts av civila trafikplan i reguljär linjefart. Det bästa av dessa förefaller att vara den tid på 8 tim 55 min, som noterades den 22/11 1949 för en Pan American Airways' Strato-cruiser.

USAF:s flygplananskaffningar.

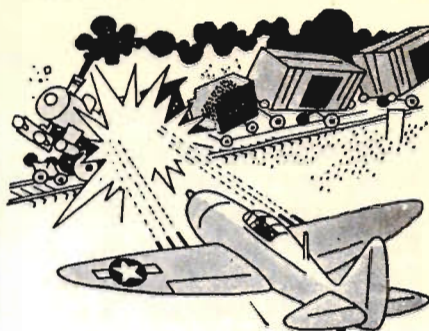
(Aeroplane 16/2 51)

Amerikanske flygministern F i n l e t t e r meddelade nyligen att så gott som hela, eller c:a 99,5 % av 1951 års budgetanslag till flygvapnet redan placerats i det uppbyggnadsprogram, som avser att öka antalet amerikanska flygflottiljer (groups) till 95.

Beträffande det från England köpta, engelska bombflygplanet C a n - b e r r a B M k 2 kommer det troligen att sättas in som allväder-jaktplan (all-weather intruder), om man beslutar inköpa det, och det kommer i så fall att byggas av Glenn Martin-firman. N o r t h r o p F - 8 9 " S c o r - p i o n " - tillverkningen påskyndas, sedan detta flygplan visat sig vara Lockheed F-94 överlägset som nattjaktplan (allväderplan). Bombplanet B o e i n g X B - 5 2 lovar gott: två prototyper är under byggnad och en av dem kan väntas vara i luften inom en inte alltför avlägsen framtid.

DET PÅGÅENDE KRIGET:

Forts fr s 138



Republic F-84 E Thunderjet i Korea.

(Av Week 22/1 51)

Typen insattes i fronttjänst den 7/12 1950. Den har sedan dess utfört åtskilliga goda prestationer under de i Korea rådande, besvärliga förhållandena i avseende på såväl strid som underhåll. På 17 dygn utförde en F-84-flottilj 700 företag (= omkr 41 pr dag), med över 1400 tim flygtid under egentliga stridsuppdrag.

Vid attackföretag lastas F-84:an bl a med 4-8 st 13 cm raketer, 2 st 250 kg-bomber, 1800 skott 13-mm-ammunition samt toppfyllda vingspetstankar. 27. eskortjaktflottiljen, utrustad med F-84 E, har bl a haft fullt upp att göra med att anfälla nordsidans batteriställningar, stridsvagnar, broar, tunnlar, lastbilkolonner och trupper.

Planet har visat sig tåla åtskilligt. Då rapporten skrevs hade inte ett enda F-84-plan gått förlorat. Ett rullade vid landning på ett "flygstråk" i främre stridslinjen över banans slut och över en stenhög, men klarade sig likafullt utan skada på landningsstället - blott en buckla på en dykbromslucka uppstod. Ett annat fick under flygning ett knytnävstort hål i stabilisatorpartiet till följd av skott från marken, samt andra hål i kropp, motor-klädsel och avgasrör. Båda planen kunde fortsätta sina uppdrag.

Bastjänsten i Korea måste bedrivas under enklast tänkbara förhållanden. Flygplanen parkeras ute i leran. De fryser fast under nätterna eller sjunker ned i dyn under bogsering. I början, innan man fått fram för bastjänsten behövlig materiel var förhållandena särskilt svåra och uppfinningsförmågan hos personalen sattes ofta på prov.

Red Ufl anm: - F-84 är det jakt- och attackplan, som i mycket stort antal kommer att ingå i det flyg, vilket nu håller på att byggas upp i Väst-europa. Se även notisen sid 148 om F-84 E till danska flygvapnet.

N.A. B-45 Tornado på Korea.

(Skywriter 5/1 51)

USAF meddelade i början av 1951, att North American B-45 Tornado har insatts i striderna på Korea. - Närmare om B-45 se Ufl nr 2/1951, s 72. Red Ufl anm.

=====

"Flygpojarna" har fått sitt namn.

"Flygpojarna" blir namnet på de ungdomliga deltagarna i flygvapnets nya vinterkurser för flygintresserade pojkar mellan 13-19 år, som började i oktober 1950 och nu pågår vid elva flottiljer samt i Stockholm. Namnet har framkommit som resultat av en av flygvapenchefen utlyst pristävling bland pojarna och flygvapnets personal. Segrare i nammpristävlingen blev Ungdoms-avdelningen vid Östgöta flygflottilj på Malmen, som gemensamt sänt in det segrande namnet. Priset utgjordes av en modell av en J 29. - Antalet flygpojkar är nu omkring 1.000, och till nästa arbetsår väntas verksamheten öka ytterligare.

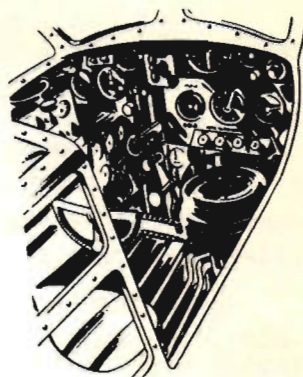
Tekniska Fronten:

Fackred: FF/M

Ingenjör Kjell Wickman, FF/Mel: -

GYROINSTRUMENTEN

OCH MATERIELFELLEN.



För någon tid sedan startade en flygförare med J 21 (utrustad med kurs-horisont¹⁾), för att öva molngenomgång med hjälp av radar. Då han befann sig på c:a 7 km höjd i moln påbörjade han en brant glidflykt. Vid ett tidigare flygpas hade det visat sig, att låsning av kurshorisonten endast i undantagsfall erhöles då låsknappen intrycktes. Föraren ville därför prova låsordningen och gjorde ett antal låsförsök under planén. Han fick då klart för sig, att låsförloppet endast pågick så länge låsknappen hölls intryckt. Så fort låsknappen släpptes frigjordes gyrot ånyo. - Normalt erfordras endast intryckning under det korta moment, som behövs för att få låsreläet att slå till, varefter låsningen fullbordas automatiskt.

Föraren konstaterade alltså, att låssystemet inte fungerade riktigt, men eftersom gyrot efter alla låsförsök förblev frigjort var det ju bara att fortsätta instrumentflygningen på kurshorisonten, menade han. Då planet, fortfarande i moln, befann sig på c:a 4500 m höjd blev föraren beordrad att utföra en 360° vänstersväng under dykning. Han svängde, men efter c:a 90° sväng gick horisontbalken upp i neutralläge. En hastig blick på övriga instrument sade föraren, att planet låg mer eller mindre i ryggläge under kraftig dykning. Han rätade då upp planet ur det onormala läget med hjälp av grundinstrumenten, avbröt radarinflygningen och gick ner och landade. - Vad var då orsaken till att övningen måste avbrytas och till ett flygläge, som på lägre höjd hade varit mycket riskabelt?

Den undersökning av kurshorisonten, som utfördes, visade, att en ledning i låsreläet hade brustit samt att låsknappen var bristfällig. Reläfelet var orsaken till att gyrot frigjorts så snart låsknappen släpptes. Kunde de nämnda defekterna emellertid vara orsak till den felaktiga horisontindikeringen? Ja, indirekt. Det troliga är nämligen, att gyrot vid ett eller flera av låsförsöken fått en stöt av låsmekanismen och sedan intagit ett felaktigt läge. Balkrörelsen, som uppstod efter 90° sväng, blir därigenom förklarlig. Händelsen visar tydligt, hur farligt det kan vara att flyga efter ett instrument, som inte i alla avseenden fungerar oklanderligt.

Kom därför ihåg, att, om ett fel upptäcks på ett instrument, felet o-villkorligen skall åtgärdas innan sådan flygning företages, som kan kräva instrumentets medverkan!

Om felet upptäcks i luften, bör resten av flygningen utföras utan att det felaktiga instrumentet anlitas. Är detta inte möjligt, måste flygföraren hela tiden vara beredd på att indikationerna kan vara vilseledande.

Var orsaken till det inträffade alltså ett rent materielfel? Nej. - Hade föraren haft klara begrepp om gyroinstrumentens egenskaper, så hade han behandlat kurshorisonten annorlunda och då aldrig råkat ut för det nu inträffade. En del klarläggande av gyroinstrumentens natur kan vara på sin plats i detta sammanhang.

1) Kurshorisonten är ett gyroinstrument, som innehåller en kompassindikator och en kursvisare.

P r i n c i p e n hos ett gyroinstrument är den, att man låter gyrots axelriktning tjäna såsom referens vid fastställande av flygplanets f l y g l ä g e (horisontgyro, kurshorisont), resp för dess k u r s (kursgyro), och/eller som s t a b i l i s a t o r för något speciellt, kurskännande organ (kurshorisont).²⁾ Ett gyro har ju som bekant egenskapen att vilja behålla sin axelriktning oförändrad i rymden. Eftersom gyrot är kardanskt upphängt, bibehåller det också sitt läge i rymden, oberoende av hur flygplanet vrider sig kring sina axlar.

Av konstruktiva skäl är dock i allmänhet möjligheten att luta flygplanet i sid- och längdled, utan att gyrot rubbas, begränsad till vissa maximala vinklar. Överskrides dessa kan gyrot bli skadat. Gyroinstrumenten brukar därför vara försedda med en låsanordning. Då man låser ett sådant instrument, tvingas gyrot av låsmekanismen att inta ett visst normalläge i förhållande till flygplanet, varefter det kvarhålls där, tills frigöring sker. Gyrot är alltså i låst tillstånd fixerat vid flygplanet, och samtidigt bestämt till sitt läge i rymden av flygplanets läge.

