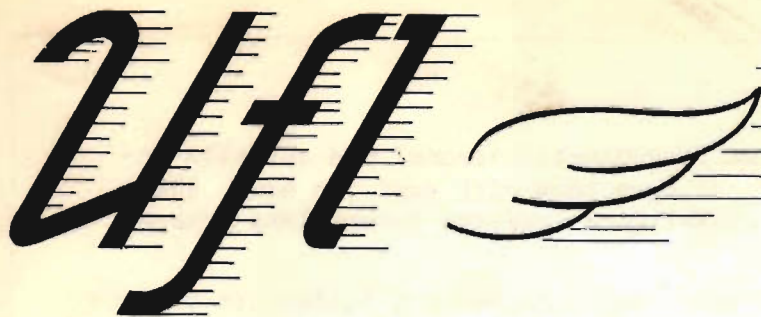




Nr 8-10 1951

OKTOBER

12/10

Underrättelser från flygledningen

Cirkulärar :

L from 12/10 to 14/10
avd II from 15/10 to 17/10
avd VII from 18/10 to 21/10
utbefr. from 22/10



Innehåll:

	Sid.
Dagens Fråga	
Rekryteringsarbetet ★	229 ¹⁰
Medelsbehovet 1952/53 ★	231 ¹⁵
Luftherraväldets betydelse	233
Känner Du igen dem?	
Flygplan, fartyg, stridsvagnar	234
Flygtjänst	
Brittiskt flygbesök i Sverige	235
Franska flygbesöket vid F 20	238
Månadens navigationsproblem (resultat)	246
Marktjänst	
Vårt intendenturtjänstreglemente ★	241 ⁵
Flygvapenmästerskapen - allmän idrott och fotboll tennis	242 245
Det Pågående Kriget	
Flygets insats i Korea ★	247 ²⁰
2500-årig strategi	251
Ett jaktflygaress erfarenheter ★	268 ⁵
Utlandsnytt	
Om Sovjets flyg ★	253 ¹⁰
Försvarsförstärkning i USA (Sv D)	255
Atlantpaktens försvaret	256
Tekniska Fronten	
Atomdrivna motorer och flygplan	257

Forts. omsl. 2. sida.

U f l
=====

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

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

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

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

INNEHÅLL: - Forts.

Hawker P.1067 - nytt jaktplan 261

Bell X-5 - föränderlig pilform 262

Vad Vet Du

om G-krafternas inverkan "

Haverifronten

U Tre fallskärmsräddningar ★ 263/10

Fresstopp-Nytt

12:e Farnborough Omsl 4.s.

U f l
=====

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

Bidragen enligt ovan adresseras till:

U f l, Flygledningen,
Stockholm 80.

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

DAGENS FRÅGA:



R E K R Y T E R I N G S A R B E T E T .

Tillströmningen av dem som önskar bli flygare vid flygvapnet har icke varit tillräcklig de senaste åren. Antalet sökande som officersaspirant och fältflygare har varit för lågt och alltför många av de sökande har inte hållit måttet utan slagits ut redan före antagningen. De som önskar bli meteorologer vid flygvapnet har varit förhållandevis ännu färre. Det måste bli ändring på dessa förhållanden om flygvapnets kadrer skall kunna nå upp till full styrka och flygvapnets utveckling kunna fortsätta.

En åtgärd som redan vidtagits är återinförandet fr o m i år av utbildning till reservofficer i flygförartjänst. Denna väg kan verka lockande på många, särskilt på dem, som siktar på att bli trafikflygare. Den löser emellertid inte frågan om hur vakanserna i våra stater skall fyllas. Det kan ske endast genom en bättre rekrytering. En sådan kan uppnås endast genom att större energi nedlägges på rekryteringsarbetet.

Att döma av krigsårens erfarenheter är det i n t e så, att landet inte har tillräckligt många lämpliga kandidater. Det torde snarare vara så, att de lämpliga ynglingarna antingen inte finner yrket tillräckligt lockande eller också inte blivit tillräckligt upplysta om yrket. Det förra kan ibland vara en följd av det senare. Huruvida yrket är lockande eller ej skall inte behandlas här, endast erinras om de åtgärder som planerats för att förbättra fältflygarnas ställning under och efter kontraktstiden. (närmare se U f l nr 5-6/1951, s 181 - 183). Otillräcklig upplysning om yrket bör inte längre få vara någon orsak till uteblivna ansökningar från lämpliga pojkar. Det är på upplysningsområdet, som krafterna måste sättas in. Höstmånaderna lämpar sig särskilt härför.

Flygvapnets anslag för rekryteringsupplysning är synnerligen blygsamt.

Det är därför inte möjligt att enbart förlita sig på betalda annonser, affischer och broschyrer. En personlig insats av var och en inom FV kräves för ett tillfredsställande resultat.

Även om alla kan dra sitt strå till stacken är det nödvändigt att inom varje flotttilj (motsvarande) utse personal som svarar för rekryteringsverksamheten och som har särskild fallenhet för uppgiften. Det är också värdefullt om tidningarna på orten kan intresseras. Pressen är i allmänhet positivt inställd till flygvapnet och dess problem, och tidningarna kan göra mycket för rekryteringen, om de helhjärtat och förtroendefullt informeras om läget.

Inte bara för den som får rekryteringen på sin lott är det viktigt att verkligen ha reda på allt av betydelse i ämnet och kunna svara på alla frågor. Det gäller att känna till löner, semesterförmåner, pensioner, ekiperingshjälp, fältflygarnas civilanställningsutbildning och förmåner vid avgång ur tjänsten, fysiska och psykiska krav för anställning, hur en ansökan skall skrivas och när den skall vara insänd, utbildningsgången för olika kategorier (åtta stycken enbart för officerare och vederlikar samt fältflygare), de planerade förbättringarna för fältflygarnas anställningsförhållanden och återgång till det civila livet. Alla dessa uppgifter kan erhållas från rekryteringsofficeren i flygstaben, som även i mån av tillgång lämnar ut broschyrer för utdelning. När det gäller rekrytering brukar frågorna vara många och skiftande, och var och en bör kunna ge ett tillfredsställande svar. Den som t ex håller föredrag om ämnet måste självfallet behärska detta fullständigt.

En annan möjlighet att göra en värdefull insats är att hjälpa till inom organisationen "Flygpojkar", vid sommarkurser och sommarläger samt att lämna pressen aktuellt och trevligt material eller kompletta artiklar om flyg.

Den kvalificerade ungdom, som vi vill nå med våra upplysningar om flygarkyrket, är inte alltid så lätt att komma åt. Det går inte bara via mellanhänder som pressen, arbetsförmedlingen eller annonser. I många fall bör och kan ungdomen sökas upp, där den har sin verksamhet - i gymnasier och realskolor, i flyg- och modellklubbar, i ungdomsorganisationer och bildningsföreningar. - Nya uppslag utöver vad som ovan sagts är alltid välkomna. Meddela dem i så fall till rekryteringsofficeren i flygstaben.

Till slut en lika självklar som viktig sak: vederhäftighet och saklighet måste vara ledstjärnan i rekryteringsarbetet. Meningen är inte att med rosenfärgade skildringar locka allehanda ungdom till flygvapnet. Målet måste vara att få det slags folk, som flygvapnet verkligen behöver, och det får man genom att säga precis som det är.

FLYGVAPNETS MEDELSBEHOV BUDGETÅRET 1952/53.

Nedan lämnas en sammanfattning av förvaltningsmyndigheternas medelsaskanden för flygvapnet för nästa budgetår. Åskandena grundar sig på det militärorganisatoriska underlag, som chefen för flygvapnet överlämnat till respektive centrala förvaltningsmyndigheter. Vår chef har härvid utgått från bl a den förutsättningen, att den vid 1948 års riksdag i princip beslutade, men ännu inte slutligt reglerade frågan om 50-procentig förstärkning av fyra återstående dagjaktflottiljer (F 3, F 4, F 10, F 15) upptages till definitivt beslut senast vid 1952 års riksdag. Åskandena rörande anskaffning av flygmateriel m m grundas därför på förutsättningen, att förstärkningen av dessa flottiljer genomföres så snart ske kan.

Övriga för budgetåret 1952/53 föreslagna ändringar och tillägg sammanhänger i huvudsak med personalorganisationens orläggning enligt 1948 och senare års riksdagsbeslut. Därutöver föreslås dock förstärkning av luftbevakningens personalorganisation med 6 majorer, 15 kaptener, 8 löjtnanter och 5 pensionerade officerare i arvodsbesättning.

Flygvapenövning beräknas äga rum under budgetåret 1952/53. - I det följande lämnas en kortfattad redogörelse för vissa detaljer i förvaltningsmyndigheternas medelsaskanden.

D R I F T B U D G E T E N .

Flygförvaltningen föreslår höjning av anslaget till beklädnad m m med c:a 6 milj kr (från 3 till c:a 9 milj kr). Ökningen beror i huvudsak på att medel äskats för viss engångsanskaffning och på inträffade prisstegringar.

För inventarier m m har äskats 1,6 milj kr. Anslaget för innevarande budgetår är 0,5 milj kr. Ökningen har, förutom av prisstegringar, främst förorsakats av kostnader för förbättrad belysning i hangarer, verkstäder och lektionssalar samt för inventarier i nybyggda flygsäkerhets- och luftbevakningslokaler.

Anslaget till anskaffning av flygmateriel m m har av flygförvaltningen beräknats till 320 milj kr, varav c:a 81 milj kr utgör prisstegringar avseende beslutad organisation och c:a 28 milj kr del av engångskostnaderna för förstärkning av återstående 4 dagjaktflottiljer. Flygförvaltningen har dessutom - i anslutning till chefens för flygvapnet i det föregående berörda förslag om fortsatt utbyggnad av dagjaktflyget och med hänsyn tagen till inträffade prisstegringar - framlagt en reviderad anskaffnings-

p l a n för flygmateriel m m för sjuårsperioden 1952/59. De sammanlagda kostnaderna för nämnda period uppgår till c:a 1940 milj kr, varav för förstärkning av de fyra återstående dagjaktflottiljerna c:a 185 milj kr (engångs- och årskostnader inklusive prisstegringar). I nu fastställd anskaffningsplan för åren 1951/1958 uppgår de beräknade kostnaderna till 1275 milj kr.

För drift- och underhåll av flygmateriel m m har äskats 78,5 milj kr, innebärande en ökning med 30,5 milj kr. Orsakerna till ökningen är främst ökat och alltmer komplicerat flygplanbestånd, ökat antal flygtimmar och prisstegringar. Ö v e r b e f ä l h a v a r e n har tillstyrkt äskandet.

C i v i l f ö r v a l t n i n g e n har i överensstämmelse med chefens för flygvapnet förslag tillstyrkt att 74 förvaltare (i flygstationstjänst och förrådstjänst) och ytterligare 17 fanjunkare i teknisk tjänst överförs till civilmilitär anställningsform.

Av chefen för flygvapnet föreslagen utökning av luftbevakningens personalorganisation tillstyrkes. Redan föregående år föreslagen utökning av antalet beställningar för teknisk personal i radarorganisationen (13 mästare och 24 flygtekniker) tillstyrkes för nästa budgetår.

Reservstaten föreslås utökad med beställningar för 1 överste, 1 överstelöjtnant, 2 majorer och 1 kapten, samtliga avsedda för flygande officerare.

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

F o r t i f i k a t i o n s f ö r v a l t n i n g e n har för flygvapnets k a s e r n b y g g n a d e r för budgetåret 1952/53 äskat 11,8 milj kr, varav sammanlagt 3,8 milj kr för fortsatt utbyggnad av bostäder vid F 7, flygtjänstbyggnad vid F 13, garageutrymmen vid F 8, utökning av divisionernas vapen-, elektro- och instrumentverkstäder vid F 1, F 12 och F 16, byggnader för flygsäkerhetstjänsten vid F 4 (ny byggnad), F 7 och F 13 (vid de sistnämnda om- och tillbyggnad), 3 betonghangarer vid F 12, förråd för intendenturmateriel vid F 9 samt fotolokaler vid F 21. Härutöver har 0,6 milj kr äskats för nybyggnad av en apparatprovdetalj vid motorprovavdelningen å CVM. För hyddor för radiopejlfyrar och radiofyrar samt kabelarbeten har anmälts 1,365 milj kr, varav för nästa budgetår har äskats 0,6 milj kr. För fullföljande av tidigare beslutade byggnadsföretag, för vilka medel förut icke anvisats i full utsträckning, har upptagits 3,9 milj kr. För smärre nybyggnads- och förändringsarbeten har upptagits 0,7 milj kr. Återstående belopp, c:a 2,0 milj kr, avses huvudsakligen för flygfältsbelysning, skyddsanordningar vid flygvapnets anläggningar, brandskyddsåtgärder, byggnadsåtgärder p g a arbetarskyddslagen samt höjning av portar i en hangar vid F 20.

Forts s 233.

LUFTHERRAVÄLDETS BETYDELSE - ENLIGT USA:S ARMÉ OCH MARIN.

General l ö j t n a n t W e d e m e y e r, tidigare souschef för operationerna i amerikanska arméstaben och rådgivare åt Chiang-kai-shek, tillhörde - före sin avgång ur tjänst helt nyligen - dem som i samband med M a c A r t h u r - affären inför senaten fick tillfälle att anföra sina synpunkter på modern krigsföring. Han gjorde därvid följande uttalande om flygvapnets betydelse, vilket torde vara signifikativt för uppfattningen inom a m e r i k a n s k a armén. W. uttalade sig så:

"Vi som tillhör en viss försvarsgren är förklarligt nog benägna att låta vårt tänkande otillbörligt påverkas av försvarsgrenslojalitet. Flertalet amerikaner, även inom försvaret, är alltjämt ytsinnade, trots att vi från USA använder flygplanet både kommersiellt och militärt m e r än något annat land i världen. Vi borde tillförsäkra oss det mest verkningsfulla sättet att använda flyget.

Det är möjligt, att vetenskapen framdeles kan utveckla något vapen, som gör luften ohållbar för flygplan. Jag hoppas att de militära cheferna då, särskilt inom flygvapnet, skall yrka på det nya vapnet lika kraftigt som jag nu håller på flygvapnet. Jag vill inte påstå att flygvapnet ensamt kan vinna ett framtida krig, men enligt min uppfattning är det d e n v i k t i g a s-

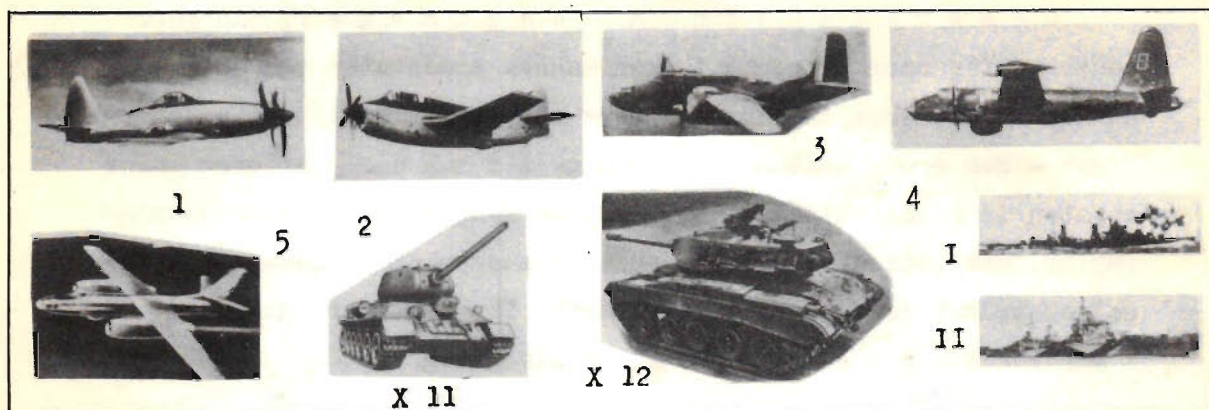
F L Y G V A P N E T S M E D E L S B E H O V - forts fr sid 232.

För b e f ä s t n i n g a r för flygvapnet har äskats sammanlagt c:a 52 milj kr, varav bl a för berghangarer 20,5 milj kr, för lokaler för luftbevakningen 8,8 milj kr, för uppställningsplatser för radarstationer 10,5 milj kr, för radiolänknät 0,7 milj kr samt för drivmedelsanläggningar 4,3 milj kr.

Flygförvaltningen har för f l y g f ä l t s a r b e t e n m m äskat 31,2 milj kr. Detta belopp beräknas medge, att planerade arbeten vid flottiljflygfälten och CVA kan avslutas och att moderniseringen av krigs- och övningsflygfälten kan fortsättas - allt under förutsättning att härför erforderlig byggnadskvot ställes till förfogande.

Årets äskanden överstiger avsevärt föregående års, men då ökningen främst beror på prisstegringar, medger de äskade beloppen inte någon större ökning av byggnadsvolymen.

Känner Du igen dem?



LÖSNING AV UPPGIFTEN SE SID 266-267.

LUFTHERRAVÄLDETS BETYDELSE - Forts fr sid 333.

te och mäktigaste faktorn vi äger för att göra vår vilja gällande med militära medel."

