Ufl

Nr 5-6 1951
MAJ - JUNI
5/7

Underrättelser från flygledningen

Cirkulerar:

Avd III o IV from 5/7 tom 7/7
Avd M from 8/7 tom 9/7
Avd IX from 10/7 tom 11/7
Avd V from 12/7 tom 15/7
Ubefmäss from 16/7

Innehåll:

	Sid.
Dagens Fråga	
Tjugofem år självständigt flyg	157
Kring 25-årsjubiléet	160
1951 års riksdagsbeslut ★	161
Flygöverlägsenhet	"
Hedersgåvor och hyllningar	162
"25 år" - vår jubileumsskrift ★	163
Flygtjänst	
Flygkadettskolans Frankrikefärd	164
Flygutbildningen på Ljungbyhed ★	169
Manövrerbarhetsdiagram ★	173
Kondensstrimmor - sätt att undgå	177
Månadens navigationsproblem	179
Marktjänst	
Fältflygarnas anställningsvillkor m m ★	181
Läsvärd litteratur ★	183
Apropå "Flygengelska"	184
Det Pågående Kriget	
Samverkan - fakta och synpunkter ★	185
USAF:s Koreaoperationer	189
Koreastatistik	190

Forts. omsl. 2. sida.

1926 1951

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) genomgås med därav berörd personal.

INNEHÅLL: - Forts.

Pristävlingarna i Ufl nr 3/51 180 o omsl.3.s.
Utlandsnytt
I Mustang över Nordpolen Omsl.4.s.

ATT OBSERVERA: ★

Avsnitten "Utlandsnytt" (huvuddelen), "Tekniska Fronten", "Haverifronten" och "Läsekretsen har ordet" är införda i U f l nr 7/51 (julinr), som beräknas utkomma och bli utsänt samtidigt med detta U f l -nr (5-6/51).

U f l

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

Bidragen enligt ovan adresseras till:

U f l, Flygledningen,
Stockholm 80.

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

DAGENS FRÅGA:

TJUGOFEM ÅR SJÄLVSTÄNDIGT FLYGVAPEN.

Vårt flygvapens 25-åriga tillvaro som självständig försvarsgren daterar sig från den 1 juli 1926. Hans Maj:t Konungen har till chefen för flygvapnet framfört sitt erkännande. Chefen, generallöjtnant Bengt G:son Nordenskiöld höll i samband med jubileet vissa anföranden - i rundradio den 30/5, i flygradio från J 28 den 2/5 och vid kransnedläggning efter gudstjänsten vid Minneshallen den 3/6 på morgonen. Efter jubiléet har han även genom flygvapenorder, på annat sätt och med hänsyftning på det fortsatta arbetet tackat personalen.

En del av dessa erkännanden, order och uttalanden återges nedan. Slutligen ges ett summariskt referat av jubiléets högtidligheter, flygutställningar och flyguppvisningar.

KONUNG GUSTAF VI ADOLFS ERKÄNNANDE:

Flygvapenorder nr B 50/1951: - "Hans Majestät Konungen har till mig givit sitt helhjärtade erkännande för det arbete som personalen vid flygvapnet nedlagt under 25-årsperioden 1926-1951 och för den flyguppvisning på Gärdet den 3 juni varmed det goda arbetsresultatet ådagalades." Sign: - CFV.

FLYGVAPENCHEFENS MANING DEN 2/6:

Flygvapenorder nr B 50/1951: - "På den dag vi hugfästa 25-årsminnet av det svenska flygvapnets tillkomst hälsar jag all personal vid flyg-

vapnet och dem som verka för vapnet med tacksamhet och erkänsla för deras lojala, offervilliga och skickliga arbete för att forma vårt vapen till en slagkraftig enhet. - Må vi alla med fortsatt kraft och arbetsglädje föra flygvapnet vidare." Sign: - CFV.

F L Y G V A P E N C H E F E N S T A C K D E N 4/6:

Flygvapenorder nr B 51/1951: - " S e d a n firandet av flygvapnets 25-årsjubileum slutförts i Göteborg och Stockholm vill jag framföra mitt uttryckliga erkännande till all personal som medverkat i luften och på marken. Envar kan med mig känna tillfredsställelsen över att ha hjälpt till att befästa flygvapnets anseende och att föra vapnet ytterligare framåt." Sign: - CFV.

C H E F E N S R A D I O A N F Ö R A N D E D E N 3 0/5:

Ett 35 minuters program om flygvapnet i rundradion den 30/5, lett av Manne Berggren, avslutades av CFV med följande ord: -

" D e t h a r väl framgått av det föregående att flygvapnets 25-årsjubileum åsyftar flygvapnet som s j ä l v s t ä n d i g f ö r s v a r s g r e n , d v s en sådan med s a m m a ställning som armén och marinen, och med s a m m a r ä t t som dessa att göra sin stämma hörd hos statsmakterna, och för sina riksviktiga behovs tillgodoseende.

F ö r e 1 9 2 6 hade vårt militärflyg bestått av små, obetydliga delar av de gamla försvarsgrenarna. 25 år är ju ingen lång tid i historien, men när det gäller flyget, så är det mer än hälften av hela historien om flyg tyngre än luften. Två världskrig utan motstycke, med deras gränslösa drift efter de mäktigaste förstörelsemedlen, har hjälpt till att driva fram stridsflyget till en den mest fruktade krigsmaskin. Och i storblockens nu pågående rustningar har flygvapnet de största anslagen. Vårt flygvapen har, liksom alla andra flygvapen i början, haft att kämpa med stora svårigheter, innan dess betydelse insetts.

M e n från det senaste världskriget, med dess ovedersägliga bevis för vad starkt krigsflyg betyder, har vi kunnat glädja oss åt en växande förståelse hos vårt folk för hur n ö d v ä n d i g t det är för vår säkerhet, att vi själva har ett starkt flygvapen. Vi hoppas nu på den fortsatta förstärkning, som riksdagen i princip uttalat sig för, så att vi kan få det luftförsvar, som utgör grunden för att hindra förstörelse, och för allt försvar i övrigt. Med flyguppvisningar i Göteborg i söndags (27/5) och den i Stockholm

(3/6), med delar av flygvapnet, har vi velat ge åtminstone en del av vårt folk ett intryck av flygvapnet efter 25 år - även om detta intryck blir mycket kort och ytligt, och inte kan visa verklig strid.

M e d m i n n e n a av äventyr, hänförelse och glädje hos oss alla vid flygvapnet blandar sig vid detta jubileum de vemodiga och sorgsna tankarna på våra fallna kamrater, vilkas namn vi läser på marmortavlan i flygvapnets minneshall, med respekt och tacksamhet, vilka också går till deras anhöriga, som med dem mistat så mycket. - Men för att komma f r a m å t får inte den oundvikliga sorgens hårda skola hämma f l y g a r a n d a n .

F l y g v a p n e t m å s t e g å v i d a r e , över ljudhastigheten, igenom hinder av okända slag, och växa sig starkt nog att skydda vår frihet och självständighet. Det bör helst växa sig s å starkt, att det genom den respekt det inger kanske aldrig behöver användas på allvar. - På den vägen - "Per aspera ad astra" - "genom mödor mot stjärnorna" - behöver vi vårt folks fulla stöd och förtroende."

C H E F E N S F L Y G R A D I O M A N I N G D E N 2/6:

"T i l l alla flygvapnets f ö r b a n d - från chefen för flygvapnet.- Jag sänder från mitt läge 8.000 meter över Mariefred. - För inställning - etta, tvåa, trea, fyra, femma, sexa, sjua, åtta, nia, nolla. - Jag gör denna sändning även för att markera r a d i o n s utveckling, som gör det möjligt att leda flygvapnet enhetligt över hela vårt land, även om andra signalförbindelser skulle vara ur bruk.

Till a l l flygvapnets p e r s o n a l riktar jag nu - dagen innan vi hugfäster vår 25-åriga tillvaro - ett tack och en maning. Gemensamt har vi tagit i arv och fullföljt uppbyggandet av ett flygvapen, som vi har rätt att vara stolta över. Det har formats till styrka genom personalens vilja, hängivenhet, ansvarskänsla och laganda. Må vårt vapen alltid krönas av dessa egenskaper, i dess fortsatta färd mot ännu större kraft och ännu större uppgifter.

Låt oss fortsätta vår väg, även om den är fylld av risker och svårigheter, i den oförvitliga framåtanda och sammanhållning, som skapar stora ting. Jag tackar var och en av er för flygvapnet och vi förenar oss alla i ett gemensamt handslag, betygande vår vilja att med inbördes tillgivenhet hålla vårt vapen högt, och göra det värdigt vårt folks aktning och hela världens respekt. - Lycka till! - Klart, slut." - (Sänt från jaktplan typ J 28).

KRING FLYGVAPNETS 25-ÅRSJUBILEUM.

Flygvapnets 25-årsjubileum högtidlighölls i Stockholm och Göteborg i månadsskiftet maj-juni. Måhända borde jubiléet ha firats på födelsedagen den 1 juli, men av praktiska skäl var detta inte lämpligt. Chefen för flygvapnet beslöt därför att tidigarelägga högtidligheterna.

Göteborg inledde den 19/5 med en större flygutställning på Svenska Mässans område, ordnad av F 9. Här visades moderna och äldre flygplan och vidare olika slags flygmateriel - motorer, vapen, instrument, kameror, säkerhetsutrustning - som den ser ut nu och som den såg ut då flygvapnet var ungt. Söndagen den 27/5 anordnade F 9 en större flygdag på Säve, med deltagande av c:a 285 flygplan från samtliga eskadrar. Flygningen gynnades av vackert väder. Äldst i luften var 'Tummelisan' (Ö 1), som inte flugit sedan 1934, och yngst J 29:an. - För det musikaliska inslaget vid festligheterna i Göteborg svarade F 1, F 7 och F 12 musikkårer. C:a 100.000 åskådare hade infunnit sig.

I Stockholm öppnade flygvapnet torsdagen den 31/5 en "koncentrerad" flygplanutställning i Kungsträdgården. Här uppställdes 1951 års Saab J 29, Nieuportmonoplanet "M 1" från 1912 (spaningsplan) och ett Phoenix-jaktplan (J 1) från omkr 1920. Utställningen pågick t o m söndagen den 3/6. Middags, eftermiddags- och kvällsmusik utfördes omväxlande av F 1, F 8 och F 13 musikkårer. Under tiden 31/5 - 3/6 konserterade musikkårerna även på middagar och kvällar i andra Stockholms-parker. - Lördagen den 2/6 bestred flygvapnet högvakt vid Slottet. Den utgick ur centrala skolorna och avmarscherade från flygledningens ämbetshus på Gärdet. I täten gick F 1, F 8 och F 13 sammanslagna musikkårer.

Söndagen den 3/6 blev den egentliga högtidsdagen i Stockholm. Den inleddes kl 1000 med en minnesgudstjänst över stupade flygare i minneshallen i ämbetshuset. Vid denna minnesgudstjänst var samtliga våra förband och skolor representerade med sina fanor. Vid minnesgudstjänsten var också ett 200-tal anförvanter till stupade kamrater närvarande. Fältprosten Helge Ljungberg förrättade gudstjänsten och vår chef nedlade, i samband med sitt hyllningsanförande, en lagerkrans. Dess band bar påskriften: "Till Stupade Kamraters Ära".

I strålande väder började flyguppvisningen på Gärdet kl 1430 - den hittills största i Sverige, med deltagande av omkr 320 flygplan ur alla eskadrar. Hans Maj:t Konungen var närvarande. Även här fick man se Ö 1 - Tummelisan - i luften, liksom flera J 29:or, och de flesta av de ännu i tjänst varande typer, som låg mellan dessa flygplan i utvecklingen. Uppvisningen var slut kl 1545. Med början omkr kl 1330, före uppvisningen, konserterade musikkårer ur flygvapnet på Gärdet, varjämte modellflyguppvisningar m m ägde rum. Pressen har utförligt redogjort för dagen, varför vi här inte går in på programmets detaljer närmare. Omkr. 200.000 åskådare åsåg evenemanget enbart från Gärdet, vilket enligt Stockholmspolisen torde varit den största folksamling, som någonsin förekommit i landet.

Högtidligheterna avslutades med att chefen för flygvapnet omedelbart efter flyguppvisningens slut gav mottagning för särskilt inbjudna från regering, statsmyndigheterna, diplomatiska kåren, flygindustrien, civilluftfarten m m i ämbetshuset.

H M Konungens erkännande, chefens för flygvapnet anföranden den 30/5 och 2/6 har lästs härovan. Ett flygtekniskt inlägg i jubiléet, jämförelse mellan ett flygplan från 1920-talet - "Tummelisan" (Ö 1) - och 1950-talets J 29:a, sådan den gjorts i rundradion den 30/6 av försökscentralens chef, majoren Å. Sundén, läses i Ufl nr 7/51 (sid 213).

1951 ÅRS RIKSDAGS FLYGVAPENBESLUT.

NATTJAKT OCH LUFTBEVAKNING. - FORTSATT DAGJAKTFÖRSTÄRKNING UPPSKJUTES.

Riksdagen har den 23 maj beslutat, att nattjakten och luftbevakningen skall moderniseras enligt de regeringsförslag som refererades i U f l nr 4/1951 (s. 119). Beslutet innebär, att hela nattjaktflottiljen förses med ny flygplantyp, och att luftbevakningen moderniseras inom större delen av landet.

Vad beträffar det förslag att i överensstämmelse med principbeslut av 1948 års riksdag förstärka de återstående fyra oförstärkta dagjaktflottiljerna, som väckts i de gemensamma borgerliga motionerna I:174 och II:231 (se U f l nr 2/51 s. 46), framhåller statsutskottet i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 4:

"Utskottet, som anser att 1948 års riksdagsbeslut bör fullföljas, vill emellertid icke nu ingå på frågan i vilken takt den fortsatta förstärkningen bör ske. Detta torde få bliva beroende på våra ekonomiska och materiella resurser".

Utskottet erinrar därefter om att det vid 1950 års höstriksdag uttalades tvivel om möjligheterna att anskaffa erforderlig arbetskraft för inhemsk produktion av ytterligare dagjaktplan och fortsätter:

"Att svårigheter f n föreligga såväl på detta område som i materielavseende torde vara uppenbart. Något ingripande från riksdagens sida i syfte att på sätt i motionerna I:174 och II:231 föreslagits påskynda en fortsatt utbyggnad av dagjaktflyget anser utskottet icke böra ifrågakomma".

Riksdagsbeslutet innebär således, att den fortsatta förstärkningen av dagjakten uppskjutes till en oviss framtid.

Anslaget till anskaffning av flygmateriel m m för nästa budgetår blir 2 5 5 milj kr och bemyndigandet att beställa sådan materiel 2 7 0 milj kr.

Flygvapnets totalbudget för budgetåret 1951/52 stiger därvid till i runt tal 3 9 6 milj kr.

F L Y G Ö V E R L Ä G S E N H E T.

Sekundchefen för RAF, flygmarskalken Sir J o h n S l e s s o r , yttrade nyligen i ett tal - anknutet till tioårsdagen av det första reaplanets flygning - enl The Times 1/6 1951 följande: -

" ... Vi har mycket att lära av det amerikanska flygvapnet samt av den amerikanska flygindustrin och de har mycket att lära av oss. Så länge vår egen kraft inte räcker till ensamt, och så länge vi med alla medel kämpar för att behålla den ledning vi erhållit i luften, tror jag att brittiskt och amerikanskt flyg tillsammans kan säkra freden i världen i 100 år till, såsom den engelska flottan säkrade den i 100 år efter Trafalgar."

HEDERSGÅVOR OCH HYLLNINGAR.

