



Nr 11 1951
NOVEMBER

Underrättelser från flygledningen

Innehåll:

	Sid.
Dagens Fråga	
Jaktflygförstärkningen ★	269
Vårt flygvapen av idag	271
Känner Du igen dem?	
Flygplan, fartyg, stridsvagnar	272
Vad Vet Du	
om ekonomiska frågor?	"
Flygtjänst	
Hur fungerar "radiokompassen"?	273
Nutida flygspaning	274
Allväderflygning	277
Månadens navigeringsproblem	303
Markttjänst	
Sabotage och sabotagemål	279
Brottsligt portföljlarv ★	281
Brott och straff ★	282
Det Pågående Kriget	
USA:s arméchef om flyg och krig	283
Napalm - effektivt pansarvärn	284
Framtidsaspekter på Korea	285
Radarsikten på rysk jakt ★	301
Så Gick Det Till!	
En västkustepisod	286
Anfallet mot Ploesti	287

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.

Utlandsnytt		Läsvärd Litteratur	
150-flottiljsprogrammet i USA	289	Bra julklapp - "FV 25 år"★	302
Nya atomvapen (Sv D)	290	Haverifronten	
Varför är krigsflygplan så dyra?★	292	Flygarens "säk"-utrustning★	305
USA-flyget i England	294	Från räddningstjänsten	"
Tekniska Fronten		Läsekretsen	
Farnborough 1951	295	Rekryteringsarbetet	309
B-36:ans arvtagare	299	Jeepkanon i kuppförsvaret	311
Skyrocket-rekorden	300	Lättare än Luftens	312

U f l
=====

framställas inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, inspektionerna, flygöverläkaren) under medverkan från flygvapnets övriga organ (flygeskadestaber, 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:



J A K T F L Y G F Ö R S T Ä R K N I N G E N .

I dessa dagar, då uppgifterna om ökade flygrustningar utomlands kommer slag i slag, är det naturligt, att frågan om fortsatt förstärkning av vårt dagjaktflyg tilldrager sig ökat intresse. Det har därför bedömts lämpligt att ge en sammanfattning av en del mera betydelsefulla fakta avseende denna frågas utveckling.

Redan 1948 års riksdag fattade på sin tid det för hela vårt försvar viktiga principbeslutet, att samtliga de 10 dagjaktflottiljerna skulle förstärkas med 50 procent. 1948 och 1949 års riksdagar beslöt att så snart ske kunde genomföra en 30 - procentig förstärkning av dagjaktflyget, inom ramen för 1948 års principbeslut. Till 1950 och 1951 års riksdagar ansåg sig regeringen inte kunna föreslå någon fortsättning på den inslagna vägen.

Sommaren 1949 föreslog flygvapenchefen - i samband med medelsäskandena för 1950/51 - att då ännu återstående, oförstärkta fyra dagjaktflottiljer skulle förstärkas utan dröjsmål. I samband med CFV yttrande över 1949 års försvarsutrednings delförslag beträffande försvarets organisation föreslogs hösten 1950, att åtgärder skulle vidtagas för att höja flygindustriens produktionskapacitet, bl a i syfte att möjliggöra fortsatt förstärkning av dagjaktflyget med svensk materiel inom överskådlig tid. Flygvapenchefen har i samband med äskandena för 1952 / 1953 ånyo föreslagit förstärkning av återstående fyra dagjaktflottiljer. ÖB har tillstyrkt förslaget och därvid framhållit, att förstärkningen - i rådande utrikespolitiska läge - inte borde ytterligare fördröjas genom att beslut om dess förverkligande ställdes på framtiden.

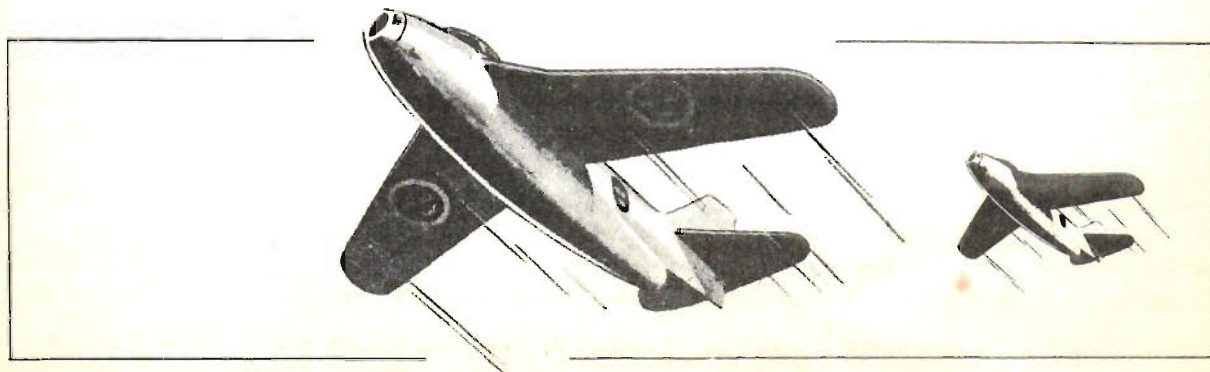
Vid riksdagsbehandlingen av frågan om fortsatt jaktförstärkning har de politiska partierna visat starkt intresse för detta spörsmål. I motion till 1949 års riksdag föreslog motionärer ur bondeförbundet, att samtliga tio dagjaktflottiljer skulle förstärkas utan dröjsmål. Bondeförbundet framlade till 1950 års riksdag en partimotion med förslag om medelstilldelning för industriella förberedelser i syfte att säkerställa förstärkningen av återstående fyra dagjaktflottiljer. I gemensam motion till 1951 års riksdag slutligen föreslog de tre borgerliga partierna - under framhållande av flygstridskrafternas betydelse för hemortens motståndskraft samt för krigsmaktens möjligheter att snabbt mobilisera och effektivt verka - att 1948 års principbeslut om förstärkning av dagjaktflyget med 50 % skulle fullföljas. Motionärer ur kommunistiska partiet har i motion till 1951 års riksdag föreslagit en begränsning av medelstilldelningen till flygvapnet, som skulle omöjliggöra inte endast den av flygvapenchefen föreslagna förstärkningen utan även bibehållande i full utsträckning av det redan beslutade flygvapnet.

Förslaget om fortsatt dagjaktförstärkning har i Kungl Maj:ts proposi-

tioner och i riksdagsbesluten tidigare avvisats under hänvisning bl a till att resultatet av 1949 års försvarsutredning borde avvaktas. Detta skäl för fortsatt uppskov har emellertid förfallit, sedan försvarsutredningen t v avbrutit utredningsarbetet. I detta nya läge har 1951 års riksdag uttalat, att 1948 års principbeslut om förstärkning av samtliga dagjaktflottiljer med 50 % borde fullföljas, men att riksdagen nu inte vore beredd att gå in på frågan, i vilken takt den fortsatta förstärkningen borde ske. Detta borde bli beroende av våra ekonomiska och materiella resurser. I anslutning härtill har riksdagen framhållit svårigheterna att anskaffa för den inhemska produktionen av ytterligare dagjaktflygplan erforderlig arbetskraft. - I detta läge befinner sig f n frågan om att fullfölja dagjaktförstärkningen.

Vad beträffar de rent t e k n i s k a möjligheterna att fullfölja förstärkningen kan framhållas, att möjligheter att öka den inhemska flygplanproduktionen finnes, under förutsättning, att statsmakterna är villiga att tillvarataga möjligheterna att skaffa utländsk arbetskraft, samt att bevilja byggnadskvot för bostadsbygge åt denna personal. Å andra sidan har uppskovet med beslut om fortsatt dagjaktförstärkning minskat möjligheterna att genomföra denna med uteslutande svensk materiel. Detta sammanhänger med att tillverkningen av den flygplantyp, med vilken förstärkningen avsetts skola ske, måste avbrytas vid sådan tidpunkt, att kommande flygplantyper inte försenas. Tillvägagångssättet vid jaktförstärkningens fullföljande skulle således vara att anskaffa erforderlig arbetskraft i utlandet, vilket torde vara genomförbart, att skaffa bostäder för denna personal, vilket kräver särskild tilldelning av byggnadskvot, att tillverka så många förstärkningsflygplan som är möjligt, innan planenlig leverans av nästa flygplantyp måste börja, samt att tillvarataga alla möjligheter att i utlandet köpa de förstärkningsflygplan, som på grund av hittillsvarande uppskov med beslut angående jaktförstärkningens fullföljande inte hinna tillverkas inom landet. För att nyssnämnda möjligheter att genomföra jaktförstärkningen skall bevaras, kräves snabbt beslut i förstärkningsfrågan. Detta är bakgrunden till att chefen för flygvapnet åter tagit upp den i samband med medelsäskandena för 1952/53.

Vad slutligen beträffar de e k o n o m i s k a möjligheterna att fullfölja den i princip beslutade 50-procentiga förstärkningen av samtliga dagjaktflottiljer må följande framhållas. Omräknade till prisläget den 1/7 1951 uppgår kostnaderna för förstärkning av återstående fyra dagjaktflottiljer till c:a 110 miljoner kr i engångskostnader och c:a 20 miljoner kr i årskostnader vid fullt genomförd organisation. Man kan således till en årskostnad vid genomförd organisation av c:a 1½ % av årets försvarsbudget ernå en förstärkning av dagjakten med 50 i stället för 30 %. Den fråga, statsmakterna - mot bakgrunden av vårt ekonomiska och utrikespolitiska läge - har att ställa sig är, om inte vinsten är värd priset.



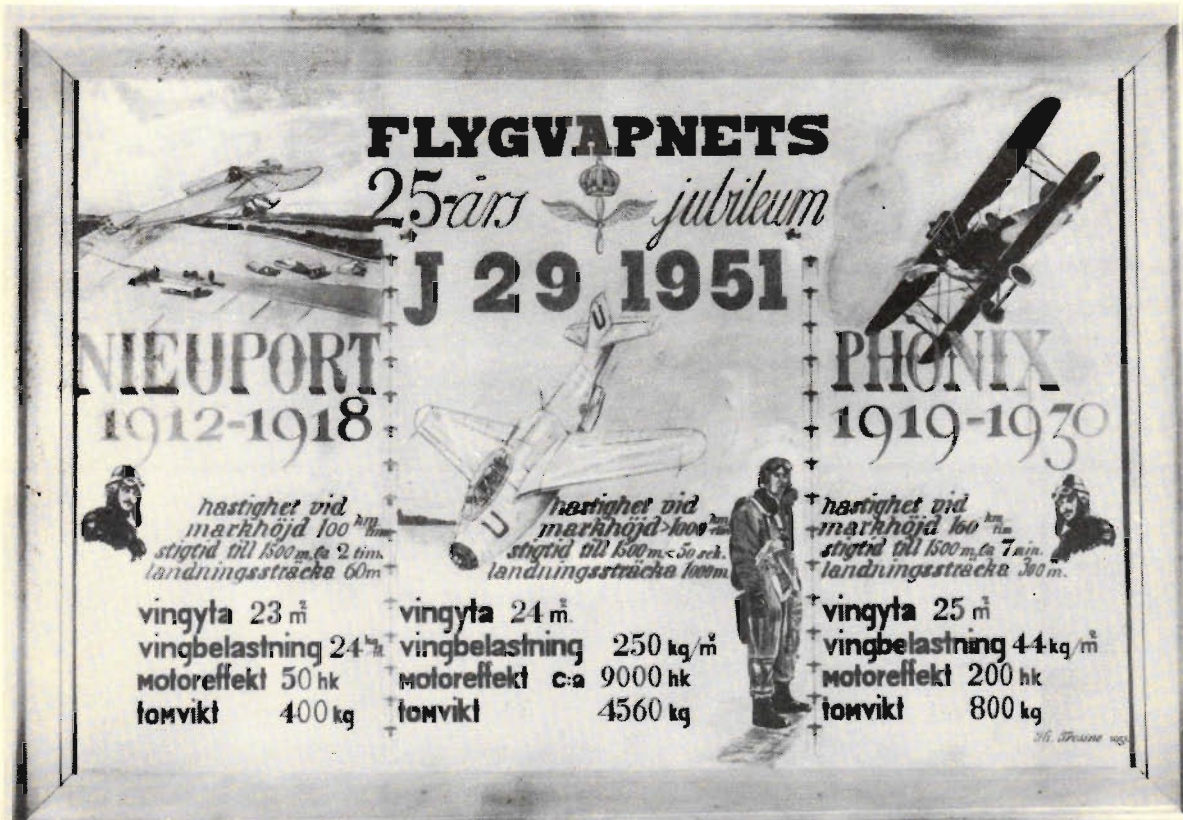
V Ä R T F L Y G V A P E N A V I D A G .

Under denna rubrik skrev redaktören för Ny Militär Tidsskrift i tidskriftens juninummer 1951 följande rader, i anslutning till flygvapnets jubileumsuppvisning den 3 juni i år (se Ufl nr 5-6/51, sid 160.).

Flygvapnets uppvisning i Stockholm den 3. juni blev minnesvärd för alla de 200.000 människor, som kantade Gärdet. Den demonstrerade precision, massverkan och individuell skicklighet. Valfunna arrangemang, en god speaker och stegrat tempo under uppvisningens gång accentuerade de intryck åskådaren fick. Det hela var en fullträff.

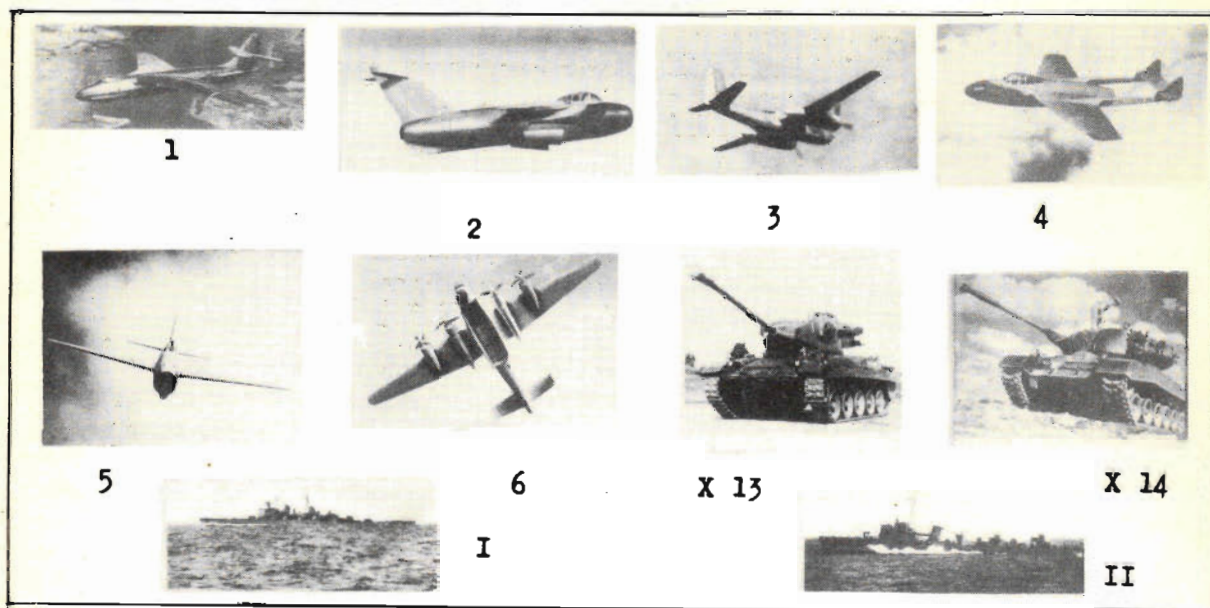
Men uppvisningen efterlämnade något mer än några vackra minnesbilder. Den gav åskådarna klarhet om att det svenska flygvapnet under blott 25 år kunnat skapa ett krigsinstrument av aktningvärd styrka, där organisationen fungerar perfekt, materielen är av förstklassigt slag och utbildningen står på ett högt plan. Säkertligen var det många som återvände hem med ökat förtroende för den svenska krigsmakten.

Man har också anledning tro, att uppvisningen gjorde intryck även på utländska auktoriteter och att dessa fingo respekt för vad Sverige kan åstadkomma. Flygvapnet fick denna dag symbolisera den svenska krigsmaktens samlade styrka och det skötte den uppgiften med heder.