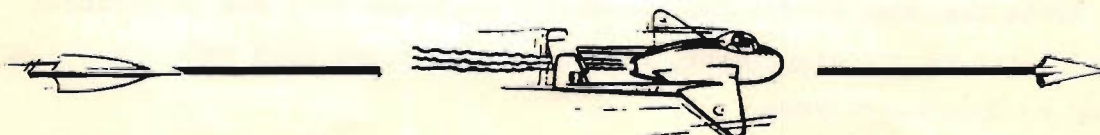
Amiral Sherman, USA:s nyligen avlidne marinchef, gjorde också för kort tid sedan ett uttalande om framtiden:

"Tendensen mot större och större tonvikt på flyg, både land- och sjöbaserat, kommer alltjämt att fortgå. Detta är" - säger han - "det enda man kan vara alldeles säker om beträffande utvecklingen. I övrigt finns det alltför många ovissa faktorer för säkra förutsägelser om framtiden."

Det "taktiska" flygets strategiska rörlighet blir, sade han vidare, alltmer begränsad av den växande tekniska apparatur, som ingår i dess hjälpmedel på marken. Det kan betyda att hangarfartygsflyget får ökad betydelse för "taktiska" uppgifter till lands (liksom i Korea).

Det strategiska bombflygets dagar är inte räknade. Om tio år kanske robotar kan något minska bombplanens betydelse. Å andra sidan kan en blandning av robotar och bombplan öka värdet av det strategiska bombkriget.

I motsats till chefen för armén, general Collins, trodde S. inte att "atomartilleri" kan ersätta attackflyget i landkriget. Tvärtom är det troligt, att atomladdade projektiler skall komma att användas i flygplan för anfall mot markmål.



Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



BRITTISKT FLYGBESÖK I SVERIGE.



I H: - DE BRITTISKA VAMPIREJAKTPLANEN FOTOGRAFERADE EFTER LANDNING VID F 10. - I V: - "ENGLANDSVÄDER" VID STARTEN FRÅN F 10 - 6 KM SIKT OCH REGN.

Den 25/8 - 30/8 i år gästades flygvapnet av No. 72 Fighter Squadron ur R.A.F. I den brittiska divisionen ingick 12 Vampire-jaktplan samt 45 man, varav 13 var officerare, 8 underofficerare och 24 manskap av olika grader. Härtill kom - ur Transport Command - två transportflygplan Vickers Valetta - vardera med 4 mans besättning, för transport av markpersonalen. För värdskapet svarade närmast Skånska flygflottiljen (F 10) samt Svea flygflottilj (F 8).

Befälet över den gästande styrkan fördes av Squadron-leader Donald Kingaby, känd dels såsom en av Englands framgångsrikaste jaktflygare



I H: - EN DEL AV DE BRITTISKA FLYGARNÄ MED SQN-LDR WILLIS I TÄTEN. - I V: - SQN-LDRS KINGABY OCH WILLIS I SPETSEN FÖR 72. JAKTDIVISIONENS PERSONAL.

under det andra världskriget, dels såsom ledare för ett skickligt "aerobatic team", bestående av personal och flygplan ur No. 72 Fighter Squadron. K. är "regoff utbildning" vid den flottilj, där 72 Sqn är en av de tre divisionerna. Chef för divisionen var Squadron-Leader W i l l i s . Divisionens flygförare utgjordes av officerare och underofficerare - sammanlagt 16 st (12 respektive 4). Många av officerarna - däribland Squadron-leader Kingaby - var "långvägare", d v s före detta manskap eller underofficerare. Äldste "1. piloten" i transportförbandet var en australiensisk officer, som gjorde växel-tjänstgöring i R.A.F. 2½ år och därvid flög Valetta som omväxling till de jaktflygplan (Mustang) han tidigare flugit i R.A.A.F.

No 72 Fighter Squadron har sin hembas i North Weald ej långt från London, och har haft tidigare kontakt med svenska flygvapnet, bl a genom det besök, som en division ur Göta flygflottilj (F 9) gjorde i England hösten 1950.

Ankomsten till Sverige skedde den 25/8 på förmiddagen, då jaktdivisionen flög från Ön Sylt till F 10. Sträckan North Weald - Sylt hade avverkats dagen innan, bl a för att man med hänsyn till vädret skulle ha större möjligheter att komma fram programenligt. Valettorna flög direkt från North Weald på morgonen den 25/8, och landade något tidigare än Vampireförbandet.

Jaktflygplanens flygning från Sylt till F 10 tog 33 minuter och utfördes på låg höjd under ett delvis brutet stratusmolntäcke, som låg på ett par hundra meters höjd. Fälltankar medfördes för kommande bruk. Efter förbiflygning med divisionen i kolonn och de tre grupperna vardera i tätt ansluten rutformering skedde landning på F 10, där sensommarvädret var det gynnsammast tänkbara.

En kort mottagningsceremoni var anordnad på 2. divisionens hangarplatta, där gästerna marscherade upp och möttes av en manstark F 10-trupp med flottiljens fana i spetsen. Chefen för flygvapnet hälsade gästerna välkomna.

Besöket vid F 10 pågick till den 27/8 och härunder hann engelsmännen med att se flottiljens anläggningar, bada på olika platser vid Skåne- och Hallandskusten och även se en del av den skånska landsbygden med dess slott och herresäten. Herrevadskloster, Vegeholm och Hildesborg var några av de populära utflyktmålen.

Den 27/8 på em startade förbandet från F 10 och flög till F 8. Vid starten rådde dålig sikt, och det regnade kraftigt men prognosen för flygsträckan angav bra flygväder fr o m Småland och norrut, vilket även stämde. På grund av vädret vid F 10 kunde emellertid divisionen inte samlas direkt efter starten. Squadron-leader Kingaby anbefallde för den skull gruppvis flygning till F 8. Under de första 10-15 minuterna efter starten skedde flygning i moln,



I V: - BRITTISKA FÖRARE: FR V WILLIS, MOBBERLEY, SEWELL, MIDDLEBROOK, WOOD, ABEL OCH CAIRNS. - I H: - NAVIGERINGSFÖRBEREDELSE UNDER FLYGPLANET!

utförd i sammanhållen 4-grupp, och på skilda kvadranthöjder. Sedan marksikt erhållits, flög grupperna på c:a 500 m:s höjd, för att förarna skulle få se något av vårt sjö- och skogrika land. I höjd med sjön Sommen mötte eskort från Östgöta flygflottilj (F 3), sedermera avlöst av förband från Bråvalla och Södertörns flygflottiljer (F 13 och F 18).

Landningen på Barkarby ägde rum i lika strålande väder som ankomsten till F 10. Vid den korta mottagningsceremoni, som följde, hälsades engelsmännen av chefen för 3. flygeskadern, generalmajor A. Ljungdahl, samt Storbritanniens Chargé d'affaires i Stockholm, mr L a m b e r t .

Stockholmsbesöket, som avslutades den 30/8, omfattade bl a en visit vid Södertörns flygflottilj i Tullinge, sightseeing i staden med några timmars "programfri" tid för shopping samt en högeligen uppskattad skärgårdstur, till vilken fartyg välvilligt ställdes till förfogande dels av flottan dels av skeppsredare Sven Salén. Den senare såg personligen alla ombordvarande på "Romany Ray" som gäster och ledde själv den dagslånga kryssningen.

Avfärden från Sverige ägde rum den 30/8, då såväl Vampireförbandet som Valettorna flög från F 8 till Sylt. Jaktdivisionen gick direkt på c:a 8000 meters höjd. Två flygplan ur divisionen gjorde emellertid ett hastigt återbesök på F 10, det ena på grund av radiofel, det andra på grund av besvär med fälltankarna. Båda flygplanen startade senare på dagen och återförenades på Sylt med sitt förband.

Ändamålet med besöket var att befrämja den goodwill, som sedan länge existerat mellan vårt flygvapen och RAF. Av stort intresse var denna gång, att det engelska förbandet hade exakt samma utrustning som de gästade flottiljerna här, och att o p e r e r a n d e flygstyrkan utgjordes av 12 flygplan, d v s samma antal som i en "förstärkt" svensk jaktdivision. Tillfällena att utbyta erfarenheter blev alltså goda och hela besöket en klar framgång.



FRANSKA FLYGBESÖKET

VID F 20

DEN 14 - 17/6 1951.



I V: - CHEFEN FÖR FLYGVAPNET I SAMTAL MED GENERAL LEROY VID FRANSMÄNNENS ANKOMST,

I H: - FLYGKADETTSKOLANS CHEF VISAR ETT AV DE GAMLA SILVERHORNEN PÅ ODINSBORG.

Vid Flygkadettskolans besök vid Ecole de l'Air i Salon-de-Provence i våras (se Ufl nr 5-6/1951, sid 164 ff) talades där allmänt om de franska kadetternas snara återbesök i Sverige. Alla planer var i stort klara. Det återstod blott att bestämma, vilka kadetter, som skulle med. Besöket i Uppsala skulle nämligen bl a gälla idrottstävlingar mellan de franska och svenska kadetterna, deltagandet berodde alltså på resultatet av kommande uttagningstävlingar. Sommaren 1950 var en liknande resa planlagd, men strandade p g a det dåvarande utrikespolitiska läget. Förutsättningarna i år var emellertid gynnsammare, och när F 20 startade från Salon, så kunde fransmännen med hopp om snart återseende verkligen hälsas välkomna till Uppsala.

Ecole de l'Air har redan tidigare beskrivits i Ufl och presenteras därför nu kort och gott som motsvarigheten till vår egen flygkadettskola i Uppsala. Dess flygning hit gällde endast Sverige och Danmark.

Styrkan bestod av, förutom chefen, general Gustave Leroy, 15 officerare, 40 kadetter, samt 6 underofficerare med vederlikar. Två transportflygplan av typ Dakota, tillhörande franska flygvapnets transportkommando, stod till förfogande. Denna flygtransportorganisation är centraliserad, med stab i Paris och förband i Orleans. Chef är överstelöjtnant De Loustal, som även var med på besöket i Uppsala. Förbandet i Orleans står i beredskap för flygningar väster ut över Atlanten, norrut till de militära zonerna i Tyskland och till Skandinavien, söderut till Nordafrika samt dessutom till Madagaskar och Franska Indokina. Att döma av flygplanens utrustning och besättningarnas sammansättning var nivån inom förbandet hög.



T V: - FÖRSVARSMINISTER VOGT, GENERAL LEROY OCH FLYGATTACHÉN ÖVERSTE RETOURNA M FL ÅSE
TERRÄNGLÖPNINGEN. - T H: - FRÅN SIMTÄVLINGARNA I F 16/F 20 SIMHALL.

Den 14/6 omkr 1445 landade Dakotorna på Ärna. De hade startat från Salon vid 6-tiden på morgonen och mellanlandat i Paris kl 1000 för att därefter gå direkt till Uppsala. Söder Mälaren möttes de av tre divisioner ur F 16, som eskorterade dem fram till Uppsala. Efter landningen på Ärna-fältet hälsades fransmännen välkomna av chefen för svenska kflygvapnet, i samband med en parad. I sitt tal på franska erinrade denne om, att den svenska flygkadettskolan vid två tillfällen haft nöjet att besöka den franska och där blivit mottagen med den mest utsökta gästfrihet och vänlighet. Han hoppades, att fransmännens visit nu skulle ge deras svenska kolleger tillfälle att i handling visa sin tacksamhet, och att de tidigare knutna kontakterna skulle bli än fastare och nya vänskapsband knytas.

Förutom flygkadettskolans personal märktes vid mottagningen även franske flygattachén i Skandinavien, överste Retourna, som följde de gästande fransmännen under besöket såväl i Sverige som i Danmark. - Sedan pass- och tullformaliteter klarats av blev det te, bad och middag, varpå ett besök gjordes i Gamla Uppsala, där ciceronen målande beskrev bl a vikingarnas härnadståg i Frankrike. Naturligtvis skulle fransmännen också få smaka på Odinsmjöd, som de egendomligt nog fann rätt välsmakande; kanske hade man blandat en speciell dekott fransmännen till ära.



T V: - VID AVFÄRDEN ÖVERLÄMNAD F 20 EN MINNESPOKAL TILL ECOLE DE L'AIR. - T H: - MOTOR-
BÅTSFÄRDEN UNDER STOCKHOLMS BROAR - EN OMTYCKT PROGRAMPUNKT.

Efter besöket i Gamla Uppsala gjordes en kortare färd runt de delar av staden, som ligger närmast flotttiljen. Vid det här laget var fransmännen naturligt nog trötta, eftersom de haft närmare 9 timmar i luften den dagen. Flertalet av dem var därför mycket tacksamma, när de senare på kvällen återvände till flygkadettskolan.

N ä s t a d a g - fredagen den 15 - var ett digert och mycket omfattande program planlagt. Avfärd till Stockholm omkr kl 0800 efter frukosten omkr 0730. Färden till Kungl Slottet var lagd genom Stockholm, så att de vackra delarna skulle kunna ses. Routen gick förbi Bromma, Tranebergsbron, Västerbron, förbi Hornsplan, genom delar av Söder och över Slussen fram till slottet. Detta intresserade synbarligen, och i Oscar II:s våning, som var öppen för visning den dagen, återfann fransmännen mycket av den vackra konst, som i stor utsträckning kommit just från Frankrike, Napoleontiden. Efter rundvandringen i slottet samlades man vid Tegelbacken för att gå ombord på en turistbåt och se Stockholm från "sjön". Efter turen lade båten till vid stadshuset, som förevisades.

Eftermiddagen var i stort "fri". I grupper vandrade man omkring, såg på staden samt köpte allehanda minnessaker. Orreforsglas och tändstickor stod högt i kurs. Det är mycket svårt för närvarande att få tag i ordentliga tändstickor i Frankrike, så tillfället utnyttjades. En och annan fransman försökte även få fatt i en Vingåkers- eller dalkulladräkt till sin fru.

Kl 1600 hade franska ambassadören, greve de D a m p i e r r e mottagning på ambassaden vid Narvavägen. Inbjudna var, förutom fransmännen från Salon, även den del medlemmar av franska kolonien i Stockholm, dessutom chefen för flygvapnet och andra representanter för flygledningen, samt vidare en del utländska attachéer.

Vid 1930-tiden var alla tillbaka i Uppsala. Efter en kort middag samlades man vid idrottsplatsen, där kadetterna skulle spela fotboll mot varandra. De franska kadetterna förmodades på goda grunder vara mycket skickliga. Överraskningen blev därför stor, när de svenska kadetterna vann med 9 - 1.

L ö r d a g e n d e n 16 / 6 fortsatte tävlingarna med terränglöpning på en rätt krävande bana i trakten av Tunåsen och Gamla Uppsala. Bland åskådarna denna dag märktes även försvarsministern, statsrådet V o u g t , som intresserad tog del av tävlingarna och livligt underhöll sig med de franska flygarna.

De gästande kadetterna visade sig vara mycket skickliga och uthålliga löpare. Visserligen gick den individuella segern till svenska Flygkadettskolan, men i 10-mannalag vann Ecole de l'Air. Däremot hade denna mindre framgång i simbassängen, där två lagkappsimmningar ägde rum. Båda vanns av de svenska kadetterna. I simhallen demonstrerades även sjöräddnings- och flygsäkerhetsutrustning. Dessutom förekom en del mer skämtbetonade tävlingar, bl a kämpalekar mellan franska och svenska kadetter paddlande i livbåtar.

Lunchen äts på Flustret, under försvarsministerns "presidium". I ett mycket uppskattat tal, i vilket erinrades om fransk-svenska kontakter på olika områden, alltsedan urminnes tider fram till nu flygkadettskolornas ömsesidiga besök, överlämnade denne på uppdrag av H. Maj:t Konungen Svärdsordens kommendörstecken 1. klass till general Leroy. - Efter lunchen fick de franska kadetterna några timmar på sig att på egen hand se på staden och köpa minnessaker.

På kvällen blev det kadettbal. Den inleddes med middag på respektive mässar. Bland hedersgästerna märktes franske ambassadören, greve de D a m p i e r r e , landshövdingeparet K j e l l m a n samt franske militärattachén i Stockholm, överstelöjtnant H u r é med fru. Efter middagen

Markttjänst:

Fackredaktion: FS/0



VÅRT INTENDENTUR TJÄNST -

REGLEMENTE - "INT R".

Flygvapnets materiel förvaltades tidigare enligt för armén (marinen) gällande reglementen, som enligt K Maj:ts beslut skulle tillämpas även vid den 1926 nytillkomna försvarsgrenen. Arrangemanget var med hänsyn till flygvapnets egenart icke helt lyckat, och under 1950 tillkom därför flygvapnets "flygmaterielreglemente" (behandlas icke här) samt "intendenturtjänstreglemente" (förkortat Int R).

Int R bildar grundvalen för flygvapnets intendenturtjänst i fred. Det ersätter både förut gällande intendenturmaterielreglementen och intendenturunderhållsreglementet. - Int R omfattar endast 11 trycksidor och har utarbetats enligt principen: - Kungl Maj:t reglerar förvaltningen samt myndigheters och befattningshavares åligganden i stort, flygförvaltningen (FF) utfärdar detaljföreskrifter (i samarbete med försvarets civilförvaltning, krigsmaterielverket, försvarets fabriksstyrelse etc.)