Vid 25-årsjubiléet mottog flygvapnet ett ansenligt antal gåvor, adresser, blomsterhyllningar och telegram, för vilka tack avlåtits av chefen för flygvapnet eller genom hans försorg. Bland telegrammen märktes ett från Hennes Maj:t Drottningen.

Bland gåvorna må nämnas följande:

Royal Canadian Air Force - flygvapnets flagga och hyllningsadress,
Luftforsvaret, Norge - minnestavla med flygförarmärke och inskription,
Kungl Luftfartsstyrelsen, Stockholm - hyllningsadress,
Riksförbundet Sveriges Lottakårer - förbundets silverplakett,
Scandinavian Airlines System - hyllningsadress samt ett flertal flygbiljetter till svenska flygresor och rundflygningar, vinster i programlotteriet på flygdagen den 3/6,
Svenska Aeroplan AB - hyllningsadress och penninggåva,
Svenska Flygmotor AB - penninggåva,
AB Svenska Metallverken - silverbägare m m,
Kungl Svenska Aeroklubben (KSAK), Allmänna Svenska Elektriska AB (ASEA) och AB Gasaccumulator - kristallvaser m m, samt
Konstnären greve Louis Sparre - oljemålning, porträtt av framlidne flygöverdirektören Claes Sparre.

Telegram- och brevhälsningar ingingo dels direkt, dels genom respektive beskickningar, från bl a chefen för amerikanska flygvapnet, brittiske flygministern, danska, finska, nederländska och schweiziska flygvapnen, varjämte canadensiska flygvapnet uppvaktade med en rundradiohälsning.

Hälsningar ingingo vidare från förre ÖB, general Helge Jung, Norges ÖB, generallöjtnant Ole Berg, chefen för marinen, franska och italienska ambassadörerna i Stockholm, brittiske flygattachén i Stockholm, canadensiska Air-Cadet Leage, Riksförbundet för Sveriges försvar samt Centralkommittén Folk och Försvar, Försvarsfrämjandet, Tekniska högskolans i Stockholm avdelning för flygteknik och skeppsteknik, AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping, Pan American World Airways, Bristol Aeroplane Co (genom dess Stockholmsrepresentant), Ostermans Aero AB, svenska flygattachéer i utlandet, en del äldre flygofficerare, flygvapenintresserade svenska civilflygare m fl.

"25 ÅR SVENSKT FLYGVAPEN" - VÅR JUBILEUMSMINNESSKRIFT.

Till jubileumsdagen 1/7 1951 föreligger i tryck skriften " 2 5 å r S v e n s k t F l y g v a p e n " , vår jubileumsminnesskrift. Den har tillkommit utan att något statsanslag behövt anlitas. Den måste å andra sidan helt betalas genom de medel, som inflyter på försäljningen. Om någon behållning uppstår, tillfaller denna 'Kungafonden', för stöd åt stupade flygares efterlevande.

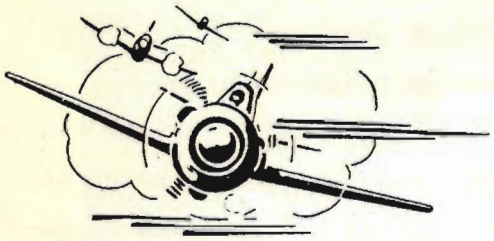
En del av försäljningen skötes av Svenska pressbyrån och dess ombud (tobakshandlare, tidningskiosker o d). Det är emellertid önskvärt, att flygvapnets eskader- och förbandschefer, styresmännen och andra för flygvapnet intresserade landet runt verkar för skriftens distribution till och försäljning vid flyg- och flottiljdagar, idrotts- och hembygdsfester o d, samt på lämpliga försäljningsställen å resp platser, t e genom lokala flygklubbar, motor-, idrotts- och andra sammanslutningar, företag i flyg-, motor-, idrotts- och oljebranscherna, större hotell, hos bokhandlare, samt för dess placering i lokala bibliotek m m. Flygstabens pressektion tillhandahåller på rekvisition det antal exemplar, som av förbandscheferna m fl bedömes behövliga för förbanden m m och för försäljning i kommission inom resp förläggningsorter och rekryteringsområden, och till andra intresserade.

Minnesskriften utgöres av ett 32-sidigt häfte i djuptryck och A 4-format, med omslag i färgtryck. Skriften inrymmer ett bildsvep genom de 25 år, som jubeleumsperioden omfattar. Det ägnar också visst utrymme åt pionjärskedet dessförinnan. Bildmaterialet utgöres till största delen av fotografier, som insänts av resp förband. " 2 5 å r S v e n s k t F l y g v a p e n " har, förutom sitt aktuella jubileumsintresse, också sitt värde för framtiden som försvars- och flyghistoriskt dokument. Priset är endast 2 kronor st. AB Nordisk Rotogravyr i Stockholm har stått för det tryckkekniska arbetet.

Det är chefens för flygvapnet önskan att vår minnesskrift skall bli ett ytterligare bidrag till sammanhållning och framgång för flygvapnet, och att den skall medverka till att öka flygintresset hos unga och gamla utanför våra led - ej minst bland de unga, som ännu inte ansökt om anställning vid vår försvarsgren. Härtill behöves emellertid hjälp med skriftens spridning genom alla intresserade inom och utom flygvapnet, enligt de normer, som ovan skisserats och på annat lämpligt sätt.

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



FLYGKADETTSKOLANS

FRANKRIKEFÄRD

VÅREN 1951

Uppsala
Ängelholm
Köpenhamn
Hamburg
Bremen
Twente
Amsterdam
London
Eindhoven
Köln
Bryssel
Wiesbaden
Reims
Luxemburg
Paris
Dijon
SCHWEIZ
Lyon
ITA-
LIEN
MASSIF CENTRAL
ALPERNA
Salon-de-Provence
Marseille
Nizza

KARTSKISS
ÖVER F 20:S
FÄRDVÄG TILL OCH FRÅN
FRANKRIKE OCH MEDELHAVET.

J 26 färdväg ----

Sk 16 och B 3 färdväg .....

Ung skala : 1:8.000.000

KUNGL FLYGKADETTSKOLANS BESÖK I FRANKRIKE APRIL 1951.

I samband med Italienflygningen förra året passerade Flygkadettskolan Salon-de-Provence i södra Frankrike. På väg till och senare från Neapel var skolan gäst hos sina franska kolleger på Ecole de l'Air, som är belägen alldeles intill nämnda stad. Vid starten därifrån hälsades svenskarna välkomna åter, och det stod klart för alla, som var med den gången, att besöket räckt alltför kort tid. Det skulle visa sig senare, att de erfarenheter och vänskapsband, som knötos, var lika värdefulla som uppriktiga.

Flygkadettskolans utlandsbesök har under årens lopp blivit en tradition, som finns all anledning att bevara även i fortsättningen. En kort återblick på F 20 utlandsflygningar kan vara på sin plats, för att påvisa, att begreppet tradition är välmotiverat.

I mars 1946 flög sålunda F 20 under vinterövningsperioden i Jämtland från F 4 till Vaernes vid Trondhjemsfjorden i Norge. Besöket varade en dag. I april 1947 besöktes på liknande sätt Gardermoen i närheten av Oslo. - I september 1948 var F 20 danska flygvapnets gäst på Karup och Vaerlöse. I april 1950 utfördes den första egentliga långresan, med Neapel som slutmål, och nu - 1951 - var målet Salon.

I mitten av februari började årets förberedelser. Med erfarenheterna från Italienflygningen i färskt minne och kontakterna med Ecole de l'Air återstod för planeringen av lämpligaste färdväg i stort sett blott att skaffa kompletterande uppgifter om förändringar på flygfält, frekvenser m.m. Mest tidsödande vid tillfällen som detta är viseringar, växling av valutor och nödvändig skriftväxling. Skolans tidigare vunna kontakter med Salon och svenska ambassaden i Paris underlättade dock avsevärt.

Sammanlagda styrkan skulle uppgå till: 10 off, 9 uoff, 26 kadetter och 14 flygtekniker, fördelade på 18 J 26, 12 Sk 16 och 2 B 3. - Följande tidsplan låg till grund för förberedelserna:

5/4 - Ombasering till F 10 för slutförberedelser, förtullning och en sista översyn av materielen. (4/4 reservdag)

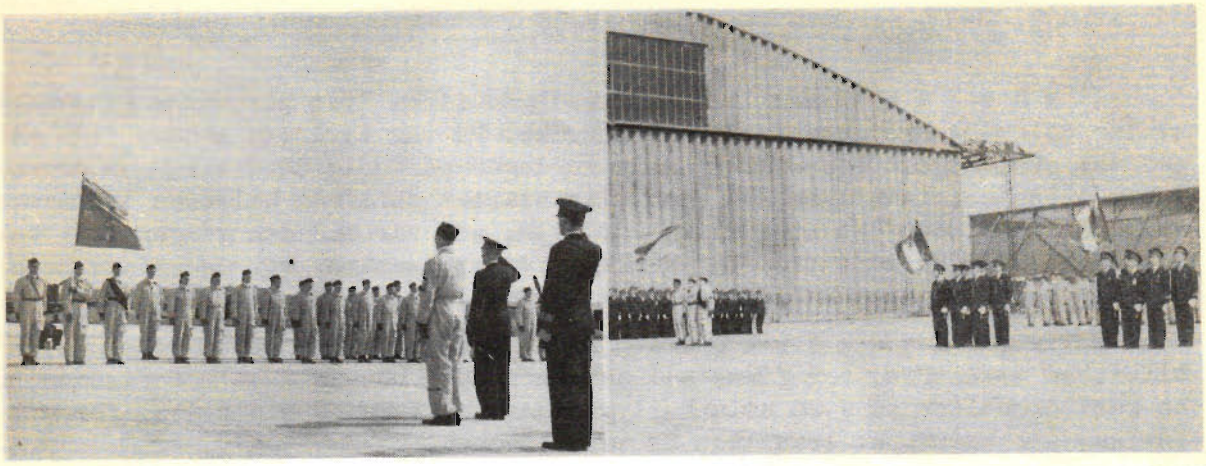
6/4 - På fm flygning F 10 - Twente i Holland, över Hamburg och Bremen. Bremen var avsedd som mellanlandningsplats för Sk 16, om vindförhållandena skulle vara ogynnsamma. - På em flygning Twente - Dijon i Frankrike.

7/4 - På fm flygning Dijon - Salon-de-Provence, med ankomst kl 1300.

10/4 - Flygning Salon-de-Provence - Twente. J 26 direkt, Sk 16 och B 3 via Dijon för mellanlandning och tankning.

11/4 - Flygning Twente - Uppsala. J 26 direkt, Sk 16 och B 3 via F 5 för mellanlandning och tankning.

Pga väderleksläget skedde ombaseringen till F 10 onsdagen den 4. Här mottogs vi med den precision och stora gästfrihet, som är så utmärkande för denna flottilj. Alla förberedelser var avslutade i och med klargöringen före flygning fredagen den 6. Förbandet var organiserat på följande sätt: J 26 - en ledarrote och två divisioner, Sk 16 - en division om tre grupper samt B 3 - vid bra väder rote, annars enskild flygning. Inom varje division var två rote-2:or avdelade att sköta speciell pejltrafik. I Sk 16-förbandet skulle ett flygplan dessutom på långvåg ta emot periodiska väderleksutsändningar och på uk vidarebefordra dem till förbanden. - Väderleksprognosen förutsade i stort vackert väder med tidvis lokala låga stratus samt över Holland regn i anslutning till en kallfront från väster, som vid avsedd landningstid skulle ligga sydväst Twente.



MOTTAGNINGSPARADEN VID F 20 ANKOMST TILL DEN FRANSKA "ECOLE DE L'AIR" I SALON-DE-PROVENCE.

Den 6/4 kl 0900 startade Sk 16. En halvtimme senare J 26 och B 3. I princip lades varje flygning upp på detta sätt, för att tidsmellanrummen mellan förbanden vid ankomst till landningsplats inte skulle bli för stora, samtidigt som J 26-förbandet skulle väderspana för Sk 16 och i god tid inrikta dem på ev ändrad färdväg. J 26 passerade härigenom Sk 16 på första tredjedelen av flygsträckan. - Navigeringen genom Danmark innebar inte några svårigheter. "Kastrup tower" var lagom uppmärksam. I Femernbält börjar brittiska zonen. Här övertar "Hamburg approach" trafiken. Denna radiostation är mycket snabb och hjälpsam. Samma sak gäller "Bremen approach". - På sista delen av vägen mot Holland tar "Twente tower" vid. Även denna station med sin pejlutrustning är mycket effektiv. Navigeringen fram till Twente kan vara besvärlig, även när vädret är relativt bra. Från Bremen är landskapet i början enformigt, trista hedar och små byar ger det ett enahanda utseende. Några egentliga hållpunkter finns inte. Över Holland ersättes denna enformighet av ett otal kanaler, vilka är svåra att bestämma. Med hjälp av "Twente tower" behöver dock inte någon tveksamhet råda.

Omkring 1130 hade samtliga flygplan landat. Efter tankning och en del smärre reparationsarbeten blev det en kortare paus för lunch. Vi blev utmärkt väl omhändertagna. All tänkbar hjälp lämnades. 1245 följde vädergenomgång. Prognosen förutsade regn i stort sett hela vägen mot Dijon. Eftersom låga moln skulle täcka Ardennerna lades routen närmare Rhen, där bättre väder skulle råda.

Starten från Twente skedde omkring 1330. Via Bonn och Luxemburg gick färdvägen till Dijon. En J 26 fick avbryta sin start på grund av fel på huvlåsningen, blev därför något försenad, samt fördröjde B 3 start. 1730 hade dock alla plan landat i Dijon. Första dagsetappen var avklarad planenligt utan några större avvikelser. Sedan stationstjänsten avslutats skedde transport till förläggningarna. Senare vidtog middag och samkväm. - I Dijon är en Vampire-flottilj förlagd. Denna höll just på med förberedelser för en månads övningar i navigering och skjutning i anslutning till baserna i norra Afrika.

Den 7/4 på fm skedde start för flygning till slutmålet vid Salon. Väderleksutsikterna var mycket goda. Saônedalen och kanske framför allt Rhônedalen kan vara besvärliga under dåligt väder, då bergen på ömse sidor oftast ligger i moln. Kraftiga bergskammar sträcker sig ända fram till floden, vilket gör dalen trång och vindarna oberäkneliga. I vackert väder finns där inga svårigheter. Nu var vädret utmärkt och dalen utbredde sig för oss i all sin skönhet, omgiven av Massif Central i väster och Alperna i öster.

T V: - ECOLE DE L'AIRS ETABLISSEMENT INVID FLYGFÄLTET I SALON. - T H: - DE SVENSKA GÄSTERNA MED VÄRDAR SER PÅ EN RUGBYMATCH.

Över Avignon samlades alla enheter av förbanden för att under återstående 30 - 40 km förbereda samtidig inflygning över fältet i Salon. Överflygningen av Salon skedde planenligt 1300. När samtliga flygplan 15 minuter senare stod uppställda framför en av hangarerna började mottagningsceremonierna. Vid flygplanen först mera personligt, sedan på en annan del av hangarområdet i parad - med fanvakter, samtliga kadettkurser och musikkår. Efter "parad upphör" och avmarsch gavs tid för omklädnad och därefter lunch.

Så följde visning av Ecole de l'Air's anläggningar. Samtliga lektionssalar, ordersal, expeditioner, förläggningar, biograf och aula är inrymda i ett enda, mycket stort komplex. Sedan förra året hade de flesta hangarerna reparerats. Anläggningen gav ett välvårdat intryck. I en av hangarerna fanns en imponerande instruktionshall, med flygplan, motorer och annan materiel. - Fältet består ännu så länge av en tunn gräsmatta på lerjord, vilket gör det mycket hårt vid torrt väder och lätt halt och mjukt vid minsta regn. - Flygverksamheten är skolmässig och formell. Skolan motsvarar med sina två kurser svensk GFU följd av en officersskola. Flygslagsutbildning påbörjas först efter officersexamen och är förlagd till andra platser i Frankrike och norra Afrika. - Efter rundvandringen följde middag och samkväm på respektive mässar samt underhållning i form av bl a filmföreställning.