TILL FLYGVAPNETS FLYGMATERIELUTSTÄLLNING I VÄRAS LÄT FLYGFÖRVALTNINGENS MATERIELAVDELNING IORDNINGSTÄLLA DEN HÄR AVBILDADE TAVLAN AV SVENSK JAKT "DÅ OCH NU". DESS SKAPARE VAR INGENJÖR T H . T R O S S N E , FF/MV. TAVLAN FINNS NU TILL BESKÅDANDE I FLYGLEDNINGEN.

Känner Du igen dem?



LÖSNING AV UPPGIFTEN SE SID 306 - 307.

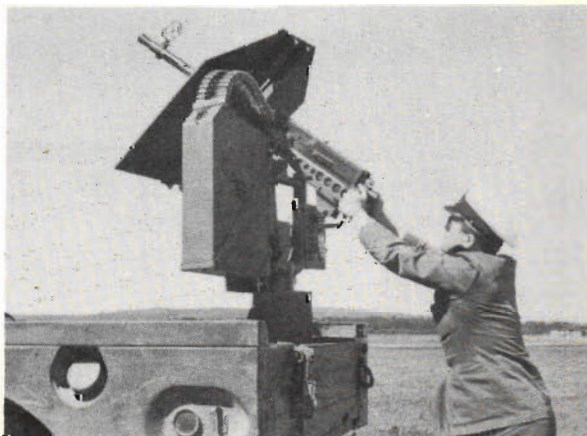
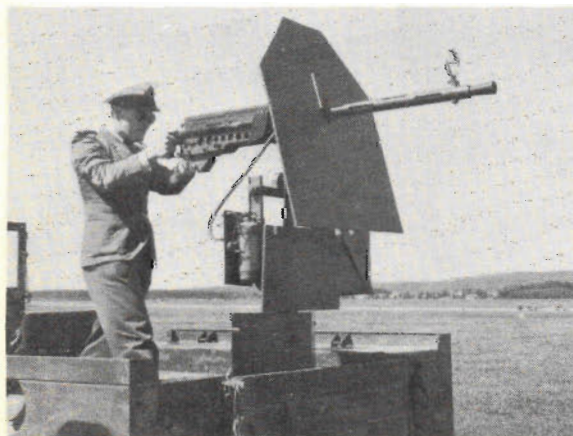
VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM EN DEL EKONOMISKA FRÅGOR?

1. Hur kontrollerar man att man fått rätt lön?
2. När har man rätt till fri ledighetsresa?
3. Vad menas med "företrädesvisförteckning"?
4. Vad är "närfallstraktamente"?
5. Vilken beklädnad får man av kronan?

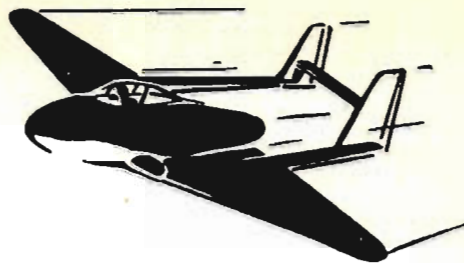
Svar se sid 308.



JEEPKANON M/F 6 I BRUK. T V SKJUTNING FRÅN MARKEN MOT LUFTMÅL. NÄRMARE SE TEXTEN S 311.

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U



HUR FUNGERAR "RADIOKOMPASSEN" ?



Fig 1: - PEJLSKALAN PÅ "FRP TYP III"
(POPULÄR: "RADIOKOMPASSEN").

Radiokompass - vad är det för en mystisk kompassanläggning? Alla känner vi till sådant som gyrokompasser, solkompasser, jordinduktionskompasser m m, men hur kommer radiokompassen in i sammanhanget? - Ja, för att inte förbrylla läsaren kan vi omedelbart tala om att benämningen radiokompass är hämtad från engelskan, och att det officiella svenska namnet är "Automatisk Pejlstation".

Om vi tänker oss en flygradiopejlstation av gamla typen, t e Frp II, får man, när man skall ta reda på en riktning till en radiofyr, vrida pejllramen för hand tills det s k "anflygningsinstrumentet" pekar rakt upp. Då avläser man pejllramens vridningsvinkel från flygplanets längdlinje och erhåller på så sätt riktningen till fyren. Använder man en automatisk pejlstation,

t e Frp typ III, slipper man utföra någon vridning, eftersom pejllramen automatiskt inställer sig i riktning mot fyren. Pejllramens vridningsvinkel överföres sedan elektriskt till ett instrument, "radiokompassen" (se fig 1), som är graderat medsols från 0 - 360°. (Riktning vänster 120° indikeras alltså som riktning 240°). Är man intresserad av bäringen, får man som vanligt lägga den erhållna riktningen till värdet på kursen. Vill man ha kontrabäringen, får man sedan öka (eller minska) med 180°. - Konstigare var det alltså inte!

Men varför har det hittills uppstått så mycket missförstånd vid användningen av Frp III? Ja, en orsak kan vara att radiokompassen under anflygning mot en fyr gör utslag åt motsatt håll mot vad man är van vid från flygning på anflygningsinstrument (och girindikator). Om vi tittar på fig 2, ser vi, att flygplanet håller nosen 15° till vänster om riktningen till fyren - med andra ord fyren ligger 15° till höger om flygplanets längdlinje. (Fig 2 - 3 återfinns på omsl 4. sida. - Red Ufl arm).

Anflygningsinstrumentet gör då utslag åt vänster för att tala om för flygföraren, att han skall svänga åt höger för att komma rätt mot fyren. Radiokompassen däremot har vandrat ut åt höger och pekar på 15° och berättar därmed för flygföraren att fyren ligger i riktning 15°. Vill föraren flyga rakt mot fyren, måste han svänga åt höger 15°.

Vad har man då vunnit med "radiokompass" jämfört med tidigare pejlstationer? Jo, förutom att man slipper att manuellt vrida pejllramen för att uppsöka "minimum" har man vunnit, att man alltid får en klar bild över var fyren

Forts omsl 4. sida.

N U T I D A F L Y G S P A N I N G .

Kännedom om spaningsförbandens taktik och teknik är nog inte så allmänt spridd inom de övriga flygslagen - säger signaturen "K Y", som bidragit med denna artikel. Av flygvapnets 50 fredsdivisioner - fortsätter han - är det ju endast 5 - fyra vid F 11, en vid F 21 - som sysslar med flygspaning. I en serie artiklar i U f l vill han därför behandla verksamheten vid spaningsflyget, det till numerären minsta flygslaget. Början göres nu med en orientering om nattkameran och "continuous-strip"-kameran. Därefter följer redogörelser för "Flygspaning med kamera" och slutligen en artikel om "Artillerieldledning från spaningsflygplan" i ett par senare nummer.

"Att se men inte ses" är flygspaningens motto. Tekniken har genom kameran och radarn givit spanaren konstgjorda ögon. - I det följande avsnittet skall endast kameran och då närmast nattkameran och "continuous-strip"-kameran behandlas. - Genom tillkomsten av dessa två kameratyper har man löst problemen att dels fotografiskt erhålla underrättelser om fienden även under dygnets mörka timmar, och dels att under dagar fotografera från låg höjd under hög hastighet utan att få "rörelseoskärpa" i bilden (t ex jvg- och lvg-spaning). - Båda kameratypernas konstruktion bygger på principen om rörelsekompensering.

För att förenkla resonemanget låter vi i det följande kameran vara fast och marken rörlig. Vi väljer en exponeringstid av $1/25$ sek, vilken fotografiskt sett är en lång tid. Av fig 1 framgår att en punkt A på marken vid exponeringstidens början kommer att återges som en punkt A_1 i negativplanet, men som en punkt A_2 vid exponeringstidens slut. Punkten A har alltså tecknats som en sträcka $A_1 - A_2$. Längden av denna sträcka ger rörelseoskärpans storlek. Denna kan minskas om exponeringstiden göres kortare. Av många skäl (belysningsförhållanden m m) är det emellertid ofta önskvärt att kunna använda lång exponeringstid. Hur rörelseoskärpan då undviks framgår av fig 2.

Här har negativplanet gjorts rörligt (= flygriktningen). Filmhastigheten är beroende av bl a flyghastighet och flyghöjd och kan varieras på manu-

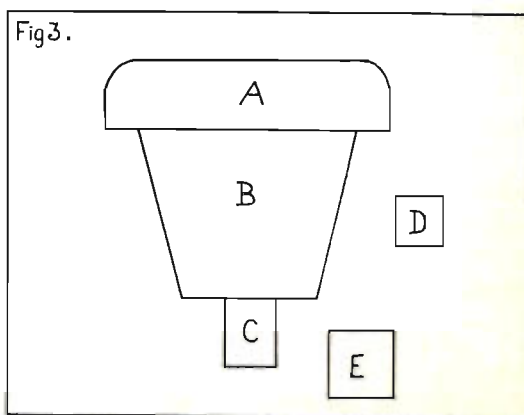
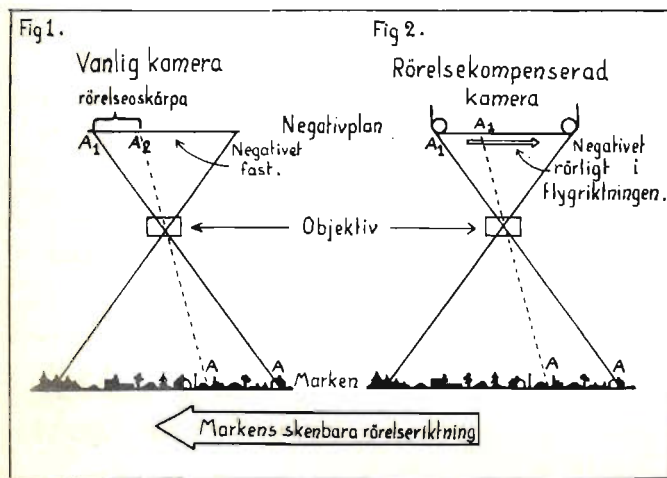


FIG 1-2: - JÄMFÖRANDE SKISSER.

3: - NATTKAMERANS HUVUDDelar.

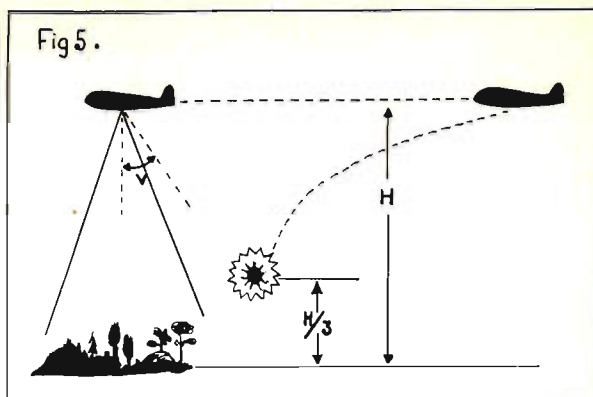
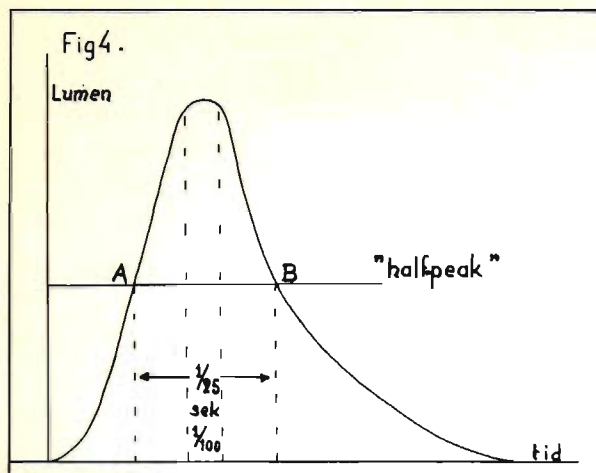


FIG 4: - FOTOBOMBENS LJUSMÄNGD.

5: - NATTFOTOGRAFERINGENS PRINCIP.

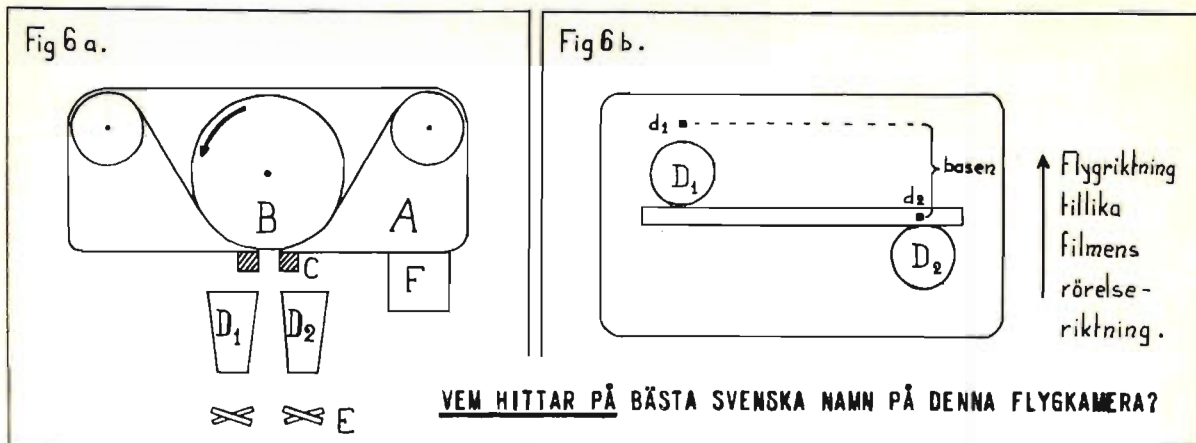
ell eller automatisk väg. En punkt A på marken kommer således under hela exponeringstiden att följa med filmen. En punkt tecknas som en punkt, d v s ingen rörelseoskärpa uppstår.

Nat tkameran - fig 3 - har fått den svenska beteckningen Ska 13 och består av en kasett (A), kamerakropp (B), objektiv (C) med omkring 30 cm brännvidd, fotocell (D) samt en belysningsenhet (E). Belysningsenheten kan vara antingen fotobomber (flash bombs) eller blixurladdningsaggregat (flash unit). Det senare finns f n endast i utlandet och tillverkas i flera viktclasser för fotografering från lägsta höjd till omkring 3000 m. De största väger omkring 6 ton. - Fotobomberna väger c:a 25 kg och utvecklar omkring 300 milj normalljus. Exponeringsantalet är här i motsats till urladdningsaggregaten bundet till antalet medförda bomber. - Vid val av belysningsenhet är urladdningsaggregaten att föredraga, enär man då kan utföra övningsfotografering var man önskar. Används fotobomber måste speciella övningsområden avstängas, då risk för vådafällning alltid förefinnes.

Den l j u s m ä n g d , som fotobomben lämnar vid krevaden, kan åskådliggöras i ett koordinatsystem - fig 4. Kurvan ovanför "half-peak" är användbart ljus för fotografering om man önskar få hela negativet fullt uttecknat. - För att undvika rörelseoskärpa vid fotografering från t ex 3000 m höjd måste man välja en exponeringstid av 1/100 sek. Om denna tid lägges in i fig 4, framgår det att endast en liten ringa del av det för fotografering användbara ljuset utnyttjas. Detta måste vara en nackdel. En exponeringstid av 1/25 sek skulle vara lämpligare. Lösningen blir då att filmen göres rörlig under exponeringstiden, vilket kan ske med en fotocell. När ljusintensiteten nått en punkt A börjar filmen röra sig samtidigt som slutaren öppnar. Vid en punkt B stänger slutaren och filmrörelsen avstannar.

Vid nat tf o t o g r a f e r i n g erfordras, förutom ovan angivna detaljer, ett fullgott navigeringssystem för att man skall kunna hitta målet och framför allt fällningspunkten för fotobomberna. I utlandet användes systemen "Gee" och "Loran". Då dessa sytem f n inte finns här måste vi gå andra vägar för att nå en acceptabel lösning. Försök pågår för att utröna, huruvida något nu i bruk varande bombsikte, eventuellt i förening med radar, kan komma till användning.

Principen för nat tf o t o g r a f e r i n g framgår av fig 5. - Flygplanet navigerar sig fram till den punkt, där fotobomben skall fällas. Motståndsvinkeln v inställes manuellt, så att planet vid krevaden befinner sig rakt över spaningsmålet. Erfarenheterna har visat, att bästa krevadhöjd är 1/3 av flyghöjden från marken räknat.