Vissa av Int R grunder för förvaltningen överensstämmer med för armén och marinen gällande (där någon åtskillnad icke är tänkbar), men i övrigt har bestämmelserna i möjligaste mån "renodlats" m h t FV förhållanden. Av n y t i l l k o m n a bestämmelser märkes bl a:

- intmateriel och intmaterial benämnes i stort "intendenturförnödenheter", och hänföres i andra hand till undergrupperna "intendenturmateriel" (inventarier, kläder etc) och "övriga intendenturförnödenheter" (drivmedel, livsmedel etc) -
- uppbördsman finnes blott vid egentliga intendenturförråd (central- eller fljfförråd). Motsvarande befattningshavare vid division (flotttiljs övriga underavd) är "materielredogörare", och har (i avsikt att förenkla tjänsten) ålagts endast reducerad ansvarsskyldighet för omhändertavda förnödenheter -
- för kontroll av mathållningsstandarden vid förband tillhandahålles s k "smakportion" -
- försäljning av måltider får utan inskränkning ske till all försvarets personal och i övrigt enligt FF bedömande -
- tjänstetelefon i privatbostad kan under vissa förhållanden medges -
- anskaffning m m av tjänstehundar regleras -
- Int R gäller även under beredskaps- och krigstillstånd i den utsträckning, som anges i krigsmateriel- och krigsförplägnadsreglementen -
- de detaljföreskrifter, som erfordras såsom komplettering till Int R, sammanställs i "intendenturtjänstinstruktion", vilken är under omarbeting inom FF.



F 17 FV-MÄSTARE I ALLMÄN IDROTT -

F 14 I FOTBOLL.

F 17:s SEGERLAG I SVENSK STAFETT: -

FR V: FLYGTEKNIKER HAGLUND, FURIR
IVARSSON, VPL HÅKANSSON OCH FURIR
PERSSON.

F 17 blev bästa flottilj i årets flygvapenmästerskap i allmän idrott - en överraskning för publik, konkurrenter samt inte minst för blekingarna själva, som enligt uppgift tränat ytterst litet och inte alls räknat med någon toppplats. De kom för att tävla efter den gyllene regeln i FVM - att inte nödvändigtvis vinna utan först och främst delta och kämpa väl efter bästa förmåga.

Tävlingarna ägde rum den 20-21/8 på Halmstads idrottsplats, Örjans vall, med F 14 som arrangör. Samtidigt spelades finalen i fotboll mellan F 14 och F 11, där F 14 vann.

Måndagen - första FVM-dagen - ägnades åt försök, varjämte även sluttävlingarna i kulstötning och höjdhopp avverkades. Kl 0900 tog överste Chr. Nilsson emot flygvapnets idrottselit. Han uttryckte förhoppningen, att resultaten skulle tydligt visa den höga fysiska standarden hos FV personal. Vädergudarna var inte på bästa humör - efter vanan denna sommar på västkusten. På em klarnade det emellertid något. Andra dagen rådde uppehållsväder ända till prisutdelningen.

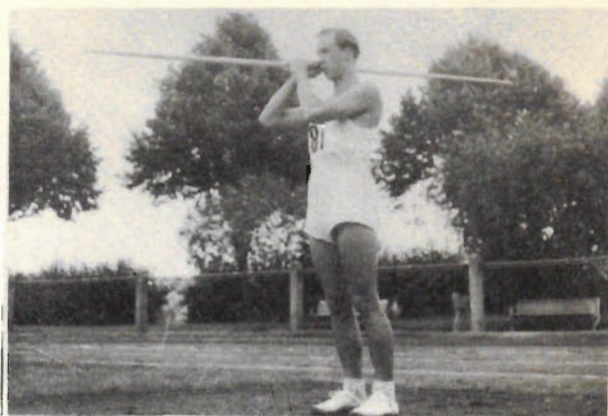
Bland flygvapenmästare, som korades den 20/8 var furir Nilsson, F 17, som vann i höjdhopp med 175 cm. I övrigt blev grenen ganska svag. Liff, F 1, gammal svensk mästare och favorit, starnade på 170 - samma höjd som furir Pettersson, F 13, och kadett Möller, F 20. Som jämförelse kan nämnas, att inte mindre än 5 man klarade 175 i fjol, men nu kan man kanske i viss mån skylla på vädret, som inte var precis inspirerande.

Kulstötningen blev desto bättre med 12,65 av segraren vpl Åhrman, F 15, och 12,62 av vpl Norberg, F 21. Fjolårsmästaren flygtekniker Landgren, F 10, hamnade på fjärde plats.

Försöksresultaten blev föga märkvärdiga med undantag av diskuskastningen. Flygteknikerna Johansson, F 11 och Steen, F 14, etablerade en privat strid över 40-meterstreckets med Johansson främst på 42,79 mot Steens 40,93. Fjolårsmästaren fte Gullberg, F 13 var tyvärr förhindrad att delta.

På tisdagen den 21/8 gick övriga finaler. Här blev det flera favoritsegrar men också sensationer, som satte piff på det hela och gav tävlingarna den spänning man hoppats på. Aspirant Melander, F 5, sista man av de till sluttävlingen kvalificerade, fick nu redan i första kastet iväg spjutet 53 m och fjolårssegraren löjtnant Asthner, F 11 jagade honom sedan utan framgång. Ett kast hade denne dock över 55 m, men det ogillades för övertramp. F.ö. var det mycket jämnt mellan de fyra främsta. - Diskusfinalen blev liksom försöket en strid mellan Johansson och Steen. Resultaten blev dock sämre och 41,43 räckte för seger.

I längdhopp blev det favoritseger. Fjolårsmästaren flygtekniker



T V: - FLYGTEKNIKERN A JOHANSSON, F 11 OCH STEEN. F 14 - 1:A RESP 2:A I DISKUS. - T H:
LJT ASTHNER, F 11 - 2:A I SPJUT.

P e r s s o n , F 7, hoppade 679 cm. Tvåan, kadett Lindahl, F 20 hoppade 647 cm. Mycket bra resultat nåddes på 100 m, där furir Persson, F 17, i försöket hade 11,2 och vpl Ekner, F 8, 11,3. Kadett L i n d a h l hade 11,4 i försöket och vann sedan finalen på 11,3, följt av tre man på 11,4. Centimeterstrider alltså.

Efter försök och mellanheat på 400 m stod det klart att flygtekniker Rolf G u s t a f s s o n , F 11, knappast skulle kunna hotas på denna sträcka. Han vann både försök och mellanheat på 53,4 sek, men andra mellanheatets mannar, furir Ivarsson, F 17 (52,6), vpl Krieg, F 18 (52,8) samt flygtekniker Hallberg, F 1, (52,8) pressade honom i det längsta. Gustafsson lade på ett par extra kol och löpte vackert i mål på 51,3 - en ypperlig tid. Tiderna var för de övriga: Ivarsson 51,8, kadett Möller 52,4 samt vpl Krieg 52,6. - 1500 m vanns klart av flygtekniker S k o g , F 16 på 4,11,2.

I l a g t ä v l i n g e n kom avgörandet inte förrän i stafetten, som löptes i halvtid av matchen F 14 - F 11. F 17 och F 20 ledde med vardera 23 p och F 11 hade 22. Det lutade åt seger för de snabba kadetterna från F 20, men F 17 hade funnit segermelodien och kom starkt mot slutet. Deras tid som segrare blev så god som 2,04,5. Sju poäng till alltså och blekingarna hade hela lagsegern klar. F 14 missade andraplatsen i stafetten genom en dålig växling - det hjälpte inte att furir Andersson på sista sträckan kämpade frenetiskt och kom upp till andra plats igen. Han fick ge sig i spurt och F 14 förpassades därmed till sista plats. Spänningen var givetvis på toppen ända



FOTBOLLFINALEN: - T H DET SEGRANDE F 14-LAGET, T V F 11:S LAG, SOM BESEGRADES TROTS
VACKER INSATS.



SFGRARNAS BELÖNING: T V FÅR F 17:S STAFETTLAG SITT 1:A PRIS AV HALLANDSFLOTTILJENS CHEF, ÖVERSTE NILSSON. - T H TACKAR F 14:S LAGLEDARE I FOTBOLL, KAPTEN PAULSSON MÅLVAKTEN, VPL YNGVE OLSSON, SOM GENOMFÖRT HELA TURNERINGEN UTAN ATT SLÄPPA IN NÅGOT MÅL.

tills F 17 sprängde målnöret. I F 17-laget löpte flygtekniker Haglund, vpl Håkansson, furir Persson och furir Ivarsson.

F o t b o l l s f i n a l e n mellan F 14 och F 11 tilldrog sig stort intresse även utanför flottiljen. F 14 segerrad med 31 - 0 i målkvot hade med rätta uppmärksamats. F 14 ställde upp som favoriter och tog hem spelet med 3 - 0 (2 - 0), men det satt faktiskt rätt långt inne. F 11 visade sig vara klart bäst av de lag F 14 mött i turneringen. Under de första 20 minuterna var nyköpingsborna så gott som bosatta på F 14:s planhalva, medan populära lagbasens, kapten P a u l s s o n ansikte mulnade betydligt. Hans pojkar hade emellertid tagit varandra i hand på att finalen skulle vinnas, och cf Östen Ståhl gjorde slag i saken i 22:a min, då han prickade in 1 - 0. I samma minut försökte först hi Blom med ett skott - men en försvarare var ivägen. Bollen gick i stället till F 14-halvbacken Håkansson, som drog på för fullt. Bollen touchade en spelare, och målvakten hade visserligen fingrarna på den så att den knappt orkade över mållinjen, men Ståhl var framme och såg till att den råkade ordentligt in i nätmaskorna.

F 11 har all heder av sina spelare, som inte tappade sugen efter denna motgång. De kämpade storartat och spelade ett spel ute på plan, som många gånger överglänste F 14:s. Cf Gyllin och vi Johansson med det icke oförtjänade smeknamnet "Garvis" var centralfigurer i anfallen - men tyvärr brast det i skjutskickligheten. Flera skott gick utanför ur fria lägen. Vidare lade man märke till en förnämlig utrusning av F 11:s allsvenske målvakt Lasse Carlsson, som därmed räddade ett givet mål, vilket annars kommit på vi Mattiassons konto.

F 11 öppnade farligt i andra halvlek med ett skott av Gyllin, som F 14:s Yngve Olsson fick tippa till hörna. F 11:s innertrio arbetade frenetiskt, men F 14:s stabile centerhalv Nisse Ekeröth hade kommit igång och tog det mesta. Dessutom var Nisse Håkansson allerstädes närvarande och slet som en galärslav för att F 14 skulle kunna hålla sitt övertag.

Dagens i särklass vackraste mål svarade vi Mattiasson för då han lugnt och behärskat avancerade, drog sig över åt höger och sköt ur liten vinkel. Saken föreföll därmed klar, och F 14 slog av på takten något, medan F 11 fortfarande inte ville ge sig. - Bror Johansson, Halmstad, dömde utan anmärkning, och publiken uppgick till c:a 1000 personer.

Rang.

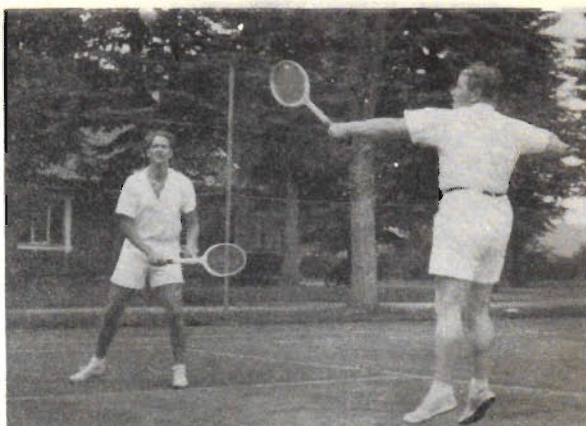
FLYGVAPENMÄSTERSKAPEN I TENNIS.



FRÅN TENNISMÄSTERSKAPEN: -

T H - KAPTEN MANGÅRD
OCH FLYGTEKNIKER BURLIN.

T V - FURIR WESTRING
OCH ASPIRANT SIGRA, F 20.



Kungl Krigsflygskolan fick i år uppdraget att arrangera FVM i tennis utomhus. Mästerskapet, som programenligt skulle ha avverkats 9 - 11/8, måste utsträckas även över söndagen 12/8 p g a synnerligen dåligt väder, vilket tidvis gjorde banorna mindre lämpade för spel. Förutom F 5 båda banor förfogade deltagarna även över en bana i grannsamhället Pers-torp. Trots detta nödgades man till följd av vädret spela de sista matcherna i Ängelholm, där semifinalen och finalen i singel avgjordes inomhus.

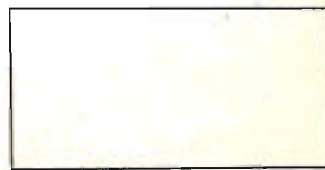
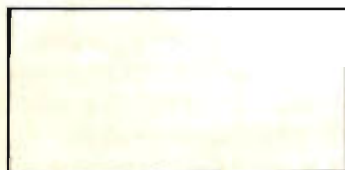
Mästerskapet hade samlat 30 deltagare i singel och 15 par i dubbel. Det förra togs - som vanligt - av kapten Mangård, som åtskilliga år i följd lagt beslag på titeln. Man hade nog tippat att han tillsammans med partnern, teknikern Burlin, även skulle tagit segern i dubbel, men här visade sig paret furir Westring / aspirant Sigra vara de starkaste.

Spelhumöret var under hela mästerskapet det bästa tänkbara, trots det miserabla vädret. Åtskilliga matcher var av hög klass. Som de allra bästa kan nog Mangårds uppgörelser med aspirant Sigra och tekniker Udén betecknas. Den förre fick arbeta för segern och av resultaten i övrigt att döma torde Mangård även i fortsättningen kunna få värdiga motståndare. - Efter mästerskapet förrättades prisutdelning av generalmajor Westring. Resultaten blev:

Singel: Flygvapenmästare kapten Mangård, F 18. 2. tekniker Udén, F 1 och 3. kadett Sagnér, F 13.

Dubbel: Flygvapenmästare furir Westring/aspirant Sigra, F 20, 2. sergant Lindell/tekniker Udén, F 1 och 3. kapten Mangård/tekniker Burlin, F 18.

Det livliga deltagandet tyder på att intresset för utetennis är stort, och att det var ett riktigt steg, när FVM fr o m i år förlades utomhus i stället för inomhus som tidigare. Tennis är en kampsport, som lämpar sig väl för flygvapnets personal.



Flygtjänst: MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Den här gången meddelar vi endast pristävlingsresultatet från det i nr 5-6/1951, sid 179 införda problemet.

Rätt lösningen på de 3 frågorna A - C var:

A. 10 km SSW Ljungby

B. Hässleholm

C. $B_v = 70^\circ$; $V_v = 40$ km/tim.

Bäst lösningen var insänd av 3. divisionens flygstyrka, F 10, Ängelholm, som alltså får pristan sig tillsänd på posten.

FRANSKA FLYGBESÖKET - forts fr sid 240.

Överlämnade general Leroy de "franska vingarna" till bl a chefen för flygvapnet. Middagen och balen blev lyckade, därom rådde intet tvivel. Det blev en festlig och minnesrik avslutning på besöket i Sverige.

Söndagen den 17/6, vid 1130-tiden, startade fransmännen sin färd till Vaerlöse på Själland, dit de anlände 1530. Routen till Danmark gick inte direkt, utan hade lagts nordväst ut genom Dalarna och sedan i stort söderut mot Skåne, för att de därigenom skulle få se så mycket som möjligt av mellersta och södra Sverige.

Slutligen bör framhållas att det var mycket roligt för Kungl Flygkadettskolan att ha fått tillfälle att på detta sätt återgälda en del av den stora gästfrihet, som skolan tidigare åtnjutit på Ecole de l'Air i Salon-de-Provence. För kommande kadettkullars del vill man hoppas att dessa ömsesidiga studiebesök måtte få fortsätta.

S. Beck-Friis.

Flygande flygläkare i RAF.

(Aeroplane 13/7 51)

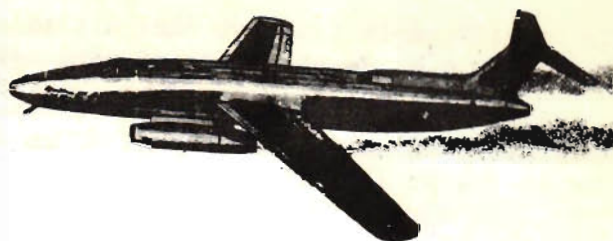
Fyra flygläkare ur RAF undergår f n flygutbildning vid en reaflygskola vid Middleton St. George i England. Avsikten är tilldela varje Advanced Flying School en flygande flygläkare. Enligt de erfarenheter, som hittills vunnits, är reaflygaren inte utsatt för större fysisk förslitning än den flygare, som flyger propellerflygplan. De högre flyghastigheterna medför dock krav på snabbare reaktioner, varför det är av stor vikt, att reaflygaren håller sig i perfekt form. Däremot förefinns inga speciella medicinska eller psykiska problem, något som man tidigare förmodat.

Marktjänst: Brott och straff.

Två värnpliktiga flygsoldater, som gick vakt på Göta flygflottilj, lämnade en natt för någon tid sedan sina postställen och gick inomhus. Härigenom blev flottiljen praktiskt taget utan bevakning. Ynglingarna åtalades vid rådhusrätten, som dömd dem till 21 dagars arrest. Åklagaren yrkade fängelsestraff. De tilltalade, som avslutat sin tjänstgöring, blir nu åter inkallade för att avtjäna straffen.

DET PÅGÅENDE KRIGET:

Fackred: Studiecentralen.



FLYGVAPNETS INSATS I KOREA.