Nästa dag, söndagen den 8/4, inleddes med gudstjänst. För svenskarna var denna ordnad i en liten evangelisk kyrka eller snarare samlingslokal i staden. Efter lunch åsågs några finalmatcher i rugby mellan militära förband förlagda i Provence. Ecole de l'Air hemförde seger i en av klasserna. Sedan fanns tillfälle att närmare se på staden. Trots söndag var affärerna öppna. Detta kom väl till pass, då dessa timmar var de enda, under vilka det gavs tid att köpa någon souvenir att ha med hem. - Senare på kvällen var det bl a kadettbal.

Följande morgon, måndagen den 9/4 flög alla svenskar tillsammans med några franska värdar till Nizza. Flygningen utfördes med ett litet transportplan för 4 passagerare, kadettskolans två B 3 samt två franska Ju 52. Vädret var idealiskt, med klar sikt längs hela Rivieran. Söderut det azurblå Medelhavet, norrut Alperna med snöklädda toppar och rakt under utefter färdvägen omväxlande karga, söndervittrade bergskammar, rostfärgade åkrar, vingårdar och lummiga små städer.

I Nizza bjöds först på lunch, därefter på en bussfärd till Monte-Carlo och väl åter i Nizza på någon tid för promenad och tillfälle till inköp. Någon tanke på bad fanns inte, då full storm rådde och det dessutom var

kyligt. - Omkring kl 1700 skedde återflygningen till Salon. En del fick åka buss tillbaka p g a att en Ju 52 hade fått propellerfel. En vacker men tröttsam bussfärd på över 20 mil. - Efter ankomsten var det middag och sedan tidigt i säng, eftersom flygningen nästa dag kunde bli ansträngande.

Sedan väderleksläget i stort klarats ut på morgonen den 10 vidtog en enklare ceremoni tillsammans med båda kadettskolornas chefer, officerare och kadetter. Vår chef överlämnade den tretungade svenska flaggan till Ecole de l'Air. Sedan svenska flaggan samtidigt med Trikoloren gått i topp överlämnades flygvapnets stickert till högste flygchefen i Salon, general Leroy samt till kadettskolechefen, överste Ducrey, vilka båda under hela besöket personligen svarat för värdskapet. - Efter denna ceremoni skedde slutlig ordergivning och väderleksgenomgång. Prognosen förutsade bra väder till Dijon, därefter ökande molnmängd, till en början med god molnhöjd men längre norrut låg höjd med regn. Situationen var sådan att lämpligaste väg från Dijon till Twente gick väster om Ardennerna. Färdvägen kom att gå via Reims och Bryssel.

Flygningen till Twente gick enligt uppgjord plan. J 26 landade omkring 1400. Sk 16 och B 3, som mellanlandat och tankat i Dijon, anlände till Twente omkring 1800. - Mottagandet där var som vid tidigare tillfälle det bästa. På kvällen var det middag, samkväm och olika slag av underhållning. Även denna kväll fick kadettskolans personal finna sig i att bryta upp tidigt. Ytterligare en ansträngande flygetapp återstod.

Onsdagen den 11 var vädret i stort sett bra för flygning till Skåne. Ännu vid starten från Twente var det dock osäkert, om förbanden den dagen skulle kunna nå fram till Uppsala, p g a dimma och marknära stratus över Götaland och östra Svealand. J 26 planerade emellertid för flygning i 1. hand direkt till Uppsala. När förbandet nådde Danmark meddelades från väderspaning i trakten av Uppsala att tidigare angivna dimma lättat i stort sett norr Mälaren. Vid Falsterbo utfördes molngenomgång och i höjd med Strängnäs erhölls åter marksikt. Landningen i Uppsala skedde 1330, efter 2,5 timmars flygning. Då Sk 16 och B 3 landade på Ljungbyhed var vädret rätt dåligt. När tankning och tullning var avklarade hade det ytterligare försämrats. Eftersom hyggligt väder fortfarande skulle stå sig i Uppland skedde start, och efter molngenomgång utfördes övermolnsflygning i stort sett fram till Mälaren, där marksikt erhölls. Omkring 1630 hade samtliga flygplan landat.

Därmed var detta flygföretag avslutat och genomfört, fullt i överensstämmelse med tidigare uppgjorda planer. Att samtliga förband så precisionsartat kunde genomföra uppgiften berodde naturligtvis till stor del på, att vädret varit någorlunda bra, och att förarna skött sig väl, men markstyrkans insats hade också i högsta grad bidragit. Denna personal hade skött materielen föredömligt.

Av nu lämnad beskrivning över resan verkar det kanske som om största delen av tiden gått åt till flygning, stationstjänst och olika slags förberedelser. Det är riktigt. Det gällde en tillämpningsövning och kadetterna skulle sättas på prov. Men naturligtvis har det också funnits tid över för förströelse och avkoppling. Säkert har var och en många trevliga minnen att berätta om. Allt kan emellertid inte rymmas här. Blott en del skall beröras. Så var besöket i den sevärda vinkällaren hos firman Morin Père och Fils i Nuits-Saint-Georges söder om Dijon en ganska ovanlig upplevelse.

För den som tidigare besökt Ecole de l'Air var återseendets glädje stor. Besöket i Nizza blev naturligtvis också minnesvärt för alla. - Sist men inte minst skall de franska värdarnas stora gästfrihet och hjälpsamhet framhållas. En liten episod kan i samband därmed vara på sin plats.

Forts sid 180.

FLYGUTBILDNINGEN PÅ LJUNGBYHED - EN ORIENTERING.

Kännedomen vid flottiljerna om nyinförda utbildningsmetoder under GFU är inte så god som önskvärt vore. Det beror kanske närmast på den olikartade ställning F 5 intager jämfört med flottiljerna. Här nedan lämnas därför en översikt över vad en utexaminerad flygelev av idag lärt sig och i någon mån hur han lärt sig detta. Författaren är kapten H. Rehnvall, F 5.

För överskådlighetens skull indelas utbildningen här i följande grenar: "normal flygning", "avancerad flygning", "navigeringsflygning", "förbandsflygning", "instrumentflygning" och "mörkerflygning".

"NORMAL FLYGNING".

Till normal flygning hänföres i detta sammanhang i stort sett övningarna fram till första ensamflygningen, jämte en del senare övningar, som inte kan placeras inom de övriga kategorierna - exempelvis nödlandningsövningar, start och landning i sidvind, bedömningsövningar m m.

De första grundläggande övningarna har stått sig ganska bra genom tiderna och några större ändringar har inte vidtagits. I övningen "normala svängar i planflykt" betonas sidrodrets användning inte så kraftigt som förut. Sidroderrörelserna under en normal sväng, speciellt med snabba flygplan, är ju ytterligt små och sidrodret användes endast för att få svängen ren utan glidning eller kaning.

"Förberedande nödlandningsövningar" och "Bedömningsövning 2 x 90°" har också bibehållits i stort sett oförändrade, med undantag för smärre modifikationer med hänsyn till flygplantypen (klaffar m m). Man hör ofta att nödlandning nu för tiden - om den överhuvud utföres - inte sker enligt de principer, som gäller för ovanstående övningar. Det är klart, att bedömningen i samband med eventuell nödlandning måste rättas efter flygplantypens allmänna prestanda, men som en grundläggande metod fyller övningarna säkert sin plats. Detsamma gäller om "avancerade nödlandningsövningar". Medvetandet om att han kan klara sig själv och flygplanet vid ett motorstopp stärker också elevens självförtroende i hög grad - en betydelsefull faktor under hans fortsatta flygutbildning.

"Vinggliding" har bibehållits på programmet, även om meningarna ibland varit delade om dess vara eller inte vara. Övningen genomgås noggrant i dk och eleverna får därefter vid behov tillämpa metoden i samband med nödlandningsövningarna. Vid normala landningar är vingglidning däremot förbjuden. Det betonas starkt under genomgången, att denna metod för höjdminskning är en sista utväg, som i huvudsak endast kan tillämpas på skolflygplan.

Övningen "Start och landning i sidvind" har med de permanenta banornas tillkomst fått en ökad betydelse och metoden utläres nu grundligare än förr. För denna övning brukar F 5 använda banorna på Rinkaby. Tillämpningen sker i samband med den rundflygning till flottiljflygplatser, som eleverna gör varje vår. Man kan nog med fog säga, att mycket arbete nedlägges på att lära eleverna att rätt häva avdrift i samband med landning.

Härmed har jag berört det viktigaste av kapitlet "Normal flygning", vari flygtiden per elev under de senaste åren har uppgått till c:a 40 tim, för båda flygplantyperna sammanlagt.

A V A N C E R A D F L Y G N I N G.

De olika övningarna i avancerad flygning utföres f n enligt följande uppdelning:

Övning	Typ I	Typ II	Ingångshastighet Typ II	Anm
Looping	1	1	300	1) endast dk
Wingover	1	1 1)	300	
Spinn	1	1		
Halvroll		1	200-220	
Roll		1	260	
Topproll		1	340	
Hjulning		1	340	

Beträffande de enskilda manövrerna är inte mycket att säga, de utföres likadant nu som förr. S p i n n ö v n i n g e n kommer dock att förenklas därhän, att den endast skall omfatta spinn med normal in- och urgång. Tidigare har läraren demonstrerat hur flygplanet heter sig vid olika roderkombinationer, med- och motskevning under spinnen, endast höjdroder vid urgång o s v. Detta "konstrande" med flygplanet anses inte längre fylla något ändamål. Det åstadkommer enbart extra påkänningar på flygplanet och kan fördröja urgången onödigt länge. H j u l n i n g tillkom 1950 på begäran av jaktförbanden, men manövern utföres inte i den gamla extrema formen, utan påbörjas tidigare, så att risk för stjärtglid icke uppstår.

Anledningen till att vi inte utför samtliga manövrer med typ I är dels att flygtidsfördelningen gradvis förskjutits till förmån för typ II, dels att nuvarande typ I inte är så särskilt väl lämpad för rollrörelser. - Sammanlagda flygtiden i avancerad flygning har hållit sig omkring 29 tim.

N A V I G E R I N G S F L Y G N I N G.

Denna gren av flygutbildningen har utvecklats mer och mer under årens lopp. Tidigare ägnades inte mycken tid i luften åt att lära eleverna att ordentligt förstå alla de faktorer, av vilka en väl utförd navigeringsflygning är beroende. Dk-utbildningen var ganska knapphändig och gick mest ut på att lära eleven o r i e n t e r a. Vår strävan är nu att få eleverna att ordentligt förstå klockans och kompassens betydelse under navigeringsflygning, men att samtidigt också ha god kontakt med kartan och underliggande terräng. Vi vill lära eleverna att de alltid måste veta v a r de befinna sig, men att de, om de av någon anledning förlorar orienteringen, inte skall börja irra omkring, utan lita på instrument och beräkningar. Genom radions tillkomst i typ II har vi också kunnat släppa ut eleverna i sämre väder än tidigare, och genom stränga order att v ä n d a vid vissa minimivärden på sikt och molnhöjd uppövas deras förmåga att bedöma vädret. Kontrollen utföres dels som dk-kontroll, dels genom följeflygplan med lärare som "skuggar". Routerna läggas upp med relativt långa ut- och återflygningssträckor (70 - 100 km) och en kort mellansträcka.

Följande p l a n har legat som grund för navigeringsutbildningen i luften. Siffrorna under dk och ek anger antalet pass på c:a 1 timmes längd, med undantag för övning 1 och 2 där passtiden varit c:a 30 minuter.

Nr	Övning	DK	EK
1	Förberedande kartläsningsövningar	2	
2	Magnetkompassen	1	
3	Kartläsningsövningar	2	
4	Avdriftsvinkelns storlek samt hållande av kurs och kurshastighet. Återtagande och hållande av färdlinjen.	2	3
5	Återtagande av färdlinjen genom bedömningsräkning samt ändring av ankomsttiden	2	
6	Hållande av beräknad ankomsttid	2	2
7	Tillämpning (tidtabellsflygning)	2	6-8
8	Navigeringsflygning på höjd och under höjdväxlingar	1	
9	Lågnavigering (150 m)	1	1

Den ungefärliga flygtiden för navigeringsutbildningen är f n 23 timmar. Siffran kan måhända tyckas låg - men tyvärr måste tiden för förberedelser och lärarens genomgång inkräkta på flygpassen.

F Ö R B A N D S F L Y G N I N G .

Förr om åren flögs under GFU 3-grupp, 5-grupp och 9-division. Med ändrad taktik på krigsförbanden har förbandsflygningen på F 5 efterhand även förändrats. Kvar står 3-gruppen som den grundläggande formeringen. 5-gruppen har också bibehållits, med hänsyn till att den är en symmetrisk formering, som väl lämpar sig för exakt förbandsflygning. Den flyges dock i mindre omfattning, och huvudvikten har lagts på förband med r o t e n som grundenhet, förutom rote följaktligen 4-grupp och 8-div. Enligt BFU bestämmelser skall eleverna äga god färdighet i flygning i rote och grupp (även såsom rotechef och gruppchef), samt någon färdighet i divisionsflygning. Huvudparten av flygtiden i förbandsflygning användes därför för träning i rote och grupp, där eleverna övas i god följsamhet med stora krav på platshållningen även i svängar. Stafflingen är normalt en aning negativ och varieras i svängarna, så att ledarflygplanet i stort sett bibehålles i horisontlinjen. Någon avsmalning av formeringen eller byte av sida i sväng är däremot icke tillåten. F 5 har även prövat den metoden, men kommit till den bestämda uppfattningen, att kravet på platshållningen inte får släppas under GFU. Lutningsvinkeln vid sväng i förband ökas efterhand upp mot 60-65°. Förutom ren förbandsexercis övas även samlingsmanövrer under sväng, såväl i samband med starter som på höjd.

Skolflygplan typ I användes f n för 3-grupp och 5-grupp, men kommer att begagnas endast för 3-grupp, i samband med omläggning av flygtidsfördelningen mellan typerna. - Flygtiden i förbandsflygning är nu ung 36 timmar sammanlagt.

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

Den största principförändringen inom instrumentflygutbildningen är, att man sedan några år tillbaka tillämpar den nu allmänt använda metoden för girindikatorns och kulans skötsel. Man lär alltså eleverna att sköta girindikatorn med spaken och kulan med sidrodret, utom vid urgång ur spinn, där som bekant motsatt förhållande gäller. Det har vidare diskuterats, vilket som är lämpligast, att börja med grundinstrumenten eller direktinstrumenten. F 5 anser att det i stort sett går lika bra hur man än gör. Om man börjar med direktinstrumenten måste man dock ganska snart i samband med svängar hänvisa till framförallt kulan men även girindikatorn. Av den anledningen börjar man

med grundinstrumenten och övergår sedan efterhand till direktinstrumenten, för att slutligen få eleverna därhän, att de använder samtliga instrument samtidigt.

Instrumentflygutbildningen avslutas med ett antal instrumentnavigeringar på c:a 35 minuter. De sista navigeringarna kompletteras med en fingerad radarlandning, där läraren tjänstgör som TL. Från och med 1951 har man även för avsikt att som slutövning lägga in en provövning efter engelsk modell. - Eleverna får c:a 20 timmars instrumentflygning. Av utlåtanden från förbanden att döma ger detta ett gott resultat.

M Ö R K E R F L Y G N I N G .