"Continuous-Strip"-kameran - se fig 6 a och 6 b - består av en kamerakropp (A) med en stor filmtrumma (B), kring vilken filmen löper, samt två spolar för den oexponerade resp exponerade filmen. Framför trumman finns en spalt (C), vars bredd kan varieras automatiskt, belysningsförhållandena. Vidare ett eller två objektiv (D) med omkring 10 cm brännvidd. Två objektiv erfordras om man önskar stereoverkan, d v s möjlighet att läsa bilden tredimensionellt.

Då det kan vara besvärligt, i synnerhet i "kyttigt" väder, att hålla flygplanet rätt i såväl roll- som loopingplanet (sid- som höjddled) är kameran försedd med gyrostabiliserade speglar (E) framför objektiven. Lodbilder erhålls då, även om flygplanet lutar i längd eller sida intill $\pm 10^\circ$. - Filmhastigheten varierar automatiskt genom en särskild rasterkonstruktion (F), vilken bl a mäter vinkelhastighetsförändringar, som uppkommer genom att flygplanet ändrar hastighet eller höjd. .

Om två objektiv används, kan filmen som sagt läsas stereoskopiskt. För den oinvidde måste kanhända först påpekas, att för att få stereoverkan fordras, att bilderna tages så, att man erhåller en sk bas, d v s bilderna täcker över varandra till en viss procent. Ju lägre flyghöjden är, desto mindre bas erfordras. Hur detta låter sig göra, framgår av fig 6 b.

En punkt på marken träffar först objektivet D_1 och avbildas i spalten. Då samma punkt når objektivet D_2 och kommer i spalten har redan punkt D_1 p g a filmens rörelse hunnit undan. Man erhåller på så sätt en sträcka $D_1 - D_2$, vilken tjänstgör som bas. Filmremsan blir tydligen uppdelad i två lika delar, där korresponderande punkter ligger med en viss förskjutning i längd.

För att nu läsa filmen med ett vanligt stereoskop måste man klippa isär filmremsan i två delar och parallellförflytta dessa. Detta är både o- praktiskt och tidsödande. I utlandet finnes för detta ändamål speciella apparater med vars hjälp filmremsan kan läsas tredimensionellt utan sönderklippning. Låter man dessutom filmen löpa framför två projektorer kan man även med hjälp av polariserat ljus visa filmen för ett större auditorium med bibehållen stereoeffekt.

Som avslutning skulle jag vilja fråga, om någon av Ufl läsare kan hjälpa till med att få fram en bra svensk beteckning (benämning och förkortad sådan) på "continuous-strip"-kameran? Har Du något gott förslag? Sänd i så fall in detta till Stabschefen, E 4 stab, Stockholm 80, som lovat Red Ufl att hjälpa till med urvalet av det bästa namnet, för ev. senare fastställelse i vanlig tjänsteväg.

KY.

A L L V Ä D E R F L Y G N I N G .

USA är en av de ledande nationerna på flyg- och teleteknikens område. Dess Radio Technical Commission for Aeronautics (RTCA) har framlagt ett program, omfattande en tidsperiod av 10 å 15 år, och som syftar till att möjliggöra allväderflygning. Detta program, som skall omfatta ett flertal utrustningar för navigering, trafikledning, övervakning och landning, beräknas kosta c:a 1.100.000.000 (11,1 miljarder) dollar.

En del utrustningar befinner sig ännu så länge på projektstadiet. Andra är konstruerade och i vissa fall redan i bruk. Den första utbyggnaden av programmet, som skall ske de närmaste fem åren, omfattar:

- 1) allriktade radiofyrrar på ultrakortvåg, VOR,
- 2) avståndsmätningssystem, DME,
- 3) en räknelåda - CLC - som automatiskt och med värden från utrustningarna enl 1) och 2) ovan beräknar flygplanets kurs,
- 4) ett instrumentlandningssystem - ILS - som vid inflygning för landning ger flygplanet banan i både höjd- och sidled,
- 5) GCA (radar) för kontroll av landning enligt 4) ovan samt som reserv,
- 6) inflygnings- och landningsbelysning,
- 7) trafikledningsradar, som övervakar luftrummet runt flygfältet, samt
- 8) utrustning för automatisk landning.

De allriktade radiofyrrarna på ultrakortvåg blir kärnan i det kommande navigeringssystemet. I USA har planlagts att 600 dylika radiofyrrar skall anläggas. Mer än hälften av dessa har redan färdigställts. Emedan den allriktade radiofyren arbetar på ultrakortvåg har den optisk räckvidd. Terrängen påverkar radiovågorna, varför val av uppställningsplats för stationerna är av mycket stor betydelse.

Radiofyren sänder på ett sådant sätt, att riktningen till densamma kan avläsas på en speciell mottagare i flygplanet. Detta system kompletteras med ett avståndsmätningssystem vid radiofyrrarna och i flygplanen. Därigenom erhåller man ett fullständigt navigeringssystem, så att läget kan fastställas enbart genom bärings- och avståndsmätning mot en (enda) radiofyr. Medelst en speciell räknelåda blir det även möjligt att bestämma färdvinkel och avstånd till målflygplatsen.

Avståndsmätaren placeras i samma montage som den allriktade radiofyren. En sådan mätare kan även tänkas placerad vid flygplatsernas instrumentlandningsbana, så att föraren vid inflygning för landning hela tiden kan läsa kvarvarande avstånd till landningsbanan.

Avståndsmätare i flygplan väger f n omkr 20 kg. Den kommande utvecklingen torde dock medföra, att denna vikt minskas eller att flygplanburna radarutrustningar för annat ändamål jämväl blir användbara för avståndsmätning vid navigering och landning. På radarutrustningar avläses avståndet vanligen på en radarskärm. För flygföraren, som har många instrument att hålla reda på, är det emellertid mycket svårt att göra sådana avläsningar. Man har emellertid nu lyckats konstruera ett visarinstrument för avläsning av avståndet. Instrumentet är graderat upp till 120 miles (omkr 200 km).

Som landningshjälpmedel avser man fortfarande att använda ILS (Instrument Landing System) och GCA (Ground Control Approach). Båda dessa system användes idag både i Amerika och Europa på ett flertal flygfält. Alla viktigare fält kommer nu att utrustas med ILS som huvudlandningssystem, kompletterat med ovan nämnd avståndsmätningssystem. - ILS har förbättrats i flera avseenden. Man har nu lyckats konstruera en glidbana, som är böjd närmast marken och därmed mera ansluter till den bana

ett flygplan skall följa vid en normal landning. Det störande inflytande, som bilar, telefonledningar m m hittills haft på ILS riktade sändning har nu övervunnits. - GCA, som är en mycket omfattande och dyrbar radarutrustning, kommer att vara reserv- och nödutrustning på de största flygplatserna. Denna skall även användas för kontroll av flygplan, som landar med hjälp av ILS.

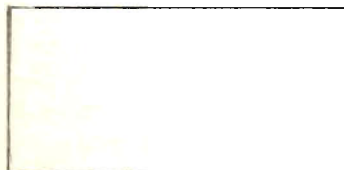
Stor vikt läggs vid goda landningsbelysningar på flygplatserna. Särskilt viktiga är banljus, inflygningsljus och horisontljus. Banljusen utmärker landningsbanans riktning och bredd. Inflygningsljus placeras i en ramp från landningsbanans början och omkr 1 km ut från flygfältet, för att underlätta flygplanens inflygning till landning. Horisontljusen består av lamprader, som ligger vinkelrätt mot inflygningsljusen. De skall underlätta (1) förarens kontroll av flygplanets höjdläge, (2) om det ligger rätt på vingarna samt (3) kvarvarande avstånd till landningsbanan. Högintensitetsljus, som har förmåga att tränga igenom dimma, har konstruerats och börjat tagas i bruk på en del flygplatser.

Trafikledningen är en viktig detalj i allväderflygning. Skall säkerheten under nedsatt sikt vara tillräcklig, erfordras ett hjälpmedel, som ger TL möjlighet att hålla reda på flygplanen. På grund av den intensitet, som flygtrafiken nu fått, erfordras synnerligen exakta uppgifter om flygplanen. Trafikledningen får därför i sin tjänst en särskild späningsradar, placerad vid flygfältet. Denna radarstation övervakar luftrummet vid fältet upp till ett avstånd, som varierar från 50 - 150 km. Flygplanens läge avläses på radarskärmen. På denna framträder alla flygplan som ljusa punkter. För att kunna skilja de olika flygplanen åt erfordras ett igenkänningssystem. Flygplanen kommer därför att vara utrustade med egenkänningsapparat, som automatiskt sänder uppgifter om höjd, kurs och avstånd till trafikledningen på marken. På spaningsradarstationen blir det därigenom möjligt att särskilja de olika planen och att leda trafiken på lämpligaste sätt.

I samband med allvädersflygning aktualiseras frågan om automatisk flygning. Manuell instrumentflygning är krävande. Tvingas föraren dessutom att avläsa olika instrument, som visar läget i förhållande till flygplatsen, försvåras landningen avsevärt. Det finns t o m system, som är så känsliga, att de inte kan användas för manuell flygning, emedan det mänskliga sinnet inte reagerar tillräckligt snabbt. Detta är t ex fallet med M L S (Microwave Landing System), en utveckling av ILS.

Problemet att sammankoppla autopiloten (gyrostyrningen) med olika tekniska utrustningar för navigering och landning är löst. Redan 1947 företogs en automatisk flygning från Amerika till England med en specialutrustad DC-4. Starten, flygningen över Atlanten och landningen skedde helt automatiskt. Först när planet tog mark på det engelska flygfältet ingrep föraren i manövreringen.

Utrustningen i DC-4:an var tung och skrymmande och torde vid den tiden inte ha kunnat ifrågakomma för annat än stora flygplan. Försöken med automatisk flygning har emellertid nu pågått i snart två år. Med kännedom om, att utvecklingen går mot allt mindre och lättare utrustningar, kan man förutsätta, att i framtiden sådan flygning även blir möjlig med mindre flygplan.



Marktjänst:

Fackredaktion: FS/O

S A B O T A G E , S A B O T Ö R E R

O C H S A B O T A G E M Å L .



Ur en norsk artikel i "Militaer Orientering" den 18/6 51 av kapten S v e i n B l i n d h e i m har vi saxat följande, som torde vara tillämbbart även på svenska förhållanden.

" V i k a n schematiskt dela sabotörerna i två huvudgrupper. Den ena består av agenter, de professionella sabotörerna. Dessa yrkessabotörer utgör den farligaste gruppen, då de är speciellt utvalda, utbildade och utrustade, med uppgift att utföra sabotageuppdrag. Den andra gruppen - och denna grupp är den största - utgöres av sådana, som sympatiserar med den ena eller andra av de krigförande parterna. När krig mellan öst och väst blir av, kommer denna grupp att antaga hittills okända dimensioner. I verkligheten arbetar sabotörer, som kan hänföras till denna grupp och har arbetat "i branschen" allt sedan krigets slut, i många land och över ett omfattande arbetsfält, som ett led i de ideologiska krigen. - - -

V i h a r redan nämnt de viktigaste kategorierna av sabotörer och kommer nu tillbaka till den grupp, som inte medvetet handlar för att hjälpa sitt eget lands fiender. Sådana personer kan ofta utföra handlingar, som vi kan likna vid verkligt sabotage. De vanligaste motiven för dylika handlingar kan vara ett starkt hämndbegär mot en arbetsgivare eller en arbetskamrat eller handlingarna kan utföras av ren liknöjdhet eller sysslolöshet. Det kan vidare begås medvetet svåra skador på viktiga maskiner, på annan viktig egendom och det kan anläggas brand. Sådana handlingar kan gränsa till sabotage, även om handlingarna inte nödvändigtvis är utförda i sabotageavsikt. Vidare kan stöld av viktiga verktyg eller av annan viktig materiel förorsaka skador, som kan sänka produktionen starkt i någon fabrik eller verkstad. Stöld av särskilt viktig utrustning kan därför, särskilt om stölden är utförd för egen vinnings skull, ofta ge lika stora resultat som mången planlagd sabotagehandling.

I k r i g s t i d sätter de olika krigförande länderna i gång speciella sabotageskolor. Eleverna i dessa skolor utväljes p g a speciella kvalifikationer. Skolorna ger eleverna en god utbildning. Därefter sändes de till fiendens hemland eller till fiendeockuperat område. Det är viktigt att ha klart för sig, att detta arbete är frivilligt och att ingen av dessa yrkessabotörer sänds för att utföra ett eller annat uppdrag mot sin vilja. På detta sätt blir agnarna skilda från vetet och endast de bästa, de som har en positiv arbetslust och en orubblig tro på att de kan utföra de uppdrag de får sig pålagda, kommer i aktion.

S a b o t ö r e r n a bör ha en god lokalkännedom om det område de skall arbeta i och vara fullt å jour med skick och bruk. Det var därför en tabbe, när det från England under den tyska ockupationen sändes engelsmän med otillräcklig kunskap om "operationsområdet" till Norge, i syfte att där utföra sabotage eller göra något annat arbete av motsvarande aktiv karaktär. Det skulle också, när Norge skulle tvingas aktivt i ett krig mellan öst och väst, vara bortkastad tid att ge sig till att leta efter r y s k a sabotörer. Jag tror, att vi måste koncentrera våra ansträngningar på att finna och oskadliggöra de egna landsmän, som av ideologiska eller andra skäl kommer att hjälpa landets fiender.

Y r k e s s a b o t ö r e n vet utmärkt väl att han måste dra full nytta av överrumplingsmomentet. Han vet också väl, att det är en personlig insats, perfekta underrättelser om angreppsmålet, hans egna specialkunskaper, specialutrustning och utnyttjandet av överrumplingsmomentet, som tillsammans ger utslaget. Ofta vill han avleda uppmärksamheten från det egentliga angreppet genom att utföra skenangrepp. Han försöker ofta företaga mindre viktiga handlingar för att avlägsna hindret för ett gott resultat, innan själva huvudangreppet utföres. Det kan t e vara oskadliggörandet av alarm-system, brandsläckningsmateriel eller vakter. Han försöker också, då tillfälle ges, sätta igång en brand i förbindelse med handlingen. Därför måste han sörja för att få brandväsendet kallat till ett annat ställe, så långt bort som möjligt från det ställe han själv skall angripa.

D e m p r o f e s s i o n e l l e sabotören vill i största möjliga utsträckning variera sina angreppsmetoder för att skapa mesta möjliga osäkerhet och förvirring hos motståndaren. Det finns likväl vissa huvudprinciper, som han måste ta hänsyn till. Det kan exempelvis nämnas, att han vill försöka att anstifta brand i samband med aktioner mot bensin-, olje-, kol-, proviant- och materiellager. Vidare att han vill förstöra gjutjärnsdelar på maskiner, där detta är möjligt, och att han föredrager att spränga, medan maskinerna är i drift, för att de därvid skola ödelägga sig själva effektivt.

S a b o t ö r e n kan också bruka mer indirekta metoder som t e att hindra att produkterna kan sändas från fabriken eller verkstaden eller hindra att råvarorna, som fabriken behöver för sin produktion, når fram. Resultaten kan i många fall bli lika gynnsamma som vid mera aktiva metoder. Ett annat tillvägagångssätt, som också kan ge goda resultat, är att söka att uppmanna missnöje och oro bland arbetare och anställda. Men detta är mer en uppgift för en professionell femtekolonnagitator än för en sabotör.

A l l a s l a g s fabriker och anläggningar kan utgöra klassiska mål för sabotage. Vi har därför också i Norge ett otal mål för sabotageangrepp. Visserligen har vi förhållandevis få fabriker eller andra tekniska anläggningar, som producerar krigsmateriel i ordets egentliga betydelse. Men många av våra betydande fabriker och verkstäder kan med små omändringar ställas om för krigsproduktion. De flesta anläggningarna och fabrikerna producerar varor av krigsviktig eller på annat sätt samhällsviktig natur. Det är därför omöjligt att räkna upp alla tänkvärda målen för sabotage. Därför skall vi inskränka oss till att nämna några av de m å l t y p e r , som kan bli föremål för sabotage:

V i k a n börja med kommunikationslinjerna och -medlena och där nämna några av de viktigaste, såsom järnvägarna med sina anläggningar av olika slag, deras rullande materiel, fartyg och färjor, vägar och broar, bilar och bilmateriel av alla slag, flygplatserna med sina anläggningar och flygplan.