I en artikel i amerikanska "Saturday Evening Post" den 17/2 1951, med titeln "The Truth About Our Air Power" har chefen för USA:s flygvapen, general Vandenberg, bemött den kritik, som från enstaka håll riktats mot amerikanska flygvapnet i anslutning till dess insats i Korea. V. säger också klart ifrån i frågan om propellerplan är bättre än reoplan för taktisk samverkan med markstridskrafter. Nedan följer ett utdrag ur V:s artikel:

"Det är en känd sak, att flygvapnets stöd åt markstridskrafterna under dessas operationer i Korea har varit särdeles tillfredsställande. Förenta nationernas markstridskrafter har erhållit mer kontinuerlig hjälp från jaktflyget än någonsin tidigare i historien. Jag framhåller, att flygvapnets taktiska insats - reaflyget medräknat, som inte tidigare använts i krig - fullständigt rättfärdigats genom de resultat man uppnått.

Innan man ser på resultatet, måste man ha följande fakta klara för sig:

1. Före krigsutbrottet i Korea hade flygvapnets enheter i Japan till uppgift att försvara de japanska öarna mot en invasion över havet eller genom luften.
2. Möjligheterna till samövningar mellan armén och flygvapnet i Japan diskuterades våren 1950, de lät sig inte genomföras som följd av ockupationsplikterna och bristen på användbar övningsterräng.
3. Anslagen till flygvapnet gjorde det endast möjligt för oss att avdela en flottilj - 75 flygplan - för varje armédivision.
4. Den taktiska samverkan förbisågs ej. Två dagar efter krigsutbrottet och innan armé- och marinsoldater satts in i striden, hade sambandsofficerare från flygvapnet ordnat samverkan med de sydkoreanska avdelningarna.

Det taktiska flygstöd vi kunde utnyttja i krigets första dagar var otillräckligt. Då hade vi inte heller nog med armé- och marinsoldater, tanks och kanoner att stoppa kommunisterna. Amerika var oförberett.

Folk, som inte är i stånd att värdesätta flyget på rätt sätt, tror, att de bäst kan utnyttja flygstödet, när de ser att en kanon, en stridsvagn eller ett maskingevär blir anfallet av flyg framför deras egna linjer. Detta är i verkligheten det minst effektiva stödet ett flygvapen kan ge. Flygvap-

nets uppgift måste istället vara att tillintetgöra fiendens soldater och vapen, i n n a n de sätts in mot våra egna markstridskrafter.

Samma bomb, som förstör e n kanon på själva slagfältet, kan stoppa en transportkolonn med 10 kanoner 80 km bakom fronten. En bomb kan på ett avstånd av 800 km från fronten spränga ett lokomotiv i luften, eller avskära en bro, och därigenom förhindra att 100 kanoner når fram till slagfältet.

Flyg, som patrullerar över slagfältet, kan endast angripa ett mycket begränsat antal, vitt utspridda mål, som artilleriet i verkligheten skulle haft mycket bättre förutsättningar att ta upp kampen mot. Artilleriet kan, till skillnad från flyget, fortsätta beskjutningen tills målet är förstört, och kan också uppnå mycket bättre resultat. Flygets slagkraft måste ses i sammanhang med dess hastighet och räckvidd. Dessa fördelar blir bäst utnyttjade, när flyget får angripa lämpliga mål, t e truppsamlingar, transportkolonner, ammunitionsförråd, järnvägar och samlingsplatser för fordon, långt utanför artilleriets skottvidd.

Den skada flyget tillfogade nordkoreanerna i krigets början, var självklart inte märkbar från första stunden. Skulle man därav dra den slutsatsen - som många har gjort - att den taktiska uppgiften inte löstes på ett tillfredsställande sätt, skulle detta vara lika felaktigt som att påstå, att de angrepp flottans u-båtar utförde mot den japanska handelsflottan i det sista kriget var utan värde, då resultaten ej heller här visade sig omedelbart.

Flyget har aldrig varit ämnat som ett vapen mot trupp över själva slagfältet. Hur föga användbart det är där, visades tydligt då Kinas kommunistiska massor kastades in i kampen i november förra året. Hundratusentals soldater, koncentrerade inom ett så relativt litet område som Nordkorea, erbjöd inte desto mindre så vida utspridda mål, att varken bombning eller låganfall kunde stoppa deras framryckning. Händelserna i Korea bevisade en gång för alla, att taktiska flygstyrkor kan understödja, men inte ersätta lantstridskrafter. Detta är särdeles påtagligt i en strid mot kinesiska soldater, vilkas förmåga att leva av en handfull ris och tåla otroliga strapatser i hög grad förenklar deras underhållsproblem.

Det tillkommer inte mig och jag har inte heller för avsikt att kritisera Förenta Nationernas beslut, som gjorde det omöjligt för oss att angripa kinesernas baser och truppsamlingar i Manchuriet. Det taktiska flygvapnets första uppgift är att isolera slagfältet så, att fienden inte har några möjligheter att få förstärkningar. Av det skälet är det ett militärt faktum, att flyget gjordes praktiskt taget obrukbart, då de Förenta Nationerna - i ett försök att hindra en diplomatisk brytning med de kinesiska kommunisterna - nekade flygvapnet att operera norr om Jalufoden, gränsen mellan Manchuriet och Korea. Flygarna åtlödde ordern från F N mycket samvetsgrant. Broarna över gränsfloden angreps endast på koreansk sida. Då floden frös till, hade de inte längre någon tanke på att bomba broarna. De kinesiska soldaterna ryckte fram över den isbelagda floden och var och en av dem tog med sig tillräcklig proviant och gevär ammunition för att hålla striden igång under veckor. Kineserna var vana att ta sig fram till fots längs långa, oländiga vägar, följaktligen gjorde det liten skillnad för dem, om de tvingades använda mindre farbara vägar. Kinesernas antal mer än uppvägde bristen på transportabel och tung utrustning. När de mötte ett hinder, gick de runt våra ställningar och fortsatte sin framryckning.

Vi förlorade ett slag i Korea men till följd av flygets insats undgick vi att förlora ett krig. FN's flygstyrkor gjorde det omöjligt för kineserna att använda vägarna under dagar, i annat fall skulle fienden kunnat upptaga en så effektiv förföljelse av våra trupper, att ett ordnat återtag istället

skulle ha utvecklat sig till en panikartad flykt. Allt från blodplasma till transportabla broar släpptes ned till isolerade förband och räddade dem från tillintetgörande. Sedan brohuvudet för evakuering vid Hungnam upprättats, hindrade vårt herravälde i luften kineserna från att föra fram tungt artilleri, vilket skulle ha gjort situationen mycket allvarlig för de tätt packade arméförbanden inom brohuvudet.

De som kritiserade flygets insats under Koreakrigets öppningsskeden, förstod inte skillnaden mellan "close support", angrepp på själva slagfältet och verklig taktisk användning av flygstyrkor, angrepp långt bakom de fiendliga linjerna med avsikt att isolera slagfältet. Jag kan mycket väl förstå, att den enskilde soldaten, som fick bära den tyngsta bördan, kan ha svårt att skapa sig en helhetsbild av operationerna. Det är emellertid beaktande, att samtliga av FN's högre lantmilitära chefer i Korea uttalar sig med oförbehållsam beundran om flygets insats.

Ett av de argument, som utnyttjades av dem, som försökte att nedvärdera flygets insats i Korea, var att propellerflyget var reaflyget överlägset vid nära samverkan med markstridskrafterna. Detta är ett fullständigt grundlöst och ohållbart påstående. Det propellerflyg vi använde i Korea skulle ha tillintetgjorts, om fienden hade satt in sina reoplan. Vårt taktiska flygvapen utrustas nu med reoplan så snart det överhuvudtaget låter sig göra, med den förutsättningen, att det skall vara i stånd att utkämpa ett slag med en stormakt om herraväldet i luften. Denna avgörande kamp kan endast vinnas med reaflyg - av vilket Sovjet har ett mycket stort antal.

Det är helt gagnlöst och tjänar ingenting till att försöka draga lärdomar av flygets insats i ett krig, där fiendlig motverkan i luften praktiskt taget inte existerar. Under sådana förhållanden kommer till och med ett spaningsplan eller en helikopter att kunna göra god nytta i den taktiska samverkan.

Man kan kanske fråga sig, om inte det långsammare propellerflyget är att föredraga vid nära samverkan, såframt vi också i framtiden får kämpa i områden, där fienden inte gör bruk av sitt flyg? - Frågan är mycket enkel att besvara. Reaflyg är propellerflyget fullständigt överlägset när det gäller att lösa samtliga uppgifter ett jaktflygplan kan ställas inför, inbegripet låganfall tätt över trädkropparna för att tysta en enda kulspruta. Detta har upprepade gånger blivit bevisat under talrika prov och försök.

Reaflygaren har en mycket bättre överblick över målområdet, därför att han inte har någon propeller rätt framför sig, utan reamotorn är placerad bakom föraren. Reoplanet är en stadigare plattform för vapnen, därför att det - med sina renare linjer - ger mindre vibration och därför att av- och pådrag av motorer inte medför girmoment. Under jämförande försök, utförda förra året i Los Vegas, uppnådde reaflygarna de bästa resultat både beträffande skjutning mot mål i luften och på marken och i dyk- och studsbombfällning. Reoplanen var den gången inte utrustade med raketer, men erfarenheterna från Korea har visat, att reaflyget uppnår större träffsäkerhet också med dessa vapen. Reoplanets stora hastighet har medfört den felaktiga slutsatsen, att det flyger 'för fort' för att kunna uppnå nöjaktigt träffresultat. Om så är nödvändigt, kan dock reaflyget hålla samma fart som ett propellerflyg, men även vid 800 km/tim är det ett bättre precisionsvapen än ett propellerplan, som gör 400 km/tim.

Erfarenheterna från Korea har också visat, att reoplan är mindre sårbara än propellerplan. Fram till den 9/11 1950 hade rea- och propellerplan genomfört 16.141 resp 12.188 företag. Under samma tid blev 21 rea- och 50 propellerplan nedskjutna av fiendens luftvärnseld. Reoplanet kräver

mindre tillsyn då det är mycket mindre komplicerat än propellerplanet. Rea-planet går dubbelt så fort och i lägen, där tidsfaktorn är av avgörande betydelse när det målet mycket snabbare än propellerplanet. Propellerplanet har större aktionsradie, men man måste komma ihåg, att kolvmotorn i ett propellerplan befinner sig i den avslutande fasen av sin utveckling, medan reamotorn ännu är i sin späda barndom. De första reaplanen vi hade för 5 år sedan kunde endast flyga 500 km, medan F-84 E, som idag är vårt standardjaktplan, kan flyga 3.200 km utan mellanlandning. Reaförarna måste ha mer utbildning, men i gengäld kan de leva och kämpa åtskilligt längre. Om vi gör en sammanfattning, ser vi att r e a f l y g e t är propellerflyget överlägset på varje område, också när det gäller nära samverkan med armén. Men framförallt uppfyller reaflyget det ofrånkomliga kravet att det är i stånd att föra kampen om h e r r a d ö m e t i l u f t e n . "

En flygsambandsofficer berättar.

(Air Force 20/7 51)

Löjtnant R o b e r t s o n ur amerikanska flygvapnet vet vad han talar om här det gäller taktiskt flygstöd. Han har först flugit 109 företag med Shooting Star i Korea, sedan tjänstgjort som flygsambandsofficer och flyger nu Thunderjet hemma i USA. Om tjänsten som flygsambandsofficer säger han:

"Jag tillträdde min tjänst som sambandsofficer den 17/9 och sändes till 1. kavalleriregementet vid Taegu. I början låg vi bara i bivack och jag gjorde mig bekant med min materiel, provade den och var på det hela taget ganska osäker på vad jag skulle där att göra. Men det skulle jag snart få reda på! Regimentet skulle gå i spetsen för ett anfall den 20/9. Jag begärde prioritet på alla jaktplan inom vårt område och den beviljades. Kl 0300 på morgonen började det. Jag hade dittills trott, att flygsambandsofficeren åker omkring framme i frontlinjen och gömmer sig bakom markkulsprutor eller i skyddsgropar hos infanteristerna. Men så är sällan fallet och det var jag glad för. Under framryckning eller strid var jag ständigt tillsammans med regementschefen. Striderna är rörliga, de omfattar pansarstötar, bataljonsanfall eller spaningsframstötar, vilka alla kan behöva flygstöd. Jag höll mig med min radiojeep, strax bakom förbandets tät, i närheten av artillerisambandsofficeren, och höll hela tiden reda på fiendens rörelser mot våra flanker eller mot vår front. F-80- och F-51-grupper i luften kollade förbindelsen med mig då och då.

När vi närmade oss Naktongfloden vid 15-tiden rapporterade min spaningsflygare från sin F-6 Texan (= Sk 16), att ett stort antal nordkoreaner drog sig tillbaka från flodstranden p g a vår artillerield. Det var tillfället jag väntat på. Jag åkte fram för att fastställa deras exakta läge och gav anvisning om låganfall. Efter 5 min kom den första gruppen F-80. Det blev rena blodbadet. Sedan blev det lugnare några dagar. Min spaningsflygare kontrollerade ständigt våra flanker och vår. Jaktförband anmälde sig med jämna mellanrum i luften över oss, men jag skickade dem till andra flygsambandsofficerare, som hade mål för dem. Vädret blev bättre och med det vårt humör - kommunisterna gör inga trupperörelser under dager i gott väder! Med stöd av de erfarenheter jag gjorde vill jag framhålla tre primärfaktorer för effektiv samverkan:

- 1) driftsäker och 'robust' radioutrustning,
- 2) nära samband och god samverkan mellan markförbandets chef och flygsambandssektionen, samt
- 3) samordning mellan flygsambandsofficeren, stridsvagnsförbandens sambandsofficer och artilleriets sambandsofficer.

T V Å T U S E N F E M H U N D R A Å R I G S T R A T E G I .

Flera hundra år f Kr anförde den kinesiske generalen S u n g T s u i sin bok " K r i g e t s K o n s t " teser, varav hans sentida ättlingar i dagens Korea måhända lärt en del. Teserna har citerats bl a i AB i augusti 1951. Sung Tsu säger bl a: -

"Att strida och segra i alla slag är inte det högsta. Den största kons-
ten är att bryta fiendens motstånd u t a n strid. Vi måste därför veta, att
det ges f e m g r u n d l ä g g a n d e v i l l k o r för seger. Segra
skall:

- 1) den som vet när han skall gå till strid och när icke,
- 2) den som vet hur han skall operera med stora och små styrkor,
- 3) den som vet, vilken armé som inspireras av samma anda inom alla dess
leder,
- 4) den som själv förberedd överraskar den oförberedda fienden,
- 5) den som har krigisk begåvning och som ej hindras av en högre politisk
myndighet.

Upprepa inte en taktik, som redan en gång givit dig seger, utan låt dina
stridsmetoder v ä x l a i det oändliga.

Det finns f e m f a r l i g a f e l , som kan vidlåda en befälhavare:

- 1) oförsiktighet, som leder till nederlag,
- 2) feghet, som leder till fångenskap,
- 3) häftigt lynne, som låter sig provoceras av en förolämpning,
- 4) ömtålighet i frågor om ära och prestige,
- 5) överdriven omsorg om soldaterna, som skapar en mängd bekymmer och oro.

Dessa är de grundfel som skadar krigföringen.

Ingen härskare bör sända sina härar i fält endast för att tillfredsstäl-
la sitt dåliga humör. Ingen härförare får inleda ett fältslag i vredesmod.
Vreden kan övergå i gott humör och efter förargelse kan komma tillfredsstäl-
lelse. Men ett rike, som krossats, kanske aldrig mera lever upp igen, och de
döda skall aldrig återväckas till liv.

Ödmjuka ord och ökade rustningar betyder att fienden tänker angripa.
Våldsamma smädelser och rörelser framåt liksom till angrepp betyder att han
kommer att slå till reträtt. Om befälet är nervöst, betyder det att soldater-
na är trötta. Om de meniga är alltför starka och befälet svagt, blir resulta-
tet bristande disciplin. När befälet är alltför starkt och de meniga alltför
svaga blir resultatet sammanbrott."

Som synes är ingenting nytt under solen!

Världens längsta luftbro.

(Av Week 9/7 51)

Den 1/7 1951 hade luftbron till Korea varit i gång precis ett år. Den
är onekligen "biggest in the world", med en längsta flygsträcka södra vägen
- över Hawaji och Kwajalein - på c:a 15.000 km och norra vägen - över Aleu-
terna - på c:a 9.500 km. Hittills har omkr 91.500 passagerare och mer än
20.600 ton last flugits över Stilla Oceanen utan haveri. Största antalet
flygplan, som varit i tjänst, är 250 st ur MATS (flygvapnets Military Air

Transport Service) samt ett mindre antal civila transportflygplan från amerikanska, kanadensiska och belgiska flygbolag.

Före Koreakrigets början flögs c:a 70 ton gods per månad från USA till Japan med 50 flygplan ur MATS. En månad efter krigets början hade transporterna ökat till 95 ton dagligen och i september var man uppe i 106 ton/dag. Juli 1951 var siffrorna c:a 5.000 passagerare och 1.700 ton gods och post. Dessutom har hittills 21.500 sårade och 6.500 sjuka soldater flugits hem till USA.

Thunderjet vinner bifall i Korea.