BFU säger att eleverna skall äga någon färdighet i att föra enskilt skolflygplan under mörker. Denna får de under c:a 2 tim flygning, till största delen på typ I, men avslutat med en dk-flygning i typ II. Tiden kan förefalla kort men erfarenheten visar, att tiden från november åtgår för att uppnå denna tid, beroende på att kraven på gott väder måste ställas höga. F o m nästa år avses all mörkerflygning äga rum på typ II. Detta går att genomföra p g a skolornas förskjutning och ändrad flygtidsfördelning.

Vad slutligen r a d i o t r a f i k e n beträffar har eleverna, genom att praktiskt taget all flygning med typ II ledes med hjälp av radio från "märket", numera god färdighet i såväl rent trafikförfarande som från- och anpejling. För att undvika ytterligare belastning på FV allmänna anropsfrekvens övas dock inte krysspejling i större utsträckning.

M A N Ö V R E R B A R H E T S D I A G R A M - FORTS FR SID 176.

ståndet (p g a att det s k inducerade motståndet stiger, då lyftkraftskoefficienten ökar, vilket är förutsättningen för ökning av lastfaktorn) och hastigheten sjunker om dragkraften inte ökas med samma belopp som motståndsökningen. Eftersom dragkraften inte kan ökas mer än till det mesta motorn kan ge, nås så småningom ett högsta värde på lastfaktorn, vid vilket motståndet nått samma storlek som motordragkraften vid fullt pådrag. - Detta högsta värde på lastfaktorn kan beräknas för olika höjder, hastigheter och motorpådrag, varvid s k motorbegränsade manövrerbarhetskurvor erhålles. Exempel på sådana kurvor är inlagda i figuren.

F r å g a n är nu: Vilka manövrerbarhetskurvor - de lyftkraftsbegränsade eller de motorbegränsade - skall användas, om man för taktiskt bruk önskar uppgifter om möjlig lastfaktor? - Svaret är beroende av vilken typ av manöver som avses.

Om en kontinuerlig sväng under planflykt eller under plané med obetydlig höjdminskning avses bör man helt rätta sig efter de motorbegränsade kurvorna. För alla manövrer av kort varaktighet, d v s alla utom de nyss nämnda, kan man rätta sig efter de lyftkraftsbegränsade kurvorna. Därvid bör man dock inte räkna med att kunna utnyttja maxvärdet på den uppnåeliga lastfaktorn, t e punkten D' i figurens kurva för 10 km höjd, eftersom motståndet ökar och hastigheten sjunker i n n a n (eller i varje fall så snart som) punkten D' nåtts, vilket resulterar i att flygplanet viker sig. Av samma skäl bör man principiellt börja en kortvarig manöver (under vilken konstant lastfaktor eftersträvas) vid hög hastighet. Om man t e på 5 km höjd vill göra en manöver med lastfaktorn 5, är det lämpligt att börja vid t e 650-700 km/tim för att därefter under hastighetsminskning kunna hålla lastfaktorn konstant.

Det kan vara värt att påpeka, att kännedomen om ett fientligt flygplans manövrerbarhetsdiagram kan vara av stort värde för bedömande av egna flygplans möjligheter under luftstrid.

Su.

MANÖVRERBARHETSDIAGRAM.

Vad är ett manövrerbarhetsdiagram? Har en förare någon glädje av ett sådant? Hur skall det användas? - Avsikten är att denna artikel skall ge svar på dessa och liknande frågor. För att lämna svar som i någon mån är fullständiga är det nödvändigt att börja med ett teoretiskt resonemang.

Så länge man flyger i jordens närhet - d v s på de flyghöjder som nu används plus åtskilliga km högre - verkar alltid tyngdkraften på flygplanet. Det är därför i de allra flesta flyglägen nödvändigt att de delar av planet, som kan alstra lyftkraft (i stort sett är detta endast vingarna) åstadkommer en kraft som är lika stor som och motsatt riktad mot tyngdkraften eller viss del av denna. Vingen på ett flygplan med flygvikten 4000 kg måste således i planflykt alstra en lyftkraft som är 4000 kg; under dykning i 45° dykvinkel en lyftkraft som 2840 kg o s v.

Detta är ingen nyhet för någon av läsarna. Det är även väl känt att samma lyftkraft kan åstadkommas av vingen vid såväl hög som låg hastighet, om blott anfallsvinkeln ändras. Anfallsvinkeln är som bekant liten vid hög avläst hastighet och stor vid låg avläst hastighet.

Om man vid en viss hastighet i planflykt genom höjdroderutslag bringar flygplanet till ett läge med större anfallsvinkel än den, som fordras för att vid den givna hastigheten ge en lyftkraft som är lika stor som tyngdkraften, erhålles en "för stor" lyftkraft, som kommer att draga flygplanet ur dess planflyktsbana, och man kan göra en upptagning, en looping e d. Motsvarande sak händer om upptagningen o s v påbörjas i annat flygläge än planflykt.

När den "för stora" lyftkraften drar planet ur dess bana uppstår emellertid en centrifugalkraft på flygplanet (på samma sätt som på en sten, som man binder i ett snöre och svänger runt med) och flygplanet blir skenbart tyngre. Hur många gånger "tyngre" planet blir, jämfört med vid flygning rakt fram och horisontellt, kan man läsa på accelerometern.

Centrifugalkraften eller, i de flesta fall, resultanten till centrifugalkraft och tyngdkraft är lika stor som den "för stora" lyftkraften. Schematiskt visas detta på fig 1 sid 174. Man kan därför säga att accelerometern visar hur många gånger större lyftkraften är än vad som skulle behövas för flygning i utgångsläget, i detta fall planflykt.

Av det sagda framgår att förutsättningen för en manöver med vridning kring tväraxeln (sväng, upptagning, looping o s v) är att flygplanet förmår alstra en lyftkraft, som är större än den, som fordras för flygning i utgångsläget.

Möjligheterna härtill begränsas emellertid av olika faktorer. En välkänd faktor är, att anfallsvinkeln inte kan ökas mer än till ett visst värde (för nutida flygplan omkring 10 till 15° vid låga hastigheter) ty vid större anfallsvinkel släpper luftströmmen över vingen, lyftkraften minskar hastigt och planet viker sig.

En annan välkänd sak är, att man på hög höjd i allmänhet måste flyga med större anfallsvinkel än på låg höjd, emedan lyftkraften vid en och samma verkliga hastighet är mindre p g a minskad lufttäthet. Man kan vända på resonemanget och säga, att man på hög höjd måste flyga med högre verklig hastig-

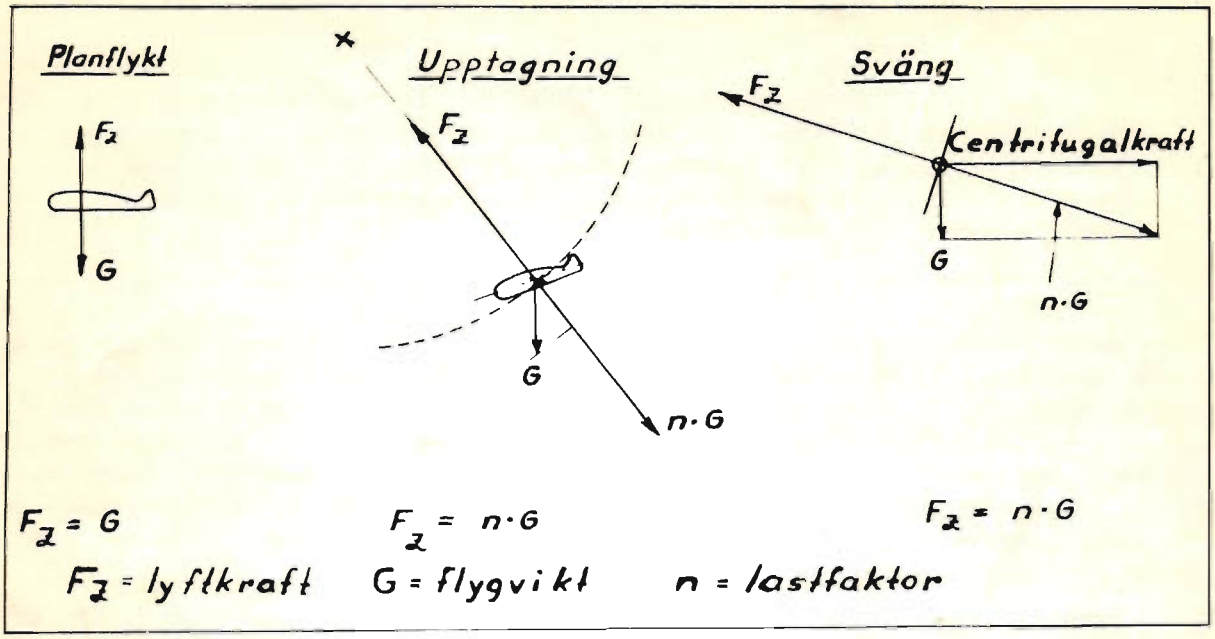


FIG 1: - RESULTANT TILL CENTRIFUGALKRAFT OCH LYFTKRAFT I OLIKA FLYGLÄGEN.

het än på låg höjd för att få samma lyftkraft vid viss anfallsvinkel. Den verkliga hastigheten kan emellertid inte ökas hur mycket som helst, dels p g a att motorn i allmänhet ej orkar med att ge mer än en viss hastighet, dels p g a att man förr eller senare når flygplanets maximalt tillåtna Machtal.

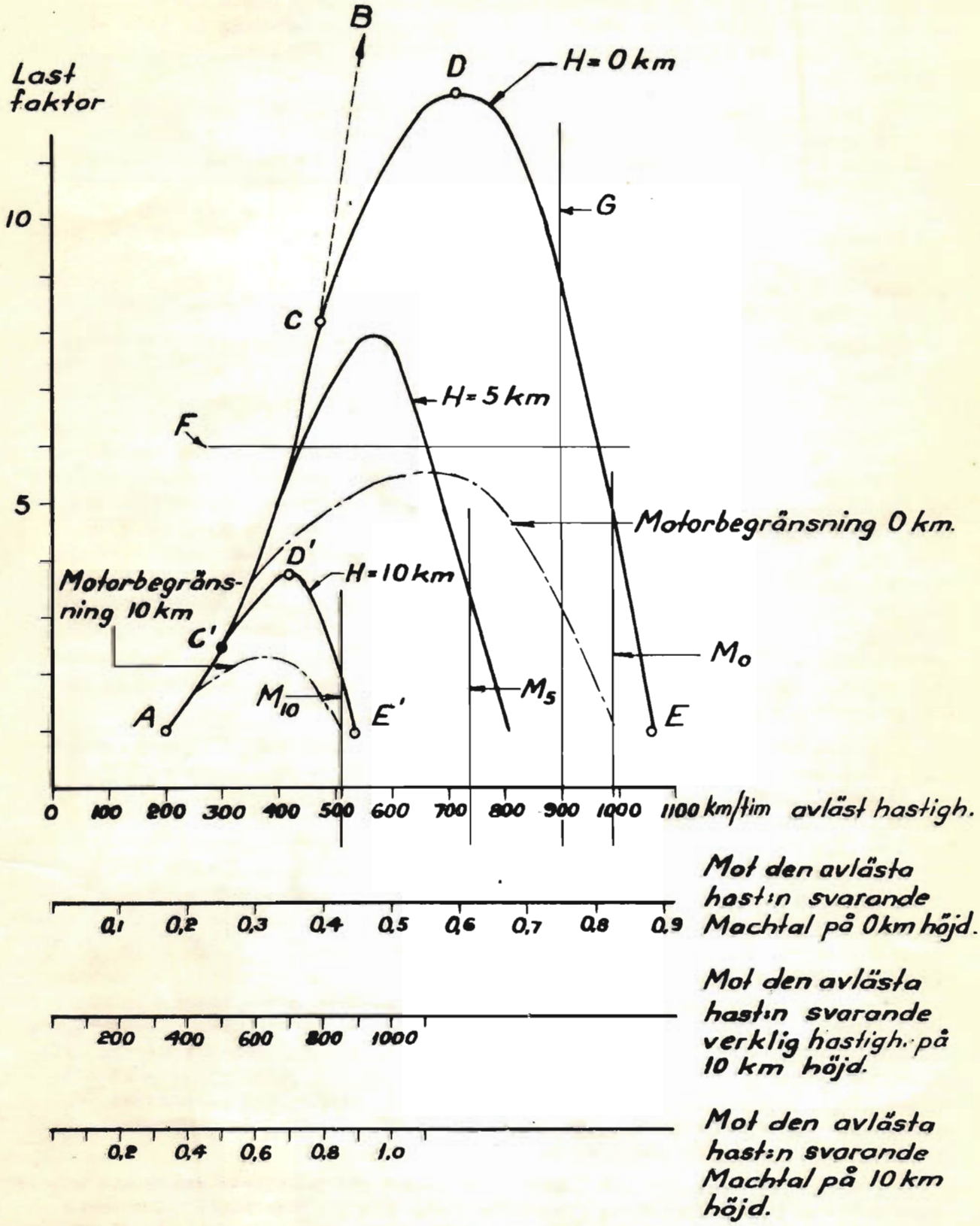
Kompressibilitetsinverkan är f ö en tredje faktor, som begränsar möjligheterna att alstra lyftkraft. Man kan nämligen ej då höga Machtal nås använda samma stora anfallsvinklar som vid låg hastighet, p g a att kompressibilitetsstörningar inträder. Med ökat Machtal minskar därför den maximalt användbara anfallsvinkeln och därmed även den maximalt uppnåeliga s k lyftkraftskoefficienten.

Manövrerbarhetsdiagrammet kan ritas på olika sätt; det hittills vanligaste är det, som framgår av fig 2 (sid 175) d v s med lastfaktorn avsatt längs den lodräta axeln och den avlästa hastigheten längs den vågräta axeln i diagrammet. Diagrammet gäller endast för den flygvikt och det läge på landställ, klaffar, hjälpvingar (slots) m m, för vilket det är uppgjort. - Följande punkter i diagrammet bör observeras:

A. Den lägsta hastighet, med vilken flygplanet kan flyga med angiven flygvikt, klaffläge o s v, då lastfaktorn är 1, är den som vanligtvis brukar anges i förarinstruktioner. Den avser vikningshastigheten vid stall, under flygning rakt fram och med långsam hastighetsminskning ned till vikningshastighet. - I fig 2 är denna hastighet 200 km/tim och utmärkt med A. Denna avlästa stallhastighet är densamma på alla höjder, varför punkten A är gemensam för figurens kurvor för 0,5 och 10 km höjd.

B. Vid den avlästa stallhastigheten 200 km/tim är anfallsvinkeln den största, som kan utnyttjas med flygplanet. Den större lyftkraft, som skulle behövas då lastfaktorn är större än 1 och planet är skenbart tyngre, kan därför endast åstadkommas om hastigheten är högre än 200 km/tim. I den ekvation, som anger lyftkraftens storlek ingår hastigheten med sitt kvadratvärde. Förhållandet mellan lastfaktor och hastighet får därför formen av en parabel, kurvan A-B. Av denna kan man utläsa att vikningshastigheten vid t ex 4 g är c:a 360 km/tim.

FIG 2: - MANÖVRERBARHETSDIAGRAM.



De motorbegränsade kurvorna avse fullt motorpådrag.

C. När den verkliga hastigheten (och därmed Machtalet) blir tillräckligt hög, i fig omkr 470 km/tim, börjar kompressibilitetsinverkan göra sig gällande. Man kan därför inte längre använda samma stora anfallsvinkel som inom det låga hastighetsområdet (under c:a 470 km/tim), utan anfallsvinkeln måste minskas och därmed nedgår lyftkraften. Detta kan kompenseras genom fartökning, men den lyftkraftökning som erhålles vid viss hastighetsökning är inte så stor, som inom det låga hastighetsområdet. - Kurvan från A böjer därför av mot högre hastighet fr o m punkten C.