V i d a r e har vi försvarets etablissement, förrådsdepåer och lager. Det kan här röra sig om mål, som innehåller vapen, ammunition, drivmedel, instrument, matvaru- och klädesfabriker, flygplan, bilar, stridsvagnar, marinfartyg, reservdelar av alla slag o s v, o s v. Vi har alla aktionen på flygplatsen Bardufoss i frikt minne - motivet spelar i detta sammanhang ingen roll - och vi har läst om de upprepade försöken till sabotage på fartyg i England under de senaste åren. Denna sista målgrupp representerar önskeuppdrag för en sabotör, som kan sina saker! - Landets elektriska signalnät, med telefon, telegraf och radio utgör en tredje måltyp för sabotage. -

A v a n d r a måltyper skall nämnas skeppsvarv, hamnanläggningar och stålverk med en någorlunda stor produktionskapacitet. Vidare större mekaniska fabriker och verkstäder, transformatorfabriker, lokomotivfabriker och

BROTTLIGT PORTFÖLJSLARV.

Följande exempel talar för sig själva! Var alltid "portfölj-sinnad"!

För kort tid sedan parkerade en civil tjänsteman i ett krigsindustriföretag sin bil på en parkeringsplats. Vid tillfället medförde han och en kamrat till honom i var sin portfölj en del hemliga handlingar, vars innehåll de diskuterat under eftermiddagen. De tänkte besöka ett nöjes-etablissemang. För att "slippa" ha portföljerna med sig lade de dessa i baksätet på bilen, och täckte över dem med ett par badkappor, varefter de låste bilen. När de ett par timmar senare kom tillbaka, var bilen borta, stulen.

Under andra världskriget var en direktör i ett
Forts s 282.

SABOTÖRER - Forts fr föreg sida.

-verkstäder samt cementfabriker. Men det må starkt understrykas, att sabotörerna också kan angripa de källor, som skaffar materiel på mellanstadiet, som är nödvändigt för att fullständiga den slutliga produktionen av en vara. Vi skall vidare ha klart för oss, att sabotage, ofta med lika stor tur, kan riktas mot underleverantörerna, som försör de stora fabriker med special-verktyg, mekaniska delar och liknande saker, som är helt nödvändiga för den slutliga produktionen. - Sabotage kan också riktas mot personer. Detta kan göras i form av kidnappning, mord, med hjälp av sprängämne, brand, avskärning och förstöring av transportmedel, som transporterar militära avdelningar o d, samt dessutom på många andra sätt.

Ett annat särskilt effektivt sätt att sabotera på är att skada eller förstöra kraftkällan, som försör en fabrik eller en annan teknisk anläggning. Dylik förstörelse kan riktas mot kraftverk eller transformatorstationer, mot turbiner, generatorer eller andra anläggningar, som försör industrien med elektrisk kraft och måste därför räknas som särskilt aktuell. Dammar kan självklart också angripas. Men det är ingen, som kan riktigt föreställa sig vad som skulle ske, om en sk katastrofdamm bleve saboterad. Vi kan bara på ett ungefär tänka oss vad resultatet skulle bli, om te dammarna i det norska Rjukandistriktet plötsligt blev bortsprängda, och kan därför bl a hoppas, att tom den mest hårdkokte sabotör tänker sig för flera gånger, innan han sätter sådan handling i verket.

Till slut skall i korthet nämnas möjligheterna till psykologiskt sabotage, genom spridning av illegala skrifter, rykten och annan defaitistisk propaganda. Dylikt sabotage kan underminera den allmänna samhällsandan och motståndsviljan. De psykologiska sabotörerna arbetar överallt; - i fabriker, på anläggningar, bland bönder, arbetare och sjöfolket, på kontor, i krigsmakten och i hemmen. Denna form av sabotage är särskilt farlig, och även om sabotörerna på området inte håller sig med sprängämne eller vapen, så kan de uppnå lika stora resultat som sina kollegor, som arbetar med mera handgripliga medel. De psykologiska sabotörerna söker med hjälp av lögn, falska rykten och illvillig propaganda att underminera folkets tilltro till alla myndigheter, såväl civila som militära. Den psykologiska krigsföringen visar dagligen sitt ansikte för oss och försöker, ofta med hjälp av förljugna medel, som ger sig sken av att innebära fred och frihet, att skapa oro, ångslan och missnöje. Det bästa försvaret mot denna form av sabotage är det sunna förnuftet hos den största delen av det norska folket", säger den norske författaren.

B R O T T O C H S T R A F F .

Nedan refererade rättsfall, som förekommit vid armén, bedömes även vara av intresse för flygvapnet.

1. I ett vid en rådhusrätt anhängiggjort mål yrkade åklagaren ansvar på en värnpliktig för det denne

a) under viss angiven tid svikit sin försvarsplikt genom att vid åtskilliga tillfällen förebära sjukdom och därigenom undandragit sig skyldighet att deltaga i utbildningen vid sitt förband,

b) under samma tid genom att otillbörligen uppehålla fullgörandet av förmäns befallningar ("maskning") och genom bristande uppmärksamhet vid teoretisk och praktisk undervisning gjort sig skyldig till lydnadsbrott,

c) vid ett tillfälle, dels utan tillstånd lämnat anbefalld uppehållsplats, dels vägrat lyda sin förmäns order att kvarstanna vid den.

Av rådhusrättens domskäl framgick bl a att

vad som förekommit måste anses visa, att det varit i avsikt att undandraga sig tjänstgöringsskyldighet, som den värnpliktige sjukskrivit sig eller sökt sjukskriva sig utan att vara sjuk,

den värnpliktige genom sitt förfarande kunnat undandraga sig utbildning samt uppnått, att han undgått att bli uttagen till fortsatt befälsutbildning,

den värnpliktiges förfarande alltså är att anse såsom svikande av försvarsplikt.

Rådhusrätten dömde den värnpliktige för svikande av försvarsplikt, lydnadsbrott och tjänstefel till t v å m å n a d e r s s t r a f f a r b e - t e .

Forts sid 298.

P O R T F Ö L J S L A R V - F O R T S F R F Ö R E G S I D A .

större, svenskt företag ute på affärsresa per tåg. Vid lunchdags gick han in i restaurangvagnen och lät sin portfölj med ineliggande hemliga handlingar angående bl a företagets krigsproduktion ligga kvar i bagagehyllan. Då han en knapp timme senare återkom, var portföljen borta, stulen.

V i d e t t a n n a t t i l l f ä l l e kom en civilmilitär befattningshavare i uniform från en tjänsteresa med tåg. Efter ankomsten till centralstationen gick han fram till en av tidningskioskerna där, för att köpa en tidning, och ställde ifrån sig sin portfölj med tjänstehandlingar, till en del hemliga, på golvet nedanför kiosken. Han fick sin tidning men glömde portföljen. Efter c:a en halv minut kom han ihåg den och skyndade tillbaka. Portföljen var borta, "omhändertagen" av någon.

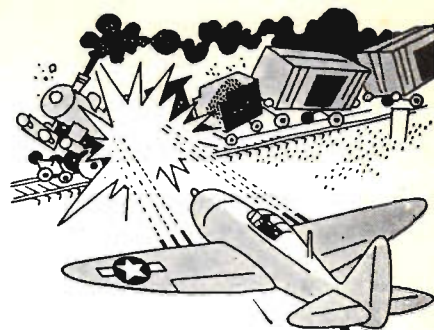
H u r g i c k d e t med de hemliga handlingarna i de tre fallen? Jo, i första fallet anträffades bilen efter 6 dagar med allting kvar i bilen, men om vem, som hade haft den, och om vem eller vilka, som ev. läst papperen, ja, därom vet man ingenting. - I det andra fallet hittades portföljen på banvallen följande dag, tom. - I det tredje fallet hittades portföljen av en utomstående person - på en soffa vid en spårväghållplats i Stockholms västra förorter - med innehållet kvar, men omrört.

O c h s å en annan sak! - Det är berömvärt att vara ambitiös till tjänstens bästa, men att vara så ambitiös, att man i bussar, spårvagnar, på tåg och restauranger i utomståendes närvaro diskuterar tjänsteangelägenheter, t o m av hemlig natur, är brottsligt. Tyvärr förekommer det alltför ofta! Tänk även på att väggar och dörrar på hotell kan vara ganska tunna!

DET PÅGÅENDE KRIGET:

U S A : S A R M É C H E F O M F L Y G

O C H K R I G .



US News & World Report 51: -

Fråga: "Tror generalen, att vi, med en mindre styrka och med nya vapen, kan stå emot en fiende?"

Svar: "Ja. Jag tror att den kombinationen kan användas genom förbättringar av pansarvärnsvapen, genom riktig användning av planerad förstörelse, genom stora förbättringar av stridsvagnarna samt genom flyganfall med raket mot stridsvagnar. Vi vet av erfarenhet att sådana anfall är mycket verk-samma när man vill minska den offensiva styrkan hos en armé, som använder mycket pansar."

Fråga: "Men ändå har folk uppfattningen, att människohorder kommer att översvämma Europa. Skulle vi kunna klara det?"

Svar: "Naturligtvis. Där kan vi sätta in vårt flyg och vårt artilleri med våldsam effekt".

Fråga: "En mycket rörlig enhet av mindre storlek skulle sålunda kunna vara effektiv?"

Svar: "Säkerligen. Rätt utnyttjande av stridsvagnshinder, broar, bergs-kedjor, vattendrag och liknande, i samband med planerad förstörelse - den kombinationen av faktorer tillsammans med ytterligt rörliga stridskrafter, ut-rustade med moderna vapen, kan hjälpa oss en bra bit på vägen att göra det möjligt."

Fråga: "Skall vår armé bli mer rörlig? Skall vi lägga mer vikt vid fly-get?"

Svar: "Ja, absolut. Vi har bibehållit två luftburna divisioner och vi har framställt en stor mängd modern utrustning åt dem. Så vi har redan gjort goda framsteg i att öka våra möjligheter att flytta trupper per flyg. Det återstår emellertid mycket att göra."

Fråga: "Har vi tillräckligt med flygplan?"

Svar: "Nej, inte för närvarande, men vi arbetar tillsammans med flyg-vapnet på problemet att ha tillräckligt antal transportplan av lämpliga ty-per, så att vi kan flytta en hel armédivision med flyg i ett företag.

Utvecklingen av trafikflyget, vilket kan tas i tjänst, är någonting som jag anser har stora möjligheter. Jag ställer blott denna fråga: Om det är logiskt att stöda passagerartrafiken med medel från luftpostintäkterna och på annat sätt, då tycker jag, att det är lika logiskt att under lämplig kon-troll tänka på att stöda fraktflyget, som är lämpligt för militärt bruk."

Fråga: "Hur vore det med armébefäl över dess egna taktiska flyg?"

Svar: "Armén stödde helt och fullt frågan om den sammanslagning, vil-ken 1947 skapade ett fristående flygvapen i USA. Jag håller fortfarande på det. Armén har inte för avsikt att försöka skapa ett eget taktiskt flygvapen."

Om så gjordes, skulle det bli en onödig fördubbling av utbildningssystem, reservdelslager, byggnader, underhåll och liknande. Flygvapnet samarbetar nära med oss och i flygvapnets nya program är proportionen attackplan per division sådan, att flygvapnet kan ge oss tillräckligt taktiskt stöd."

Fråga: "Det har sagts, att marinens marktrupper samarbetar bättre med sitt flyg?"

Svar: "Jag tror, att det är sant. Jag tror, att metoderna och tekniken är likartad."

Efter vad jag vet, fick min division, den 25., vid Guadalcanal det första taktiska flygstöd, som någon division i strid fick under det gångna kriget. Vi stöddes där av flygstyrkor ur flygvapnet, flottan och marinkåren. Alla gjorde ett gott arbete. Och jag vidhåller, att det inte gör så värst stor skillnad för männen i flygplanen, vem, som är på marken - inte heller gör det stor skillnad för honom på marken, vem den är, som är i luften, om de har lämpliga signalmedel och lämpliga metoder att identifiera målen.

När det gäller att gå rätt igenom ett land, sedan man kommit över strandlinjen, då blir det komplicerat, i synnerhet målidentifieringen. Vi hade ypperligt stöd från Normandie till Elbe av vårt flygvapen - låt ingen säga något annat - ypperligt. Jag hade jaktskydd över min 3. pansardivision hela vägen från genombrottet vid St Lo i Normandie till Elbe, och det var hela tiden flygplan över våra kolonner.

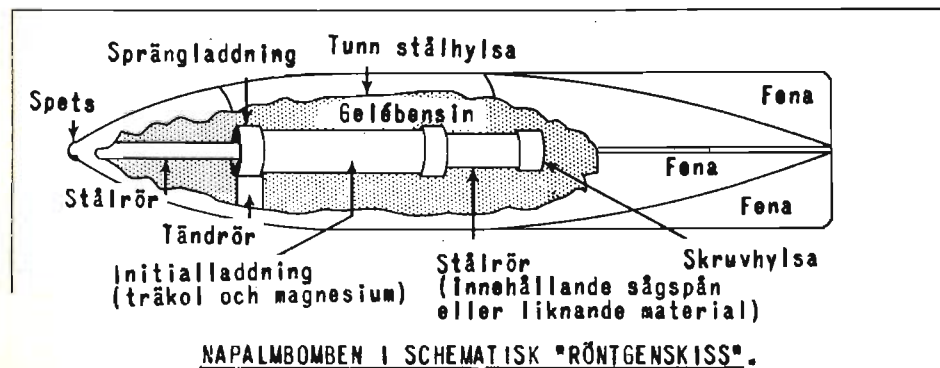
Jag har sett stora fordon brinna ned till skrot som resultat av våra flyganfall, då flyget stödde vårt genombrott i Normandie. Jag har också sett, hur 3 km långa, dubbla kolonner av fiendens fordon brändes ned av de flygplan, som stödde våra trupper. Förare brukade per radio meddela och säga till våra marktrupper: "Det finns fientligt pansar i detta område." Det var det bästa samarbete, det kan jag försäkra."

Fråga: "Hur är det med robotar?"

Svar: "Vi gör verkliga framsteg inom detta område. Det är ett av de verksamhetsfält jag är mest intresserad av - stridsvagnar och pansarvärnsvapen, luftvärn och robotar, taktiskt flygstöd och luftburna trupper samt flygtransporter."

Napalmbomben - effektivt pansarvärn.

(Mil Review 9/50)



I anslutning till de i U f l nr 4/51 s 135 meddelade uppgifterna om det i Korea använda stridsmedlet Napalm, inför vi här - efter Illustrated London News, London, och Military

Review, USA - en bild, visande napalmbombens konstruktion. Om denna bomb heter det i de nämnda källorna:

Napalmbomber har med stor framgång begagnats i flyganfall mot nordkoreanskt pansar. Bomberna tillverkas genom att tillsätta ett kemiskt bindmedel till bensen, vilket gör denna till en geléartad massa. Bomben innehåller dessutom tändrör, initialladdning och brisant detonationsladdning. Bomben kreverar när den träffar målet, och kastar då ut det brinnande geléet åt alla håll. Den är särskilt verksam mot lastbilkolonner, byggnader och skog. Den är också - som en följd av sina 'vidhäftande' egenskaper och den alstrade, ohyggliga hettan - ett mycket effektivt pansarvärn. Napalmbomberna förstör - när de användes mot stridsvagnar - i allmänhet dessa genom att de kommer vagnarnas bensintankar att explodera.

Framtidsaspekter på Koreakonflikten.

(N Y Her Trib 21/9 51)

Man kan dra vissa slutsatser angående hur en eventuell ny offensiv från de rödas sida kommer att te sig, genom att söka bedöma vilken roll flygkrigföringen i Korea kommer att spela. "Icke-officiella" rapporter talar om kaukasiska trupper i Manchuriet, sovjetryska strategiska bombförband på manchuriska flygbaser samt tusentals ryska reajaktpän, som överlämnats till kineserna. Det talas vidare om intensiv, stridsmässig utbildning av flygande personal i Manchuriet och Kina, med tyngdpunkten lagd på skjutning och nattjaktföretag.

I den del av konflikten, som hittills utspelats, har kommunisttrupperna kommit underfund med att de - trots överlägsenhet i antal - inte förmår besegra FN-styrkorna, beroende på att de saknar flygöverlägsenhet. I stället har FN-flyget åstadkommit förödande förluster för de röda. Den bittra läxan har blivit, att en massarmé utan stöd av flyg inte kan vinna en slutlig seger.