Instrumenten är så konstruerade att de, då gyrot är låst, endast vid planflykt visar riktiga värden. Eftersom gyrots axelriktning efter frigöringen bestäms av flygplanets läge i frigöringsögonblicket, förstår man därför, att flygplanet vid frigöringen måste hållas i planflykt. Iakttages inte denna regel blir instrumentet otillförlitligt. Visserligen är gyrot utrustat med sådana anordningar, att det i dylika fall automatiskt söker sig tillbaka till rätt läge så småningom, men innan detta förlopp är fullbordat kan föraren ha behövt anlita sitt instrument. Somliga instrument, däribland kurshorisonten, har en lodsökningsanordning, som inte verkar om gyroaxeln lutar mer än 8° i sidled.

Vid den flygning som relaterades, gjorde föraren låsförsök under brant plané. Även om låssystemet hade fungerat oklanderligt skulle gyrot ha bringats ett felaktigt läge. Gyroaxeln skulle nämligen av låsmekanismen ha vridits så att horisonten visade p l a n f l y k t under glidflykt med den dykvinkel, som användes i frigöringsögonblicket. Horisontindikatorns såväl som kompassindikatorns och kursvisarens utslag hade även då blivit högst otillförlitliga, eventuellt med obehagliga överraskningar som följd.

Kom därför ihåg: - Då ett gyroinstrument frigöres i luften, skall flygplanet ligga i p l a n f l y k t !

Om man under flygning av någon anledning misstänker, att gyrot intagit ett felaktigt läge, skall man låsa instrumentet och därefter frigöra det u n d e r p l a n f l y k t .

Före avancerad flygning skall alla låsbara gyroinstrument alltid låsas manuellt, även om anordningar finns för automatisk låsning. Gyrot skadas nämligen alltid mera vid automatisk låsning än vid manuell, även om skadorna inte kan jämföras med dem, som uppstår under avancerad flygning med olåst gyro.

K. W-n.

Tupoljev Tu-10 - nytt ryskt reabombplan (attackplan). (Folk & Vaern nr 2/51)

Tupoljev har konstruerat ett nytt 2-motorigt reabombplan (attackplan), kallat Tu - 10 . Dess motorer lär ha 1814 kp dragkraft vardera och skall ge planet en maxhastighet av omkr 860 km/tim. Beväpningen utgöres av en rörlig 20 mm akan - i stjärttorn - och 2 fasta 20 mm akan i vingens framkant. Bomblasten lär vara omkr 2,3 ton, flygsträckan 3.200 km. Planet skiljer sig från Tu-2 och Tu-4 bl a däri, att det har enkelt sidroder.

2) Vi bortser här från s v ä n g i n d i k a t o r n (görlindikatorn), som arbetar efter en annan princip.

USA:s flygplanindustri och produktionsstegringen. (Av Week 8/1 51)

Trots en planerad 5-dubbling av 1950 års flygplantillverkning når man ändå inte på långt när upp till krigsårens produktionssiffror. Nedan några jämförande siffror.

1950	19 milj kg flygplan	1943	380 milj kg flygplan
1951	93 - " -	1944	550 - " -
1942	158 - " -	1945	300 - " -

Inom industrien anser man att mer än en 3-dubbling inte är möjlig. Den reserv man har i alla nedlagda flygplanfabriker uppväges av att ett modernt krigsflygplan är en mycket mera komplicerad produkt nu än för 10 år sedan - (antalet arbetstimmar per plan har mer än 4-dubblats) - samt av den rådande knappheten på material och bristen på kvalificerad arbetskraft. - Antalet anställda inom flygindustrien väntas ha stigit till 500.000 el mer vid mid-sommar 1951 (256.000 i juni 1950). De flesta företagen har redan infört 48-timmarsvecka.

Den snabbhet, med vilken de militära myndigheterna sluter kontrakt om leveranser till flygvapnet är en mycket viktig faktor. Det dröjer emellertid bara 9 månader innan miljardanslagen i 1951 års budget (bl a 10,2 miljarder dollar för flygplananskaffning) avsätter synliga spår i produktionssiffrorna.

Kanadas flygindustri. (Aeroplane 2/2 51)

Flygindustrin väntas bli landets största industri. Antalet däri anställda kommer endast att överträffas av järnvägarnas personal och av Kanadas civila statsanställda. F n är bilfirman Ford Motor Co of Canada den största industrin, med en personalstyrka på 15.000 man.

Flygplan- och motorfabrikerna sysselsätter i dag 13.000 man (9.500 före Koreakriget), men enbart Avro-firmans Kanada-bolag avser att anställa ytterligare 5.500 man under de 18 närmaste månaderna. De flygplan, som framför allt kommer att byggas i stora serier, är Avro Canuck och N.A. Sabre jaktplan samt D H Chipmunk (skolflygplan), dessutom ett mindre antal transportplan typ D H C-127 Beaver, för USA. Motortillverkningen kommer att koncentreras på reamotorn Orenda.

Reamotorn J-65 massstillverkas i USA. (Press febr 51)

Wright Aeronautical Corp är i färd med att påbörja en motortillverkning efter ett program, som man icke sett maken till varken i USA eller annorstädes. USAF har beställt J-65 (licensbyggd Armstrong-Siddeley Sapphire) för 1 miljard dollar (nära 6 000 millioner kronor). Firman Wright har helt ställt in sig på denna tillverkning. Dess samtliga, tidigare beställningar på kolvmotorer har överlåtits på bilindustrin.

För att få produktionen snabbt igång översätter man inte de engelska måtten på gängor m m, utan behåller dem, trots de kostnader och olägenheter detta medför (England och USA använder båda tum, men måtten skiljer sig något).

J-65 kommer att förses med efterförbränning, som ger motorn en total dragkraft av 4.335 kp. Det är likväl inte den större dragkraften, som föranlett amerikanerna att massproducera Sapphire, utan snarare motorns låga bränsleförbrukning, som är lägre än någon amerikansk reamotor med samma dragkraft.

Matador - en amerikansk 800 km-robot. (Av Week 9/1 51)

Enligt förljudande har flygvapnets Air Materiel Command givit Martin-firman order på tillverkning av en "800 km-robot", kallad "Matador". Siffran 800 km är här sannolikt räckvidden, eller möjligen hastigheten. Matador är



ett flygvapnets projekt och har tidigare haft beteckningen MX-771. Dess beteckning nu är Y S S M (X i "MX" betecknar prototyp, Y i "YSSM" serieproduktion, SSM = Super-Sonic Missile). Matador väger omkring 7 ton och beräknas vara i tjänst 1952.

Republic F-84 E reajaktpän - några data.

(Folk & Vaern nr 2/51)

Republic F-84 'Thunderjet' är ett av ögonblickets allra bästa reajaktpän. Detta bevisades bl a vid en amerikansk övning i anfall på USA:s strategiska bombplan B-36, där F-84 var överlägsen både det berömda F-80 Shooting Star-planet och världsrekordinnehavaren N.A. F-86 Sabre (1080 km/tim). Det är inte nog med att ett jaktplan kan flyga snabbt, det måste också ha goda manöveregenskaper och helst också lång flygsträcka. Thunderjet uppfyller dessa krav.

Första F-84:an flög den 28/2 1946. Den andra uppnådde i sept samma år 983 km/tim vid Muroc, USA, vilket endast var 8 km/tim sämre än dåvarande världsrekord, satt med Gloster Meteor IV. Sedan dess har ett stort antal Thunderjet levererats till USA:s flyg, i ständigt förbättrade modeller. Den nyaste typen är F-84 F (tidigare kallad YF-96 A), med en maxhastighet av över 1000 km/tim. (1186 km/tim enl senare uppgifter och med Sapphire-motor - Red Ufl ann). Den är - säger Folk & Vaern - ännu inte i aktiv tjänst.

Den 22/9 1950 gjorde överste Schilling, USAF med en F-84 den första non-stopflygningen i reajaktpän över Atlanten. Tid 10 tim 1 min, "lufttankning" under färden, på omkr 8 km höjd, utförd under hastigheter växlande mellan 360 - 400 km/tim.

F-84 E, det danska flygvapnets typ, är den näst nyaste och den, som senast insatts i aktiv tjänst vid förband. Motorn, en Allison J-35-A-17 med 2270 kp dragkraft, kan bytas på 50 min. Planet är beväpnat med 6 st 12,7 mm akan och kan medföra ett växlande antal raketer och bomber - upp till en vikt av ca 2040 kg. Ett vanligt alternativ är 32 st 12,7 cm raketer och 2 st (29,5 cm) "Tiny Tim", om vardera 544 kg vikt. (jfr U f l 1950, s 336).

Om lång flygsträcka önskas, utrustas F-84 med 4 extra drivmedelstankar, 2 på vingspetsarna och 2 under vingen, en på var sida av kroppen. Flygsträc- kan blir då omkr 4.000 km. - Föraren skyddas av pansar. Katapultstol finns. Planets övriga offentliggjorda d a t a och p r e s t a n d a är:

spännvidd	11,4 m	maxhastighet	över 965 km/tim
längd	11,6 "	praktisk topphöjd	över 13,7 km.
flygvikt (F 84 B) ~	9 ton	flygsträcka (bedömd)	1500 km.