D. Från punkten C erhålles dock en lyftkraftökning vid hastighetsökning, även om lyftkraften inte ökar lika kraftigt som vid de låga hastigheterna (kurvdelen A-C). - Hastighetsökningen från C innebär emellertid, att Machtalet ökar till så stora värden, att kompressibilitetsinflytandet blir alltmera märkbart; endast en alltmera minskad anfallsvinkel är möjlig att utnyttja, varför ökningen i lyftkraft och därmed lastfaktor sker allt långsammare. Slutligen kan man inte genom hastighetsökning åstadkomma mer än en viss maximal lyftkraft, d v s man kan inte uppnå mer än en viss högsta lastfaktor, punkten D, som i fig uppnås vid c:a 725 km/tim avläst hastighet på höjden 0 km.

E. Vid ytterligare hastighetsökning minskas den uppnåeliga lyftkraften och därmed lastfaktorn för att vid viss hastighet, i fig c:a 1075 km/tim, ha nedgått till noll.

C', D', E' } Vingens förmåga att alstra lyftkraft avtar då flyghöjden ökas (luftens täthet minskar). - Motsvarigheten på högre höjd till kurvan C-D-E kommer därför att ligga genomgående lägre i diagrammet. Kurvorna för högre höjder är även förskjutna åt vänster i diagrammet, eftersom de avlästa hastigheter, som anges på den horisontella axeln, svarar mot högre verkliga hastigheter (högre Machtal) på högre höjder än 0 km. (Jfr de olika hastighets- och Machtalsskalorna i fig). I figurens kurva för 10 km höjd är punkterna C', D', E' motsvarigheterna till C, D och E. - På motsvarande sätt kan kurvor för ett godtyckligt antal höjder ritas; vanligen ritas en kurva för vartannat tusental meters höjd.

För att göra diagrammet fullständigt kompletteras det med följande uppgifter:

F. Max tillåten lastfaktor. - Av fig framgår, att det på höjder under 7-8 km är möjligt att nå högre lastfaktor än den tillåtna. Däröver är det däremot ej möjligt.

G. Max tillåten avläst hastighet.

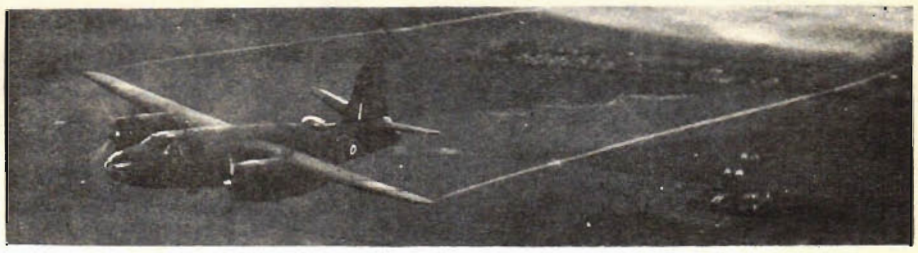
M_5, M_{10} } Den maximalt tillåtna avlästa hastigheten gäller i allmänhet endast upp till en viss höjd. - Däröver begränsas hastigheten av det maximalt tillåtna Machtalet. Dessa begränsningar kan utritas i diagrammet. I fig har detta gjorts genom linjerna M_5 och M_{10} för 5, resp 10 km höjd.

I ovanstående redogörelse har det sagts, att vid given hastighet och höjd erhålles en lastfaktor av viss storleksordning. Hänsyn har därvid tagits endast till flygplanets (d v s i stort sett vingens) förmåga att alstra lyftkraft av erforderlig storlek vid de givna förutsättningarna (hastighet och höjd). Ingen hänsyn har tagits till flygplanets förmåga att åstadkomma och bibehålla hastigheten ifråga, vilket dock bör göras, för att diagrammet skall bli av fullt värde för taktiskt bruk.

I planflykt erhåller som bekant flygplanet sin hastighet genom att motorn drar eller skjuter flygplanet framåt. Hastighetens storlek beror på motorns dragkraft och flygplanets motstånd, och stabilt hastighetsvärde nås då dragkraften är lika stor som motståndet. Om lastfaktorn ökas ökar emellertid mot-

Forts s 172.

KONDENSSTRIMMOR - OCH SÄTT ATT UNDGÅ DEM.



"G-STRIMMOR" (AERODYNAMISKA) - BILDADE VID VINGSPETSARNA PÅ ETT BRITTISKT FLYGPLAN. KORT VARAKTIGHET.

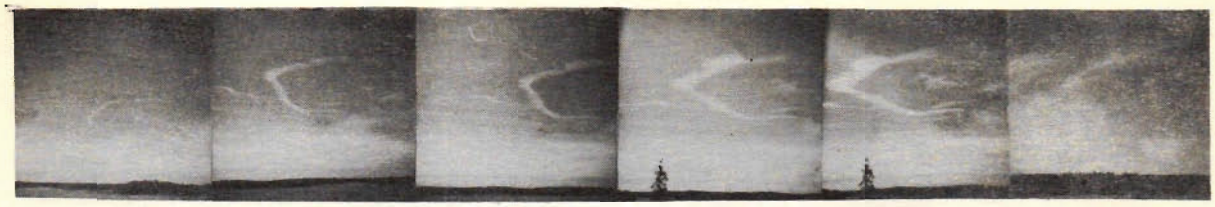
De vita, ibland pärlemorskiftande strimmor, som ofta uppstår vid flygning i mycket kall luft (d v s i regel på stor höjd), utgör i krig en fara för militärflyget. I ett flertal rapporter från det andra världskriget framhålles, att flyg vid flera tillfällen gjort svåra förluster därför att flygplanen röjt sig genom kondensstrimmor. Detta ställde militärmeteorologerna inför ett nytt och svårlöst problem. Det gällde att söka utarbeta metoder för att förutsäga om och i så fall var strimmor kunde tänkas uppstå. Arbetet härpå har nyligen krönts med en viss framgång. Det har visat sig vara möjligt att med ganska stor säkerhet förutsäga på vilken höjd strimmorna kommer att uppträda, medan det är betydligt svårare att förutsäga o m de över huvudtaget kommer att bildas. I flygprognoserna anges därför "risk för strimmor" inom vissa, angivna luftskikt.

Ibland förorsakas strimmorna emellertid helt eller delvis genom a e r o d y n a m i s k a eller t e r m o d y n a m i s k a effekter. Aerodynamiska strimmor brukar t e uppstå vid vingspetsarna, i samband med den luftförtunning och därmed åtföljande avkylning och kondensation, som äger rum där, därskilt vid kraftiga svängar och hårda upptagningar. Dessa strimmor, som utgöres av vattendroppar, har alltid kort varaktighet.

För att strimmor skall bildas fordras dessutom ett visst fuktighetsinnehåll i luften från början. Genom att detta fuktighetsinnehåll alltid blir väsentligt mindre i stratosfären strax ovan tropopausen bildas strimmor vanligen inte där.

Den vanligaste, mest röjande typen av kondensstrimmor bildas genom att flygplanen med a v g a s e r n a tillför luften vattenånga - s k avgasstrimmor. Dessa blir ofta varaktiga och täta. De består nästan alltid av mycket små iskristaller. Endast sällan utgöres strimmorna av vattendroppar. De har då bildats på höjder under c:a 5000 m och försvinner vanligen på ett ganska kort avstånd från flygplanet.

EXEMPEL PÅ "K-STRIMMOR" (AVGAS-) - ALSTRADE PÅ HIMLEN ÖVER F 18:S ETABLISSEMENT, FOTOGRAFERADE MED C:A 5 MIN TIDSMELLANRUM. VARAKTIGHET OMKR 15 MIN.



ETT ANNAT EXEMPEL PÅ K-STRIMMOR. MAN SER HUR DE SÅ SMÄNINGOM FÖRÄNDRAS OCH ANTAR ETT MOLN-LIKNANDE UTSEENDE.

Följande tabell och hithörande bilder belyser strimmornas uppkomst och förflyktigande, de faktorer, som sammanhänger med fenomenets uppkomst och sätten att undgå strimbildning.

Faktor	Avgasstrimmor (k - strimmor)	Aerodynamiska strimmor (g - strimmor)
vanlig höjd	5000 - 10000 m	mycket varierande (i regel under 1000 m)
gynnsam temperatur	lägre än - 25°C	mycket varierande (i regel över 0°C)
möjlighet till prognos	i regel god	nästan ingen
taktisk betydelse	stor	liten
möjlighet att undvika (sedan de börjat)	svårt	lätt
moln, som antyder, att förhållandena i atmosfären är gynnsamma för bildning	cirrus, cirrostratus	stratus, stratocumulus
varaktighet	mycket varierande (ofta storleksordningen timme)	i regel mycket kort

H u r skall man då bära sig åt för att u n d g å de röjande strimmorna? Ja, o m Du flyger efter följande r e g l e r , har Du sannolikt chanser därtill:

a) Avgasstrimmor (k- strimmor):

1. Stig till en nivå väl ovanför tropopausen (omkr 7 km på 45° N br).
2. Om möjlighet finns att reducera höjden, drag av motorerna och uppsök snabbt lägre nivå.
3. Flyg med reducerad motoreffekt.

b) Aerodynamiska strimmor (g- strimmor):

1. Undvik "g".
2. Undvik att flyga nära inversionsmoln (stratus, stratocumulus).
3. Variera höjden (i regel bäst att stiga) c:a 500 m.
4. Reducera motoreffekten.

FS/V.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

I dag får Du en ny uppgift, liknande den, som fanns införd i Ufl nr 3/1951, s 91. Och liksom då finns även nu chansen att bli e n t i a rikare! - Läs, begrunda och sänd in Din lösning så att den är framkommen senast den 4 augusti till Red Ufl, Flygledningen, Stockholm 80. Märk kuvertet i nedre vänstra hörnet med "Navuppgift 5". - Och nu kommer det kvistiga:

Du skall starta från SAJK (Jönköping) med en S 18, genomföra fotouppdrag vid Ystad samt återvända till F 11.

Flygningen SAJK - Ystad utföres på 1200 m höjd över moln. Före start erhåller Du följande vindvärden för 1000 m: $B_v = 60^\circ$, $V_v = 15$ knop. Du håller under flygningen en kurshastighet = 350 km/tim.

Efter 17 min erhåller Du QTE SET = 133° och efter ytterligare 2 min QTE SIN = 234°.

A. V i l k e t Q T H i n s ä n d e r D u d å t i l l s t a r t f y l?

31 min efter start skymtar Du ovanstående molnglugg framför Dig och fastställer:

B. D i t t l ä g e .

C. V i n d v ä r d e n f ö r f o r t s a t t f l y g n i n g .

Svar kommer inte nu. Men i nästa U f l -nummer hoppas Red kunna få meddela både det och namnet på pristagaren.

REDAKTIONELLT MEDDELANDE.

N ä s t a n u m m e r av U f l - nr 8-10/1951 - utkommer i oktober.

M a n u s k r i p t och b i l d e r till nämnda nummer skall vara Red Ufl tillhanda senast den 1 s e p t e m b e r .

PRISTÄVLINGARNA I Ufl NR 3/51: RESULTAT.

Ufl nr 3/1951 innehöll tre prisuppgifter - ett navigationsproblem samt två översättningsprov, varav ett från amerikansk och ett från engelsk text.

Navigeringsproblemets rätta lösning var: - Flygplanet befann sig 3,5 km SO Knäreds kyrka. Först öppnade, närmast rätta lösning hade insänts av fanjunkare Rune Glad, F 5, Ljungbyhed. Tian har översänts med post till pristagaren.

Det amerikanska översättningsprovet ur tidskriften "U S News & World Report" - The things men die for - hade bästs lösts av Major A. Holmer, Flybo N, Östersund, som fått sitt pris, Kr 5:- sig tillsänt.

I det engelska provet ur "The Times" - A beneficient black-out - vanns priset av signaturen "Stratosferico" - som vid namnsedelns öppnande befanns tillhöra fröken Gunilla Kindberg, Flygförvaltningen, Stockholm 80. Även hon har blivit en femma rikare.

Till gagn för alla inför vi här de båda prisbelönta lösningarna. De återfinnes på omslagets 3. sida.

Sambandsflygplan till USAF. (Press 51)

Vid den tävlan, som flygvapnet i USA anordnat för att få fram det bästa sambandsplanet - de flesta amerikanska sportflygplantillverkarna deltog - segrade de Havilland YL-20 Beaver.

FLYGKADETTSKOLANS FRANKRIKEFÄRD - Forts fr s 168.

Efter landningen i Dijon råkade en av kadetterna, som flög Mustang, att för en fransk mekaniker nämna, att läckage troligen uppstått på hydraulsystemet. Innan någon visste ordet av hade mekanikern plockat av plåtar, konstaterat läckage och monterat ur en del ledningar och anslutningar, samt lika hastigt försvunnit. Det fanns inte någon möjlighet att spåra upp honom förrän nästa dag. Då kom han tillbaka med samtliga delar reparerade. Han hade dessutom tillverkat någon ny detalj. Arbetet visade sig vara av högsta klass. Flygplanet blev klart och kom med till Salon, om än något försenat. Denne franske pojke hade under kriget varit mekaniker på en Mustangdivision. När han nu återsåg sin älskade Mustang brann han av iver att få arbeta med en sådan igen, och genom att reparera den göra sin insats.

Slutligen kan blott understrykas värdet av en resa som denna. Först och främst är det en tillämpningsövning - med omfattande förberedelsearbeten, planläggningar, ansträngande och disciplinfordrande flygningar, såväl enskilt som i förband, samt krävande stationstjänst. Dessutom tillkommer övning och tillämpning av språkkunskaper samt ökad allmänbildning. En och annan känner kanske också en viss tillfredsställelse och stolthet över att få förmånen och förtroendet att på detta sätt representera sitt land och sitt flygvapen.

S. Beck-Friis.

Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O

FÄLTFLYGARNAS ANSTÄLLNINGSVILLKOR M M.

Flygvapenchefens förslag till förbättringar.

I nr 3 av U f l orienterade vi om ett i flygstaben i arbete varande förslag, avsett att förbättra fältflygarnas förmåner, både under anställningstiden och vid avgången. Arbetet har slutförts och när nedan följer en kortfattad redogörelse för det förslag till Kungl Maj:t, som insänts av chefen för flygvapnet.

C h e f e n f ö r f l y g v a p n e t framhåller inledningsvis, att rekryteringen av den 1946 införda yrkesgrenen fältflygare inte lämnat önskat resultat. Tillräckligt antal för anställning godkända har inte erhållits något år. Vidare framhålles, att de fältflygare, som inte uttagas för officersutbildning, nu inte har någon ytterligare befordran att sträva efter sedan de blivit furirer. Detta förhållande påverkar fältflygarnas intresse för tjänsten och har även bedömts att ha minskat deras intresse för att kvarstå i tjänst efter första anställningstidens utgång. Chefen för flygvapnet har därför ansett det nödvändigt, att åtgärder vidtages för att förbättra fältflygarrekryteringen, vidmakthålla deras intresse för tjänsten samt säkerställa, att tillräckligt antal frivilligt kvarstår efter första anställningstidens slut. - De åtgärder som härvid föreslagits är förbättring av förmånerna i samband med anställningens upphörande och förbättrade befordringsförhållanden.