När detta faktum stod klart för Kommunistkina ställdes krav till Stalin på mera effektiv hjälp från dennes sida, eljest skulle de röda i Korea bli tvingade gå med på vapenstillestånd. Under det att de s k vapenstillestånds-förhandlingarna pågår, har dessa mera kommit att representera en period av överläggningar mellan Mao och Stalin, än en överläggning mellan Kommunistkina och FN. Om Mao vinner sina syften, kan man vänta ett insättande av rött strategiskt bombflyg, taktiskt flygstöd åt kommuniststyrkorna och eventuellt även operationer med ubåtar och flottflyg mot de marina FN-styrkorna i Fjär-ran Östern. Om så skulle bli fallet, skulle FN-flyget tvingas att anfälla baserna i Manchuriet. Det är en sak att avstå från att anfälla dessa baser när, som f n , endast jaktflyg utgår från dem, men en helt annan sak - om anfall därifrån skulle riktas mot FN:s trupper, flygbaser och örlogsfartyg. FN-flyget skulle då tvingas anfälla Mukden, Charbin, Tientsin m fl flygbaser i Manchuriet - samt Peking. Vart detta skulle leda är det ingen som vet.

Det slag av flyg, som från kommunistsidan eventuellt kommer att sättas in mot FN-styrkorna om stillestånds-förhandlingarna misslyckas, kan ge en fingervisning om Sovjets vilja att riskera en världskonflikt.

Flygbladskrig i Korea.

(The Roundel nr 6/51)

Efter Army Navy Air Force Journal i USA meddelar tidskriften: - Det går åt massor av flygblad för att föra ett modernt krig. Mellan 28/6 till 31/10 kastade FN-kommandots "avdelning för psykologisk krigföring" (Psychological Warfare Branch of the Far Eastern Command) ut 100 miljoner flygblad i Korea. De flesta av dessa "levererades" med flygplan typ B-29 (Superfortress) och C-47 (Dakota). Ytterligare 10 miljoner spreds med 5:te luftflottans flygplan, spaningsplan samt artilleri- och granatkastareld från 8:de armén och X: e armékåren.

Forts s 301.

Så gick det till!

Fackred: Studiecentralen

EN VÄSTKUSTEPISOD 1940.

Det var på våren 1940, någon månad efter den tyska invasionen i Norge. En morgon i maj siktades utanför Göteborg en utländsk ubåt, som befann sig omedelbart utanför territorialvattengränsen. Den i beredskap liggande minsveparen "Starkodder" fick order att gå ut till platsen. Från fartyget fick man nu följa det dramatiska händelseförloppet.

Ubåten, som identifierades som den engelska minubåten "Sea 1", var mer eller mindre manöveroduglig och troligen skadad akterut, då den låg lågt i vattnet. Det verkade som ubåten strävade efter att komma in på svenskt område. Innan så skett fick emellertid den tyska morgonspaningen syn på ubåten. Först kom ett flygplan och lade sig i luften över ubåten och höll den i schack med sina bomber. Senare kom ännu ett tillstades. Det landade på vattnet invid ubåten, och till flygplanet överfördes ett par man från ubåten, man kan förmoda fartygschefen och kanske fartygsingenjören. På så sätt förklarmade man förmodligen ledningen på den brittiska ubåten i hög grad.

Flygplanet lättade därefter och flög i väg med sina fångar västerut. Efter en god stund syntes en tysk minsvepare på väg med hög fart mot ubåten. Då den kom fram, sattes prismanskap ombord på ubåten och sedan togs densamma på bogsering. Den bevittnade händelsen, att en ubåt kapas av ett flygplan (i samarbete med ett mindre fartyg), torde vara ganska enastående.

("Sveriges Flotta" 1/51)

AMERIKANSK FART.

Air Marshal Sir Robert Saundby, RAF, har i våras gjort ett besök i USA och med anledning därav offentliggjort några reflexioner. Han skriver: - Amerikanerna har tro på framtiden och hur underligt det än låter, så tycker de om att arbeta. För att låna ett av deras ordstäv, så kan svåra saker snabbt bli klara men de omöjliga tar en liten stund längre. - Jag påminner mig vad som hände år 1944, under slutskedet av det senaste kriget, då Bomber Command och USA:s Eighth Air Force skulle utföra taktiskt flygstöd och bombardera den tyska fronten åt de allierade arméerna. Detta var ett stort problem, då det var ytterst viktigt att bomberna skulle fällas över fienden och inte över våra trupper, vilka kunde vara (och i sanning borde vara) mycket nära.

För planläggningen av dessa operationer ville både 8:th Air Force och vi ha en direkt telefonförbindelse till vår respektive samverkande Tactical Air Force. När vi i brittiska Bomber Command bad om vår direkta linje till 2:nd TAF, fick vi besök av en rad personer, som ville veta varför vi behövde den; förstod vi att det betydde 300 km ledning som inte fanns, kunde vi inte använda någon annans linje; och förstod vi inte att det skulle ta 3 månader, då kanske kriget redan var över? - Dagen efter det amerikanske general "Jimmy" Doolittle bad om sin direkta linje åt 8:th Air Force, kom en signalofficer till hans stabskvarter, rusade in till honom, hälsade och sade: "General, jag har hört att generalen vill ha en direkt linje till 9:th AF. Tja, jag antar att det endast betyder ett par hundra kilometer ledning och det skall jag snart klara. När vill generalen ha den?" - "Igår!" - Han fick den omedelbart. Vi i Bomber Command fick aldrig vår, men D. lät oss använda sin.

(Aeroplane 4/5 51)

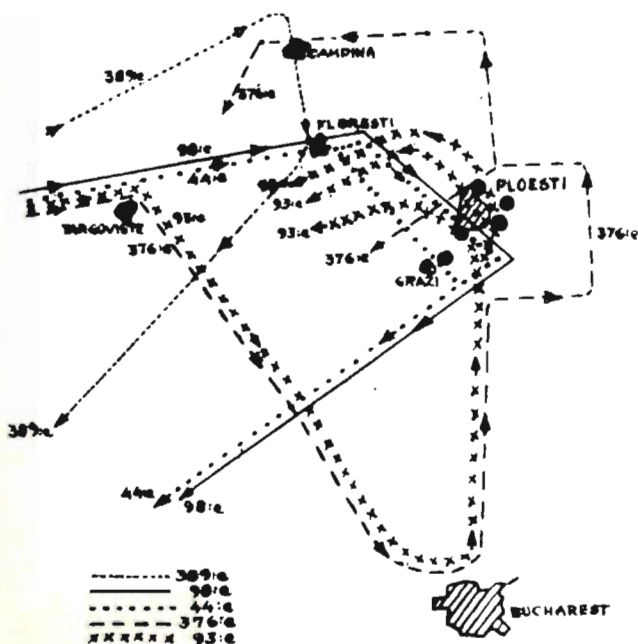
FLYGANFALLET MOT PLOESTI 1943.

Den 1/8 1943 utförde tunga amerikanska bombförband ett anfall, som blev ett av de mest omtalade under hela kriget. Det var anfallet mot oljeraffinaderierna vid Ploesti i Rumänien - det första låganfallet i stor skala, med tunga bombplan ur det dåvarande amerikanska arméflyget - mot ett starkt försvarat mål. Anfallet blev ej en fullständig framgång - men målet blev svårt skadat. Företaget är ett utomordentligt exempel på god planläggning och noggranna förberedelser. Bland annat byggde man en attrapp av målet i öken, mot vilken man förövade så intensivt, att - som en flygare skrev - "vi skulle kunnat anfalla målet i sömnen".



NÅGRA FÅ METER ÖVER FABRIKSSKORSTENARNA KOM LIBERATORPLANEN IN FÖR FÄLLNING, I "GLUGGAR" MELLAN RÖKMOLNEN. - ÖVER 90 % AV SKADORNA PÅ MÅLEN ORSAKADES AV BOMBER MED FÖRDRÖJNING. DE BRISERADE EFTER DET PLANEN LÄMNAT OMRÅDET.

ANFALLET MOT PLOESTI



Företaget planlades under ledning av general Breereton, chefen för 9. luftflottan. Målområdet omfattade nio större oljeraffinaderier. Bland dessa utsågs sju huvudmål, utgörande "nyckelanläggningar". Man avsåg ursprungligen att insätta 144 flygplan i företaget, men detta ändrades så, att det slutliga antalet deltagande plan blev 177. För att möjliggöra ett storanfall måste man ta flertalet flygplan från England, till förfång för offensiven mot Tyskland.

Bland de största problemen under planläggningen var valet av bombtyp och behovet av ett nytt bombsikte. Till slut valde man 500 och 250 kg minbomber samt brandbomber.

Minbomberna var 170 mer än den beräknade, erforderliga insatsen. Alla inställdes på fördröjning - i första och andra vågen på 1-6 timmar och i sista vågen på 45 sekunder. Flygplanen utrustades med ett nytt låganfallssikte och två extratankar, som gav dem ett bränslefförråd på omkring 12.500 lit per plan. - Utgångsbaserna låg i Egypten.

Den 1/8, strax efter gryningen, startade förbandet, som bestod av fem flottiljer (376., 93., 98., 44. och 389. i nu nämnd ordning), under befäl av general Ent. Anflygningen gick över ön Korfu, och därefter mot nordost, över de albanska och jugoslaviska bergen. Innan förbandet nådde fram till Donau, nära Lom i Bulgarien, tappade de tre sista flottiljerna kontakten med de två första på grund av molnförhållandena. Sammanhållningen skulle kanske kunnat bibehållas med hjälp av radio, men detta skulle ha äventyrat överraskningsmomentet. De två första flottiljerna nådde därför målet något tidigare än de övriga. Därav följde, dels att anfallet inte blev koncentrerat, dels att de efterföljande flottiljerna insattes mot målet, när luftvärnet gått i högsta beredskap. - Den första inflygningspunkten var Pitesti, omkring 100 km från Ploesti. Där lämnade 389. flottiljen förbandet och fortsatte till sitt mål Campina. Halvvägs mellan Pitesti och den slutliga inflygningspunkten vid Floresti (omkring 20 km nordväst om Ploesti) tog chefen för ledarflottiljen (376.) miste på staden Targoviste och Floresti, och svängde åt sydost. Följd av 93. flottiljen fortsatte han till Bukarests utkanter, innan han upptäckte misstaget. - De två flottiljerna flög därefter norrut mot Ploesti. Snart utsattes de för häftig luftvärnseld. Chefen för 376. flottiljen gjorde därför en utvikning mot öster och norr, för att försöka nå sitt mål från ett mindre luftvärnat håll. När flottiljen nådde en punkt nordöst om Ploesti, i närheten av sitt mål, utsattes den för så häftig luftvärnseld, att general Ent beordrade flygplanen att anfalla första lämpliga mål. De flesta av bomberna föll inom målområdet, men endast 6 flygplan, vilka flög direkt in över Ploesti, träffade med sina bomber ett av de från början fastställda målen.

När 93. flottiljen kom fram till Ploestis utkanter, följde den inte den 376. österut. Den flög i stället rakt mot målen i stadens södra del. Trots kraftig luftvärnseld och anfall av fientligt jaktflyg fick flottiljen, som flög på höjder mellan 30 - 100 m, god verkan mot tre raffinaderier. Olyckligtvis utgjorde dessa raffinaderier mål för 98. och 44. flottiljerna. - Under tiden kom dessa flottiljer fram till den slutliga inflygningspunkten, strax efter det att 93. flottiljen genomfört sitt anfall, och följaktligen möttes de av kraftig luftvärnseld. Flygplanen måste dessutom flyga genom de eldsvådor och bombexplosioner, som 93. flottiljen åstadkommit. Trots de svåra förhållandena fick förbandet in effektiva fullträffar. De två flottiljerna anfölls under återflygningen av ett stort antal jaktplan. De sista jakthanfallen kom, när flygplanen var ute över Adriatiska havet. Chefen för 389. flottiljen hade svårt att orientera sig fram till Campina. Han nådde dock målet med sitt förband och förstörde det fullständigt.

Ploesti-företaget svek förväntningarna och medförde stora förluster. Dessa uppgick till 54 flygplan, varav 41 i strid. 532 flygare förlorades. På kreditsidan stod emellertid en hel del kraftigt verkande bombträffar och omfattande skador på oljeraffinaderierna - skador, som skulle blivit ännu större, om inte en del bomber varit blindgångare. Man beräknade, att Ploestis totala produktionskapacitet sjönk med 42 %. Men fastän den allmänna skadegörelsen var omfattande, hindrade den inte, att tyskarna snart åter satte igång produktionen. Ända till sent på våren 1944 förblev Ploesti intakt, enär de vid Medelhavet baserade allierade bombförbanden dessförinnan insattes mot mål, som vid den tiden ansågs vara av större betydelse än olja. Då återupptogs emellertid offensiven mot Ploesti med stor framgång.

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



"150 - FLOTTILJSPROGRAMMET" I USA.

I anslutning till den i U f l nr 8-10/51 s 255 efter Sv D införda översikten "Försvarsförstärkning i USA" har följande ur Aviation Week den 3/9 51 hämtade uppgifter om USA-flygvapnets förutsedda, högsta numerär sitt intresse.

I diskussionen om USA-flygvapnets ytterligare förstärkning har som slutmål nämnts antalen 163, 150 eller 148 flottiljer, jämfört med hittills beslutade 95. Här nedan följer en sammanställning över hur flottiljerna skulle fördela sig på flygslagen enligt det högsta budet. Fördelningen enligt de lägre alternativen är ännu icke kända.

Strategiska flygflottiljer.

Tung bomb	8 st	Summa	240 flygplan
" spaning	3 "	"	90 "
Medeltung bomb	34 "	"	1530 "
" spaning	5 "	"	180 "
Eskortjakt	8 "	"	600 "
Summa	<u>58 st</u>	Summa	<u>2640 flygplan</u>

Taktiska flygflottiljer.

Attack (inberäknat spaningsflottiljer)	36 st	Summa	2.700 flygplan
Lätt bomb	10 "	"	640 "
Summa	<u>46 st</u>	Summa	<u>3.340 flygplan</u>

Luftförsvars- (jakt-)flottiljer.

Dagjakt	22 st	Summa	1.650 flygplan
Allväders	12 st	"	432 "
Summa	<u>34 st</u>	Summa	<u>2.082 flygplan</u>

Transportflygflottiljer.

Tunga	13 st	Summa	624 flygplan
Medeltunga	12 "	"	768 "
Summa	<u>25 st</u>	Summa	<u>1.392 flygplan</u>

Tillkommer 740 tankningsflygplan

Totalsumma 163 flygflottiljer

Totalsumma 10.194 flygplan

Antalet flygplan per division, antalet divisioner per flottilj, antalet flygplan per flottilj samt de olika flygplantyperna framgår av tablå sid 291.

T o t a l s u m m a n 10.194 flygplan skulle sålunda utgöra krigsflygplanen i första linjen. Om man räknar med att på två flygplan i tjänst i första linjen skulle gå ett flygplan i reserv tillkommer ytterligare 5.097 flygplan och totala antalet flygplan skulle bli 15.291. Till denna summa rent operativa flygplan kan sedan läggas övriga flygplantyper: - transportflygplan avsedda för andra transporter än trupptransporter, väderplan, räddningsplan, skolplan etc. Detta skulle innebära att amerikanska flygvapnet skulle komma upp i ett antal av omkring 27.000 flygplan av alla typer.

P r o d u k t i o n s e x p e r t e r n a är emellertid inte riktigt ense med förespråkarna för detta program. Intill juli 1952 kommer det inte att finnas flygplan till mer än 95 flottiljer. Efter denna tidpunkt kommer utbyggnaden dessutom att försvåras av brist på officerare och övrig personal.

E n l i g t d a g s p r e s s e n den 3/10 51 har den militära ledningen enat sig om att begära 140 flottiljer, dvs en förstärkning av det tidigare beslutade flygvapnet med nära 50%.

PRESS-

NYA ATOMVAPEN

Sv D

GRANNAR:

Av Sv. D:s flygmilitäre medarbetare

5/10 1951.