Douglas XF4D reajaktpän.

(Press febr 51)

Ett jaktflygplan typ Douglas XF4D, kapabelt för överljudfart, har nyli- gen provflugits. Planet har deltagande. Drivkraften är en reamotor typ Wes- tinghouse J-40, dragkraft normalt 3400 kp, med efterbränning nära 5000 kp. Anmärkningsvärd är planets goda stigförmåga, 4550 m/min (vid havsytans nivå). XF4D är konstruerat med tanke på att få fram en jaktplantyp, som efter mycket kort varsel kan vara klar att uppta strid på hög höjd. Flygtiden är kort, endast 25 min. Start med katapult.

Percival P-56 - nytt skolflygplan för RAF.

(Flight 23/2 51)

RAF har till ett av sina skolflygplan för grundläggande flygutbildning utvalt Percival P-56. Planet har en 500 hk Alvis Leonides stjärnmotor, är 2-sitsigt (sida vid sida) och har fullständig radioutrustning. Motorstyrkan är anmärkningsvärt stor för ett flygplan använt för första utbildningen. I slutet av 1952 kommer P-56 att börja ersätta det nuvarande planet Prentice.

Haveri # Fronten #

Fackredaktion: FS/Fh

VAD VET DU OM DIN OSF?

1. Vad skall Du anmäla till "fyl" efter landning på främmande flygplats?
2. Ett flygplan skall flyga i nedsatt sikt F 7 - F 17 (2:a kvadranten). Vilken är lägsta tillåtna flyghöjd?
3. Vad är lägsta höjd för överflygning av St. och L. Karlsö under tiden april - juli?
4. När skall bestick föras?
5. Vilken är den högsta flyghöjd, som får användas vid mörkerflygning för flygplan utan syrgas?

Svar se sid 150.**EN MÄRKLIG RÄDDNINGSAKTION I STILLA HAVET.**

En grupp om 5 jaktplan från amerikanska flottbasen Guam i Stilla Oceanen förlorade under en övningsflygning orienteringen p g a dåligt väder, varvid 4 av planen tvingades att nödlanda i havet, sedan bränslet förbrukats. De hade under övningen av en kraftig NO vind förts ut över havet SV om Guam. Första meddelandet om att gruppen var i svårigheter erhöles på Guam genom att man avlyssnade radiotrafiken från en av förarna. När det visade sig nödvändigt att sätta igång räddning, organiserades omedelbart spaning med flyg och fartyg.

En jagare, som befann sig 50 sjömil N om Guam beordrades att gå till en punkt SO om ön där ett av planen rapporterades ha nödlandat. 2 hangarfartyg med sina plan beordrades till andra rapporterade nödlandningsplatser och ytterligare 2 fartyg förenade sig senare med spaningsstyrkan. - De nödlandade planen var spridda inom ett område från 9 - 65 sjömil från Guam i SV riktning. Kraftiga vindar och strömmar förde planen mot SV.

Det första planet nödlandade kl 1230 och upptäcktes av ett spanande plan från ett hangarfartyg kl 1630. Föraren togs upp av en jagare kl 1719. Han upptäcktes av ett räddningsplan, flytande i sin flytväst, just då han signalerade med sin sista röksignal. Senare överfördes den räddade till hangarfartyget med helikopter. - Gruppchefen nödlandade kl 1245 och upptäcktes kl 0425 på morgonen, mycket utmattad men i övrigt oskadad. Upptäckten gjordes i mörker av utkiken på en av de sökande jagarna. Då fartyget passerade c:a 200 m från den nödställde observerade utkiken svaga ljussignaler med en ficklampa. Fartyget lyckades sedan lokalisera och bärga föraren med hjälp av dennes signaler med ficklampa och visselpipa.

Ett tredje plan nödlandade kl 1324 och upptäcktes från en helikopter kl 1816, 13 min efter det helikoptern hade startat från hangarfartyg i närheten. - Ett plan landade på hemmabasen kl 1315 och det femte planet nödlandade kl 1330 och kunde inte återfinnas.

I skildringen av räddningsaktionen meddelas, att de nödlandade planen sjönk nästan omedelbart i den grova sjön, varigenom förarna inte fick till-

VAD VET DU OM DIN OSF?

Svaren på frågorna sid 149 är:

1. Flygplanbeteckning, landningstid, startplats, ur flygsäkerhetssynpunkt anmärkningsvärda iakttagelser samt uppgifter angående vädret.
2. 1050 m. Lägsta höjden i kvadranten, 450 m, får inte användas, när flyghöjden skall vara mer än 300 m över terrängens nivå.
3. 2000 m.
4. Vid flygning utanför närzon i nedsatt sikt och över slutet molntäcke samt vid flygning utomskärs skall bestick föras i flygplan, i vars besättning flygspanare eller flygsignalist ingår.
5. 1500 m.

EN MÄRKLIG RÄDDNINGSAKTION - Forts fr sid 149.

fälle att klargöra sina livbåtar. Dessa satt tydligen fast i fallskärmsseparerna. Flygarna höll sig därför flytande med hjälp av flytvästarna. - Vidare uppmärksammar rapporten speciellt den utkik, som i mörkret siktade de svaga ljussignalerna från en förare, då jagaren passerade på 200 m avstånd.

Under 16 timmar i hård sjö, flytande på flytvästen, hade denne förare vid några tillfällen tidigare sett spaningsstyrkan passera strax i närheten. Utkiken på jagaren fick omedelbart 30 dagars extra tjänstledighet som belöning för sin påpasslighet, som under rådande förhållanden var en prestation.

I spaningarna deltog omkr 100 plan och 5 fartyg.

Red Ufl anm: - En så lyckad räddningsaktion som denna, vid vilken 3 man, som flöt på havet i flytvästarna kunde upptäckas av spaningsorganen, torde vara ganska sällsynt i räddningstjänstens historia. Möjligheterna att hitta enstaka karlar flytande i flytvästar, många timmar efter en relativt osäker lägesuppgift meddelats, måste tyvärr bedömas vara små. Händelsen inträffade före Koreakrigets utbrott.

utlandsnytt: Forts från sid 143.

"Ryssland har atombomber".

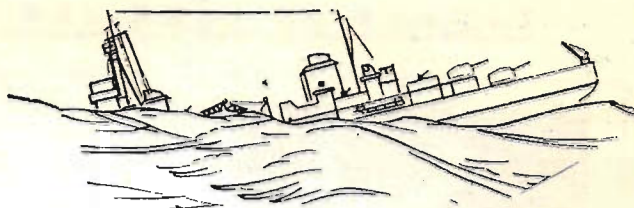
(N Y Times 3/1 51)

Dean, chef för amerikanska atomkommissionen, fällde nyligen ovan citerat yttrande, i samband med en fråga om ryssarna verkligen prövade sådana sommaren 1949. President Truman sade nämligen samma höst, att det hade varit en "atomexplosion" i Ryssland, men han sade inte att det varit en bomb. Experter anser emellertid, att det var en bomb.

Dean nekade att svara på, om USA känner till antalet atombomber i Sovjet. En inofficiell beräkning av Amerikas innehav av dylika bomber är 700 st. När D. utfrågades, om president Truman har beordrat atomkommissionen att leverera bomber till krigsmakten, svarade han, att han inte ansåg sig böra besvara frågan.

Så gick det till!

Fackred: Studiecentralen



E N B E R Ä T T I G A D I N S A T S .

Slaget i Filippinska sjön den 19-20 juni 1944 gällde avgörandet huruvida amerikanarnas 4 dagar tidigare påbörjade landstigning på Saipan i Marianerna, avsedd att bli bas i bombkriget mot Japan, skulle lyckas eller inte.

En betydande japansk flottstyrka, med bl a 6 hangarfartyg, gjorde en framstöt för att med sitt flyg slå tillbaka de amerikanska sjöstridskrafterna och därmed isolera de landsatta marinkårtrupperna. Amerikanerna hade bl a 15 vanliga hangarfartyg under amiral Mitscher jämte 11 eskorthangarfartyg. Den 19 juni utkämpades två drabbningar i luften mellan de båda sidornas hangarfartygsflyg över Guam, där japanerna sökte mellanlanda, och dessutom ett över de amerikanska fartygen, som utsattes för ett massanfall. 400 japanska flygplan nedsköts denna dag mot 26 amerikanska, ett klart utslag på, att kvaliteten gått ned hos de japanska flygarna.

Hotet mot landstigningsföretaget syntes avvärvat, men den amerikanske flottchefen ville inte nöja sig bara med det. Han ville också förfölja och sänka de fientliga flytande flygbaserna - hangarfartygen - så att verkan skulle bli mera bestående. Först på kvällen den 20 juni var den japanska flottans läge fastställt, 800 km väster om de amerikanska hangarfartygen. Inte desto mindre sändes 200 flygplan iväg för att göra det bästa möjliga före mörkrets inbrott, och med risk att de på grund av bensinbrist eller navigeringssvårigheter inte skulle lyckas återvända.