(N.Y. Times 25/6 51)

"Flygförare ur 27. jakteskortflj är förtjusta över Republic F-84 Thunderjets förmåga att ta sig tillbaka till basen trots svåra stridsskador," rapporterar två representanter från Republic, vilka i Korea tjänstgjort vid förbandet sedan omkring ett halvår. I sin rapport betonar de motståndskraften hos det mångsidigt användbara attackplanet. "På en Thunderjet gick en 20 mm granat rakt genom huven utan större effekt," säger de. "För en annan förare klickade avfyrningen på en av raketerna, så att den gick genom vingen på hans eget plan. Han kom hem med 1/2 m av den livsfarliga projektilen stickande ut genom vingen." Mycket av berömmet över Thunderjets motståndskraft kan tillskrivas dess Allison J-35 axialmotor. Ett flygplan fick en direkt träff i en av motorns brännkammare. Projektilen "tycktes explodera och stor skada hade tillfogats turbinskovlarna." Flygföraren kunde emellertid återvända från stridsområdet ända hem till Japan.

Hett om öronen.

(ANAF Reg 25/6 51)

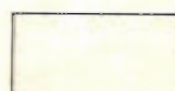
Löjtnant N a j a r i a n ur 3. Air Rescue Squadron (3. flygräddningsdivisionen), baserad i Japan, utförde en skicklig flygning under mörker för att rädda en havererad jaktförare i Korea. N. flög med en Grumman SA-16-amfibie under kraftig lvelld långt in på fientligt territorium, för att landa på en flod. Vid landningen vågade han inte använda sina strålkastare, för att inte underlätta inriktningen för de fientliga lvserviserna. I stället gjorde eskortjaktplan förbiflygningar med tända strålkastare för att leda ned honom. Jaktföraren, som p g a fientlig beskjutning låg i vattnet bredvid sin gummi-båt, blinkade med sin ficklampa, blev uppfiskad, varpå N. startade och lyckades ta sig tillbaka till en bas i Korea.

Rättelser till Ufl nr 5-6 och 7/1951.

I nr 5-6, sid 178, nedtill står (i följd av en redaktionell felläsning): " - - - tropopausen (omkr 7 km på 45° N br)". Läs: " - - - (omkr 10-12 km på 45° N br)."

I nr 5-6, sid 205, har genom ett ombrytningsfel de två figurerna nedtill på sidan blivit ombytta. Bilden "t h" visar rätteligen maxalfartmätare SP HAM 10lf, och bilden "t v" machmätare, Mk 1. Rättas på enklaste sätt (i bildtexten mellan fig.)

I nr 7, sid 195, p 11, 2. raden, meningen inom parentes: "jfr notis s" har under reproduktionsarbetet sidnumret i hänvisningen bortfallit. Inför "195" efter "s".



utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



NYTT OM SOVJETS FLYG.

Chefen för USAF, general V a n d e n b e r g , har nyligen gjort flera uppmärksammade uttalanden om Sovjetunionens flyg, grundade på erfarenheterna från Korea och bl a på undersökningar av ett tillvarataget ryskt jaktplan av M i g - 1 5 - typen. Vid en presskonferens under ett Londonbesök den 7/7 1951 yttrade han bl a följande:

Det är på tiden, att västmakterna upphör med sin självgodhet beträffande flygplantillverkning, konstruktion och teknisk överlägsenhet. Rysslands flygindustri är nu f u l l t i n i v å med västerns.

Så t e har engelsmännen uppfunnit en mycket god legering för turbinskovlar, och den har kopierats i USA. Men Ryssland har en, som metallurgiskt sett är ännu bättre, och det är tydligt, att den redan befinner sig i massproduktion. De tekniska svårigheterna härför tycks vara övervunna. Den motor som sitter i Mig-15 är en utveckling av Rolls Royce Nene, där man lyckats att genom bättre bränsledistribution få ut en högre verkningsgrad. Dragkraften är högre och på 10 km eller högre höjd stiger Mig-15 bättre än Sabre (F-86). Amerikanernas framgångar i luftstrid berodde mest på överlägsenhet i förarnas u t b i l d n i n g , särskilt i skjutning, och i s i k t m e d e l (radaravståndsmätare). De röda är dåliga skyttar.

Förenta Nationerna hade i Korea förlorat 248 flygplan - därav flertalet under låganfall på markmål. Fram till halvårsskiftet hade endast 6 Sabre förlorats, mot de rödas förluster av 118 Mig-15.

Det röda flyget i Mansjuriet hade under juni 1951 ökats med 150 flygplan, varav 120 Mig-15. Styrkan var vid halvårsskiftet omkring 1.000 plan, varav 400 eller 500 reoplan.

Erfarenheterna av reoplanen i Korea är, sade Vandenberg, att de är helt överlägsna propellerplan. De är lättare att underhålla, mycket mindre sårbara för eld från marken och deras hastighet är deras bästa skydd. Förarna har större förtroende för reoplan, och det är ett misstag att tro, att någon skulle föredra propellerplan.

Det r ö d a f l y g e t s d a g ägde rum den 8/7 1951 vid Tusjino-fältet utanför Moskva, i närvaro av hela Sovjet-hierarkien. 480 flygplan deltog och åskådarantalet var 250.000. Generallöjtnant Vasili Stalin - son till diktatorn - ledde en del av uppvisningen. Mig-15 deltog i stort antal, bl a med avancerad flygning i förband och luftstridsmoment. Fem nya reoplanstyper visades. Om dessa m fl visade flygplan läses närmare på sid 254.

Flygdagen skulle egentligen ägt rum den 1/7 men uppsköts en vecka p g a dåligt väder. I ett anförande om det ryska flygvapnets historia förklarade

tjänstgörande "speakern" och flygdagsledaren, generallöjtnant Vasili Josefovitsj (Josefsson) S t a l i n b l a:

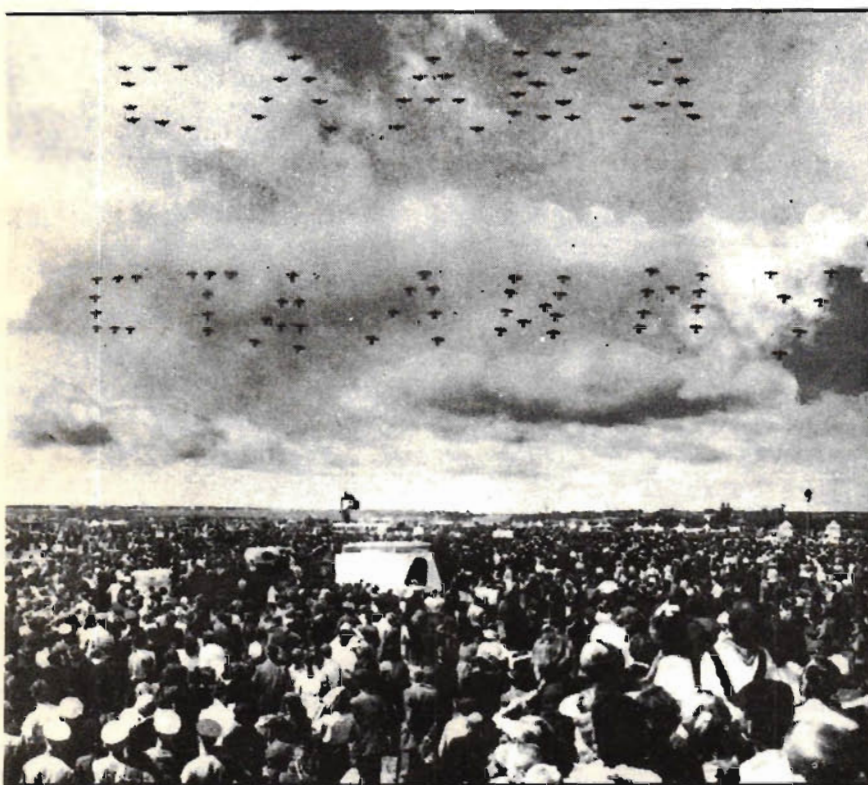
a t t det första flygplanet startade från rysk mark,

a t t världens första flygmotorer (både kolvmotor och reamotor) samt dess första fallskärm, första helikopter och första flygbåt tillverkats av ryssar,

a t t ryska flygare lagt grunden till den avancerade flygningen ("luftakrobatiken"), Ävensom

a t t Ryssland grundlagt den aeronautiska vetenskapen genom att fullborda utvecklingen från det första primitiva flygplanet till de hyperkraftiga, hypersnabba reoplan, som på senare tid ritats av Sovjets egna konstruktörer.

F L Y G D A G E N I M O S K V A D E N 8 / 7 1 9 5 1 .



Röda flygets dag i Moskva firades i år den 8 juli med bl a stor flyguppvisning på Tusjino-flygplatsen utanför Moskva. Antalet åskådare uppskattades till c:a 250.000. C:a 500 flygplan av olika typer deltog. Bl a visades 5 nya typer reajaktpplan konstruerade av Mikojan, Lavotsjkin och Jakovlev. Flygplanens prestanda verkade bättre än Mig-15:s. Deras hastighet under förbiflygningen var så stor, att man inte hann iakttaga några detaljer på dem. Marskalk Josef Stalins son, generallöjtnant Vasilij Stalin ledde ett stort reaförband,

"ÄRA ÄT STALIN" - PÅ RYSKA. "DEN STORA LÖGNEN ÄR READRIVEN I ÅR" TILLÄGGER VÅR KÄLLA (NEWSWEEK).

som flög formationen "Slava Stalino" (Ära åt Stalin). Andra förband utförde förbiflygningar med Stalins porträtt samt standar med texten "Framåt för kommunismen". Avancerad flygning av hög klass i förband utfördes bl a av en rote Mig-15, 5 st Mig-15 i grupp samt 9 st Mig-15 i division.

Ny flygplantyp insatt på Malacka.

(Press juli 51)

RAF har satt in DH Hornet som attackplan på Malacka. Flygplanen startade från Singapore och anföll skilda slag av mål med raketer och akan. Troligtvis har flygplantypen insatts i st f Bristol Brigand, som f n är belagd med flygförbud p g a ett antal oförklarliga haverier.

PRESS-
=====

GRANNAR:
=====

Försvarsförstärkning i USA

Sv D

26/8 51

Av Sv. D:s flygmilitäre medarbetare

Kongressen antog helt nyligen försvarsbudgeten för det räkenskapsår som började den 1 juli. Utgiftssumman slutade på 56 miljarder dollar, vilket är flerfaldigt mer än vad som någonsin beviljats utom under världskriget. Av anslaget får armén och flygvapnet ungefär 20 miljarder var, marinen 15,5. Ytterligare utgifter är emellertid att vänta; närmast kommer en post på 6 miljarder för anläggning av baser i olika delar av världen, mest för flyg. Vidare har starka krafter inom kongressen satts i rörelse för en ytterligare avsevärd förstärkning av flygstridskrafterna. Den mest auktoritative talesmannen för en sådan förstärkning är Carl Vinson, ordförande i representanhusets försvarskommitté.

Vid Koreakrigets utbrott hade flygvapnet under försvarsminister Johnson just reducerats till 48 flottiljer, alltså långt under de 70 som i princip beslutats 1948 efter förslag av den s. k. Finletterkommittén, vars betänkande, "Att överleva i flyg-åldern", särskilt tryckte på det strategiska luftkriget. Genom beslut efter Koreakrigets utbrott har flygvapnet bragts upp till en styrka just nu av 87 flottiljer. Våren 1952 väntas vapnet ha växt ut till 95 flottiljer, för vilka medel nu är beviljade. Marinens flyg har beskrivit en liknande kurva.

Förslaget nu går ut på att flygvapnet skall ökas till 163 flottiljer och marinen tillföras ytterligare två jättehangarfartyg på 60 000 ton med motsvarande flygplan utöver det fartyg som nyligen beviljades. Av de 163 flottiljerna skulle 25 vara trupptransportförband, återstoden stridande. De stridande förbanden skulle fördelas på i runt tal drygt en tredjedel strategiskt bombflyg med tillhörande stöd- och eskort, knappt en tredjedel för hemortens luftförsvar och slutligen en tredjedel för

samverkan med trupperna i Europa och på andra fronter utanför Amerika. Antalet flygplan torde bli 15 000 à 20 000, reserver inräknade. I marinen skulle flygplanantalet bli omkring 7 000. Flygindustriens kapacitet anses redan nu vara god för att utan ytterligare utvidgning genomföra förstärkningen på 3 år. Flygvapnets årsbudget skulle växa med 30 miljarder. Även marinens anslagsökning skulle bli avsevärd; hangarfartygen skulle, flygplanen oräknade, kosta 218 miljoner per styck.

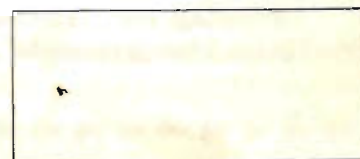
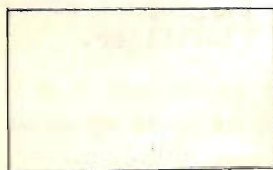
Bakom förslaget ligger en av Koreakriget framkallad ny och för Europa mera tilltalande strategisk tankegång. Såsom omedelbart berett — inom några timmar — och kraftigt verkande repressaliemedel vid en krigsöppning behåller det strategiska bombflyget sin ställning och behöver ytterligare stärkas. Den tidvis lanserade tanken att tonvikten skulle ligga på interkontinentala, jättestora men sårbara bombare har fått vika för ett system med snabba, medeltunga reabombplan, som för att med atombomber kunna verka mot Rysslands inre kräver baser runt det ryska väldets periferi. Medan bombförbanden verkar på djupet måste emellertid fronten i Europa stärkas så, att en rysk invasion hejdas i tid, innan den röda flodvågen dränkt det mesta av det som skulle försvaras enligt atlantpaktens grundidé. Koreakriget har visat, att en styrka på marken ovillkorligen också kräver en motsvarande styrka i luften. Det "taktiska" flygets utveckling — mest jakt- och lätta attackplan — måste gå hand i hand med uppsättandet av armédivisioner i Västeuropa. Detta flyg måste också i huvudsak finnas på platsen; att skicka efter det från andra sidan Atlanten, när kriget kommer, är för sent. General Eisenhower har otvetydigt förklarat sig för denna princip om det taktiska flygets betydelse för

möjligheten att över huvud taget genomföra ett försvar på marken. Om åter det taktiska flyget — det amerikanska och de övriga atlantmakternas — bringas upp enligt förslaget har man utsikt att framgångsrikt uppta striden även om fienden blir överlägsen i antal. Det fordras emellertid krafttag, eftersom det ryska flygvapnet, vars tyngdpunkt just ligger på understöd åt armén, befinner sig under en snabb expansion och modernisering. Preliminärt har nämnts siffrorna 3 600 plan som erforderliga för de amerikanska truppernas stöd i Europa och 6 000 för de övriga paktmedlemmarna där. Härutöver tillkommer som en viktig faktor marinens flyg, som på hangarfartyg snabbt kan föras fram till en aktuell krigsskådeplats och där insätta icke blott taktiskt flyg, såsom nu i Korea, utan även bombflyg med atombomber.

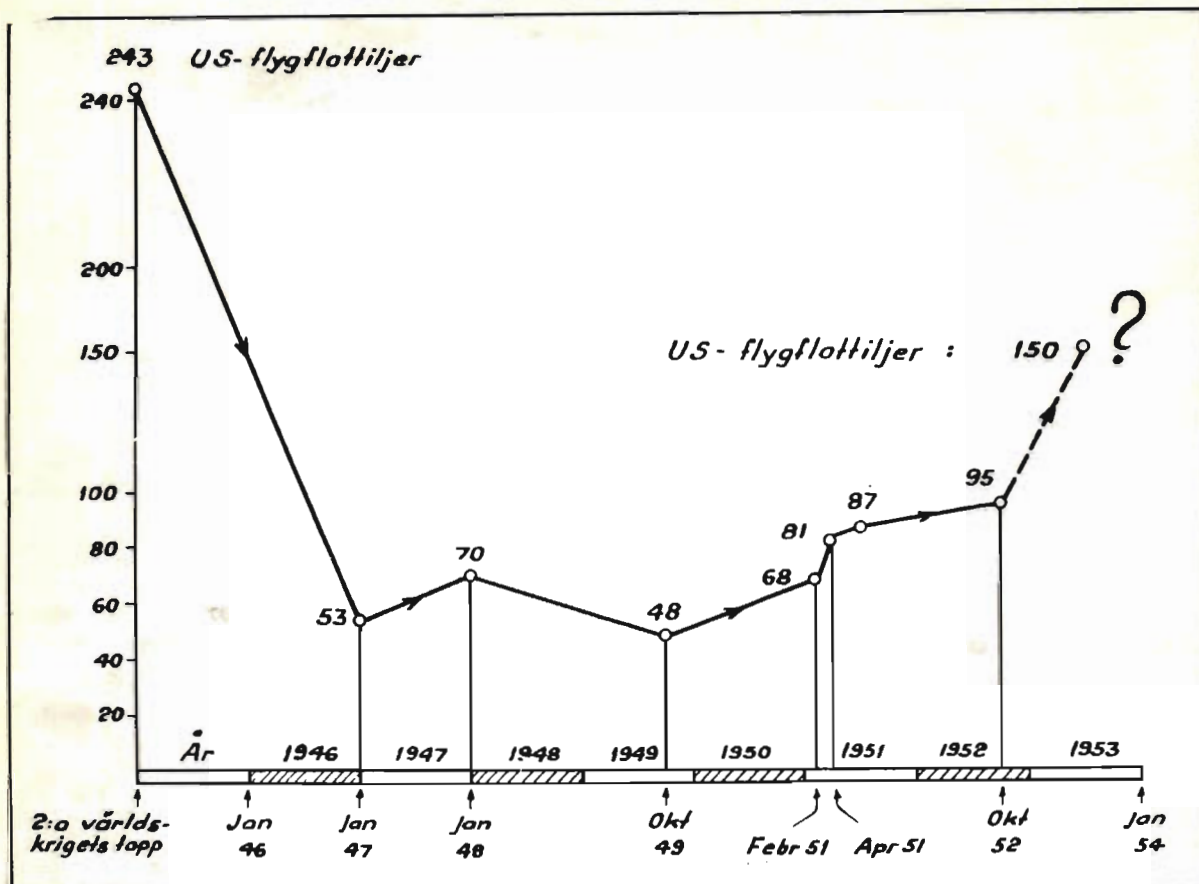
Vid första intrycket kan det synas som om det amerikanska flygprogrammet vore ekonomiskt ouppnåeligt. Sympatierna inom kongressen torde likväl vara stora. Högsta krigsledningen har ännu inte tagit ståndpunkt. Motståndet från de andra försvarsgrenarna behöver dock icke bli så starkt. Marinens flyg skulle ju också expandera, och armén har — i USA — kommit underfund med att den inte kan kämpa utan starkt stöd från luften, och den största utökningen skulle komma att gälla flygstödet åt armén.