Om ett krig skulle bryta ut i Västeuropa i dag, kunde, anser man bland västmakterna, ryssarna sätta in 100 divisioner stödda av ett taktiskt flyg på 8 000 jakt- och attackplan jämt några hundra tunga bombplan. Mot detta skulle västern kunna sätta upp 12 divisioner och 1 000 jakt- och attackplan i dag; om något år beräknar man ha 30 divisioner och några tusen flygplan. Den ryska överlägsenheten förblir emellertid flerfaldig på marken och är svår att bestrida i luften även framdeles. I detta läge är det mer än naturligt att västsidan ser sig om efter något att kompensera med. Svaret synes ligga på atomvapnets område.

Under september ha flera framstående personer i USA, såsom flygministern, chefen för flygvapnet och medlemmar av kongressens atomenergikommission, gjort uttalanden, som tyda på att nya atomvapen, lättare och med andra användningsformer än de "gamla", nu ha framställts och prövats. Nya sprängningsförsök i Nevada ha aviserats.

Grundtanken med de nya vapnen är att de skola lämpa sig bättre för taktiskt bruk på slagfältet, kunna medföras i lättare flygplan, bli tillgängliga i större antal och sålunda på ett helt annat sätt än man tidigare tänkt sig kunna lamsla de ryska stötruppernas omedelbara offensiv-

förmåga.

De nya vapnen äro alltså i bombform och kunna medföras i tvåmotoriga medeltunga bombplan, bl. a. i den typ, som kommer att baseras på de nya stora hangarfartygen. Det är sålunda ännu icke fråga om atomladdningar i artilleriprojektiler eller i robotar. Man förutser, att det framdeles skall bli möjligt att få ännu lättare bomber, som kunna medtagas t. o. m. på lätta attackplan. Det synes troligt, att man skall kunna framställa olika varianter och olika storlekar för olika militära syften. Verkningsförmågar på dessa lätta bomber är helt naturligt mindre än på de gamla, men detta kan vara en fördel för taktiskt bruk, om i stället fler bomber blir tillgängliga. Nevada-försöken avse bl. a. att visa vilken verkan, som erhålles mot trupp under vila, förflyttning och strid.

Ingen kan eller vill påstå, att de nya atombomberna ensamma kunna avgöra ett krig. De bli ett nytt vapen i arsenalen, men ett så verksamt vapen att dess framställning anses motivera högst betydande offer. Programmet är närmast sex nya miljarder dollar till den amerikanska atomkommissionens förfogande. Samtidigt får flygvapnet ytterligare fem miljarder för att sätta upp nya förband och anlägga nya baser, bl. a. i syfte att bli bättre i

stånd att leverera de nya bomberna, om det skulle behövas, på rätt tid och rätt plats. Det amerikanska flygvapnets ledning antyder redan, att den strategiska tyngdpunkten i luftkrigsföringen kommer att med de nya vapnens hjälp förskjutas från hemorten och i riktning mot landfronten. Antalet tillgängliga bomber börjar nu, säger man, bli tillräckligt stort för att en sådan förändring skall vara möjlig. Genom att rikta bomberna mera mot rent militära mål skulle man också befrias från många av de efterkrigsproblemen man haft att brottas med i Tyskland och Japan.

En förutsättning för att bomberna skola nå sina mål och göra sin verkan är, att bombplanen kunna slå sig fram. Det värsta hindret utgör det talrika ryska jaktflyg, som ingår i marktruppernas skydd. Förutom bombförband behövs alltså alltså ett högst betydande jaktflyg omedelbart tillgängligt vid krigsutbrott i Västeuropa för att bekämpa det ryska flygvapnet. Ett sådant jaktflyg ingår också som en avgörande faktor i general Eisenhowers program för NATO-ländernas upprustning. Både USA och England arbetar för fullt på att skaffa fram flygplan och sätta upp nya förband för denna uppgift.

FLOTTILJERNAS SAMMANSÄTTNING I U S A F .

Flottilj	Antal fpl per div	Antal div per flj	Antal fpl per flj	Flygplantyper
Tung bomb	10	3	30	Convair B-36, senare Boeing B-52, eventuellt Convair B-60.
Medeltung bomb	15	3	45 ¹⁾	Boeing B-47 och B-50, av vilka den senare utgår efterhand.
Lätt bomb	16	4	64	Martin B-57 (Canberra). North American B-45.
Dagjakt	25	3	75	North American F-86 samt som eskortjakt Lockheed F-94 D, senare eventuellt Mc Donnell F-88. Som taktisk jakt (attack) Republic F-84 E, F-84 F, senare eventuellt Mc Donnell F-88.
Allvädersjakt	12	3	36	North American F-86 D, Lockheed F-94, Northrop F-89.
Tung spaning	10	3	30	Convair RB-36, senare Boeing RB-52 eller Convair RB-60.
Medeltung spaning	12	3	36 ²⁾	Boeing RB-47, Boeing RB-50.
Taktisk spaning	12	4	48 ³⁾	Republic RF-84 F, North American RB-45.
Tung transport	12	4	48	Douglas C-124.
Medeltung transport	16	4	64	Chase C-123, Fairchild C-119.

Arm: 1) Plus en division om 20 tankningsflygplan av typ Boeing KC-97.

2) "- "- 12 "- "-

3) Tre divisioner för spaning under dager, en division för spaning under mörker.

Nr 800 - första reajaktdivisionen på hangarfartyg. (Times 13/8 51)

Engelska marinflyget fick från och med den 22/8 1951 sin första fast organiserade division reajaktplan för hangarfartyg. Det är en 8-plansdivision Supermarine Attacker. Denna flygplantyp gjorde däcklandningsprov redan 1947, och satte internationellt hastighetsrekord på 100 km sluten bana 1948 med 910 km/tim. Den nya divisionen bär nummer 800 och skall baseras på hangarfartyget "Eagle".

Bristol och Boeing i robotsamarbete.

(The Aeroplane 51)

Bristol i England och Boeing i USA meddelade i början på året att de enats om visst tekniskt samarbete. Tidskriften antyder närmast robotforskning.

V A R F Ö R Ä R K R I G S F L Y G P L A N S Å D Y R A ?

Den kända amerikanska facktidskriften *A v i a t i o n W e e k* har den 27/8 1951 behandlat ovanstående, i nuvarande läge högst aktuella kostnadsfråga. Vi återger nedan och på vidstående sida ett sammandrag av artikeln.

En av cheferna hos North American-fabriken, mr J. K i n d e l b e r g e r , har inför amerikanska regeringen sökt förklara varför ett modernt jaktflygplan är så dyrbart i tillverkning jämfört med under andra världskriget. Han anför bl a följande fördyrande faktorer:

specialmaskiner för ytbearbetning av vingar, flygkropp etc.
den omfattande elektroniska utrustningen,
maskinell utrustning för nitning, pressning etc.

Specialmaskiner i sådan utsträckning förekom inte och behövdes f ö inte under det förra krigets tid så mycket som numera.

Vidare gör han en jämförelse mellan P-51 Mustang och F-86 Sabre och framhåller, att man får betala för hastighetsökningen från c:a 700 km/tim till 1050 km/tim samt ökningen i topphöjd från 12 till 16 km. Dessutom måste man till detta utvecklingsarbete använda sig av skickliga vetenskapsmän och högkvalificerade ingenjörer, det duger inte längre med "vanliga" ingenjörer. Skillnaderna i tillverkningskostnader framgår av tabellerna på vidstående sida.

Norska flygutbildningen i USA.

(Arb.bladet Oslo 51)

En del norska flygförare har i år inom ramen för Atlantpaktens försvarsprogram utbildats i Texas, USA. Detta innebär en väsentlig avlastning för det norska flygvapnet och frigör ett betydande antal aktiva officerare och en mängd teknisk personal till beredskapstjänsten på divisionerna. Eggemoens flygfält i Norge var mellanstation för den grupp, som sändes över till Texas i slutet av februari. Den första gruppen avreste hösten 1950. En ny grupp har rest ut i augusti 1951.

Ogifta unga män mellan 18 och 25 år kan söka tillträde och allra minst kräves realskoleexamen. De får genomgå en lång uttagningsprövning där kraven är mycket stora. Eggemoen är inte avsedd som utbildningsplats, den är ett led i testningen och under uppehållet där får de sökande fackundervisning, som kan bli till nytta i USA.

På Conley flygbas i Texas får de sedan vara ett år och inom den tiden skall de bli fullt utbildade krigsflygare. Efter utbildningen måste de förbinda sig till 3 års tjänstgöring vid flygvapnet. Man räknar med att detta system skall pågå i ungefär 3 år framåt.

Bodö nya flygfält.

(Militär Orientering nr 10/51)

Bodö nya flygfält skall bli till väsentlig hjälp för den civila och militära flygningen i norra Norge, säger tidskriften. Fältet skall bli färdigt under sommaren 1952. - Hösten 1951 blev de första 1.500 meterna av landningsbanan färdiga. Arbetet, som utfördes av järnvägens folk, började i oktober 1950, förarbetena redan 1949. Fältet ligger på Hernes, sydväst om Bodö stad.

TABLA ÖVER FLYGPIANKOSTNADSSTEGRINGEN PÅ DE SJU ÅREN 1944 - 1951.

Byggnadskostnader (uträknat efter de första 620 flygkropparna):

För	P-51 Mustang	F-86 Sabre	F-86 D Sabre
flygkroppens vikt (utan motor)	1.950 kg	3.100 kg	3.700 kg
konstruktionstimmar	414	3.368	3.230
kostnad per timme	8,60 kr	21,75 kr	31 kr
arbetstimmar	877	3.587	4.190
kostnad per timme	12 kr	21 kr	28,75 kr
materialkostnader	60.000 kr	170.000 kr	200.750 kr
totalkostnad per flygkropp för- utom kostnader för admini- stration, förtjänster etc	130.800 kr	605.000 kr	895.000 kr

Antal konstruktionstimmar fram till första provflygningen:

För	P-51 Mustang	F-86 D Sabre
aerodynamiska prov	600 tim	72.520 tim
vindtunnelprov	2.077 "	42.006 "
detaljkonstruktioner	34.963 "	640.381 "
flygprov	725 "	84.817 "
forskningsverksamhet	ingen	66.512 "
total arbetstid	41.880 tim	1.131.992 "
antal ritningar	1.100 st	6.572 st

Antal ingenjörer o. d. som åtgick för att fullborda det första utkastet till prototypen.

	1940	1951
	P-51 Mustang	F-86 D Sabre
Aerodynamiker	3 st	34 st
Termodynamiker	0 "	12 "
Vindtunnelspecialister	8 "	38 "
Specialister på vibrationer och roderfladder etc	0 "	4 "
Belastningsspecialister	10 "	48 "
Flygprovningsspecialister	4 "	136 "
Forskare av olika slag	0 "	32 "
Ritare	69 "	255 "
Övriga	3 "	47 "
Summa	97 st	606 st

Amerikanskt hangarfartygsbygge.

(US News & World Report 20/7 51)

Amerikanska marinen har beställt ett nytt "jättehangarfartyg" på 59.000 ton, som skall byggas i Newport News, Virginia. Som jämförelse kan nämnas,

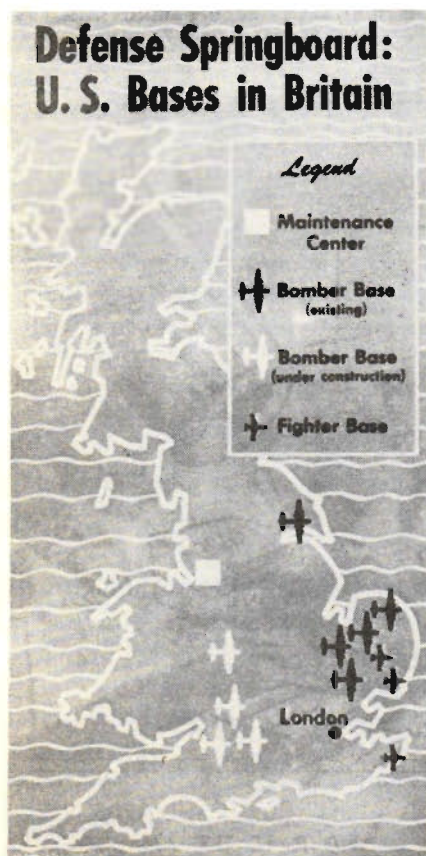
att det hittills största hangarfartyget "Midway" är på 45.000 ton och "Indomitable", som nyligen besökt Sverige, på 29.000 ton. Det nya fartygets längd skall bli 312 m och dess bredd 75 m. Ångturbiner på c:a 260.000 hk skall ge fartyget en fart av 33 knop. Det skall kunna ta ombord tunga, atombombbärande bombflygplan, som f n finns i prototyp, samt jaktflygplan för jaktförsvaret av fartyget. Flygdäcket är konstruerat för att bära flygplan med en vikt av 50 ton. Det skall tåla träffar av 1-tonsbomber. Katapult och stoppwirar är avsevärt förstärkta, jämfört med dem som nu är i bruk. Luftvärnet skall utgöras av förbättrade modeller av de nuvarande 15 cm och 40 mm luftvärnskanonerna med automatiserade riktmedel. Besättningens storlek blir 3.500 man och fartyget beräknas kosta drygt 1,1 miljard kronor.

Ett dylikt hangarfartyg med ett förband tunga bombflygplan med atombomber kommer att utgöra en mycket slagkraftig och rörlig enhet, som kan sättas in t e från Atlanten utanför Norges kust mot Moskva, eller från Östra Medelhavet mot Uralområdet. Det kommer att ge marina flygstridskrafter möjligheter att operera mot västra delarna av Sovjet och Centraleuropa på samma sätt som från Stilla Havet mot Japan under andra världskriget. Om flygbaserna i Europa och Afrika går förlorade för Amerika, blir detta hangarfartyg det enda medlet genom vilket man kan nå Sovjet med jakteskorterade bombförband. Oeskorterade bombplan, som t e B-36, heter det, kan råka ganska illa ut, om de anfallas av rysk jakt.

Inom de 10 närmaste åren kommer man inom USA-marinen att koncentrera sitt intresse kring detta jättehangarfartyg. Man avser bygga två dylika, ett för Atlanten och ett för Stilla Havet, eventuellt flera. Det första blir färdigt våren 1955.

Amerikanska flyget i England.

(US News & World Rep 31/8 51)

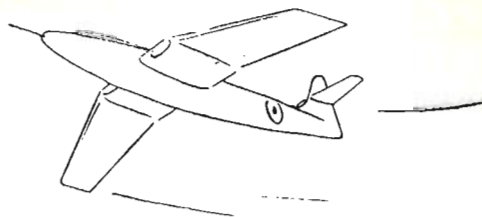


Amerikanerna håller f n på att bygga upp sitt flyg i England för att vid en eventuell konflikt vara i stånd att utföra företag bakom "järnridån" med medeltunga bombflygplan. Flygsträckan till Moskva är c:a 2500 km. Bl a utbygges f n tre jätteflygfält samt påbörjas utbyggnaden av ett fjärde. Förutom dessa fält finns ytterligare åtta, som är belagda med amerikanska förband. Antalet flygplan i dessa uppgick i augusti i år till över 200 plan, varav c:a 60 st 4-motoriga B-50 "medeltunga" bombplan, 75 st F-86 Sabre reajaktpplan och 75 st F-84 Thunderjet (reakt- el attackplan). Personalstyrkan härför uppgick vid samma tid till omkr 20.000 man (inräknat personal för väntade, ytterligare flygförband och för flygfältsarbeten m m. - Red Ufl anm).

B-50-förbanden utför bl a bombfällning med stridsbomber mot Helgoland, ävensom övningsflygningar till Saudi-Arabien och Västafrika, med tankning i luften från B-29. Alla reparationer och översyner sker centralt, vid Burtonwood utanför Liverpool. Tjänstgöringstiden i England för den amerikanska flygande personalen är tre månader. De, som så önskar, får stanna längre, dock inte över tre år. På det hela taget är den engelska inställningen mot amerikanerna vänlig och kamratlig.

Tekniska Fronten:

Fackred: FF/M



F A R N B O R O U G H 1 9 5 1 .

Utöver den kortfattade redogörelse för "T o l v t e F a r n b o r o u g h", som U f l gav läsekretsen på presstopp-sidan i sitt förra nummer (nr 8-10/51), meddelar vi här ett något utförligare sammandrag av de mera ingående referat från det högin-tressanta flygevenemanget, som nyligen förekommit i den utländska fackpressen. - De märkligaste "Farnborough-debutanterna" för Året se bilder sid 297.