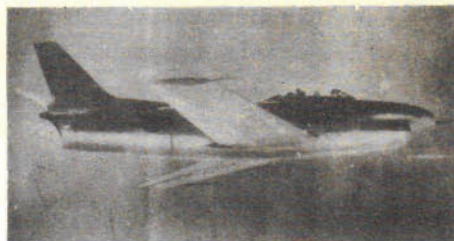
Attackplanen fann sina mål i skymningen och anföll dem i 40 min, med resultat att ett hangarfartyg och två tankfartyg sänktes medan ett slagskepp och 4 hangarfartyg skadades. Dagen innan hade ett hangarfartyg sänkts av en ubåt, varför nu intet brukbart hangarfartyg återstod för japanerna. Framgången blev alltså stor, men priset var också högt. Av 200 startande flygplan återvände i mörkret blott 100 - av de 100 övriga sköts 20 ned och 80 nödlandade i havet. 90 % av de nödlandade besättningarna kunde dock bärgas, en triumf för räddningsorganisationen.

Japanska flottan repade sig aldrig efter dessa förluster, särskilt personalen kunde svårligen ersättas. Amiral Mitschers flygare hade vunnit en avgörande seger.

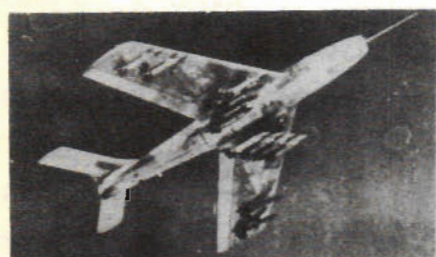
KÄNNER DU IGEN DEM? - Lösning av uppgiften s 120.



1



2



3



4



5

X 7

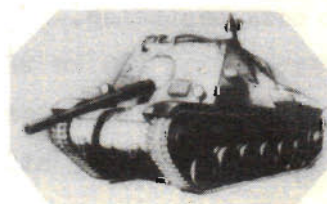


I



II

X 8



C. STRIDSVAGNAR.

Nr	Stridsvagn	Beskrivning
X 7	<u>SAV m/43</u> Svensk stormartillerivagn	Fast överbyggnad, kanon monterad i kula i frontpansaret, rekylcylinder ovanför eldröret. <u>Vikt:</u> 12 ton.
X 8	<u>Pvkv m/43</u> Svensk pansarvärnskanonvagn	Fast överbyggnad utan "tak". Kanon i "kula" i frontpansaret. Lvksp t v i överbyggnaden. <u>Vikt:</u> 23 ton.

A. FLYGPLANBILDERNA 1-5.

Nr	Fpl typ	Beskrivning
1	<u>De Havilland</u> <u>Venom I</u>	1-motorigt reajaktpplan. Midvingat. Spolformig central-kropp, utskjutande framför och bakom vingen. Utfyllnad baktill. Förarhytt långt fram. Dubbla, jämntjocka stjärtbommar. Pilformig vinge, med rak bakkant. Små, spadformiga stjärtsidplan. Stjärthöjdplan något upphöjt.
2	<u>North Ame-</u> <u>rican F-86 D</u> <u>Sabre</u>	1-motorigt reajaktpplan. Lågvingat. Nästan jämntjock flygkropp. Droppformig huv framför vingen. Luftintag under radardom i nosen. Litet överhäng på utblåsningsröret bak. Pilformig vinge, tvärvaskurna spetsar. Stjärtsidplan högt, sluttande, med tvärvaskuren topp och rak utfyllnad. Pilformigt stjärthöjdplan.
3	<u>Republic</u> <u>F-84 F</u> <u>Thunderjet</u>	1-motorigt reajaktpplan. Midvingat. Pilformig vinge. Runt luftintag i nosen. Pilformigt stjärthöjdplan. Spolformig flygkropp.
4	<u>Fairchild</u> <u>C-119</u> <u>Packet</u>	2-motorigt propellerfpl. Högvingat. 2 st spolformiga stjärtbommar. Centralflygkropp, sektion fyrkantig. Flygkroppen utskjutande långt framför och bakom vingen. Dubbla, sockertoppsformiga stjärtsidplan.
5	<u>Jak 17</u>	1-motorigt reajaktpplan. Midvingat. Lång framåtsluttande nos med luftintag. Vingar starkt avsmalnande mot spetsarna. Markerat steg på undersidan i höjd med vingens bakkant. Droppformig huv mitt på kroppen, mitt över vingen. Högt, triangelformigt stjärtsidplan.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Väktaren</u> svensk minsvepare	Fristående, smal skorsten, lutar något akteröver. Brygga av normal storlek, i två "våningar". På främre bryggkanten om babord en sjökortslåda, kan i vissa fall synas på ganska stort avstånd, då den kastar skugga på bryggfronten. Två pålmaster, en akter bryggan och en mindre, nära akterstaven. Lutande för- och akterstävar, steg i däckslinjen vid bryggan, akterskepp (från skorstenen) utan överbyggnader. Två lätta pj, en på backen, väl synlig, och en ett stycke akter skorsten, i allm ej skönjbar på avstånd. <u>Bestyckn:</u> art: 2-75, 2-25. <u>Depl:</u> 310 ton. <u>Dim:</u> 52 x 6,0 x 2,8. <u>Fart:</u> 23 knop.
II	<u>BO 1-typ</u> rysk (ex amerikansk) ubåtsjagare	En liten, smal skorsten akter masten. Pyramidformad brygga, byggd som torn. Enkel pålmast med rå. Lutande förstäv, tvärvaskuren akter. Obruten däckslinje, svagt språng. Bryggan övergår i en överbyggnad, som gör att akterdäck verkar belamrat. En lvapjäs tydligt synlig på backen. <u>Bestyckn:</u> art: 1-40, 3-20, <u>Depl:</u> 108 ton. <u>Dim:</u> 34 x 5,6 x 2,1. <u>Fart:</u> 18 knop.

Läsekretsen:

Fänrik E. Runold, F 6:

REKRYTERING AV FLYGANDE PERSONAL -
=====

TANKAR OCH ERFARENHETER.
=====



F ö r f till nedanstående inlägg i flygvapnets rekryteringsfråga, fänriken vid flygvapnet E r i c R u n o l d , tillhörande F 6, har tidigare medverkat i U f l , bl a med den läsvärda studien " R o b o t f r o n t e n g e r o s s f r a m t i - d e n s f l y g m o t o r e r ? " (Ufl nr 1/1951, s 35 ff).

Född 4 maj 1920 kom R., efter 1935 genomgången folkhögskola, år 1937 i flygvapnets (F 2) tjänst, 1947 klarade han sin studentexamen och blev efter avslutad officersutbildning fänrik 1949.

Som känt omkom han den 28 februari 1951 vid ett flyghaveri i Övre Norrland, i samband med skjutövning, till följd av ett vingklaff-fel. Såsom framgår av det följande inlägget var R. allsidigt, icke enbart tekniskt intresserad. Vårt flygvapen förlorade i Eric Runold en god kamrat och en lovande, duktig officer. Heder åt hans minne!

Ute bland de civila hör man ofta: - "Flyget har väl ingen svårighet med rekryteringen. Som flygare söker ju många pojkar!" - Ja, det kan ju vara riktigt att det är många pojkar som söker. Men yrket är mycket specialbetonat, med höga krav, såväl fysiska som psykiska, och dessutom tror jag att det måste finnas mer eller mindre medfödda anlag för flygning. Detta medför, att gallringen inom flygaryrket blir mycket större än inom andra yrkesgrenar. Härav följer att antalet antagna blir jämförelsevis litet.

För att få mera folk till flyget måste en omfattande upplysningsverksamhet om flygaryrket och dess framtidsmöjligheter bedrivas. Skolornas undervisningsplaner upptager numera ett antal timmar för s k yrkesvägledning för de två högsta klasserna i gymnasiet och realskolan. Här får de pojkar, för vilka yrkesvalet börjar bli aktuellt, ett ypperligt tillfälle att inhämta erforderliga upplysningar om olika yrken.

Men det räcker inte att söka kontakt med ungdomen i dessa skolor, man kan där inte nå alla kategorier av ynglingar, som kan tänkas söka till flygvapnet. Jag tänker då närmast på de med enbart folkskoleutbildning. Att såsom det sker med de högre läroanstalterna vända sig till folkskolorna med upplysningar om flygaryrket tror jag inte är lämpligt, då pojkarna där är i yngsta laget. I detta fallet får man nog vända sig till ideella föreningar o d, t ex idrotts- och scoutorganisationer.

Man kan också vända sig till ungdomsförmedlingarna, dit just denna kategori av pojkar vänder sig. Men tyvärr har dessa ungdomsförmedlare ofta inte tillräcklig insikt om flygaryrket. De jämför gärna detta med vilken annan fast anställning vid krigsmakten som helst, där det tyvärr ofta är så, att de flesta måste återgå till civil verksamhet efter några år. Under sådana förhållanden rekommenderar de inte gärna anställning vid krigsmakten, då ju deras uppgift är att skaffa framtidsplatser åt pojkarna. En ökad kontakt mellan flygvapnet och ungdomsförmedlarna skulle utan tvekan vara till båtnad för alla parter.

Den rätta metoden att öka rekryteringen är säkert inte att uppträda som någon slags "propagandaminister". Yrket skall inte rosas eller romantiseras, ty den tiden är för länge sedan förbi, då flygaryrket omgavs av en hjältegloria. Nej, saklighet lönar sig bättre, vilket också ett flertal lärare, rektorer och föräldrar tacksamt bekräftat.