F ö r s l a g e t o m f ö r b ä t t r a d e a v g å n g s f ö r m å n e r innebär, att nuvarande förmåner[1] utbytes mot en tjänstepremie för dem som fullgjort första anställningstiden. Tjänstepremiens storlek har föreslagits bli beroende av den löneklass vederbörande har vid avskedet och den tid han kvarstår i tjänst efter första anställningstiden. Härvid har de år, som följer närmast efter anställningstidens slut, premierats förhållandevis högre än de därpå följande. Avsikten härmed har varit att man inte med likformigt växande premier skall locka fältflygarna att stå kvar i tjänst längre än som normalt kan anses förenligt med deras bästa. - En jämförelse mellan nuvarande och föreslagna a v g å n g s f ö r m å n e r har gjorts i tabellen sid . Beloppen (i kronor) är beräknade efter nu utgående rörligt tilllägg (33 respektive 32 %).

T j ä n s t e p r e m i e n har - i motsats till nuvarande civilanställningsförsäkring - föreslagits skola utgå utan behovsprövning och utbetalas månadsvis under det antal månader, som tagits som utgångspunkt vid beräkning av premiebeloppets storlek (se tabellen). Om emellertid en fältflygare har behov av ett större belopp för att exempelvis starta egen rörelse, skall hela eller del av tjänstepremien kunna utbetalas på en gång efter prövning av försvarets socialbyrå. Om fältflygare eller f d fältflygare, som är berättigad till tjänstepremie avlider, har förutsatts, att del (50 %) av premien (ej utbetald del av premien) skall utgå till efterlevande, gentemot vilken

1) Avskedspremie, civilanställningsförsäkring, premier för yrkesutbildning och möjligheter till värnpliktslån.

TABELL ÖVER FÄLTFLYGARNAS NUVARANDE OCH FÖRESLAGNA FÖRMÅNER.

Civilanställningsförmån	Tjänstetid						
	6 år	7 år	8 år	9 år	10 år	11 år	12 år
Nuvarande							
Avskedspremie (kr)	500	600	700	800	800	800	800
Civilanställningsförsäkring (kr)	3.041	3.701	4.361	5.021	5.681	6.341	7.001
Summa[1]	3.541	4.301	5.061	5.821	6.481	7.141	7.801

Föreslagna Tjänstepremie (kr) för:[2]	Antal månadslöner vid en anställningstid som fältflygare						
	= första anställningstiden	= första anställningstiden och därutöver					
		1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	6 år
	12	18	23	26	28	29	30
a) fältflygare av 2. graden	6.804	10.206	13.041	15.418	16.604	17.197	18.600
b) fältflygare av 1. graden	7.116	10.674	14.260	16.120	17.360	18.734	19.380
c) förste fältflygare	7.752	11.628	14.858	17.498	18.844	19.517	20.970

1) Härutöver kan stipendium för viss yrkesutbildning - högst 1.080 kronor - och lån ur värnpliktslånsfonden erhållas.
2) Hänför sig till de föreslagna nya tjänstegraderna för fältflygare, för vilka redogöres i artikeln.

han hade försörjningsplikt vid tiden för dödsfallet. - Införandet av tjänstepremier har beräknats medföra ökad frivillig tjänstgöring efter första anställningstidens slut.

I samband med förslag om ändrad befordringsgång för fältflygare har chefen för flygvapnet även föreslagit införande av nya tjänstegradsbenämningar enligt följande.

Fältflygarelev (Mha 1) = menig
Fältflygare av 3. graden (Mha 2) = korpral
" av 2. " (Me 1 och 2) = furir
" av 1. " (Me 3) = överfurir
Förste fältflygare (Me 4) = sergeant.

Den föreslagna befordringsgången innebär i jämförelse med nuvarande befordringsgång, att beställning som fältflygare av 3. graden (korpral) uppnås omedelbart efter GFU, d v s ett halvt år tidigare än nu. Vidare har två nya tjänstegrader föreslagits tillkomma, nämligen fältflygare av 1. graden (överfurir) och förste fältflygare (sergeant).

Befordran till fältflygare av 1. graden (överfurir) har föreslagits skola ske två år efter befordran till fältflygare av 2. graden (furir) av alla fältflygare, som uppfyller uppställda fordringar beträffande användbarhet i krig i förbandens flygstyrkor.

Läsvärd Litteratur:-

"Världen återuppbyggd" - av Peter Howard - har nyligen utkommit på svenska. Den omfattar en redogörelse för organisationen Moralisk upprustnings verksamhet och arbetsresultat. Chefen för flygvapnet anser boken läsvärd och rekommenderar den för biblioteken. - Tankegången i boken är att det rådande tillståndet i världen kan övervinnas endast om västerlandet tillgriper en "ideologisk krigföring" mot materialismen, och därmed enar människorna efter bättre principer än dennas. - Det engelska flygvapnets tidskrift, RAF Quarterly, behandlar ämnet i sitt häfte för april 1951, s 101 (ledare) och 191 (recension).

Looping - en ny flygtidning med Yngve Norrvi som primus motor har, då detta läses, redan hunnit komma ut med 6 nummer. Han har själv betecknat det som ett djärvt försök. "Looping" behandlar sportflyg, trafikflyg och krigsflyg på ett populärt och lättläst sätt. Vad vi hittills sett av den bekräftar, att Looping's redaktör lyckats i sin strävan att göra tidskriften läsvärd.

Fältflygarnas anställningsvillkor m m - forts fr s 182.

En förutsättning för befordran till förste fältflygare (sergeant) skulle vara användbarhet som rotechef i förbandens flygstyrkor i krig och/eller som lärare i flygtjänst. Denna befordran skulle av de skickligaste kunna nås efter ett års väl vitsordad tjänst som fältflygare av 1. graden.

Utöver de förbättringar avseende avgångs- och löneförmåner samt tjänsteställning, för vilka redogjorts i det föregående, har chefen för flygvapnet även föreslagit höjning av premierna för de repetitionsövningar, som f d fältflygare har att fullgöra. Premien utgår nu med 500 kr för de båda obligatoriska repetitionsövningarna och med samma belopp för var och en av de båda frivilliga. Dessa belopp har föreslagits skola höjas till 1.000 kr.

Vidare har föreslagits, att fältflygare, som nu får kvarstå i aktiv tjänst endast tills han fyller 28 år, efter medgivande av chefen för flygvapnet skall kunna kvarstå till 30 års ålder. Sådant kvarstående skulle dock endast kunna medgivas fältflygare, som befinner sig i den goda kondition, som flygtjänsten kräver.

Den föreslagna ökningen av fältflygarnas löneförmåner under anställningstiden och införande av tjänstepremie efter anställningens slut samt höjda premier för fullgjorda repetitionsövningar beräknas på grund av minskat rekryteringsbehov och därigenom minskade utbildningskostnader under den grundläggande utbildningen medföra en årlig kostnadsbesparing av c:a 1.5 milj kronor, sedan fältflygarinstitutionen utbyggts i överensstämmelse med nu beslutad personalorganisation.

Språkspalten:- APROPÅ "FLYGENGELSKA".

I anknytning till "Stick's" recension i Ufl nr 3 av Stig Gunnarskogs trevliga och nyttiga bok "Flygengelska" återger vi här ett prov på dess innehåll, det engelska alfabetet med uttalsbeteckning och bokstavsöversättning. Nödvändigt att kunna för radiosamband med "tl" m m i vissa sammanhang. Den tidigare bokstavsbenämningen "Victor" har ersatts med "Victory" - eljest är ordvalet detsamma som förr.

The English Alphabet (jämte bokstavering)

A *ei*	Able *eibl* duglig	K *kei*	King *kiŋ* kung	S *es*	Sugar *ʃu'gə* socker
B *bi:*	Baker *bei'kə* bagare			T *ti:*	Tare *teə* tara
C *si:*	Charlie *tʃa:'li* (namn)	L *el*	Love *lʌv* kärlek	U *ju:*	Uncle *ʌŋkl* farbror
D *di:*	Dog *dɔg* hund	M *em*	Mike *maik* (namn)	V *vi:*	Victory *vi'kt(ə)ri* seger
E *i:*	Easy *i:'zi* lätt	N *en*	Nan *næn* (namn)	W *dʌ'blju:*	William *wi'ljəm* (namn)
F *ef*	Fox *fɔks* räv	O *ou*	Oboe *ou'bou* oboe	X *eks*	X-ray *e'ksrei* röntgenstråle
G *dʒi:*	George *dʒɔ:dʒ* (namn)	P *pi:*	Peter *pi:'tə* (namn)		
H *eitʃ*	How *hau* hur	Q *kju:*	Queen *kwi:n* drottning	Y *wai*	Yoke *jouk* ok
I *ai*	Item *ai'təm* sak m.m.	R *a:(r)*	Roger *rɔ'dʒə* (namn)	Z *zed*, am. *zi:*	Zed *zed* zäta
J *dʒei*	Jig *dʒig* jigg				

Ex. "O som i Olov": *O for Oboe*

Som tillägg till den tidigare recensionen meddelas, att de däri omnämnda 'flygmekanikerna' närmast åsyftade ABA:s mekanikerpersonal.

PÅGÅENDE KRIGET: Marinflyget i Korea. (Nav Av News apr 51)

Marinflygarna i Korea flyger 15 olika typer, från transportflygplan till "Panther", "Corsair" och "Tigercat". Den senare finnes i en nattjaktversion och en fotoversion. Två helikoptertyper används även.

Följande korta avsnitt är belysande för vad som menas med "close air support". - En amerikansk infanteripluton höll på att omringas av en överlägsen kinesstyrka, vilken ryckte fram över en bergsrygg. Avståndet mellan främsta linjerna var inte större än c:a 30 m, varför det tycktes omöjligt att göra ett låganfall mot kineserna utan att träffa egna trupper. Men en "Corsair"-förare var av annan åsikt. Han cirklade över platsen och begärde per radio, att plutonen skulle lägga ut sina igenkänningsdukar. Sedan gjorde han låganfall efter låganfall. - "Han flög så nära oss och så lågt, att jag kunde dammat min bössa i kärran," sade en av hans kamrater på marken. Slutligen kom det ingen mera eld från kinesernas håll och inte en enda av de amerikanska plutonens mannar hade träffats. Förarens lugna röst hördes åter i radion: "Vill ni ha napalm också?" -

Det händer även att de officerare, som har hand om semaforsignaleringen vid landning på hangarfartyg utnyttjas för att ta ner flygplan på korta landningsstråk. Det berättas sålunda om en kapten, som under mer än två dagar var sysselsatt med att sköta trafiken på ett stråk nära fronten. Han höll på med detta trots artilleri- och granatkastareld samt beskjutning från krypskyttar. Under första dagen evakuerades 99 sårade turkiska soldater. -

Det första anfallet i världshistorien med reaflygplan mot kameler utfördes av en löjtnant vid marinflyget, vilken sköt ihjäl en kamel lastad med ammunition. Det finns även en exempel på anfall mot 75 st hästar lastade med samma vara, vilka anfallits med raketer och akaneld.

FRÅN DET PÅGÅENDE KRIGET:

Fackred: Studiecentralen.

SAMVERKAN MARKSTRIDSKRAFTER - FLYG I KOREA - FAKTA OCH SYNPUNKTER.

Den amerikanska tidskriften A i r F o r c e har i mars 1951 utkommit med ett specialnummer, helt ägnat åt samverkansproblemen markstridskrafter - flyg i Korea. Avsikten är främst att ge en saklig grund för en riktig tolkning av de vitt skilda värderingar av flygets insatser, som satts i omlopp genom press och radio. Vi återger här ett sammandrag.

En huvudfråga har varit och är - huruvida FN:s markstyrkor på Korea erhåller allt det stöd, som flyget är mäktigt att ge en stridande armé. Svaret på denna fråga måste bli nej, och detta av följande orsak.

Av politiska skäl måste flygoperationerna begränsas till den koreanska halvön. Källorna till FN-motståndarnas krigspotential kan för den skull inte nås och flyget kan inte använda en så karakteristisk egenskap som sin räckvidd. Strategisk flygbekämpning är i det närmaste utesluten och vid den taktiska samverkan är möjligheterna att isolera slagfältet starkt minskade.

Sin primära uppgift för samverkan med lantstridskrafterna - att tillkämpa sig luftherraväldet över krigsskådeplatsen - löste emellertid FN-flyget snabbt. Genom begränsningen i den strategiska flygbekämpningen samt genom det ringa motståndet i luften har FN-flyget kunnat sätta in större kraft i en annan del av samverkansuppgiften, nämligen flygstöd vid markstriderna. Omfattningen härav i jämförelse med övriga uppgifter vid årsskiftet 1950/51 framgår av fig 1. (Se omstående sida).

Beträffande primäruppgiften tillvann sig FN-styrkorna redan från början total överlägsenhet och några allvarliga försök från motståndarens sida att ändra på detta förhållande har, då detta skrives, inte skett. Detta har föranlett vissa iakttagare att anse det närmast naturligt med rådande läge i luften att bortse från, att man i ett eventuellt kommande krig med nödvändighet f ö r s t måste kämpa för att erövra herraväldet i luften och att flygstridskrafterna till sin art och sammansättning måste lämpas härefter.

Huvuddelen av de flygförband, som i krigets början insattes mot mål på marken, både vid direkt understöd och för att isolera slagfältet, var ej lämpade för dylika uppgifter och verkan av anfallen blev därför otillräcklig. Flygförbanden var avsedda för jaktförsvar över Japan och saknade utbildning i taktisk samverkan med markstridskrafter. De långa flygvägarna från Japan medgav endast kort tid över slagfältet och man saknade framför allt en effektiv sambandsorganisation. Man fick emellertid göra det bästa möjliga av situationen och efterhand söka rätta till bristerna. Flyget användes dessutom ofta för att fylla ut den rådande bristen på artilleri och insattes därvid

FIG 1: - ANTAL STARTER AV FN-FLYGET I KOREA-KRIGET. TIDEN 25/6 - 31/12 1950.

USAF

76 %

95.886

ISOLERING AV SLAGFÄLTET	28.880
TAKTISKT FLYG-STÖD	27.857
STRATEGISKA BOMBANFALL	994
STRIDSTRAN-SPORTER	29.463
ÖVRIGA	8.692

FIG 2: - FN-FLYGETS VERKAN MOT MARKMÅL, ENL AV AMERIKANSKA KOREAHÖGKVARTERET GJORD SAMMANSTÄLLNING - (KONTROLLERADE UPPGIFTER).

FN-FLYGET HAR PÅ KOREA FÖRSTÖRT...

81 % AV ALLA FÖRSTÖRDA FIENTLIGA FORDON

75 % AV ALLA FÖRSTÖRDA FIENTLIGA STRIDSVAGNAR

72 % AV ALLT FÖRSTÖRT FIENTLIGT ARTILLERI

OCH MEDVERKAT TILL...

47 % AV DE FIENTLIGA MANSKAPSFÖRLUSTERNA

FLOTTANS FLYG	MARINKÅRENS FLYG
14 %	10 %
16.854	12.827

mot mål, som inte lämpligen bör bekämpas med flyg. Detta måste betraktas som en i hög grad oekonomisk nödfallsutväg, jämförbar med att i markstriden använda exempelvis artilleri mot mål, som kan bekämpas med granatkastare. Anspråken får inte ställas för högt, när ett stridsmedel utnyttjas så, att dess mest karakteristiska egenskaper inte kan komma till sin rätt.