Årets Farnboroughutställning den 11 - 16 september visade upp 29 mili-tära och 21 civila flygplan, 37 av dessa i luften. Varje plan, som antas till Farnborough, måste ha minst 10 timmars provflygning bakom sig. Även den "statiska" delen av utställningen, nere på fältet, var fullt "realistisk" där-igenom, att endast i luften prövade typer visades. Här visades också en rik-haltig samling av de nyaste brittiska flygmotortyperna.

Armstrong-Whitworth visade det 2-sitsiga nattjaktplanet Meteor N_F 11 (2 Rolls-Royce "Derwent 8"), försett med radarnos, tryckkabin och fälltankar, fästade vid vingspetsarna. Flygplanet, som f n serietillverkas för R A F, har fyra 20 mm akan utrustade med flamdämpare, monterade i vingarna. Spännvidd 13,1 m, längd 14,8 m.

Boulton-Paul företrädde av sitt deltavingade försöksflygplan P 111 (Rolls-Royce "Nene"), som överraskade genom sin stora vändbarhet och sina goda roll- och startegenskaper. Landning företogs både med och utan broms-fallskärm, i det senare fallet med betydligt större anfallsvinkel. P 111 är utrustat med kombinerade höjd- och skevroder, s k "elevons". Spännvidd 10,2 m, längd 7,9 m.

Bristol visade sin välkända helikopter 171 (Alvis "Leonides") samt ett "Proteus-Lincoln" bombplan, använt som flygande provbock för prov med två "Proteus"-turbomotorer, vilka avses bli installerade i Brabazon II och Prin-cess. En visning på marken av "Brabazon I" väckte stort intresse. (8 st 2.600 hk Bristol "Centaurus", sammankopplade 2 och 2 och drivande motroteran-de propellrar). Särskilt lade man märke till den omfattande mätutrustningen (däribland 5 filmkameror för ett 50-tal instrument vardera). Brabazon I har lång flygsträcka och användes f n som flygtekniskt försöksflygplan. Spänn-vidd 70 m, längd 54 m, flygvikt 129 ton, max-hastighet 483 km/tim. - Bristol 170 "Freighter" (2 st Bristol "Hercules 730"), som kunde transportera en hel helikopter i sitt lastrum, visades även.

De Havillandföretagen visade nio flygplan. - D H Aircraft Co presentera-de första 40-sitsiga "Comet" (D H Ghost-motorer). Planet är försett med "tip-stall"-fenor, inbyggda antenner m m. Marschhastighet 790 km/tim, längsta flyg-sträcka 5.700 km. Även det 4-motoriga, 14-17-sitsiga planet "Heron" (D H "Gipsy Queen 30") och 2-motoriga, 8-11-sitsiga "Dove" (D H "Gipsy Queen 70")

gjorde uppmärksammade flygningar. Det 2-sitsiga (sida-vid-sida) skolflygplanet "Vampire Trainer" (D H "Goblin 3") kan även utrustas med beväpning och användas för vissa stridsuppgifter. Dess prestanda svarar mot Vampire Mk 5. Maxhast på 7.000 m: 880 km/tim. Liksom det 2-sitsiga, fartygsbaserade nattjaktplanet "Sea Venom" (D H "Ghost") gjorde det en utmärkt uppvisning i avancerad flygning. - D H Engine Co visade "Reheat Venom", en experimentupplaga av Venom Mk I (D H "Ghost" + efterförbränning) med förbättrade start- och stigegegnakaper. Detta flygplan har förutom av R A F även beställts av franska och australiensiska flygvapnen. - D H Propellers Ltd visade bromsverkan hos omställbara propellrar på ett turbinflygplan, 18-22-sitsiga Handley-Page "Marathon 2" (2 st Armstrong-Siddeley "Mamba"). Dettas landningssträcka understeg 155 m. - De Havilland Co of Canada framförde sitt populära skolflygplan "Chimpunk" (D H "Gipsy Major").

English Electric demonstrerade "Canberra P R 3", fjärrspaningsutförandet av sitt berömda bombplan (2 st Rolls-Royce "Avon"). Det sistnämnda avverkade nyligen 3.355 km (Nord-Irland - Gander) på 4 tim 18½ min. Spännvidd 19,5 m, längd 20,4 m. Ehuru ej anmält visades även "Canberra B 5", försedd med automatisk målangivning. Dessutom visades "Sapphire Canberra" (2 st Armstrong-Siddeley "Sapphire"), som skall licensbyggas i USA. Denna typ steg nyligen till 12.000 m från stående start på 3 min 7 sek. Spännvidd 19,5 m, längd 20 m.

Fairey Aviation, som specialiserat sig på fartygsbaserade anti-ubåtsplan, demonstrerade "Gannet" (Armstrong-Siddeley "Double Mamba") och det lättare planet "Firefly Mk 7" (Rolls-Royce "Griffon"), båda 3-sitsiga, lågvingade monoplan med hopfällbara vingar och motroterande propellrar. Spännvidd 16,6 och 13,6 m respektive. Båda dessa plan serietillverkas för engelska flottan. "Gannet" har infällbar radargondol i bakkroppen och långt bombrum, "Firefly" har två vingprofilformade sk " s o n o b u o y s ", med känsliga små sändare upphängda under vingarna, inga akan, men 8 raketer under vingarna.

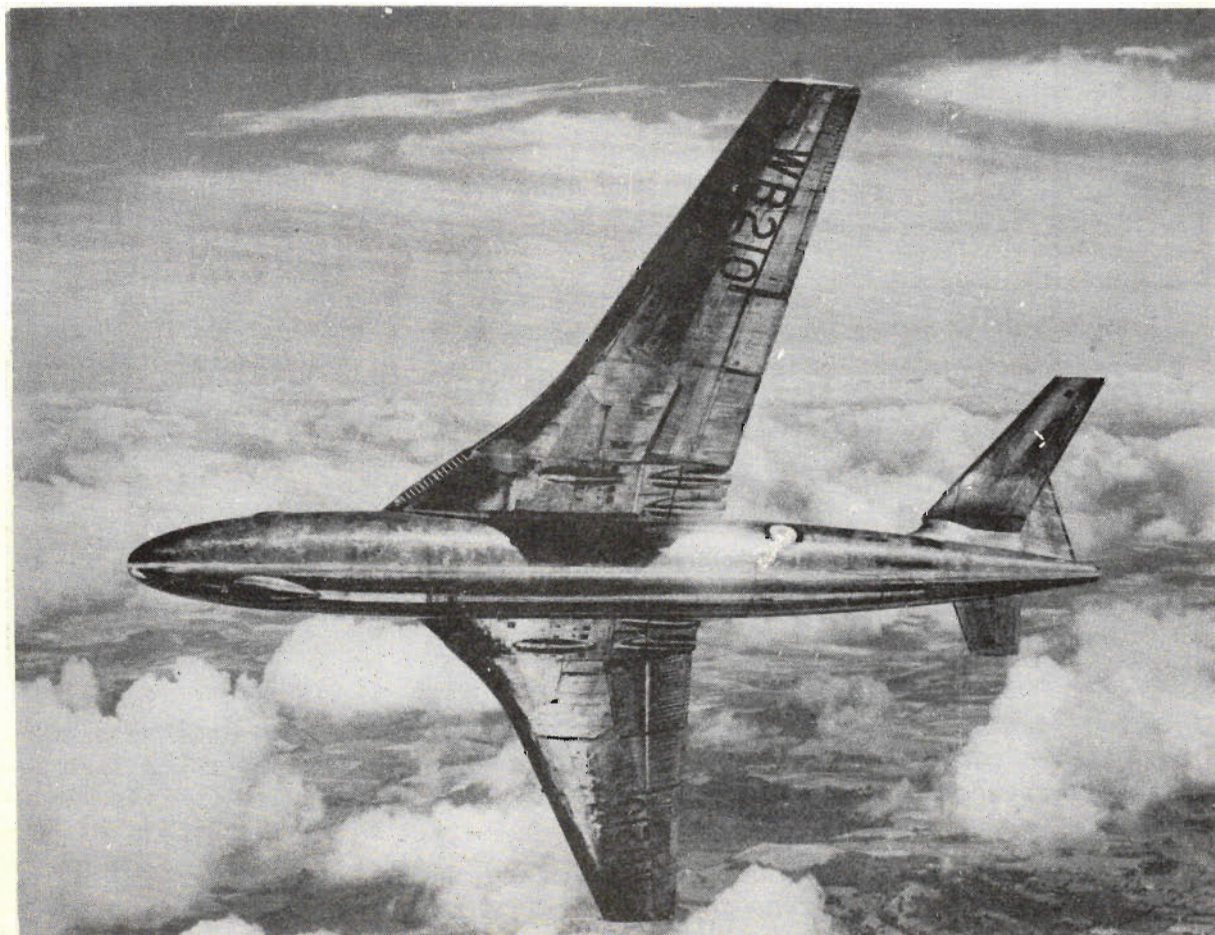
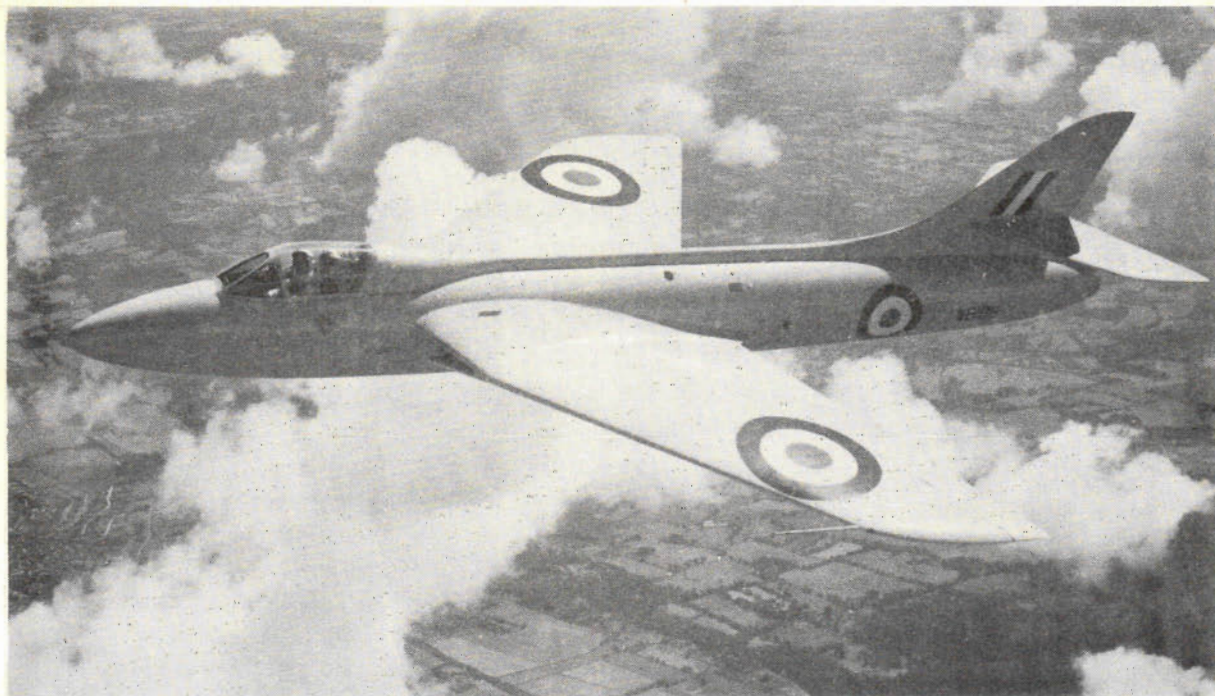
Gloster's "Meteor", ensitsigt och specialbyggt för låganfall (2 Rolls-Royce motorer, fälltankar, 24 st 13 cm-raketer, 4 st 20 mm akan) väckte särskilt stor uppmärksamhet genom en lysande uppvisning i avancerad flygning. Dess förare utförde bl a en helt ny manöver, ett slags hjulning under vertikal stigning, med ena motorn avdragen. Spännvidd 9,9 m, längd 13,6 m.

Hawker visade prototypen av den fartygsbaserade P 1052 (Rolls-Royce "Nene"), spännvidd 9,5 m, längd 12,1 m, samt ett av dagens starkaste namn, sitt nya R A F jaktplan P 1067, med bredspårigt landställ. Prototypen syntes inte ha någon beväpning. P 1067 har officiellt förklarats snabbare än den amerikanska F-86 och ryska Mig-15. Båda planen visades i avancerad flygning och förbiflygning på låg höjd (ca 15 m) vid farter intill ljudets. P 1067:s förbiflygning på låg höjd var sannolikt det snabbaste, som hittills bevitnats på Farnborough - och - enligt speakern - över 1100 km/tim. Ytterligare ett nytt flygplan av Hawkers tillverkning är det likaså pilvingade jaktplanet P 1072, som visades på den "statiska" avdelningen (Rolls-Royce "Avon" och Armstrong-Siddeley "Snarler" raketmotor). P 1072 har grenformigt luftintag och dubbelt utblåsningsmunstycke. Raketmotorn är placerad i bakkroppen.

Napier visade sin nya "compound"-motor "Nomad" på 3.000 hk (bränsleförbrukning vid marschhastighet: 163g/e.hk), installerad i nosen på en 4-motorig Lincolnbombare. En 12-cylindrig dieselmotor driver den ena av två motroterande propellrar, och avgaserna leder till en turbin, som driver den andra propellern. Turbinen driver också två seriekopplade axial- och radialkompressorer, vilka förser dieselmotorn med frisk luft. Starteffekt: 3.000 hk samt 145 kp dragkraft. Torrsvikt 1.900 kg. Dimensioner: 3,2 x 1,5 x 1,25 m.

Percival visade sin nya 2-sitsiga "Provost", RAF skolflygplan (Alvis

T V Ä F A R N B O R O U G H - N Y H E T E R F Ö R Ä R E T .



UPPTILL: - HAWKER P 1067 - JAKTPLAN MED E N R R AVON.

NEDTILL: - VICKERS 660 VALIANT - BOMBPLAN MED F Y R A R R AVON.

FARNBOROUGH 1951 - Forts fr s 296.

"Leonides", 550 hk) ett fpl med utmärkta egenskaper för avancerad flygning.

A V Roe & Co visade "Ashton Mk 2", ett försöksflygplan för tryckkabinsprov på 12.000 m (4 R-R "Nene"), antiubåtsplanet "Shackleton" (4 st R-R Grifon) och det deltavingade Avro 707 B (R-R "Derwent"), alla i luften. Avro 707 B, som i motsats till Boulton Pauls P 111 har skilda höjd- och skevroder, överraskade genom sin stora vändbarhet. Det landade med och utan bromsfallskärm. Spännvidd 10,1 m, längd 12,8 m. Ännu ett deltavingat plan, Avro 707 A, det tredje i serien deltaplan från Avroverken, visades på den statiska delen av utställningen. Spännvidd 10,4 m, längd 13,1 m. Största olikheten mellan 707 B och 707 A ligger i luftintagens placering: - på det förra planet på kroppens översida, medan det på det senare sitter i framkanten av vingroten.

Shorts nytillskott utgjordes av det 4-motoriga reabombplanet SA/4 (R-R "Avons" i par, med "vertikal" placering).

Vickers-Armstrong visade sex flygplantyper, däribland två nykonstruktioner: - det imponerande och mångsidigt användbara, 4-motoriga reabombplanet "Valiant" (första flygning 18/5 i år), vidare det nya 2-motoriga, fartygsbaserade jaktplanet "Vickers Supermarine 508" (första flygning 31/8-51). Båda har R-R "Avon". "Valiant" har markerad pilform på vingen, medan däremot "508-ans" vinge har rak framkant samt V-styrverk. Fördelen med denna styrverkstyp är bl a, att risken för skador genom avgaserna blir mindre, samt att mindre luftmotstånd erhålles. "Valiant" är byggd för fjärrbombning med atombomber. Planet har kallats "det effektivaste offensivvapnet hittills", medan "508-an" säges vara "det snabbaste fartygsbaserade flygplanet". Det nya Vickers-jaktplanet "Swift" (Avon-motorer) från samma firma buklandade dagen före utställningen och ersattes därför av det likaledes pilvingade, tidigare visade jaktplanet "Vickers Supermarine 535". "Supermarine 538", en flottupp-laga av "Attacker" i form av ett ensitsigt, fartygsbaserat jaktplan (R-R "Nene"), försett med sporrhjul, extratank under kroppen, 4 st 20 mm akan, 13 cm-raketer m m, samt "Varsity", ett 2-motorigt skolflygplan (Bristol "Hercules") visades även.