En av de största stötestenarna vid rekryteringen är oftast föräldrarnas negativa inställning. Deras farhågor för yrkets risker är i de flesta fall mycket överdrivna. För att klarlägga de verkliga förhållandena om haverifrekvensen och framtidsmöjligheterna inom flygvapnet har föräldrarna inbjudits att tillsammans med pojkarna åhöra föredrag och framställa frågor. Den omfattande civilanställningsutbildningen för de pojkar, som inte avser att fortsätta inom flygvapnet är så nystartad, att den utåt ännu är relativt okänd. Efter ett klarläggande om denna utbildning har den mottagits med uppskattning och stort intresse, inte minst av lärare och föräldrar. Den mycket lockande praktikanttjänstgöringen har också rönt stort intresse, och enligt min mening torde den i hög grad verka befrämjande på rekryteringen.

En lämplig och slående film att visas i anslutning till rekryteringsföredrag saknas helt. De filmer, som nu i nödfall visas är inte slående. En del är t o m helt olämpliga enligt min mening (exvis filmer med autentiska luftstrider). Speciellt föräldrar och lärare reagerar mot dessa.

Jag tror man skulle vinna på att spela in en k o r t f i l m (visningstid 12 - 15 min), med avsnitt ur olika utbildningsskeden och glimtar från tjänsten vid förbanden. Man kan kanske tänka sig två upplagor, tillrättalagda för dels officersaspiranter, dels fältflygaraspiranter. Ett önskemål är också att framställa filmer både som ljudfilmer och som stumfilmer, beroende på skolornas olika resurser i fråga om filmmapparater.

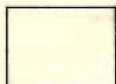
Rekryteringsföredragen har omfattats med mycket stort intresse från pojkarnas sida, vilket också bestyrkes av bl a den rektor, som efter ett sådant föredrag yttrade: - "Tänk om vi också kunde få pojkarna att lyssna lika uppmärksamt under en hel lektionstimme. Men så ingår ju heller inte ämnet flygning i vårt arbetsprogram!"

Ru.

Rättelse till Ufl nr 3/1951.

På sid 108 under rubriken "Vad vet Du om flygstations- och verkstads-tjänst?" skall 4. meningen i svaret på fråga nr 3 lyda på följande sätt:

"Den allmänna delen, som kvarstannar på flotttiljen, innehåller ett 30-tal verktyg, medan den speciella delen - med ett 20-tal verktyg - avses följa flygplantypen (vid dennas ev överflyttningar till annan flotttilj e d)".



SÅ GICK DET TILL: - DET TYSKA LUFTVÄRNET I SLUTET AV ANDRA VÄRLDSKRIGET.

En lv-medarbetare, som tecknat sig *O t t o S v o b o d a*, har i en artikel i "Flugwehr und -Technik" nr 7/1950 redogjort för vissa förhållanden vid tyska luftvärnsartilleriet i slutet av andra världskriget. Här följer ett utdrag ur artikeln.

Tyska luftvärnet nådde sin högsta styrka i februari 1944, då det fanns c:a 2.600 tunga batterier, med sammanlagt 13.500 tunga pjäser. Vidare fanns då 1.600 medeltunga och lätta batterier, med tillsammans c:a 21.000 pjäser. I denna siffra är emellertid inte inräknat luftvärnet i hemorten och hjälp-luftvärnet. Därtill kom vidare 450 strålkastarkompanier, med c:a 700 strålkastare, samt ungefär 100 ballongkompanier, med sammanlagt 2.400 spärrballonger. Svoboda ger sedan en jämförelse över totalbeståndet av luftvärnspjäser, vid tre olika tidpunkter under "slutskedet". Kolumnen *t v* anger pjässlaget (kalibern), de övriga kolumnerna antalet pjäser.

	<u>31/1 1945</u>	<u>18/2 1945</u>	<u>Slutet av april 1945</u>
2 cm	12.324		
2 cm x)	3.952	27.759	17.645
3,7 cm m/18,			
m/36, m/37	2.915		
3,7 cm m/43	1.040		
3,7 cm xx)	366	4.386	3.381
5 cm	47		
<u>S:a</u>	<u>20.644</u>	<u>32.145</u>	<u>21.026</u>
8,8 cm m/18,			
m/36, m/37	9.930	9.793	5.968
8,8 cm m/37/41	13	251	92
8,8 cm m/41	318		
10,5 cm	1.902	1.097	964
12,8 cm	570	661	229
<u>S:a</u>	<u>12.733</u>	<u>11.802</u>	<u>7.253</u>
Summa medeltungt och lätt luftvärns- artilleri:	<u>33.377</u>	<u>43.947</u>	<u>28.279</u>

Nedanstående tabell anger antalet lv-pjäser, som den 19 april 1945 var insatta till Berlins försvar:

<u>Kaliber:</u>	<u>Antal pjäser:</u>	<u>Kaliber:</u>	<u>Antal pjäser:</u>
2 cm	316	8,8 cm m/37	293
3,7 cm	123	8,8 cm m/41	22
<u>S:a</u>	<u>439</u>	10,5 cm	55
		12,8 cm	24
		<u>S:a</u>	<u>394</u>

Summa lätt, medeltungt och tungt lv: 833 pjäser.

Av det tunga luftvärnet var i Berlin alla 12,8 cm och praktiskt taget samtliga 10,5 cm pjäser stationära (en följd av brist på transportmedel). Alla 8,8 cm pjäser m/41 och nästan alla 8,8 cm m/37 var däremot rörliga.

x) I kvadrupellavettage.

xx) I dubbellavettage.

Programmen för rustningarna under det instundande budgetåret ha nu börjat klarna i flertalet länder. Den 6 mars framlade den brittiske flygministern sitt program, varvid han omtalade att regeringen givit flygwapnet första platsen i planen för den nu pågående upprustningen. Förstärkningen satt, sade han, denna gång i tänderna och inte i svansen. Jaktflyget är redan starkare än det var 1939 och dubbelt så starkt som 1948. Nu skulle takten i förstärkningen öka avsevärt, och reoplan av nya typer äro beställda i stort antal. Även tunga reabombplan äro beställda men det torde dröja ett par år ytterligare innan de äro i bruk. Till dess får man nöja sig med den arbetsfördelning som gjorts med amerikanska, d. v. s. dessa ta huvudansvaret för bombkriget. Som "taktiskt" bombplan har man "Canberra", som nyligen flög över Atlanten på mindre än 5 timmar; denna typ skall t. o. m. göras i USA. Ett antal Canberraförband kommer att sättas upp med början i år, bl. a. som stöd åt trupperna på kontinenten. Den engelska upprustningen hålles ännu så länge tillbaka av att motorindustrien, som har förstklassiga typer, haft relativt låg produktionskapacitet. Även marinflyget ökas med reoplan, och nya hangarfartyg byggas. Att det är krafttag, som nu göras, framgår av uppgiften att flygmaterielanskaffningen 1950 drog 55 milj. pund, men under 1951 beräknas kosta 200 milj. och 1953 kanske 400 milj.

Den länge väntade expansionen för det franska flygwapnet beslöts i augusti 1950 och är i full gång enligt en 5-årsplan. År 1953 beräknar man ha 25 jaktflottiljer med tillsammans 1 500 reoplan, varav 350 av franskt märke, resten engelska med några amerikanska inslag. Därtill kommer ett transportflyg på 500 plan och ett marinflyg på 7 flottiljer. En radarkedja i nordöst skall bli färdig i år. Sålunda kommer Frankrike snart att återta sin stormaktsställning i luften.

Det holländska flygwapnet undergår en 10-faldig förstärkning och skall 1954 omfatta 7 jaktflottiljer. En del, av engelsk typ, produceras inom landet, en del

erhålles enligt vapenhjälpen från USA.

Det norska flygwapnet väntas också bli avsevärt förstärkt, närmast till en styrka motsvarande 4 à 5 svenska flottiljer, huvudsakligen jakt. En stor del av materielen erhålles utan ersättning från USA.

Det danska flygwapnet håller också på att ta modern form och kommer att omfatta ett antal reaktjaktflottiljer med engelska och amerikanska plan. Det svåraste hindret här liksom för flera mindre länder är personalföråran. Rekrytering och utbildning av förare och markpersonal är inte så lätt, då utvecklingen stått stilla i många år. Även härmed hjälper USA till.

Det italienska flygwapnet får omfatta 200 krigsflygplan enligt fredsfördraget. Man är som bäst i färd med att skaffa moderna jaktplan till detta antal.

Västmakternas upprustning domineras helt naturligt av USA, som ju håller på med mobilisering av sin enorma krigspotential. Vad flygwapnet beträffar skall man genomföra en fördubbling av förbanden inom 2 år. Anslagen växa avsevärt snabbare till följd av de väldiga materielanskaffningarna av dyrbara kvaliteter både för USA och dess allierade. Anslaget till flygmateriel var 1950 2 miljarder och växer 1951 till 9 miljarder dollar. Försvarsbudgeten har på ett år ökat från 13 till 42 miljarder dollar. Trots alla brister som under det senaste kriget framkommit beträffande armén, får flygwapnet den största andelen även i den nya budgeten, som ger över 40 proc. till flyg. Pengar spela dock liten roll just nu, upprustningen genomföres så snabbt det över huvud taget är möjligt och efter linjer som tillämpades under det senaste kriget. Det finns också skäl till kraftåtgärder; genom beslut av 1949, under den "Johnsonska eran", nedgick antalet krigsberedda flygplan i första linjen till 3 300 vid flygwapnet och 1 200 vid marinen, fördelade på 48 flottiljer, medan Sovjet bedömdes ha 15 000 plan. Man räknar nu med att redan 1 juli 1951 kunna mobilisera 100 flottiljer inklusive nationalgardet och övriga reserver. Flygmaterielplanen upptar en anskaffning motsvaran-

de 185 flottiljer, vilket innebär ett stridsvärde avsevärt större än hos de 250, som man uppnådde 1944.