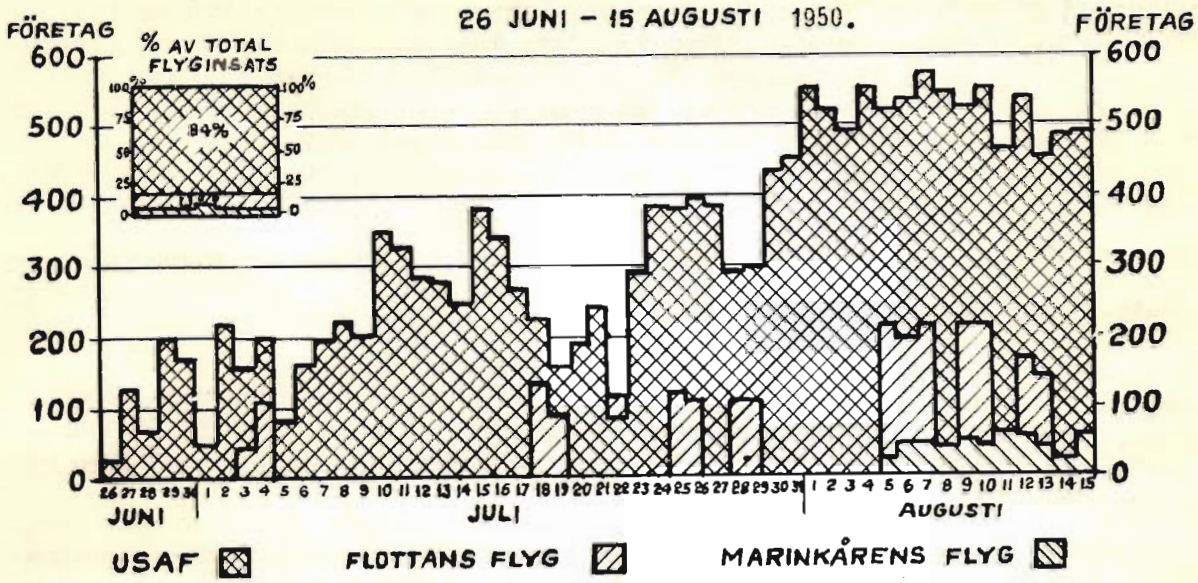
Trots vad som här anförts har FN-flygets anfall mot markmål under Korea-kriget varit mycket verksamma, vilket framgår av fig 2. - I inledningsskedet (de första 75 dagarna) omfattade huvuddelen av flygverksamheten direkt understöd åt de retirerande markstridskrafterna (se fig 3). Detta bl a därför, att det häftiga nordkoreanska anfallet och de bristande förberedelserna på sydsidan krävde, att all tillgänglig eldkraft samlades i stridslinjen.

Sedan motståndet kunnat organiseras, började en metodisk avvägning äga rum mellan företag av direkt understödskaraktär och företag i isolerande syfte. En 'målvalskommitté' (Target Selection Committe) arbetade för detta ändamål, och en förskjutning i antal mot sistnämnda typ av företag ägde rum. Betydelsen av de anfall, som sätts in för att isolera slagfältet, belyses av ett resultat från ett enda B-29-anfall mot en bangård i Söul: 65 lok förstördes.

Vid FN-styrkornas snabba framryckning mot manchuriska gränsen krympte området, mot vilket isolerande flyganfall kunde insättas hastigt samman, för att till sist nästan helt försvinna. - Den därpå följande kinesisk-nordkoreanska framryckningen vidgade på nytt detta område. De i detta skede isbelagda vattendragen minskade emellertid betydelsen av en eljest mycket verksam form av isolerande flygbekämpning, nämligen anfall mot broar. - Då detta skrives (mars 51) krymper området ånyo.

För direkt understöd hålls FN-flygets flygförband i viss utsträckning i beredskapsläge i luften. Beväpningsalternativen (napalmbomber, spräng- eller minbomber, raketer o s v) för sådana flygförband är standardiserade, för att

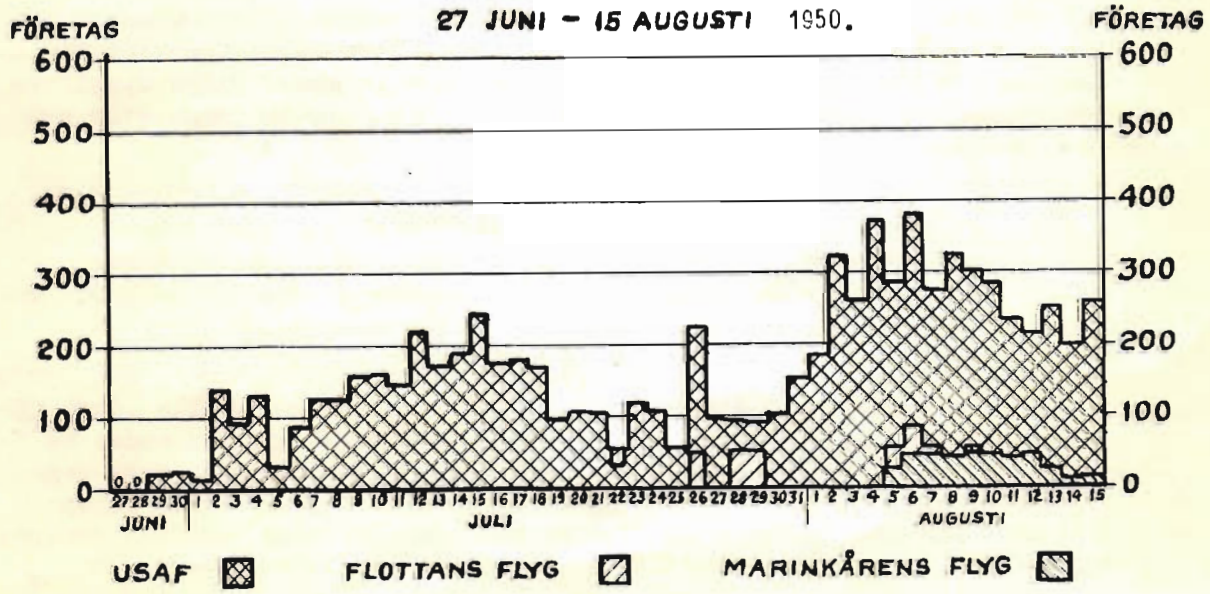
FIG 3: - FÖRSTA KRITISKA PERIODEN - TOTAL INSATS: - ANTAL STARTER PER DAG.



i möjligaste mån passa mot vanligen förekommande mål. Inom tio minuter efter framställning från arméförbandschef kan ett anfall med dylika flygförband insättas. Fördelen är således snabb insats, men nackdelen är risken av att inte det för bekämpning av målet lämpligaste vapnet användes och att flygförbandets styrka är otillräcklig. - Kvalificerat flygunderstöd, d v s anfall med förband, vars beväpning och styrka avpassas efter ett visst mål, kan erhållas endast genom att flygförband hålles i beredskapsläge på marken. Sådant understöd kan insättas 1-4 timmar efter framställning.

Under Korea-kriget har reaflygplan för första gången i större omfattning prövats i strid och under krigsmässiga förhållanden. Användningen av dessa flygplan har därvid kritiserats och den höga hastigheten säges i allt för stor utsträckning försvåra, att flygplanen sättes in mot markmål, närmast för direkt understöd av markstridskrafter. Den korta aktionstiden säges även inverka menligt vid operationer av nämnda typ. Forts sid 188.

FIG 4: - FÖRSTA KRITISKA PERIODEN - TAKTISKT FLYGSTÖD: - ANTAL STARTER PER DAG.



Beträffande förstnämnda förhållande har reaflygplan visat sig vara en 'stadigare' plattform för flygburna vapen än propellerflygplan. Detta ökar vapenverkan. Anfallsresultaten jävar påståendet, att hastigheten är till nackdel. Hastigheten har dessutom visat sig vara ett gott skydd för flygplanen mot beskjutning från marken. Nedskjutningsprocenten för flygplan F-80 (Shooting Star) är således endast tredjedelen av motsvarande procenttal för F-51 (Mustang). Reaflygplan har slutligen även visat sig lättare att underhålla under krigsoperationer än propellerflygplan samt betydligt mindre känsliga för skottskador.

Vilka flyger Mig-15 i Korea? (Av Week 19/2 51)

Aviation Week's Korea-korrespondent A. W. Jessup har i anslutning till sin artikel "Ryssarna kan göra bra flygplan", införd i nästa nr av Ufl under rubriken "Tekniska fronten", sid 209, även något berört frågan om vilken nationalitet de förare har, som flyger Mig-15 i Korea. Han skriver:

Frågan om vem som flyger Mig-15 har ännu ej fått säkert svar. Förarna kan vara kineser, men det finns många spekulationer om att de är ryssar eller tyskar. Denna tanke stödes av det faktum, att de tydligen ej önskar inveckla sig i strid annat än över kommunistockuperat område, av fruktan för att man skall konstatera, att de är ryssar. Andra auktoriteter hävdar dock, att ryssarna aldrig lämnar sin nyaste och bästa utrustning ens till sina satelliter, så varför skulle de ge kineserna sitt så vitt hittills känt bästa jaktplan?

Det sägs också, att de enda kineser, som kan ha nog utbildning att flyga Mig-15, är de, som utbildades i USA under andra världskriget, och som efter 1940 deserterade ur Chiangs led till Maos. Sådana kineser är emellertid inte betrodda, så det är tvivelaktigt, att Mig-15 skulle anförtros åt dem. F-86-förare, som kämpade mot tyskarna i Europa är övertygade att taktiken, som Mig-förarna använder är samma, som den som Luftwaffe hade och drar därför den slutsatsen, att förarna är tyskar.

Koreafrontens luftstrider nov 50 - febr 51. (Av Week 19/2 51)

Så långt Far East Air Force kunnat konstatera är endast ett plan av Mig-15:s på sid 209 omtalade 5 segrar i luftstrid en B-29. De andra kan ha varit F-86 Sabre och F-84 Thunderjet. En Mig-förare - en aggresiv typ med ett plan med ett diagonalt rött band på anses enligt samstämmiga uppgifter från amerikanska förare ha skjutit ned två reaplan - en Shooting Star och sannolikt en F-84.

Åtta segrar över Mig-15 kommer på F-86 konto, fyra på F-80 och F-84:s, tre på F-9 F:s och en på B-29:s. Fem sannolika nedskjutningar räknar Far East Air Force med och ytterligare 38 sannolikt skadade. Ehuru många Mig-15 har observerats nära Manchuriska gränsen har de inte gjort något försök att anfalla amerikanska fpl sedan 25/1.

Överste J. Meyer, en veteran från andra världskriget, som för befälet över en F-86 flottilj i Korea anser, att F-86 endast skulle ligga något över i en strid mellan halva hans flottilj med F-86 och den andra hälften med Mig-15. Ett slutomdöme om det ryska jaktplanet kan dock inte avges förrän Förenta Nationernas flyg antingen har lyckats lägga beslag på en Mig-15, eller Mig-förarna nått en flygskicklighet jämförbar med USA-förarnas - slutar Mr Jessup.

AMERIKANSKA FLYGVAPNETS KOREAOPERATIONER.

USAF:s Fjärran Österns flygs stab - Headquarters Far East Air Forces - har den 24/5 1951 sänt ut en sammanställning av flygföretagen i Korea 1951. Vi återger här det väsentliga.

Det amerikanska Fjärran Östern-flyget flög den 21/5 - på 330:e dagen sedan kriget började den 26/6 1950 - sitt 200.000:e företag under Koreakriget. Under 1951 har flygkriget kännetecknats av:

1) kontinuerliga anfall mot kommunisternas underhållstjänst, samt mot deras ansträngningar att reparera transportnätet och improvisera underhållstjänst;

2) kommunisternas förstärkning av sina flygstridskrafter i Nordkorea samt de amerikanska ansträngningarna att förhindra denna;

3) intensifierat amerikanskt taktiskt flygstöd under mörker, genom insättande av lätta och medeltunga bombplan till anfall med sprängbomber, fällda med hjälp av radar.

Amerikanerna har behållit luftherraväldet över Korea och sedan februari bl a skjutit ned 111 st Mig-15 i luftstrid. Anfallen mot underhållstjänsten har kraftigt minskat tillförseln av förnödenheter och förstärkningar till fronten. Kommunisterna synas dock ha nästan obegränsad tillgång på trupp och deras ingenjörtrupper har en fantastisk förmåga att bygga fältbroar vid sidan av sönderbombade broar utefter huvudvägarna. De bygger fältbroar redan innan de ordinarie broarna anfallits, förråd av bromateriel läggs upp och t o m 'undervattensbroar' byggs. Vidare göres kringgångsrörelser med hjälp av handkärror, oxvagnar, kameler och småbåtar.

Förstärkningen av det kommunistiska flyget har inte enbart inneburit, att antalet flygplan ökats. Flygfälten har byggts ut, startbanorna förlängts och flygplanvärn tillkommit. Bl a har en huvudgata i Pjongjang byggts om till startbana. Även luftvärnet vid flygfälten och annorstädes har förstärkts avsevärt.

Den amerikanska radarbombfällningstekniken har den senaste månaden ökat möjligheterna att utföra taktiskt flygstöd under mörker med c:a 500 %. Man använder även "Shoran"-radionavigering för att komma exakt på målen under dåligt väder eller mörker. Allt detta ger den flygande personalen värdefull krigserfarenhet. Ett kontinuerligt utbyte av personal sker för att utöka antalet krigserfaren personal i hemlandet. Ett jaktförband t e har nu sin 3:e omgång förare i tjänst.

Vidare bör räddningstjänsten nämnas, där c:a 1.800 sårade räddats med helikoptrar och andra sjuktransportflygplan. Den stora luftbron från hemlandet, där hittills mer än 150.000 ton materiel och c:a 348.000 man transporterats via Japan skall inte heller förbigås.

Amerikanerna har även satt in modernare flygmateriel i Korea - därav två nya reaflygplan - det tvåsitsiga nattjaktplanet Lockheed F-94, en utveckling av F-80 "Shooting Star", samt vidare ett mindre antal bombplan typ B-45 "Tornado". - Statistik över antal flygföretag, verkan och förluster återfinnes på efterföljande sida. Man bör där bl a lägga märke till:

att högra kolumnen avser hela den tid av Koreakriget, för vilken statistik föreligger, eller från 26/6 1950 till 29/5 1951. Se även U f l nr 11/1950, s 287.

KOREASTATISTIK FRÅN USAF:S "FAR EAST AIR FORCE".

FEAF:s företag:	22/2-21/5	26/6-21/5
Jaktflygplan	34.980	98.170
Lätta bombplan	4.509	12.927
Medeltunga bombplan	1.802	8.442
Spaningsflygplan	3.130	8.234
Transportflygplan	18.488	56.200
Övriga	4.998	16.407
Totalt	67.907	200.380

Vad som utförts:	22/2-21/5	26/6-21/5
Ton fällda bomber	23.550	89.400
Antal skjutna skott	29.938.000	90.525.000
Antal skjutna raketer	72.000	247.000
Liter fälld napalm	8.880.000	25.900.000
Ton frakt (endast last)	40.700	151.000
Antal passagerare (även evakuerade)	158.000	351.500
Antal fällda flygblad	76.500.000	231.500.000

Verkan:	22/2-21/5	26/6-21/5
Fientliga förluster i trupp	24.000	112.000
Förstörda eller skadade hus (med fientliga trupper eller förråd)	56.300	114.000
Flygplan: förstörda, troligen förstörda eller skadade	129	351
Skadade eller förstörda lok	235	850
Skadade eller förstörda järnvägsvagnar	5.500	13.000
Skadade tunnlar	205	400
Skadade eller förstörda landsvägs- och järnvägsbroar	340	1.000
Skadade eller förstörda fordon	6.200	22.500
Skadade eller förstörda stridsvagnar	120	1.675
Tystade kanoner	725	2.450
Neutraliserade stora strategiska mål		18

Förluster för FEAF:		22/2-21/5	26/6-21/5
Personal:	Dödade	28	178
	Sårade	57	244
	Saknade	124	360
	Krigsfångar	0	3
	Totalt	209	785
Flygplan:	Jaktflygplan	55	176
	Bombflygplan	12	31
	Transportflygplan	1	6
	Övriga	3	15
	Totalt	71	228

Den stora frågan i Korea - - - . (Time 14/5 51)

General M a c A r t h u r yttrade bl a inför amerikanska senaten beträffande Koreakriget: - "Om detta krig fortsätter kommer tusen och åter tu-

sen amerikanska liv att gå förlorade - och den stora frågan är - på vem faller ansvaret för dessa liv? Jag är dock säker på att ansvaret inte kommer att vila på mig."