I Koreakrigets början var det många, icke minst i vårt land, som talade om att flyget över-skattats. De krav som nu reses på flyg som villkor för att landfronten skall hålla tyder på att man i Västerlandet efter senare erfarenheter kommit till en rakt motsatt uppfattning.

Det är svåra överväganden som förestår inom den amerikanska krigsledningen, om enighet skall kunna uppnås. Allt beror på hur långt man skall kunna sträcka sig ytterligare i fråga om försvarets totalkostnader.



A T L A N T P A K T S F Ö R S V A R E T .



Vid en presskonferens i London den 7/7 1951 förklarade USA:s flygvapenchef, general V a n d e n b e r g , att ansträngningarna f n riktades in på att bygga upp det taktiska flyg, som ovillkorligen erfordras i de europeiska västmakterna. F n är det taktiska flyget alldeles för svagt. Meteor och Vampire, som nu utgjorde huvuddelen av Västeuropas flyg, är fullt kvalificerade att ta hand om ryssarnas nyvarande bomb- och attackplantyper. Luc-korna kompletterades med F-84 Thunderjet. Samarbetet mellan atlantpaktslän-derna är utmärkt.

Det amerikanska flygvapnets 95-flottiljsprogram skall vara genomfört våren 1952, då dess taktiska flyg blivit avsevärt starkare än nu. Utveck-lingen sker ingalunda på bekostnad av det strategiska bombflyget, som be-finns sig i mycket hög beredskap och kan slå hårt.

Sammansättningen av de 95 flottiljerna skall bli: 6 tunga bombflot-tiljer, 20 medeltunga bombflottiljer, 5 lätta bombflottiljer, 18 attackflot-tiljer, 11 dagjaktflottiljer, 11 nattjaktflottiljer, 6 taktiska spaningsflottil-ler, 6 strategiska spaningsflottiljer och 12 trupptransportflottiljer. Flyg-materielen skall moderniseras så fort det går och B-29 och B-50 utbytas mot B-47. Serieproduktionen av denna senare typ synes nu vara väl igång. Genom indiskretion av en senator har det läckt ut, att det en viss dag vid halv-årsskiftet 1951 fanns 87 ögonblickligt flygklara B-36:or av sammanlagt 170 i första linjen.

Förslag har framlagts i senaten om att det amerikanska flygvapnet efter 95-flottiljprogrammets genomförande skall ökas till 150 flottiljer.



Tekniska Fronten:

Fackredaktion: FF/M

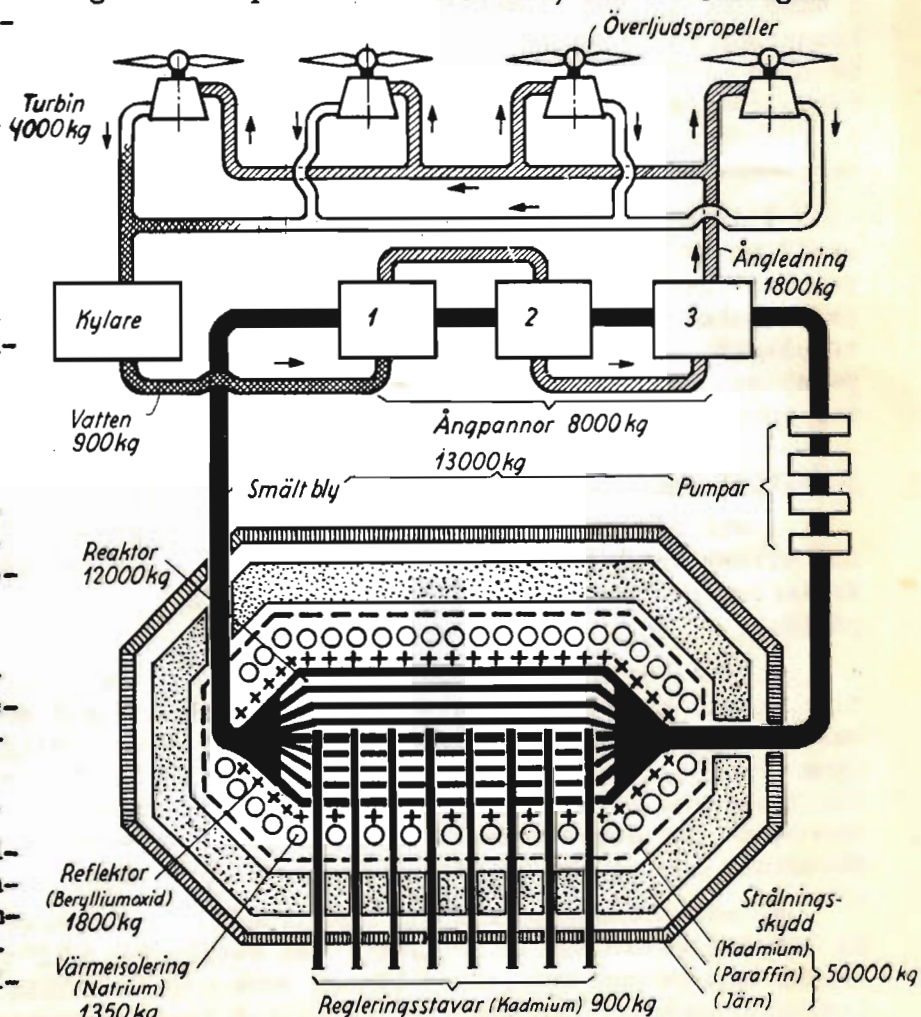


ATOMENERGIDRIVNA MOTORER OCH FLYGPLAN.

Pressen har på sistone innehållit en del uppgifter om atomenergidrivna motorer och flygplan. Ingående redogörelser i frågan har bl a funnits införda i Teknisk Tidskrift nr 23/1951, s 489, i Teknik för alla nr 13/1951 och i utländsk fackpress. En sammanställning återges här nedan. Bilderna "Teknisk Tidskrift" (H. Kjellson).

En första antydning om möjligheten att använda atomenergi för att driva flygmotorer gjordes i pressen omkring 1948. Fastän sedan dess många hundra miljoner dollars har getts ut i de laboratorier, som deltagit i det så kallade NEPA-projektet (Nuclear Energi for Propulsion of Aircraft) har forskningen barnskorna. Endast preliminära försök har gjorts, de flesta vid NEPA-avdelningarna vid Fairchild-firman och nio andra flygplan- och motortillverkare. NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) och ett antal andra vetenskapliga institutioner arbetar också på samma linje. NEPA projektet avslutades officiellt i april 1951. En officiell redogörelse, utgiven av USAF och US Atomic Energy Commission gemensamt säger, att "första skedet av studiet för att få ett begrepp om hur ett atomdrivet flygplan skall se ut är nu avslutat".

Något senare tillkännagavs det, att konstruktionen av en atomenergidriven flygplanmotor "inom kort" skulle påbörjas vid General Electric's Gas Turbine Division, Lockland, Ohio.



MOTORINSTALLATION FÖR ATOMKRAFTDRIVET FLYGPLAN.

Som det även redan är klart, att endast ett jättestort flygplan kan bära en sådan atommotor, har Consolidated Vultee, tillverkarna av det tunga bombplanet B-36 (160 ton) nyligen fått i uppdrag att rita ett lämpligt plan. Det väntas bli färdigt år 1960 (eventuellt).

Slutligen visar NACA:s årsrapport för 1950 att dess underavdelning för värmebeständiga material har utfört ett intensivt forskningsarbete på ett av huvudproblemen vid atommotorer, nämligen skyddet mot strålning (speciellt gammastrålar).

Endast värmeenergin kan användas.

Så långt den officiella rapporten. Den är mager nog och ger intet uppslag betr de två huvudfrågorna:

1. Hur skall atomreaktorn se ut som alstrar värmen?
2. Hur skall värmemotorn se ut som skall alstra dragkraften?

Emellertid tycks det vara klart, att av alla de energiformer, som utlöses genom kärnreaktionerna endast värme kan tekniskt utnyttjas för närvarande. Omvandlingen av de elektromagnetiska gammastrålarna (vilken högst tråkiga form huvudmassan av energin har) till lågfrekvent elektrisk energi kommer länge än att vara en olöst fråga.

Verkningsgraden hos värmeenergin är alltid beroende av en temperaturskillnad. Den högsta temperaturen nås i atomreaktorn. Den lägsta temperaturen uppstår i det verksamma ämnet i värmemotorn, antingen när det slungas ut i atmosfären (reaktionsturbin eller reaktionsrör) eller när det passerar en kondensor (t ex en kvicksilverångturbin för propellerdrift). Detta förhållande drar därför upp ganska snäva tekniska gränser. Å ena sidan får temperaturen i reaktorn ej vara så hög, att dess konstruktionsdetaljer smälter eller att drivmedlet i värmemotorn blir förorenat av radioaktiva klyvningsprodukter, orsakade av ökad diffusion genom de värmeöverförande väggarna.

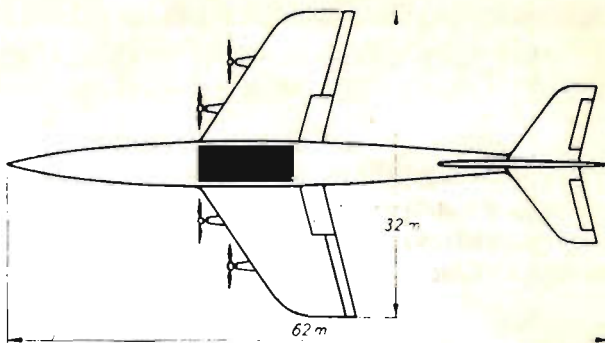
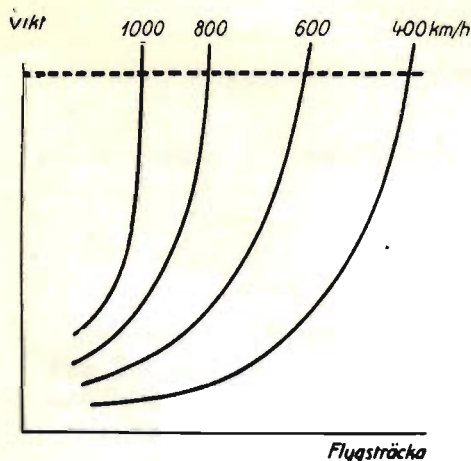
Å andra sidan kräver värmemotorn en hög minimitemperatur för att man skall kunna vara säker på en tillräcklig effektförsörjning. Ju lägre arbetstemperaturen är, desto större och tyngre måste reaktorn och dess strålningskydd vara. Med andra ord: det gäller att finna en för flygmotorer tekniskt lämplig medelväg mellan den stationära och flervånings vattenkylda atomstapeln, med en arbetstemperatur av under 100°C , och den minimala atombomben med en utlösningstemperatur på flera miljoner grader.

Konstruktionsprinciper för flygplanreaktorer.

I ett brev till Society of Automobile Engineers (Detroit febr 1948), för vilket Manly Memorial Medal utdelades i oktober 1948, har en tekniker, Mr Andrew Kalitinsky, diskuterat några grundprinciper för fplreaktorer. Han påvisar:

1. att för att den "kritiska massan", som erfordras för en kedjereaktion, skall kunna hållas vid ett minimum, måste ett atomkraftaggregat a) drivas antingen av uranisotopen U 235 eller av den konstgjorda produkten plutonium (Pu 239), b) omfatta "moderatorer" (beryllium, grafit, tungt vatten) för bromsning av neutronerna c) förses med reflektorer (ämnen liknande moderatorerna för att återkasta neutronerna in i reaktorn samt d) tillverkas av material, som ej absorberar neutroner (hög renhet).

2. att atomreaktorn måste konstrueras för korrekt arbetstemperatur och ha lämplig värmeöverföringsarea (inga beräkningar bifogades, men det förefaller som om den omedelbara planen vore att innesluta uran eller plutonium i aluminiumkåpor, för att förhindra, att kraftaggregatets arbetsmedium förorenas av radioaktiva klyvningsprodukter. Detta torde begränsa reaktorns



NEPA 60 - DET ATOMKRAFTDRIVNA FLYGPLANET.
SVART REKTANGEL - ATOMREAKTOR MED STRÅL-
NINGSSKYDD. - VINGAREA 240 KVM, FLYGVIKT
148 TON. I TJÄNST 1960 (EV).

SAMBANDET MELLAN VIKT OCH FLYGSTRÄCKA;

— - BENSINDRIFT; - - - - - ATOMDRIFT.

arbetstemperatur till obetydligt över 660° C - aluminiums smältpunkt.

3. att hela kedjereaktionen samt framförallt arbetstemperaturen måste stå under ständig kontroll. Dylik kontroll åstadkommes genom införande av stavar av kadmium eller bor. När dessa stavar är införda i stapeln till hela sin längd brytes kedjereaktionen fullständigt, medan den när de äro utdragna sätter den in med en ökande "reproduktionsfaktor". Detta är därför fråga om en reglering av "andra ordningen", eftersom man ej kan öva direkt inflytande på effektutvecklingen i stapeln, utan endast allt efter kedjereaktionens natur på reproduktionstalet för neutronerna. Härför är konstant finreglering av kadmiumstavarnas läge avgörande. Det är även förmånligt att arrangera dem i lika system.

4. att atomstapeln måste omges av ett tjockt skydd, som dels absorberar eller bromsar upp de neutroner, vilka tar sig ur stapeln trots alla mått och steg för att förhindra detta, (de kolliderar med skyddets atomkärnor) dels absorberar de elektromagnetiska gammastrålarna (genom elektronerna i skyddet) eller omvandlar dem i mjukare gamma- eller röntgenstrålar. (Ju effektivare reflektorerna arbetar desto färre elektroner får skyddet att handskas med, men en mycket tjock, tung blybeklädnad kommer alltid att erfordras för gammastrålarna.

5. Eftersom strålningens intensitet avtar med kvadraten på avståndet måste en atomreaktor i ett flygplan monteras så långt som möjligt från besättningen. Skyddet måste vara särskilt tjockt i riktningen mot besättningen och resten av flygplanet, medan det kan vara tunnare i riktning mot fria luften. Det svåraste problemet för en atommotor för flyg är otvivelaktigt att bestämma rätt arbetstemperatur, så att den motsvarar egenskaperna hos konstruktionsmaterialet och kåporna. Temperaturer under 600° C räcker måhända för att driva en ångturbin eller en kvicksilverångturbin (kokpunkten för kvicksilver vid atmosfärstryck är 357°), men för en reaktionsturbin eller ett reaktionsrör fordras samolikt temperaturer över 1000°. Följaktligen måste det rena aluminiumet med dess annars stora lämplighet som beklädnadsmaterial för uranblock och konstruktionsmaterial för värmväxlare ersättas av andra material med högre smältpunkt (exvis beryllium, titan, molybden, tantal, kobolt, zirkonium) eller av keramiska ämnen. För minskning av den radioaktiva föroreningen i det arbetande medlet torde annolikt flera lämpliga värmväxlare erfordras, med successiv vätskecirkulation, vilket kräver ännu större temperaturskillnader.

Värmemotorer för framdrivningen.

Följande slags motorer användas för att omvandla värmeenergin till mekaniskt arbete (enligt Kalitinsky):

1. Ång- (eller kvicksilverång-) turbiner med propellrar för under- eller överljudshastighet, kondensor och pump,
2. reaktionsaggregat eller reaktionsturbiner,
3. reaktionsrör (för överljudsflygning),
4. väteraketer (speciellt för flygning utom jordatmosfären).

Det lättast realiserbara av ovanstående projekt är för närvarande en motor inom första gruppen både med tanke på arbetstemperaturerna och på att propellrar för flygning på bägge sidor om ljudbarriären redan är under konstruktion och kommer att vara klara för praktisk användning inom en nära framtid. Motorer av denna typ kan alltså bli lämpliga för höjdflygning. Kviksilver är tydligen en mera passande arbetsvätska än vatten, som delvis sönderdelas under påverkan av neutronbombardemanget och ständigt måste renas från väte och syre.