I den pågående expansionen löpa det strategiska bombflyget, hemortens luftförsvaret, det "taktiska" flyget för samverkan med armén samt marinens flyg parallellt. De tidigare stridigheterna om vem som skulle ha företräde ha avblåsts, sedan statsmakterna öppnat kassaskrinet för fullt.

Flygindustrien, som förra året gjorde 3 000 plan, beräknas nu kunna leverera 8 000 plan till USA och över 1 000 till allierade under ett år. Det är med anlitande av gamla fabriker från kriget och i anspråktagande av bilindustrien, som produktionen kan stegras så snabbt.

I Canada har man också vidtagit kraftåtgärder för att stärka försvaret. Flygwapnet skall tredubblas och får över hälften av försvarskostnaderna. Beredskapsflottiljer komma att sättas upp i Europa för att medverka i försvaret där.

Det är sålunda en sjudande utveckling som pågår i fråga om västblockets flygstridskrafter. Förvisso är upprustningen intensiv även på andra sidan järnridån, där man söker bibehålla sitt försprång och sin dominerande överlägsenhet i luften på Europas kontinent. Några tillförlitliga siffror äro dock icke tillgängliga. Helt säkert äro styrkeförhållandena sådana att det ryska flygwapnet vid en allmän konflikt skulle ge västmakternas full systerställning.

Intrycket av västblockets upprustning är dock hoppningivande sett på lång sikt. Särskilt de små länderna få uppenbarligen genom sina allierade lösningar på sina problem, som de icke skulle måttat med på egen hand, av brist på ekonomiska, tekniska och personella resurser.

Mot denna bakgrund av upprustning i världen kontrasterar bjärt de svenska statsmakternas inställning till det blygsamma förslaget om att fullfölja det svenska jaktflygets förstärkning, varom de borgerliga partierna motiverat. Ett bifall skulle medföra en kostnadstegring för försvaret av högst 2 procent.

VAD VET DU OM EN DEL TEKNISKA TERMERS BETYDELSE?

Fackredaktion: FS/U

Svaren på frågorna sid 128 är nedanstående:

1. Vid h å r d l ö d n i n g är lödmetallen mässing och flussmedlet borax. Detta som regel, men även andra lödmetaller kan förekomma. Hårdlödning fordrar högre temperatur än vanlig tennlödning.
2. S t r o b o s k o p är ett optiskt instrument med vars hjälp man bl a kan bestämma en propellers varvtal (kontroll av varvräknare).
3. T r e b u - m e j s e l har en trekantig tapp i stället för den vanliga mejselklingan. Tappen passar i ett motsvarande urtag i trebuskruvens skalle.
4. P o l y - g r i p är en tång med ställbar skänkel och har ungefär samma användning som rörtången.
5. S i m m e r r i n g är en tätning av syntetiskt gummi eller läder och speciellt konstruerad för att hindra oljeläckning kring roterande axlar (tätar dock inte för olja under tryck).
6. F å g e l t u n g a är en fil med linsformat tvärsnitt (liknar tungan hos en fågel).
7. Oljan är t r ö g f l y t a n d e .
8. Revolversvarv har ett l ä t t v r i d b a r t verktygsfäste (revolver) för ett antal olika verktygsstål eller verktyg såsom borr, gängtapp m m, vilka genom en enkel vridning av verktygsfästet kan efter varandra bringas i arbetsläge.
9. S y s t o f l e x är ett vävarmerat plaströr, vilket användes som hölje till elektriska kablar.

PRESS-STOPPNYTT: -

utlandsnytt:

Mig-15 byggs nu i Tjeckoslovakiet.

(Sv D 31/3 51)

Enligt ett Associated Press-meddelande via Genève har - enligt som det uppges från tillförlitliga källor i Prag - tjeckiska ingenjörer vid den statliga flygplansfabriken "Rudy Letov" utanför Prag gjort en omkonstruktion av det ryska reajakoplanet Mig-15. Den nya versionen - "snabbare än ljudet" - har flera egenskaper som överträffar det ryska originalet.

Den ryske flygplanskonstruktören Mikojan uppges ha besökt den tjeckiska fabriken för att övervaka byggandet av 12 plan av den nya typen. Den tjeckiska versionen har döpts till "Röda hundarna" (Krasnyi Sobak) och har en vikt på något över fem ton, en stighastighet vid marken på 45,75 m/sek, och en horisontal hastighet på 1.590 km/tim, vid en flyghöjd av 16 km. Planets teoretiska flygsträcka uppges vara 2.400 kilometer. Bestyckningen är två 37 mm automatkanoner och två 20 mm kanoner.

Red Ufl anm: - Det uppgivna värdet för bl a flyghastigheten - 1.590 km/tim - förefaller väl högt tilltaget. Bekräftelse bör avvaktas.



1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

FLYGOPERATIONER MOT TYSKA STYRKOR I NORRA FINLAND 1944-1945.

Överste B. G a b r i e l s s o n , en av cheferna under Finlands flygkrig i norr år 1944, skriver i "Ilmailu" nr 4-5/1950 följande om operationerna vid krigsslutet mot tyska Wehrmacht och Luftwaffe i Lappland. Det är en av de först publicerade redogörelserna för dessa händelser. Artikeln ger en bild av de många svårigheter, som här mötte det finska flygvapnet, liksom även av de sätt, varpå hindren övervanns.

För mer än fem år sedan, den 4/9 1944 kl 0700 avslutades andra världskrigets fientligheter mellan f i n s k a och allierade (d v s r y s k a) styrkor, och vapenvila i Finland inträdde från den 19 september kl 0800. En av de stränga stilleståndsbestämmelserna var, att alla t y s k a styrkor på finskt territorium genom finsk försorg antingen skulle fördrivas, eller avväpnas och överlämnas till ryska myndigheter som krigsfångar den 15 september. Detta var ett mycket svårt uppdrag, och det var på förhand känt av alla, som hade med saken att göra, att tyskarna inte frivilligt skulle dra sig tillbaka. Ett exempel på vad som kunde väntas var Luftwaffes evakuering av Björneborgs (Pori) flygplats. Den förstördes med den vanliga tyska grundligheten, med 500 och 1000 kg bomber och minor. Förstörelsen blev praktiskt taget 100-procentig.

Redan i början möttes de finska styrkorna av en ny och svår situation. De utmattade trupperna och den slitna materielen kastades plötsligt mot en ny fiende, som kunde väntas kämpa till det yttersta. Alla reserver måste demobiliseras inom en månad, och på så sätt kom striderna att utkämpas av inkallade, i hast utbildade och oerfarna värnpliktiga rekryter.

Området som tyskarna skulle drivas ut från var praktiskt taget halva Finland. Terrängen var starkt kuperad, med berg och fjäll, som gav utmärkta försvarsställningar. Uppe i norr fanns nästan inga skogar. De finska trupperna hade tidigare, i sina framstötter mot fiendens rygg, alltid varit vana att utnyttja sådana. Vägarna var få och vitt åtskilda, en omständighet, som ökade svårigheterna vid lantkrigföring men förenklade flygoperationerna, särskilt spaningen.

De tyska motståndarna var en besvärlig affär. Under krigsåren hade de

blivit väl vanda vid det lappländska klimatet. De var utmärkt utrustade och beväpnade med vapen och materiel, som tålde den starkaste kyla. Trupperna var erfarna och kände terrängen. Det var välbekant, att tyskarna hade många goda flygfält, men dessa kunde å andra sidan inte väntas falla i finska händer, förrän de blivit totalt förstörda. Med vägar och järnvägar skulle det gå på liknande sätt.

Luftwaffes flygstyrkor hösten 1944 i norra Finland och Nordnorge uppskattades till 300 flygplan. Materielen och utrustningen var av hög kvalitet och besättningarna erfarna, varför finska flygvapnet hade ringa utsikt att göra sig gällande. Tyskarna hade ett första klassens luftbevakningsnät med talrika radarstationer, deras luftvärnsartilleri var träffsäkert och modernt. Den tyska flygmaterielen bestod av Messerschmitt Me 109 och Fokke Wulf Fw 190 jaktplan. Junker Ju 87 och Ju 88 störtbombplan och Dornier Do 17 Z bombplan samt dessutom 3-motoriga transportflygplan typ Junkers Ju 52.

Enligt vapenstilleståndsvillkoren hade de finska krigsflygförbanden dragits tillbaka v ä s t e r om den nya gränslinjen (nuvarande sydostgränsen). Trots sin rörlighet kunde de emellertid inte omedelbart sättas in i norra Finland, p g a bristen på och den låga kvaliteten hos tillgängliga flygfält. Mycket arbete måste göras för att förbättra de nordliga flygfälten innan de kunde användas, och till en början utfördes flygföretagen från mera tillbakadragna baser. Detta hade många nackdelar. Flygning till och från det egentliga operationsområdet blev sålunda onödigt lång. Ändringar i vädersituationen hindrade dessutom verksamheten betydligt mer än normalt.