Mac Arthurs problem var inte att han hade otillräckligt med trupp för att skapa ett avgörande i Korea. Han säger: "De flyg- och sjöstridskrafter jag disponerade över därute verkade endast med en bråkdel av sin förmåga. De utför närmast vad som kan anses som taktiskt understöd av frontlinjerna, i och med att deras verksamhetsområde är begränsat till själva Korea. De strategiska begreppen - att stoppa tillförseln av underhåll till trupperna - att förstöra kommunikationslinjerna - just sådant som flyg- och sjöstridskrafter är till för - det är inte tillåtet för oss där ute."

Kraftigt flyganfall mot Sinuiju. (N Y Her Trib 10/5 51)

Det största antalet amerikanska plan, som någonsin satts in i ett enda företag i Korea, anföll den 8/5 den 'hemliga' kommunistflygbasen Sinuiju, strax söder om manchuriska gränsen i Nord-Korea. Det beräknas, att minst hälften av de 100 fientliga reaplanen, som gömts där, förstördes. USA:s 5:e luftflotta satte in 312 plan - varje tillgängligt jaktplan och attackplan i Japan och på Korea. Anfallet började på em med ett stort anfall av F-80 för att tysta luftvärnet. Ett paraply F9F Panther skyddade F-80, som följdes av stora vågor av F-51 Mustang, utrustade med napalmbomber och raketer. Mustangerna anföll bränsleförråd, uppställningsplatser och byggnader. Då nästa anfallsvåg F-80 sattes in, mot flygplanen på fältet, övertogs skyddsuppgiften av F-86 Sabre. Omkring 50 Mig-15-plan startade från ett fält i Manchuriet men vek, när F-86 anföll dem. Ytterligare en anfallsvåg F-80 anföll målet med 250 och 500 kg sprängbomber. De följdes av landbaserade F4U Corsair, som fällde bomber och avgav raket- och akaneld mot området. F-84 Thunderjet övertog nu skyddsuppgiften från F-86-orna.

Flyganfall mot dammbyggnader. (Aeroplane 18/5 51)

En parallell till anfallen mot de tyska dammbyggnaderna under 2:a världskriget utgjorde nyligen ett anfall mot Hwachondammen norr om 38. breddgraden i Korea. Åtta Douglas Skyraiderplan från hangarfartyget "Princeton" anföll dammbyggnaden (som är av c:a 6,5 m tjock betong, 300 m lång och 90 m hög) med bomber. Då dessa inte hade tillräcklig verkan utrustade man flygplanen med vardera en 500 kg torped. Andra anfallet utfördes så, att två flygplan flög in på låg höjd och fällde sina torpeder samtidigt. Senare fälldes ytterligare 4 torpeder. Härigenom förstördes dammbyggnaden fullständigt. I motsats till de tyska dammarna fanns inget skydd för dammen i form av torpednät.

Förbättrad radarmateriel för mörkeranfall. (N Y Times 10/5 51)

Chefen för USA:s flygstyrkor i Fjärran Östern meddelade nyligen att förbättrad radarutrustning hade möjliggjort användning av både B-29 Superfortress och lätta bombplan under taktiska anfall nattetid. Träffsäkerheten för plan med den nya mörkerutrustningen är nästan densamma som under dagsljus, slutade meddelandet.

Fientligt reaplan identifierat som La-8. (N Y Times 11/5 51)

Beskrivningar av det nya ryska tvåmotoriga reajaktplanet, som varit synligt över Korea stämmer med beskrivningarna av nattjaktplanet La-8. Det är av konventionell konstruktion, med två underliggande motorgondoler och fyra kanoner i nosen. Hastigheten är omkring 950 km/tim. - Första gången siktades planet av besättningen på en B-26 under ett mörkeranfall. Då klart månsken rådde, kunde föraren se planets silhuett tydligt. Även besättningsmän i andra flygplan har sett det nya planet.

Flygkrig lönar sig på Korea. (US News & World Report 9/2 51)

Flyget spelar en dominerande roll på Korea. Flyganfallen förorsakar mycket svåra förluster för de kinesiska kommunisterna. Napalm- och trotylbomber, akan och raketer - alla slag av flyganfall är i användning. Just nu kräver de fler offer bland fienden än marktruppernas anfall. Amerikanska plan avskär underhållslinjer, bränner ut gerillan, skingrar fienden överallt. Det är en ny fas i kriget. Flygplanen, som (måhända) inte kom till sin rätt under de första månaderna av kriget på Korea, har nu tagit igen detta i denna nya fas av striderna.

Flygplan sätts in med napalm- och sprängbomber samt raketer och utför lågattacker, som orsakar större förluster än marktruppernas konventionella vapen. I synnerhet den levande elden (napalm) har stor verkan mot kineserna och nordkoreanerna. Den går även illa åt de civila, men är svaret på de många former av gerillataktik, som används av kommunisterna. Hela områden antänds med napalm, som är nästan omöjlig att släcka. Byar, som hade skyddat fiendens trupper under dager, går upp i rök. Trupper, som är fångade i sina "gryt", blir ofta kvävda, när elden förbrukar allt syre. Anfallande trupper stoppas, skingras eller bränns upp.

Men det är insatsen av bombplan och jaktplan, vilka kretsar från frontlinjen bort till manchuriska gränsen, som förorsakar de stora kinesiska förlustlistorna och avskär de underhållslinjer, som kineserna behöver för att kunna slåss.

Arbetet att återta koreanska städer blir också förenklat genom understöd av attackplan utrustade med napalmbomber. Ett typiskt exempel var anfallet på staden Jongwon, som hölls av kinestrupper, nedgrävda i en lång rad hus. Ett dussin attackplan bombade byggnaderna med napalm, vilket orsakade häftiga eldsvådor, varefter kommunisttrupperna utrymde staden. - Användningen av napalmbomber vid USAF, flottans och marinkårens flyg har faktiskt visat sig vara det bästa medlet hittills för att nedkämpa kinesiska enheter, som söker undkomma eller gömma sig.

Luftstrid med reaplan i Korea. (Aeroplane 20/4 51)

I den hittills största luftstriden på Korea, den 12/4, skall amerikanska flygplan ha förstört 5 Mig-15, troligen förstört ytterligare 2 samt skadat 15 andra. Den första stridskänningen ägde rum när omkring 40 st B-29 från baser i Japan och på Okinawa anföll järnvägsbron Sinuiju-Antung över Jalufloden med 300 ton bomber.

B-29 mötte intensiv luftvärnseld, och därefter startade c:a 80 Mig-15 från det manchuriska flygfältet vid Antung. De anfölls av bombplanens eskortjakt, som bestod av 72 st F-86 Sabre och F-84 Thunderjet. Två Mig-15 sköts ned av jaktplanen, två till blev troligen nedskjutna och tretton skadade. B-29:orna sköt ned en Mig-15 och skadade en annan.

Senare möttes i samma område 15 st Mig-15 och 12 st F-86 på höjder mellan 1.000 och 10.000 m. Två Mig-15 sköts ned och troligen ytterligare en. Under 672 företag, som gjordes av allierade flygplan denna dag, dödades 500 kommunistiska soldater.

Anfall med robotar. (Flight 30/3 51)

Sedan augusti 1950 har B-29 tillhörande USA:s Fjärran Östern-flyg fällt ett slags 6 tons radiostyrda bomber, benämnda Tarzon, mot mål i Korea. Robotarna är 9 m långa och styrs mot målet av bombfällaren.

"THE TIMES" 2/1 1951: - EN VÄLGÖRANDE "BLACKOUT". - Övers. sign. Stratosferico, FF.

Herr Redaktör, - Den tjusande ehuru något skrämmande artikeln av Eder specialkorrespondent om flygning på höga höjder och de nya hjälpmedlen mot "blackout" under strid och medvetslöshet kommer den sömnlöse att längtansfullt undra, huruvida forskarna vid R.A.F. Försökscentral, Farnborough ännu har inriktat sina uppfinningsrika hjärnor mot möjligheten av att överföra dessa samtliga erfarenheter på ett varsamt, ofarligt och hjälpsamt sätt till lindring åt den person som ofrivilligt ligger vaken. Det är allmänt bekant, att sömnen påverkas, om blodet kan ledas bort från den överansträngda hjärnan med tillhjälp av en varmvattenflaska vid fötterna eller genom tillgodoseende av födokravet i magen, men sådana traditionella huskurer blir ofta föremål för löje vid en verkligt utpräglad och aktuell attack av sömnlöshet.

Kunde nu inte orsak och verkan med gott resultat studeras i motsatt förhållande och reapilotens faror betvingas och förvandlas till att bli den olycklige sängliggarens vän? Jag kunde, till exempel, lätt se mig själv med fullt bibringat förtroende, falla i en djup och hälsosam sömn, om min bädd sattes i rotation medelst en svängtapp (pivot) vid huvudgärden och hade fri möjlighet att tyst och mjukt samt med föreskriven bästa hastighet svänga runt, ända till det ögonblick, då min hand, som lätt höll om den vridbara omkopplaren, lossnade, varvid den lilla motorn slutade sitt spinnande och jag mina lugnande rotationer.

Den känsligt balanserade sängen borde lämpligen vara försedd med huv med god luftkonditionering samt utrustad med läslampa, så att innehavaren vore behagligt omedveten om sitt i övrigt till synes svängande sovrum. En ytterligare förbättring skulle tillkomma med en omkastare för att koppla om centrifugaleffekten, varvid, på ett bestämt klockslag, den sovande automatiskt och fullständigt skulle väckas upp genom att han började svängas runt vid hälarna, och hans blod jagades upp till huvudet, där det nu skulle vara välkommet att stimulera hjärnan.

Och för övrigt, med tillhjälp av en svängtappsanordning (pivot) kunde man naturligtvis lämpa förhållandena så att, efter egen önskan, man roterade vid midjan, muntert eller allvarligt i enlighet med ens egen sinnesstämning, med blodets pulsering på detta sätt lämpligt avvägd mellan huvud och fötter. Detta, antar jag, torde för närvarande inte ha någon medicinsk föreändning, och skulle, ärligt talat, endast vara till för nöjet av en rotering, men skulle även kunna åstadkomma en själens fridfullhet och - vem vet - kanske vara något utsökt angenämt för kroppen. Har medlet försökts?

Eder etc, CLOUGH WILLIAMS-ELLIS. - Athenaeum-Klubben, Pall Mall, S.W. 1.

DAVID LAWRENCE: - VAD MÄNNISKOR DÖR FÖR. - Övers. Major A. Holmer, flybo N.

Det är lätt att bli villrådig och det är lätt att säga, att alla människor är virriga och att ingen vet vad framtiden bär i sitt sköte. Men sådant är alltför ofta endast uttryck för självförvällade missräkningar. Det är uttryck, som avslöjar en inre svaghet: sökandet efter sätt att undvika om inte direkt slingra sig undan ansvar.

Sedan urminnes tider har människor med fantasi insett, att ingen materialism kan skänka den känsla av tillfredsställelse, som en andlig hängivelse i mänsklighetens tjänst förmår. I våra dagar är det lämpligt att likställa denna tjänst med de uppoffringar, som kräves av oss alla.

Regeringar såväl som individer måste i samma grad låta sig ledas av fundamentala, moraliska lagar. Det ögonblick vi förkastar dessa till förmån för något slags rationaliserat substitut, grundat på rena opportunitetshänsyn och önsketänkande, börjar Sanningens hela byggnad att störta samman. Då splittras den bärande kraften och moralen förslappas.

Enkla sanningar har i århundranden lett duktiga folks ledare mot deras öden. Enkla sanningar har givit martyrer mod att dö för en sak. Människor har levat och dött för sanningen. Ty de har upptäckt att ingen bestående ersättning kan komma ur en s k frihet köpt till priset av förlorat människovärde. Hängivenhet för den fundamentala sanningen har i alla tider varit vårt enda pålitliga rättesnöre. Ärans fält är beströtts med offren av de människor, som värdesatt sanningen och föraktat fegheten. Det kommer en tid, då vi måste gripa till vapen - för att strida eller vara beredda att strida. Det finns ingen lättframkomlig väg ut ur den nuvarande situationen.

Vi är engagerade i ett moraliskt korståg för att rädda inte endast våra medmänniskor utan även oss själva. Om jordens folk inte inser att Friheten i sig själv står på spel kommer vi inte att se det ljus, som skall leda oss till slutlig seger.

utlandsnytt: I MUSTANG ÖVER NORDPOLEN.

Kapten Blairs flygroute.

Den amerikanske trafikflygaren i P.A.A., kapten B l a i r , omnämnd i U f l nr 4/51 för sin Atlantflygning, har nu - med start från Oslo-Fornebu, mellanlandning på Bardufoss i Nordnorge och landning i Fairbanks, Alaska - den 29-30/5 1951 utfört den första ensamflygningen över nordpolen med sin specialutrustade North American F-51 C Mustang, döpt till "Excalibur III". Flygningen tog 10 tim 29 min och företogs på mellan 6-8 km höjd. Blair tankade 3.200 lit bensin vid starten och hade 660 lit kvar vid landningen. Han medförde från Norge 3.000 brev, vilka skall auktioneras bort till förmån för en fond åt kräftforskning i USA.

(Vidstående översiktskarta är återgiven med benäget tillstånd av Svenska Dagbladet. Vidare uppgifter om flygningen se tidningens nr för den 30-31/5 51).

D H Mosquito Mk 38 - den sista av sin ätt?

Med viss tvekan meddelar De Havilland-firman att det " s i s t a " Mosquitoflygplanet - ett nattjaktplan typ D H Mosquito Mk 38 - färdigställts (liknande meddelanden om "sista" plan har nämligen tidigare fått revideras). Mk 38 gjorde sin första flygning nästan jämnt 10 år efter det första Mosquitoplanet fick sitt luftdop, den 25/11 1940. Under denna tioårsperiod har 7.781 exemplar i 40 olika versioner tillverkats i England, Kanada och Australien.

Få flygplantyper har visat sig vara så mångsidigt användbara som Mosquiton. Under kriget tjänstgjorde dylika som lätt bombplan och som vägledar-("stigfinnar"-)plan åt Bomber Command (Mk 4, 9 och 16). Mk 16 hade en total flygvikt på 11.350 kg: 4 ton över konstruktionsvikten! Jaktversionerna (Mk 12, 13, 19, 30 och 36) bildade under krigsåren stommen i Englands nattjaktförsvar och sköt ner 600 fientliga plan och 600 flygande bomber.

Attackversionerna Mk 6, 21 och 26 (kanadensiska) utdelade hårda slag mot markmål med akan, raketer och bomber. Fotospaningen i Europa, Burma och Södra Stilla Havet sköttes i stor omfattning av Mk 1, 4, 9, 16 och den australiensiska Mk 41. Som skolflygplan slutligen har Mk 3 (med sida-vid-sidaplacering) varit i produktion till helt nyligen. Engelska flottflyget har haft hangarfartygsbaserade D H Mosquito-torpedplan, Mk 33 och 37.

Sovjetunionens krigsmakt. (Military Review 1951)

Enligt amerikanska källor hade Sovjetunionen i januari 1951 4,5 miljoner man under vapen. Försvarskostnaderna utgjorde då 30 % av nationalinkomsten. (Jfr art "Västerlandets återupprustning" i U f l nr 3/51 - Red Ufl anm).

KFF Reproduktionsdetalj
Stockholm 1951