I reaktionsaggregat ersätter atomreaktorn - eller värmeväxlarna, som hör till densamma - brännkammaren och uppvärmer luften från kompressorn till en temperatur av 750° - 900° C. Sålunda erfordras högre arbetstemperaturer här än för ångturbinen, om den framdrivande dragkraften alstras av ett munstycke eller en propeller är av underordnad betydelse. I det senare fallet torde det vara möjligt att använda helium eller kolsyra som arbetande medium, om man låter gasen gå i en sluten cirkel via en kylare.

Ännu högre drifttemperaturer (över 1000° C) skulle erfordras för ett reaktionsrör. I detta fall ger reaktorn (eller dess värmeväxlare) upphov till mycket högre motstånd mot den inre gasströmmen än nuvarande direktinsprutning av bränsle i röret. Därför torde reaktionsrörsprincipen endast gå att tillämpa vid mycket höga överljudshastigheter och måste ersättas av hjälpmotorer (reaktionsaggregat eller raketer) vid underljudshastighet. Ehuru ett reaktionsrör med atomdrift verkar anmärkningsvärt enkelt vid första anblicken - inga rörliga delar, mycket kort passage för det verksamma mediet, inga speciella tillbehör - är det utomordentligt stora svårigheter, som måste övervinnas vid konstant drift och principen verkar mera lämplig för styrda robotar än för flygplan.

Raketer drivna av atomenergi kommer att i flygtekniken användas endast som hjälpaggregat (t ex som startraketer). I stället torde de - ehuru i en avlägsen framtid - sannolikt komma att användas vid färder i världsrymden. Atombränslets höga energikoncentration är endast en egenskap hos raketen. I stället förbrukar den stora mängder massa, vilka slungas bakåt med värmeenergens hjälp. Medan alla de typer av motorer, som beskrivits ovan, använder luft som "drivmassa", vilken tas från den omgivande atmosfären, måste raketen medföra all sin massa. Om det är önskvärt att medföra största möjliga vikt drivmedel i tillgängliga tankar, måste ett tungt drivmedel (t ex kvicksilver) väljas. En rymdraket som ju icke behöver störas av radioaktiva föroreningar i sitt drivmedel bör naturligtvis drivas med den högsta temperatur, som dess konstruktionsmaterial kan stoppa för, d v s några 1000 grader och med motsvarande höga utgångshastigheter (7.000 till 10.000 m/sök för väte).

Men låt oss återvända till jorden! Det kommer sannolikt att ta årtal innan en atommotor och det jättelika, plan, som kan bära den, kan tillverkas. Även under de mest gynnsamma förhållanden - minsta kritiska massa på atombränslet och storlek på reaktorn, högsta drifttemperatur samt tunnaste möjliga strålningsskydd - måste en energianläggning av detta slag väga minst 100 ton, d v s i stort sett som vikten på motorinstallationer med drivmedel

i det f n tyngsta bombplanet B-36. Å andra sidan kan ett atomdrivet plan vara i luften nästan hur länge som helst, medan B-36 måste landa och tanka efter 16.000 km.

Det är otvivelaktigt, att atomenergin lättare kan användas i fartyg och ubåtar än i flygplan. Där är också den obegränsade aktionstiden av alldeles speciellt värde. Ubåtar har redan nått 10.000 tonsgränsen, så att den extra vikt, som behövs för strålningsskyddet, är intet större problem. US Atomic Energi Commission väntar därför, att ett atomenergiaggregat för fartyg kommer att konstrueras för atomflygmotorn. Bearbetare: - N.P. T-r.

Hawker P.1067 - nytt brittiskt jaktplan.

(Press juli - aug 51)

P.1067 är det senaste tillskottet till RAF jaktplan. Först i juli har planet blivit omnämnt i pressen. Det har undergått en del prov och enligt uttalanden från direktören för firma Hawker lär dessa inge de största förhoppningar på en lyckad typ. Planet är ett närjaktplan (interceptor) med pilformade vingar och har en motor typ RR Avon. Det nya planet är en utveckling av firmans tidigare Hawker P.1052/P.1081. Det har ungefär samma vinge och liknande landställ och framkropp. Flygkroppen har förlängts för att kunna härbärgera mera bränsle och den längre Rolls-Royce "Avon"-motorn. I bakkroppen finns - om så behövs - plats för efterförbrännare. Utloppsdelens dragits ut bakom rodet för undvikande av roderstörningar. Formplåten över utloppsöppningen är avsedd för anti-spinfallskärmen, som anbringas på alla prototyper. Förarhuven tycks bestå av plexiglas utan stagnation - tämligen riskabelt för tryckkabiner. P. 1067 är det första jaktplan som byggts för RR "Avon". Ev kommer en version av planet även att byggas för RR "Tay" el D H "Ghost". - Beställning på P.1067 har förelegat redan före planets första flygning. - P.1067 hörde till de nyheter för året, som i sept visades upp på Farnborough-utställningen i England.

Överljudsflygning med Douglas Skyrocket.

(Av Week 16/7 51)

34-årige provflygaren Bridge man berättar följande detaljer från flygning med Douglas Skyrocket den 11/6 1951:

"Jag 'flögs' upp till c:a 12 km höjd, hängande under kroppen på en B-29. Här kopplades min Skyrocket loss, jag väntade i 6 sek, varefter jag startade raketmotorn. Efter ytterligare 51 sek började jag stiga med fullgas i 45° vinkel. På c:a 24 km höjd gick jag i planflykt och hade då 15 % av mitt bränsle kvar. Passagen genom "ljudvallen" gick utan störningar och jag hade inga svårigheter med manövreringen vid överljudshastighet. Jag flög i planflykt i 3 min och hade fullt upp att göra med att kolla alla instrument. Det var mycket mörkt däruppe, så jag flög praktiskt taget ren instrumentflygning. Efter 20 min landade jag utan motor med c:a 310 km/tim på flygfältet vid Edwards."

Man har beräknat, att flygplanet kommit upp i en hastighet av M = 2, vilket är c:a 2.400 km/tim på 24 km höjd.

Sabre-bygge i Australien - engelsk misräkning.

(Flight 6/7 51)

North American F-86 Sabre skall byggas i Australien. Detta innebär en misräkning för engelsmännen, som väntat sig, att man skulle välja något av Hawkerfirmans senaste reoplan. En avgörande faktor i beslutet torde varit, hur snabbt produktionen kunde igångsättas. Engelsmännen anser, att en av F-86 svagheter ligger i beväpningen med 6 st 12,7 mm akan, som dock kompletterats med jaktraketer. Som en tröst framhålls emellertid, att de australiska F-86 skall utrustas med Rolls-Royce Avronmotorer.

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM G-KRAFTERNAS INVERKAN PÅ VÅR KROPP?

1. Vilka faktorer bestämmer graden av accelerationskrafternas inverkan på organismen?
2. Varför inträder under positiv accelerationspåverkan i allmänhet "black-out" före medvetslöshet?
3. Kan vid positiv accelerationspåverkan medvetslöshet inträda utan att föregås av "black-out"?
4. Vilka faktorer bidrar att nedsätta blackouttoleransen?

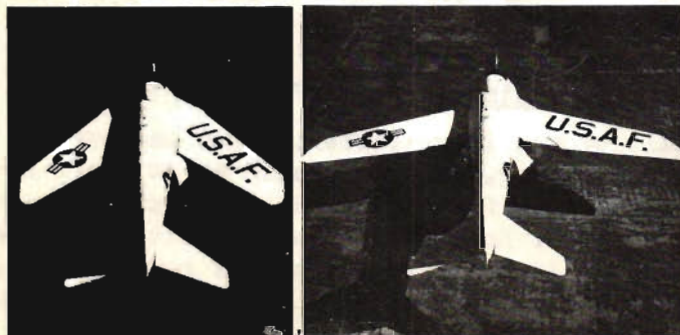
Svar se sid 265.

Tekniska Fronten:

Forts fr sid 261.

Bell X-5 klar - ett flygplan med föränderlig vingpilform. (Press 1951)

Bell Aircraft Corporations senaste försöksflygplan, Bell X-5, har nu blivit färdigt, och flygproven har påbörjats. Första flygningen utfördes i augusti i år, varvid även vingarnas pilform ändrades under flygning.



Bell X-5, hos vilken vingarnas pilform kan varieras under flygning, avses av NACA användas som ett flygande laboratorium, för att utforska verkningarna vid en pilformändring. Vardera vinghalvan har en speciellt utformad anslutning till kroppen, för att tillförsäkra en jämn vingprofil, oberoende av pilvinkeln. Vingframkanterna är försedda med hjälpvingar (slots), vilka i infällt läge utgör en del av vingens översida. Då de är utfällda ökar de lyftkraften och medför en avsevärd sänkning av stallhastigheten. Två dykbromsar är inbyggda i kroppssidorna framför kabinen. Denna i sin tur ligger endast någon meter bakom flygkroppens nos. Planet är försett med luftkonditionerad tryckkabin och katapultstol.

Forts omsl 3.s.

BELL X-5 - NEDTILL EX PÅ PILFORMINSTÄLLNING. "AVIATION WEEK" APR 1951

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

TRE FALLSKÄRMSRÄDDNINGAR.

En flygförare vid F 6 berättar här - efter kort efteråt gjorda anteckningar - om ett av honom den 16/5 1951 efter motorstopp företaget fallskärms hopp från låg höjd - 300 m. Efteråt följer redogörelser för ett par andra fallskärmsräddningar - ur flygplan 21 R och J 28 B.

FALLSKÄRMSHOPP FRÅN A 21:a.

Under navigeringsflygning på 300 m höjd stannade helt plötsligt motorn på min A 21:a utan föregående varning. Min första åtgärd var att ta spaken i magen, vilket resulterade i en höjdvinst på 250 - 300 m. Jag tog då endast ner hastigheten till 300 km/tim. Under tiden undersökte jag samtliga instrument och säkringar. Allt var u.a. utom bränsletrycket, vilket stod på noll. Oljetrycket var inte så högt, men det berodde på det låga varvet motorn hade. Efter stigningen lade jag flygplanet i plané (glidflykt) med c:a 300 km/tim. Samtidigt som jag försökte få igång motorn spanade jag efter ett fält att nödlanda på. Under tiden "bluddrade" motorn till ibland, men den "drog" inte. Jag såg ett stort fält rakt framför nosen, men med den sjunkhastigheten jag då hade bedömde jag, att jag inte kunde nå fram till det. Under mig fanns bara skog - undantagsvis några åkerlappar på ett par tunnland. Jag beslöt då att hoppa.

Jag hade då återigen en höjd av 300 m. Drog ner glasögonen, satte fötterna på byglarna och kastade huven. Huven flög bort perfekt och sidorutorna ställde sig snett utåt. Sedan tryckte jag högra armen mot bröstet, höll ihop knäna och drog i nödutlösningen med vänster hand. Det var ett modifierat fpl med axelstropp. Det visade sig, att jag inte behövde dra vare sig hårt eller långt. Vid utskjutningen fick jag en kraftig black out. Jag vaknade ungefär 200 - 300 m bakom planet, ungefär i jämnhöjd med detta. Jag hade då en kraftig rotation framåt. Min första åtgärd var att fatta fallskärmsutlösningen, vilket jag inte hade någon svårighet med. Sedan väntade jag ett kort moment, innan jag drog. Utlösningsschocken blev svagare än jag väntat. Jag bedömde, att skärmen utvecklat sig på c:a 200 m. Jag kom omedelbart i kraftig pendling. Vilken jag på den låga höjden icke hann häva. På c:a 40 m höjd märkte jag, att jag skulle driva ner på en kraftledning, som gick tvärs över en åker. Jag drog omedelbart i de bakersta linorna, vilket resulterade i, att jag klarade den med några meters marginal. Nedslaget tog jag med fötterna och rullade runt över huvudet. Skärmen var det ingen svårighet att samla in. Lil.

FALLSKÄRMSUTSPRÅNG FRÅN J 21 B.

Den 28/6 1951 ägde samövningar med T 4, Hässleholm rum. Efter låganfall, då flygplanet låg på 50 m höjd och i svag vänstersväng, stoppade motorn. Föraren beslöt omedelbart att hoppa, eftersom området var skogbevuxet och olämpligt för buklandning. Molnundersidan var 400 m. Föraren steg rakt fram (hast 600 km/tim) och kastade huven under stigningen. Huven försvann rakt upp och sidorutorna fälldes utåt. Det blåste ganska kraftigt i förarrummet sedan huven försvunnit och flygplanet skakade något. I stigningen tyckte föraren att

hastigheten gick ned mycket fort.

Sedan han placerat fötterna i byglarna drog han i stolutlösningen. Om nacken vilade i nackstödet kan han inte erinra sig, men han såg flygplanet försvinna under sig samtidigt med själva utskjutningen. Någon black out inträffade inte, han bara trycktes ner i stolen ett kort ögonblick. Fartvinden var inte besvärande alls, men flygglassögonen, som satt på pannan, slets av vid infästningarna, så att endast själva bandet var kvar. Vidare har under utskjutningen syrgasslangen slitits av från sin infästning i masken. Föraren upptäckte inte detta förrän efter hoppet. Stolen försvann omärkligt, men just då föraren utlöste skärmen kom den upp vid hans högra sida (samma höjd, 3 m lucka).

Under den tid, som skärmen tog för att utveckla sig, föll föraren med huvudet före. Själva uppbromsningen kändes som ett ryck i axlarna, vilket sedan fortplantade sig mot benen. Inga som helst märken eller ömma ställen av uppbromsningen förmärktes efteråt. Föraren förlorade sina flygglassögon t/48 (solglasögonen) vid skärmutlösningen. Skärmen var uppskattningsvis helt utvecklad på 75 m höjd. Efter tre relativt kraftiga pendlingar var föraren nere. Nedslaget skedde i en mjuk mosse, och skärmen fastnade i ett litet träd. - För att undgå att hamna i skogen drog föraren i 3-4 linor och kunde på så sätt ändra riktningen. Genom detta förfaringssätt ökades sjunkhastigheten något.

Fackred anm: - Att syrgasmaskens slang slets av torde ha berott på att den var fäst vid masken med en 3 mm klämma, som förekommer på en del masker typ A-14. Genom to MÅ anbefalles att alla 3 mm klämmor skall bytas mot 13 mm dito.

F A L L S K Ä R M S U T S P R Å N G F R Å N J 28 B.

Vid övning i roteflygning med J 28 B den 3/7 1951 på höjder mellan 2000 och 3500 m kolliderade flygplanen norr Sandhamn. Molnbasen var 1700 m och molnens översida 2000 m. Molnmängd 5/10.

På det ena flygplanet skadades sannolikt stjärtpartiet. Planet började snabbt rotera åt vänster. Spaken fördes längst fram, men flygplanet reagerade ej, och då det kom in i moln utlöste föraren huven utan att slå ifrån huvttätningen. Huven blåste genast bort. Syrgasmasken och flygglassögonen blåste bort av luftdraget. Föraren lossade fastbindningsremmarna samt reste sig upp, varvid han sögs ut ur flygplanet. Han hittade ej genast utlösningshandtaget till fallskärmen och kom ur moln i ryggläge. Då skärmen utlöstes låg han på sidan och utlösningstrycket blev oväntat svagt. Skärmen pendlade något. Föraren såg en kobbe och styrde skärmen i riktning mot denna, vilket gick bra. Han vred upp plattan till fallskärmslåset. Då fötterna nådde vattenytan gav han ett kraftigt slag på låsplattan, varvid fallskärmssele genast lossnade.

Föraren kom under vattenytan och utlöste flytvästen. Då han kom upp till ytan låg fallskärmen och flöt bredvid. Han började simma mot kobben i närheten. Därvid hindrades han något av flytvästen, antagligen beroende på att denna var för löst fastspänd. Då ett flygplan J 28 kom på låg höjd utlöste han en av färgpåsarna och vinkade, men observerades ej av det sökande flygplanet. En motorbåt kom snart till undsättning och i ett flygplan T 2, som kallats till platsen, transporterades föraren till F 2.

Fackred anm: - Tänk på att inte vrida upp plattan till fallskärmslåset för tidigt! Det kan då lätt hända, att låsplattan oavsiktligt får ett slag, så att fallskärmssele lossnar på för hög höjd!

VAD VET DU OM G-KRAFTERNAS INVERKAN PÅ VÅR KROPP?

Svaren på frågorna på sid 234 är:

1. a) accelerationens styrka,
b) den hastighet, med vilken accelerationen insättes,
c) den tidarymd, under vilken kroppen utsättes för G.
2. Därför att blodkärlen i det inre av ögat är utsatta för det tryck, vilket håller den mjuka ögongloben utspänd. Ett sådant motsvarande tryck finnes däremot ej inuti skallen, där hjärnan ligger. När blodtrycket i huvudet vid positiv acceleration sjunker, stoppar cirkulationen i ögats näthinna när detta tryck i ögats inre ej längre kan övervinnas. Vid denna acceleration kan emellertid fortfarande cirkulationen i hjärnan uppehållas och medvetandet härigenom bibehållas.
3. Ja, då accelerationen hastigt stiger till ett högt värde. I detta fall sjunker blodtrycket plötsligt så lågt att cirkulationen till öga och hjärna upphör samtidigt.
4. a) bristande fysisk träning,
b) konvalescens efter sjukdom,
c) flygning på fastande mage,
d) brist på sömn,
e) syrebrist,
f) "baksmälla",
g) akut solbränna - speciellt i nedre delen av kroppen.

Tekniska Fronten:

Forts fr sid 262.

Tupolev Tu-10 lätt bombplan.