Den sena årstid, som närmade sig, var också ogynnsam för luftkrigföringen. "Väderobsar" kunde endast insamlas från ett mycket begränsat område, varigenom svårigheterna vid prognosverksamheten i hög grad ökades. Dagarna blev allt kortare, kraftiga snöfall och oväder gjorde ibland de tämligen primitiva flygfälten oanvändbara, för dagar i sträck.

De finska marktruppernas rörelser mot norr, till linjen mellan städerna Uleåborg (Oulu) och Kajana (Kajaani), började omedelbart efter fientligheternas mot Ryssland upphörande. De första truppförbanden nådde koncentreringsområdet den 8-9 september, då 6. arméfördelningen (divisionen) anlände från Karelska näset till Kajana, och 15. brigaden från trakten norr om Ladoga ankom till Uleåborg. Förstärkningar fördes fram så snabbt som möjligt. Pansarfördelningen, 3. fördelningen och 11. fördelningen sammandrogs söder om Uleåborg, och gränsbrigaden söder om Ule träsk. Den 22 september beordrade överbefälhavaren, marskalk M a n n e r h e i m , III. armékårschefen - generallöjtnant S i i l a s v u o - och hans stab till norra Finland för

att taga befälet över alla där samlade trupper. Generallöjtnant Siilasvuo övertog befälet den 27.

Den 4. september gav finske flygvapenchefen, generallöjtnanten J. F. Lundqvist sina första order för flygverksamheten i norra Finland. Flygfälten vid Paltamo (5,5 km NNW Kajana), Nerkov (eller Nerkoo, omkr 60 km NNW Kuopio) och Vaala (Järnvägsstation vid Uleträks NW-spets) skulle snarast möjligt göras användbara. Denna uppgift gavs till flygöverste O. Sarko, som fick befälet över alla krigsbyggnads-, transport-, signal- och spaningsenheter inom området. Skyndsamma förberedelser vidtogs nu - flygplatser förbättrades, signal- och andra förbindelser upprättades, ammunitions- och drivmedelsförråd ordnades.

Den 15 september ställde flygvapenchefen l4. spaningsflygdivisionen, baserad vid Paltamo, under överste Sarkos befäl, varvid denne samtidigt utnämndes till chef för flygstyrkorna i norra Finland. Den 1 oktober hade förberedelserna framskridit så långt, att 4 bomb- och 2 jaktdivisioner samt 1 spaningsdivision var klara att operera, baserade på flygplatserna på Paltamo, Rissala (NW Joensuu), Luonetjärvi (omkring 10 km NNO Jyväskylä) och Vaala. Av de förband, som deltog i operationerna, bildades den 7 oktober en tillfällig högre enhet, Flygeskadern, vars chef fram till den 11. november blev överste Sarko och efter honom överstelöjtnant (dåv.) Gabrielson. Eskadern räknade inalles blott 50-70 plan, av många olika typer, varav flera föråldrade. De var i huvudsak följande: Junkers Ju 88, Bristol Blenheim I (BL), Dornier Do 17 Z, DB-3 F (rys typ), Morane-Saulnier MS 406, Brewster 283 (BW), Curtiss P-36, Statens flygplanfabriks (IVL) Myrsky, Fokker C-10 samt några transport- och sambandsflygplan av olika typer.

Stridshandlingarna fick följande förlopp: De till linjen Kajana-Uleåborg koncentrerade första styrkorna hade som främsta uppgift att hålla den vunna terrängen och försöka tränga norrut, under väntan på förstärkning. Tyskarna drog sig långsamt tillbaka, noggrant följande sin fördröjningsplan.

28/9 befann sig de finska styrkorna längs den ungefärliga linjen Ylimäljänkö - södra ändan av Pudasjärvi - Olhava (omkring 50 km N Uleåborg).

1/10 bemäktigade sig generalmajor Pajaris i Uleåborg inskeppade landstigningstrupper efter en vågsam sjötransport Torneå genom överrumpning. Trupperna fortsatte omedelbart framryckningen mot öster och norr.

Striderna blev synnerligen häftiga och kritiska till följd av tyskarnas med flyg stödda motanfall.

Samma dag gav flygvapenchefen order, att spaning och flyganfall genast skulle sättas igång mot tyskarna. Ordern var kort och bestämd, men den kunde inte åtlidas efter bokstaven, ty den 1/10 var vädret i flygdivisionernas basområde odugligt för flygning. Men följande dag - den 2/10 - var luftkri- get åter i gång! Flygverksamheten riktades mot områdena Kemi - Torneå - Ro- vaniemi och Taivalkoski (omkring 150 km NO Uleåborg) - Posio (omkring 60 km N Taivalkoski) - Posionperä. Då marktruppernas verksamhet var koncentrerad längs vägarna, kunde spaningsresultaten bli synnerligen noggranna och detal- jerade. Bombdivisionerna började denna dag sin anfallsserie. Kl 1530-1640 bombade sammanlagt 15 plan tyska trupper och tysk materiel längs stora lands- vägen Rovaniemi - Kemi. Bombserierna föreföll att träffa sina mål bra. Från Rovaniemi satte tyskarna in välriktad luftvärnseld av alla kalibrar, dock utan att åsamka det finska flyget några förluster. Nästan samtidigt var ett finskt bombförband om 20 plan på väg mot Rovaniemi. Sikten var dålig, men ett efter ett kunde planen fälla sina bomber mot kolonner på vägvägnittet Ala-Portimojärvi - Rovaniemi. Resultatet blev positivt, av verkställda obser- vationer att döma. Generalmajor L a g u s trupper kämpade då i de smala passagerna söder om Ranua (omkring 50 km WNW Rovaniemi). De finska, lågt flygande planen fick därvid åtskilliga träffar av tyskarnas luftvärnseld. Ett fattade eld, dess besättning räddade sig i fallskärmar, men planet för- stördes.

3/10 fortsattes flygspaningen i området Kemi - Torneå. Brewster-plan, som patrullerade över Röyttä (90 Torneå-Haparanda) sköt ett tyskt bombplan i rök - det fällde bomberna i havet och torde ha tagit sig fram till den egna sidan i skydd av molnen. Kl 1315-1330 ägde den första luftstriden rum, över Pisavaaras naturpark. Av ett tyskt förband på 12 störtbombplan nedsköts två och skadades tre. Spaningen fortsatte hela dagen. Morane-planen opererade i områdena Taivalkoski - Posio och Pudasjärvi - Sarajärvi - Jäkälävaara, medan Brewster-planen stödde de finska trupperna i området Kuivasniemi (omkring 35 km S Kemi - Simo - Uleåborg).

4/10 hindrade vädret all flygverksamhet. - 5/10 insattes "BW"-plan (Brewster) tidvis som skydd åt finska trupper i området Kemi - Torneå. Ett Blenheim-bombplan fick vid flygning under lågt molntäcke i höjd med Tervola genom luftvärnseld en skada i oljesystemet. Resultat: nödlandning i svår ter- räng med totalhaveri och personalförluster.

6/10 började gynnsamt för flygverksamhet. Spaningen riktades mot

Alavojakkala och Karunki (finska Karungi). Kl 1240 bombade ett förband på 11 plan tyska trupper på vägen Alavojakkala - Karunki (på Torneälvs östra sida), och ett annat förband på 9 plan hade fått Haapajokis broar som mål. Banan avbröts på båda sidorna om broarna. Tyska jaktplan fick kontakt med de finska, och striden blev häftig, men utan synbart resultat. Ungefär samtidigt bombade ett tyskt Ju 87-förband på 9 plan, med Me- och Fw-jaktplan som skydd Röyttäs hamn vid Torneå. Tyskarna försökte på så sätt förhindra finska undsättningstruppers transport till brohuvudet Torneå, samtidigt som finnarerna ungefär 20 km längre norrut försökte fördröja tysk framryckning mot söder. En bombflottilj fick Rovaniemis flygfält som mål. Uppdraget var besvärligt att utföra på grund av svårt väder, men ett försök gjordes dock. Endast en division startade, men kunde inte utföra uppdraget; flygningen fick avbrytas halvvägs. Ett av planen flög vilse i mörkret och nödlandade på en sjö, med personalförluster som följd.

7/10 avbröt ett stritt regn alla försök till flygning, med undantag för en transportflygning, vid vilken 200 kg proviant tillfördes och 4 sårade fördes bort.

8/10 fällde ett finskt förband på 21 plan, skyddat av 5 Brewsterjaktplan bomber mot trupper mellan Kemi och Rovaniemi. Det fick fullträffar på kolonner och på själva vägen. Anfallet upprepades på eftermiddagen, då av 23 plan, och med förnyat, gott resultat. Tyskarnas luftvärnseld ingav dock respekt. I skydd av skymningen lyckades bombplanen komma undan de tyska jaktplanen. Under dagens lopp utfördes fyra transportflygningar. Två dagars häftiga strider i Kemi slutade med finsk seger. Samtidigt lättade läget i trakten av Torneå, som hade blivit hotande - och tyskarnas reträtt längs Torneälvdal började.