(Press juli 51)

Allt fler flygplan av typ Tu-10 har observerats i tyska östzonen på senaste tiden. Tu-10 är en utveckling av Tu-8. Planet är högvingat och tvåmotorigt och användes som lätt bombplan, men kan även insättas som övnings- och omskolningsplan. Vingen saknar pilform och har lätt V-form. Motorerna är upphängda i gondoler under vingarna. Stabilisator och fena har markerad pilform (c:a 40°). Noshjulet fälls in bakåt i nosen, medan huvudställets hjul fälls in i motorgondolerna. Inga motordata finnes, men gondolernas längd tyder på att flygplanet har motorer med axialkompressor. Beväpningen synes omfatta två fasta akan i kroppens sidor, rörliga akan i stjärten, samt bomber och raketprojektiler under vingarna. Säkra prestandauppgifter saknas, men max.hastigheten uppges till c:a 900 km/tim och topphöjden till c:a 14 km.

Rättelser till jubileumsskriften.

Sid 4, till bilden av fpl Friedrichshafen FF 33 L står: "150 hk". Skall stå: "220 hk".

Sid 6, text till bilden av 2. flygkårens (F 2) sjöflygstation vid Hägernäs maj 1929 står bl a "fr v T 1 (Heinkel HD 16)" - - - Skall stå: "Flygplanen bl.a. S 5 (Heinkel HE 5) och Sk 4 (Heinkel HD 24)". - - -

Red anm: Typen T 1 fanns vid F 2, men synes icke på bilden (jfr i st bild av T 1 på sid 17). Närmast åskådaren varande fpl på bilden sid 6 är en Sk 4 (Heinkel HD 24).

Sid 31, bildtexten överst t v står: - "T.h. S:t Peterskyrkan". - Skall stå: " - T.h. kyrkan S:ta Maria di Loreto".

KÄNNER DU IGEN DEM? - Lösning av uppgiften s 234.



1



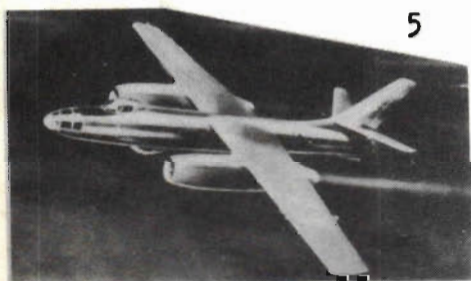
2



3



4



5



X 12



X 11



I



II

C. STRIDSVAGNAR.

Nr	Stridsvagn	Beskrivning
X 11	<u>T 34/85</u> Rysk strids- vagn	5 stora bärhjul. Torn långt fram. Eldrör utan mynningsbroms. Cylindr resbränsletankar på sidopansaret. (Sådana förekomma på alla moderna ryska strv.) <u>Vikt:</u> 33 ton. <u>Beväpn:</u> 1 st 8,5 cm, 2 st 7,6 mm <u>Pansar:</u> torn 75 mm, front o sida 45 mm, tak c:a 20 mm. Se även bild och beskrivn i U f 1 nr 7-10 1950.
X 12	<u>T 41 Walker Bulldog</u> Ame- rikansk stridsvagn	Mitt-torn. Eldrör med mynningsbroms. Kraftigt "tornöverhäng" baktill. <u>Vikt:</u> 26 ton. <u>Beväpning:</u> 1 st 7,6 cm, 2 st ksp.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

Nr	Fpptyp	Beskrivning
1	<u>Westland</u> <u>Wyvern</u>	Propfpl med dubbla, motrot. prop. Lågvingat. Kropp med rak under- och bruten översida. Droppformad huv på kroppens högsta punkt, mittöver vingen. Stort avgasrör ovan vingen, under förarhytten, för turbinmotorn. Stort äggformigt stjärtsidplan.
2	<u>Fairey</u> <u>Gannet</u>	Propfpl med dubbla, motrot. prop. Midvingat. Tjock kropp, förarhytt långt fram. Stor spinner, stort, halvmånformat luftintag. Nedsänkbar radom under kroppen. W-form, tväravskurna vingspetsar. Stjärtsidplan pilform, rak bakkant.
3	<u>Douglas</u> <u>Boston</u>	2-mot. propfpl. Högt skuldervingat. Flygkropp med böjd undersida. Glasklädd nos, kupol. Förarhytt framför vingfrankant, torn bakom vinge, denna omvänt pilformig, utskjutande, underliggande motorgondoler. Högt stjärtsidplan, rundad topp. Stjärthöjdplan med svag V-form.
4	<u>Lockheed</u> <u>P2V</u> <u>Neptune</u>	2-mot propfpl. Midvingat. Lång kropp med rak översida. Inbyggd förarhytt. Nos nedåtsvängd, akan i noskupol. På kroppens översida bakom vinge ksptorn. Stor radom på undersidan. Stora ovala, strömlinjeformade motorgondoler. Stort, högt stjärtsidplan, sockertoppsformigt.
5	<u>Tu-10</u>	2-mot reafpl. Högvingat. Lång spolformig kropp, glasklädd nos, droppformad huv. Radom under. Långt framskjutande, underliggande motorgondoler. Stark pilform på stjärtsidplan och stjärthöjdplan, det senare placerat något ovan flygkroppen, på stjärtsidplanet. Svagt böjd utfyllnad.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Argonaut</u> engelsk lätt kryssare (lv - d:o)	Två lutande, ganska höga skorstenar med långt avstånd. Brygga normal, understa "våningen" utdragen föröver i plattform för art. Två trebensmaster, aktra ngt mindre än förliga. Lutande förstäv. 5 (på vissa ftg i klassen 4) medelsv. dubbeltorn, varav tre på backen, i trappsteg. Speciellt byggt för lv-ändamål. <u>Bestyckn:</u> art: 10- & 8-132, 12- & 24-40, 16-20, <u>torp:</u> <u>torp:</u> 6-53 TT. <u>Depl:</u> 5450 ton. <u>Dim:</u> 154 x 15,7 x 4,3. <u>Fart:</u> 32 knop.
II	<u>Swiftsure</u> engelsk lätt kryssare	Två raka skorstenar, aktra mindre än förliga. Brygga normal, föröver utskjutande plattform (se ftg I). Högt, tornliknande centralsikte med radarantenn på toppen, på övre bryggan. Två trebensmaster, aktra ngt mindre, placerad akter om aktra skorsten. Svagt lutande förstäv. Steg i däckslinjen i höjd med förliga skorsten. Viss "kantighet" i linjerna. 3 medelsv. trippeltorn, 2 på backen, varav ett överhöjt. <u>Bestyckn:</u> art: 9-152, 10-102, 29-40, 30-20, <u>torp:</u> 6-53 TT <u>Depl:</u> 8000 ton. <u>Dim:</u> 169 x 19,2 x 6,1. <u>Fart:</u> 31½ knop.

DET PÅGÅENDE KRIGET:

===== E T T " J A K T F L Y G A R E S S " E R F A R E N H E T E R . =====

27-årige kaptenen i amerikanska flygvapnet J a b a r a återkom i början på sommaren från Korea. Efter att som jaktflygare vid ett F-86-förband ha deltagit i 63 företag, varvid J. skjutit ned 6 st Mig-15, blev han lärare i jakttaktik i USA. J. sammanfattar i "Newsweek" den 25/6 51 sina erfarenheter sålunda:

"USA:s F-80 Shooting Star och F-84 Thunderjet är avsevärt underlägsna Mig-15 i luftstrid. Men de insätts huvudsakligen för låganfall mot markmål, medan vi i luftstrid mot Mig-15 sätter in F-86 Sabre. På över 10 km höjd är Mig-15 snabbare och har bättre stigförmåga än F-86, vilket är av stor betydelse, då vi oftast påbörjar luftstriderna på 10-12 km höjd. Vad dykförmågan beträffar är F-86 överlägsen Mig-15 på alla höjder. Orsakerna till att våra förluster trots detta varit så små är flera - bra förbandschefer, god utbildning och lämplig taktik! Förbandscheferna har alla krigserfarenhet från andra världskriget. Jag kan inte avslöja några hemligheter om vår taktik, men så mycket kan jag säga, att nyckeln till framgång ligger i vår stridsformering. Efter varje företag går vi igenom våra erfarenheter, analyserar våra fel och ändrar taktiken i enlighet därmed. Vidare har vi bättre sikten, vilket bevisas av, att vi träffar fienderna men inte de oss. Jag har själv blivit beskjutten sju gånger men aldrig träffad. 20 st F-86-förare har haft Mig-15 efter sig, "i stjärten", men bara en har blivit nedskjuten.

De flesta av våra luftsegrar har vunnits efter anfall, som sätts in med 5 - 10° målvinkel bakifrån. I dessa målvinklar kan man hålla fienden i sikten och "peppra" honom, men att skjuta med större framförhållning går inte bra vid dessa höga hastigheter. För min del anser jag dock att våra sex 12,7 mm akan är för klen beväpning och jag skulle föredraga fyra 20 mm akan. Man gör mer skada med två 20 mm-träffar än med femton 12,7 mm-träffar. Ett reaflygplan är så svårt att träffa och träffa flera gånger, att man måste ha vapen, som verkar i första salvan. Jag tror att B-29:an utgör ett lätt mål för en Mig-15:s 37 mm och 20 mm akan.

Mig-15-planen är underlägsna våra F-86 i aktionstid. Vi kan se dem starta från Antung-fältet på norra sidan Jalufleden och stiga över eget territorium med extratankar, korsa gränsen för att söka strid med oss, kasta sina extratankar, varefter de åter landar vid Antung. Vi måste alltid kasta våra extratankar för att få kontakt med dem. Det verkar som om Mig-15 vore starkt bepansrad. Jag har sett en träffas av c:a 100 skott utan någon som helst verkan.

Det är vidare mycket svårt att identifiera Mig-15 och skilja den från F-86. Om man ser den från sidan, känner man genast igen dess höga stjärtsidplan, men uppfifrån och underifrån är det nästan omöjligt att se skillnad på dem. Det bästa kännetecknet vi har, är att Mig-15 i Korea är målade röda på nosen. Men det är ändå lätt att ta miste. Vi har till och med haft Mig-15 som flugit i förband med oss! Vi skjuter aldrig, om vi inte är absolut säkra, men det gäller ju att ta chansen snabbt, efter 2-3 sek är det för sent och man ser dem inte mer.

Vem, som flyger Mig-15, vet jag inte. En del av dem använder sig av gammal tysk taktik från Luftwaffe och många är mycket skickliga, även om de inte skjuter så bra. Just nu är F-86 aningen bättre än Mig-15, men jag antar ryssarna håller på att bygga något bättre, så vi måste hänga med hela tiden."

utlandsnytt: Forts fr sid 256.

Atomförsöken vid Eniwetok.

(Av Week 25/6 51)

Följande antal flygplan och typer användes vid de senaste atomförsöken: 33 st B-17, 12 st WB-29 (för väderspaning), 4 st B-50, 2 st SB-17, 1 st XB-47, 10 st P2V, 10 st T-33, 6 st F-80, 2 st SA-16, 1 st C-54, 5 st C-47, 16 st L-13, 6 st L-5 och 4 st H-5 skruvplan (helikoptrar), eller s:a 112 plan.

Av dessa var 5 st T-33 och 17 st B-17 radiostyrda. L-13, L-5 och H-5 användes som sambandsplan vid transporter mellan öarna. Av erfarenheterna framgick bl a att alla flygplan, fordon och fartyg, som klarade sig vid explosionen, omedelbart efteråt kunde bemannas och användas utan risk för skadeverkningar genom radioaktiv strålning. Personalstyrkan vid proven uppgick till 2.370 man ur flottan och 2.400 man ur flygvapnet.

Tekniska Fronten: Forts fr sid 262.

Bell X-5 - Forts fr sid 262.

I motsats mot de raketdrivna försöksplanen X-1 och X-2 har X-5 kompressorförsedd reamotor, som medger oavbruten flygning under längre perioder än om bränsleslukande raketmotorer skulle användas. Motorn är av typ Allison J-35-A-17, har 2.225 kp statisk dragkraft och är inbyggd under kabinen. Den upptar den andra och tredje fjärdedelen av flygplanets längd. Motorns luftintag ligger i flygplanets nos, medan utblåsningsröret mynnar ut under flygkroppen och inte i dess stjärt.

X-5 är resultatet av tre års gemensamt försöks- och utvecklingsarbete av USAF, NACA och Bell-firman. Följande data har meddelats:

Spännvidd	9,98 m	Höjd (total)	3,66 m
Längd	10,16 "	Flygvikt	omkr 4,5 ton.

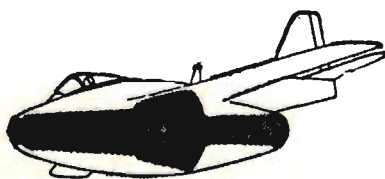
Ny "allväderramotor" från General Electric.

(N Y Times 14/6 51)

Vid amerikanska Aviation Writers Associations årsmöte meddelade en representant för General Electric-firman, att denna konstruerat en ny reamotor, J-47-G.E.-21, med goda avisnings- och höghöjdsegenskaper. Vattenmetanol-insprutning eller efterförbränning kan installeras och ge ökad dragkraft under kortare perioder. Motorn uppges utveckla en dragkraft av 4100 kp.

Man lär nu ha lyckats övervinna de svårigheter med nedisning, som reamotorer hittills varit utsatta för, och vilka tidigare i hög grad minskat reaflygplanens allmänna användbarhet på olika platser i världen.

Den nya motorn är en efterföljare till G.E.:s J-47, nu installerad i F-86 Sabre och B-47 Stratojet. Utvecklingsarbetet har endast tagit 1 år. Motorn har en diameter av 0,9 m och är 3,8 m lång.



P R E S S T O P P : - T O L V T E F A R N B O R C U G H .

Brittiska flygindustriens sedvanliga visningar och utställning av årets nyheter ägde rum den 11 - 16/9 1951. Ett mera utförligt omnämnande kommer att inflyta i U f l nr 11. För dagen återger vi blott en del huvudintryck, hemförda av en svensk iakttagare.

Flygindustrien i Storbritannien liksom dess visningar m m i Farnborough kännetecknas av utpräglade tävlingsmoment - helt säkert ovärderliga tillgångar och en huvudfaktor, när det gäller att få fram det absolut bästa i flygplan, flygmotorer och utrustning för flyg. Den civila delen av utställningen - med bl a nya B r a b a z o n och C o m e t - var intressant, men dess militära del dominerade. En tävlan däri om "årets flygplan" skulle utpeka antingen V i c k e r s V a l i a n t - första atombombbärande reoplanet (se bild i Ufl nr 7/51 s 215), eller det nya jaktplanet H a w k e r P . 1 0 6 7 (se notis ovan sid 261), som den starkaste aspiranten på titeln. Båda typerna är seriebeställda för RAF "direkt från ritbordet" och i absolut toppklass. Den 4-motoriga Valiant - med 4 st RR Avon-reamotorer - uppvisar förnämliga egenskaper och en hastighet, som överträffar 2-motoriga Canberra från fjolåret - som dock nyligen "krossat poelen" på 4 tim 18 min.

P.1067 - med en RR Avon - är en direkt utveckling av tre snarlika föregångare, och enligt flygministeriet snabbare än USA:s NA F-86 Sabre - den nuvarande världsrekordhållaren (c:a 1080 km/tim). Hawkerplanets ungefär samtidigt framkomna konkurrent, likaså seriebeställda, nya jaktplanet V i c k e r s S w i f t (se U f l nr 7/51, s 213), uteblev från Farnborough, enl uppgift p g a skada vid en landning.

D H 1 1 2 V e n o m visades i två varianter, ett tvåsitsigt nattjaktplan och ett ensitsigt jakt- och attackplan, det senare försett med efterförbrännare, möjliggörande temporär dragkraftsökning med 50 % - men samtidigt stegrande bränsleåtgången med 100 %. Venoms manöverförmåga imponerar, planet ligger uppenbarligen utomordentligt väl i förarens hand.

Två plan med deltavingar - B o u l t o n P a u l P . 1 1 1 och A v r o 7 0 7 - visades även. De flög bra, dock inte så bra och så snabbt som Hawkerjaktplanet. Deras landningar - med brant anfallsvinkel - utförda med och utan bromsfallskärm, var intressanta att se. Manöverförmågan m m syntes god, ehuru inte i klass med de mera konventionellt byggda flygplantypernas.

En jämförelse mellan nya Hawker P.1067 och vår svenska Saab J 29 - konstruerad 1946 - ger, enligt referenten - intrycket, att 29:ans konstruktörer tidigt lyckats utmärkt bra, i betraktande av den svenska flygindustriens naturligt nog mera begränsade resurser.

På uppvisningen utförde en ensitsig Gloster Meteor med två RR Avon-reamotorer, 24 raketer och 2 fälltankar veckans mest sensationella manöver. Den gav exempel på minst sagt fantastisk stigförmåga. Efter förbiflygning på lägsta höjd gjorde föraren, provflygaren Zurkowski, en f d polsk officer, en lodrät upptagning till uppskattningsvis 2 km höjd, där planet tycktes stå stilla i luften. Där vreds det runt två hela varv, fortfarande i vertikalläge, med ena sidans motor dragande och andra stoppad. Manövern, som upprepades efterföljande dag, har uppvisningsvärde, men kan och får självfallet inte försökas med vilket annat flygplan som helst. - Till övriga Farnborough-nyheter återkommer U f l som sagt i nästa nummer.