9/10 var vädret otjänligt för flygning. - 10/10 förbättrades det hastigt, och längst i norr var det strålande flygväder. Ett förband på 23 plan bombade tyska trupper i området Taipale (omkring 20 km SSO Rovaniemi) - Perunkajärvi - Jokilampi, med synnerligen gott resultat. Sammanlagt fälldes 18.125 kg bomber. Över målområdet gav Brewsterplan skydd, men inte tillräckligt effektivt, ty tyska Messerschmittplan fick stridskänning med de finska planen. Ett finskt Ju 88-plan fick så svåra träffar, att det fattade eld i luften. Vid nödlandning förstördes det helt. Planets förare, flygskytt och flygsignalist omkom. Spanaren lyckades att skadad ta sig ur det brinnande planet, men han kunde inte undsätta sina kamrater. Ett annat finskt Ju 88-plan utförde en 5-timmars spaningsflygning längs vägarna Rovaniemi - Kittilä (130 km N R.) och Rovaniemi - Ivalo (250 km NNO R., vid "Ishavsvägen"). Spa-

ningsresultaten gav goda upplysningar om det allmänna läget.

11/10 startade en bombflottilj, ledd av sin flottiljchef, med jaktskydd, för att anfälla kolonner och trupper på vägen Rovaniemi - Ranua. Målområdet doldes av ett sammanhängande molntäcke, och anfallet måste avbrytas.

12/10 startade ett finskt Ju 88-plan på spaningsflygning till Ivalo. Strax efter starten måste det på grund av det låga molntäcket gå in i moln, men fortsatte, i hopp att möjligheter till spaning skulle yppa sig längre norrut. Efter tre timmars flygning återvände planet till sin bas och fick då för första gången åter se marken. Flygningen utfördes på grundval av noggranna distans-, kurs- och tidsberäkningar, och med radiopejling.

13/10 konstaterade den finska flygspaningen att eldsvådor rasade vid Rovaniemi. I Ounasvaara (NW R.) brann en barackby, i Saarenkylä stod ett drivmedelsförråd i brand, o s v. På vägarna Kemijärvi - Salla och Pelkosenniemi - Savukoski - välbekanta från finska vinterkriget 1939-40 - var alla broar sprängda. Kemijärvi var ett enda eldhav. Den syn som erbjöd sig från luften var i sanning dyster - tyskarnas förstöring i Lappland fortsatte planenligt och målmedvetet. Finska transportplan evakuerade 10 sårade. - 14/10 förde finska transportplan fram 450 kg proviant och ammunition samt bortförde 6 sårade.

16/10 föll Rovaniemi - fullständigt förstört och minerat - i finska truppers händer. Tyskarna retirerade allt snabbare. Gruppen *L a g u s* fortsatte längs Ishavsvägen (Petsamo) mot norr, och gruppen *P a j a r i* strävade mot Kittilä och Muonio. Trupperna hade en dyster och svår uppgift framför sig - broarna sönder, överallt endast förstörelse, mineringar och åter mineringar! - Flygspaningen fortsatte. Den inriktades nu allt längre mot norr.

18/10 bombade ett förband på 12 finska plan tyska trupper och kolonner i området Kittilä - Muonio - Palla. Uppdraget fullgjordes trots välriktad luftvärnseld, och fienden tillfogades kännbara förluster. Ett av planen skadades svårt men tog sig fram till Kemi, där det gjorde en buklandning. Nio plan fick talrika träffar från luftvärnselden. Det fordrades starka nerver i den leken! Två Brewsterplan förlorades under spaning över området Sodankylä - Kittilä.

20/10 trängde ett finskt Ju 88-plan i dåligt väder fram till Enare (Inari) och Nautsi. Vid återkomst till basen konstaterades, att det hade fått sammanlagt 40 lvträffar. Det kom dock tillbaka, den finske flygarens företagsamhet och framåtanda bestod provet!

25/10 nådde finska marktrupper Kittilä i riktningen Rovaniemi - Muonio. Endast kyrkan och tre hus fanns kvar. I Tornedalen fortsatte generalmajor

H e i k a n e n s trupper mot Muonio, som de erövrade den 3/11, efter åtskilliga dagars strider.

Enligt vapenstilleståndsavtalet med Sovjetunionen skulle den finska armén demobiliseras på två månader. Huvuddelen av de styrkor, som hade stridit i Lappland, hemförlovades i början av november. I tjänst kvarstod endast de ungdomar, som var födda 1924 och 1925, samt de, som ännu inte hade varit två år i aktiv tjänst. 3. armékåren gjordes nu om till 1. fördelningen. Dess chef blev även i fortsättningen generallöjtnant S i i l a s v u o . Under denne stod då (efter hemförlovningen) tre infanteriregementen, tre jägarbataljoner, två tunga och två lätta fältartilleridivisioner samt specialtrupper och träng-(transport-)förband. Fördelningens uppgift var att fortsätta framryckningen mot norr i riktningen Ivalo - Enare och åt nordväst mot Enontekiö och Kilpisjärvi.

Flygeskadern fick också order att hemförlova sina reservister, och att på så sätt försvagad fortsätta stridsverksamheten i Lappland. Dess möjligheter till verksamhet minskades avsevärt genom denna åderlåtning. En oundviklig följd blev, att all flygverksamhet måste koncentreras till att utgå från Kemi. Årstiden började nu också att försvåra flygverksamhet.

Den 2/11 försöktes bombfällning med 9 plan mot Vuontiskeros barackområde, men vädret förhändrade fullföljandet. Den 3/11 lyckades ett plan av tre fotografera ett begränsat område i "finska armen" i nordväst (d v s det mellan Nordnorge och svenska Lappland belägna, långsmala finska landområdet nordost om Köngömsä älv. - Red Ufl anm). En av vädret framtvingad flygpaus varade nu till den 13/11. - 16/11 dirigerades ett bombförband på 15 plan mot "armen". Det bombade där ett förrådsområde längs vägen till Kilpisjärvi. - 17/11 bombade ett annat finskt flygförband på 19 plan trupper och förråd i "armen".

20/11 uppnådde finska jägartrupper riksgränsen mot Norge, vid Utsjoki och Karasjoki (båda belägna omkring 100 km NO Enare träsk). Här hade sålunda tyskarna nu drivits ur Finland. Jägartrupperna hade på 54 dygn ryckt fram 750 km, d v s längre än fågelvägen från Helsingfors till Rovaniemi. I riktning mot "armen" uppnådde de finska trupperna Palojoensuu (omkring 35 km SO Karesuando) redan i början av oktober. I dessa trakter utkämpades sedan lokala strider under tre veckors tid. - 23/11 insattes en flygdivision på 8 plan mot barackbyn Suikero (omkring 35 km NW Karesuando).

28/11 utsträcktes spaningen i riktningen över Kilpisjärvi ända till Norra Ishavet. En finsk division på 8 plan bombade barackområdena Kuusivaara och Suikero.

I slutet av november lämnade tyskarna Palojoensuu och drog sig tillbaka till en linje vid Lätäseno-åns inflöde i Kōnkämä-Muonio älv (omkring 10 km NW Karesuando), där de inrättade sig för försvar. - 3/12 upplöstes "Flygeskadern", och "4. flygflottiljen" under sin flottiljchef blev nu den enhet, som hade att fullfölja luftkriget i Nordfinland.

30/12 bombade en finsk flygdivision på 8 plan ett tyskt barackområde på vägen till Kilpisjärvi, i trakten av Lätäseno.

Den 20/1 1945 började de flygstyrkor, som hade deltagit i kriget i Nordfinland att återföras till sina fredsbaser. Flygverksamheten inskränktes därefter till att en division, med Kemi som bas, utförde spaning och störningsanfall.

Den 27/4 1945 hade "Tre riks rösset" nordväst om Kilpisjärvi uppnått och de sista tyskarna drivits ur Finland. Det av marskalk Mannerheim givna uppdraget hade fullgjorts, kriget var slut, och återuppbyggingsarbetet kunde börja.



Dessa exempel torde, säger överste Gabrielsson, ha givit läsaren en föreställning om arten och omfattningen av de finska flygstyrkornas verksamhet under striderna mot tyskarna. Flygspaningsresultaten blev synnerligen noggranna och tillförlitliga. Med dessas hjälp kunde krigsledningen hela tiden hållas underrättad om läget. Jaktskydd behövdes endast under de första dagarnas strider, ty tyskarnas flygverksamhet avmattades mycket hastigt (Red Ufl anm: Bland annat på grund av med krigsförloppet i övrigt samhörande skäl m.m.). Den finska bombflottiljen utförde det tyngsta arbetet. Offervilligheten var under dessa strider lika stor som den alltid hade varit. Det kan tryggt sägas, att de finnar, som stred i höga norden strävade hårt och målmedvetet efter att fullgöra de givna uppgifterna. Det framgångsrika slutresultatet uppnåddes genom gott samarbete mellan flygvapnet och de andra försvarsgrenarna.

De största förlusterna åsamkades genom tyskarnas välriktade luftvärnseld. Det största hindret för en effektiv flygverksamhet utgjordes av det på årstiden beroende, ostadiga vädret. Under tiden 2 oktober 1944 - 22 januari 1945 rådde för flygning (med den dåtida utrustningen - Red Ufl anm) otjänligt eller dåligt väder under sammanlagt 80 dagar av 113. - 27 man flygande personal förlorades. Bland dem som stupade under kriget i norr befann sig bl a Mannerheims-riddaren kapten P. E. Kaahla. 14 finska flygplan förlorades (d v s icke fullt 20 %).

Antalet flygningar uppgick under den egentliga verksamhetstiden, d v s 2/10 1944 - 22/1 1945, till 280, av vilka 62 avbrötos på grund av vädret. - Sammanlagt fälldes 3.609 bomber, varav 2.636 brandbomber. - Under samma tid förbrukades c:a 1/2 miljon liter motorbränsle och c:a 16.000 kg smörjmedel.