Farnborough 1951 gav liksom sina föregångare en samlad bild av det bästa, brittisk flygindustri just nu har att komma med. I dagens läge är flertalet av de visade planen och motorerna m m förbehållna den inhemska marknaden, under det en del går till USA och andra Atlantpaktländer. Med hänsyn till dagsläget, utrikespolitiskt sett, är det också som en del röster i England höjts mot ett förnyat anordnande 1952. Huruvida dessa vinner gehör, är dock t v ovisst.

Marktjänst:

B R O T T O C H S T R A F F - Forts fr sid 282.

2. Efter "fullföljd" (= överklagande) från den värnpliktiges sida bestämde vederbörlig hovrätt - som lika med rådhusrätten fann, att den värnpliktige gjort sig skyldig till svikande av försvarsplikt, lydnadsbrott och tjänstefel - att straffet skulle ändras till en månads fängelse.

3. Talan mot hovrättens dom fullföljdes av den värnpliktige genom ansökan om revision. - Kungl Maj:t fann dock ej skäl att meddela prövningstillstånd, i följd varav hovrättens dom skall stå fast.

B-36:ans arvtagare - Boeing XB-52 eller Convair YB-60?

Med stöd av från USAF utsända minimifordringar (specifikationer) håller en del av de större flygfabrikerna i USA f n på att i inbördes tävlan sins- emellan skapa det eller de tunga bombplan, som skall bli den kända B-36:ans arvtagare. Bland konkurrenterna om de blivande beställningarna märks bl a X B - 5 2, byggt hos Convair och Y B - 6 0 , från Boeing-fabrikerna. Om dessa nya flygplan har amerikansk fackpress på senare tid innehållit en del sparsamma uppgifter. Vi citerar:

Boeing XB-52 - 8-motorigt atombombplan. (Press maj - aug 51)

De båda av USAF beställda XB-52, 8-motoriga, atombombförande planen har nu snart färdigbyggt vid Boeing-fabriken i Seattle. Mark- och flygprov skall om möjligt påbörjas före 1951 års utgång. - Beräknade data:

Flygvikt	159 ton	Marschhastighet	640 km/tim med 4 motorer
Flygsträcka	17.000 km m.	Maxhastighet	950 km/tim med 8 motorer
4.535 kg bomblast)			

Flygplanet kan alltså med en atombomb flyga från t.ex. Fairbank i Alaska över nordpolen till Tula, c:a 200 km S Moskva - en sträcka av c:a 6.800 km - och efter fällningen återvända till basen.

Convair YB-60 - 8-motorigt reabombplan. (Press aug 51)

Convair YB-60 (8-motorigt reabombplan med 35° pilform på vingen), som är en utveckling av B-36, väntades göra sin första provflygning i november 1951. YB-60 får troligen 8 st P & W J-57 reamotorer à 4535 kp, i 4 st dubbla, under vingen hängande motorgondoler ("baljor"). Besättningen ordinärt 11 man samt 4 man till avlösning. YB-60 bygges som atombombförande plan. Ett prototypexemplar har hittills beställts av USAF.

Följande beräknade data har uppgivits:

Flygsträcka 16.090 km med 885 km/tim på 13.720 m höjd och med 4.535 kg bomblast.

Flygplanet kan alltså med en atombomb flyga från t ex Fairbank i Alaska över "kalotten" till Peiping (Peking) i Kina och därefter återvända till basen.

Haveri # Fronten # R Ä D D N I N G S T J Ä N S T - Forts fr s 302.

U p p f i s k n i n g a v g l i d p l a n o c h b å t a r .

Metoderna att "fiska" upp g l i d p l a n utvecklades mycket under andra världskriget. Det uppges, att man använde dem bl a för att under den tyska ockupationen till England återföra sambandspersonal från guerillastyrkorna i Frankrike. Man har även konstruerat g u m m i b å t a r , från vilka nödställd personal kan fiskas upp enligt liknande principer. Hela metoden är en utveckling av den, som förr användes här i Sverige för att "meta" rap-porthylsor.

Istället för en "krok", fast förbunden med flygplanet, användes emeller-tid nu en w i r e . För att förhindra ett alltför kraftigt ryck i kopp-lingsögonblicket bromsas wiren successivt, genom en anordning i bogserplanet, till dess det bogserade föremålet (planet) fått samma hastighet som det bog-serade planet.

HÖJD- OCH HASTIGHETSREKORD MED DOUGLAS "SKYROCKET", USA.

Som vi kunde meddela i nr 8-10/51 av U f 1 flögs den 11/6 1951 en Douglas D-558-II "Skyrocket" fortare och på högre höjd än som gjorts tidigare med något annat plan - 2.150 km/tim på c:a 20 km höjd, vilket ger machtalet 2. Motsvarande kända värden för raketplanet Bell X-1 är 1550 km/tim på 18 km, d v s $M = 1,5$.

Från början var "Skyrocket" försedd med reamotor jämte raketmotor. För att öka den tillgängliga flygtiden vid prov i överljudområdet beslöt man att i likhet med Bell X-1 föra upp "Skyrocket" till lämplig höjd, genom att koppla fast det under ett modifierat bombplan typ B-29. På så sätt kunde reamotorn tagas bort och förrådet av flytande syre och alkohol fördubblas. Raketmotorn från Reaction Motors är av samma typ som i Bell X-1.

Vid rekordflygningen kopplades planet loss på 10,6 km höjd, och föraren lät det sedan sjunka omkring 500 m, innan han 6 sek senare startade raketmotorn. Efter ytterligare 51 sek påbörjades stigningen i 45° stigbana. Vid önskad höjd övergick föraren, provflygaren Bill Bridgeman, till planflykt, under alltså ökande flyghastighet. Det fanns då ungefär 15 % bränsle kvar, motsvarande omkring 3 min flygning. Enligt flygarens utsago accelererade "Skyrocket" genom ljudhastighetsområdet mycket mjukt, och inga störningar uppträdde heller vid överljudflygningen. Vid återförandet till underljudhastighet däremot skakade planet ganska mycket. På den stora flyghöjden åstadkom luftfriktionen vid överljudhastighet ingen nämnvärd ökning av kabintemperaturen, utan föraren måste koppla till kabinuppvärmningen. En annan intressant faktor var att höjdmätaren uppvisade en avsevärd fördröjning under hastighetsökningen. Den visade t ex vid ett tillfälle 16,8 km, då flyghöjden i verkligheten enligt radarföljningen från marken var 17,7 km. Efter rekordflygningen lades planet i glidflykt. Dess glidtal utan drivkraft är c:a 10:1. Omkring 20 min efter starten landade "Skyrocket" med 270 km hastighet.

Vid ett senare tillfälle, den 15/8 1951, överskreds höjdrekordet för bemannade ballonger, 22.080 m, satt 1935. Höjden blev c:a 23.600 m. Denna gång stod tankarna för flytande syre under påfyllning vid uppstigningen till 10 km. Åtgången av flytande syre och bränsle är högst avsevärd vid raketmotordrift, och därmed blir också flygtiden mycket kort. Flytande syre kokar även bort lätt, en tendens, som tilltar med ökad höjd. Man fortsatte av denna anledning att fylla på syretankarna under uppstigningen till "Skyrockets" starthöjd. Sedan losskoppling verkställdes, lades planet denna gång i 65° stigvinkel. Efter 10 sek hade ljudhastigheten (1.065 km/tim) på höjden ifråga överskridits. Stigningen fortsattes med en banhastighet av c:a 1.600 km/tim. För att få bästa möjliga stigförlopp måste föraren redan från början gå in i en mycket brant stigbana. Man anser att ändå högre höjd hade uppnåtts, om stigbanan varit mera projektilliknande eller lodrät. Samtidigt framhålls emellertid, att man bör eftersträva en gradvis ökning av topphöjden för att inte ersätta säkerhetskraven.

"Skyrockets" vinge kan motstå 12 g. Ingen kraftförstärkning finnes för styrorganen. Vid försöksflygningarna bar provflygare Bridgeman en luftkonditionerad tryckdräkt. För att förhindra kondens genom andningsfukt på siktrorna hade flygarens ansiktsskydd (hjälm) utrustats med invändiga vindrutetorkare.

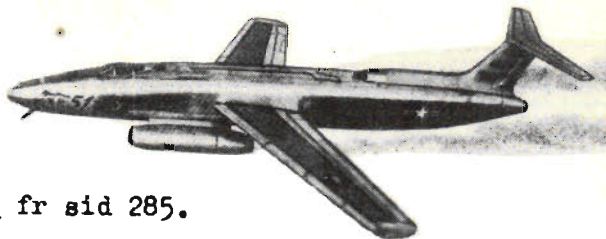
Ing. L. Franzén. FF/MF.



DET PÅGÅENDE KRIGET:

Fackred: Studiecentralen.

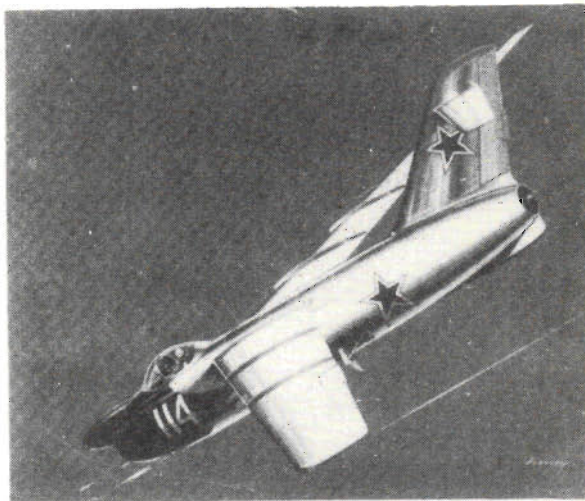
Forts fr sid 285.



Radarsikte på ryska jaktplan.

(Aviation Age 22/9 51)

Det första beviset på att Sovjet försett sina ensitsiga jaktplan med radarsikten har man nu fått från Korea. Sålunda har såväl Mig-15 som La-17 modifierats med radarnos ovanför luftintaget i likhet med F-86 D (Sabre). De nya versionerna kallas Mig-15 bis respektive La-17 bis. Den radarutrustning, som förmodas vara införd, torde vara en utveckling av den tyska "Morgenstern". Inga som helst närmare detaljer finns ännu tillgängliga. - Bilden t h visar La 17 B (bis) med radarnos.



Becker och Gibson - nya "ess" i Korea.

(Time 17/9 51)

Av någon underlig anledning tycks de kommunistiska Mig-15-förarna i Korea med förkärlek flyga på söndagarna. Sålunda anfölls den 9/9 ett förband B-29 - med jakteskort av 28 st F-86 - av 70 st Mig-15. Under den luftstrid, som utspann sig, sköt USA-kaptenen B e c k e r och löjtnanten G i b s o n ner sina respektive femte fientliga flygplan. Efter att sålunda blivit "ess"-nummer två och tre i Koreakriget ("nr ett" blev J a b a r a , se Ufl nr 8-10/51, s 268 - Red Ufl ann), beordrades de hem till USA. Gibson hade flugit 93 företag och Becker 83. Löjtnant Gibson's kommentar blev: - "Jag skulle helst vilja stanna kvar och lära mig lite mer. När allt kommer omkring är det ju för det här, som jag hållit på och utbildat mig i sju år!"

En nästan oskadad Mig-15 till USA.

(Av Week 20/8 51)

Air Materiel Command är f n sysselsatt med att vid Wright-Patterson-flygfältet i USA göra en fullständig teknisk analys av en nästan oskadad Mig-15, som skjutits ned i Korea och transporterats över till USA. Eventuellt skall man försöka ställa den i flygdugligt skick eller också bygga en amerikansk kopia för flygprov.

Planet sköts ned vid koreanska västkusten och landade på grunt vatten norr om FN-fronten. För bärgningsarbetet insattes bl a hangarfartyg och dykare, meddelar en annan källa.

Rättelse till U f l nr 8-10 51.

Sid 250, 11 - 12 raden står: - - - Min spaningsflygare kontrollerade ständigt våra flanker och vår. Jaktförband anmälde sig o s v.

Läs: - - - Min spaningsflygare kontrollerade ständigt våra flanker och våra jaktförband anmälde sig o s v.

Läsvärd Litteratur:-

BRA JULKLAPP - "25 ÅR SVENSKT FLYGVAPEN".

Vår jubileumsskrift har kunnat glädja sig åt stor efterfrågan inom och utom flygvapnet. Ännu har dock Flygstabens pressektion, Stockholm 80, en liten del av upplagan kvar, varför alla intresserade gör klokt i att så snart som möjligt skicka in sin beställning dit, för att inte bli utan den trevliga skriften. Den har sitt intresse inte bara för aktivt flygfolk utan också för arméns, marinens och civilförsvarets personal, bl a. Dessutom är den en utmärkt presentartikel, inte minst med tanke på den snart kommande julhelgen.

Redaktören för "Vårt Försvar", den kända signaturen "O. R.", har i senaste numret av sin tidskrift omnämnt "25 År Svenskt Flygvapen" sålunda:

"I anslutning till det 25-årsjubileum, som Sveriges flygvapen i år kunnat fira såsom självständig och fristående försvarsgren, har utgivits en liten vacker broschyr, som borde intressera alla. Det är en minnesskrift i kvartoformat om ett par och trettio sidor, utarbetad genom chefsens för flygvapnet försorg. Den belyser, främst genom en omsorgsfullt utvald serie bilder, den gångna tidens gradvisa framsteg på vapnets olika områden. Genom hela sin uppläggning visar den också, på ett sympatiskt och intresseväckande sätt, framåt: mot försvarsgrenens vidare utveckling inom riksförsvarets ram.

Hur många kan ännu minnas, att Sverige vid det första världskrigets utbrott i augusti 1914 var utrustat med 8 militärflygplan, 4 vid armén och 4 vid marinen? Minnesskriften visar den materiel, som då fanns till förfogande. Den skildrar utvecklingen till "Ett flygvapen på egen grund: 1926" och därefter de senare etapperna i uppbyggandet, fram till nuläget. Föregångsmän och flygplantyper passera revy, man erinras om besluten i 1936 års försvarsordning, som dock ställde förbättringarna på så lång sikt, att de inte på långt när voro genomförda vid det andra världskrigets utbrott.

Av särskilt intresse äro de korta notiserna om flygvapnets beredskap under det senaste kriget samt den jämförande bildserien "Då och Nu".

Det bör framhållas, att intet statsanslag utgått för broschyrens tryckning; kostnaderna hoppas man få betalda genom försäljningen. Priset är endast 2 kronor."

Haveri # Fronten # EPISODER FRÅN RÄDDNINGSTJÄNSTEN - Forts fr s 305.

flygvapnet och flottan. Ett hangarfartyg med flera helikoptrar ombord beordrades nämligen att avgå till Grönland för att försöka genomföra räddningen. Innan hangarfartyget kommit fram till haveriplatsens närhet lyckades emellertid en C-47 (Dakota) ur flygvapnet, med kombinerat skid-hjul-ställ, landa på haveriplatsen och därefter starta med de nödställda ombord. Starten genomfördes tack vare den hårda skaren och med hjälp av starttrakter. Under den tid de nödställda befann sig på haveriplatsen tillfördes de förnödenheter flygledes och uppgavs klara sig väl.

Forts s 299.

Flygtjänst: - Forts fr sid 278.

MÅNADENS NAVIGERINGSPROBLEM.

Fr o m detta nummer kommer under någon tid framåt i denna spalt att behandlas problem, som rör egenpejling¹⁾ med tidsintervall. För att göra det lättare för Dig att följa med skall vi emellertid först klara ut några metoder, enligt vilka sådan pejling kan utföras.

A. Två eller flera fyrar användas.

När man använder två eller flera fyrar försöker man i allmänhet att utföra pejlingarna så snabbt att man erhåller en krysspejling. Ofta är det dock svårt att hinna skifta frekvens m m, och i snabba flygplan blir man nog tvungen att transportera pejlingarna med hänsyn till tidsintervallet mellan dem, för att få en godtagbar lägesuppgift. En sådan operation blir ganska svår för ff i ett ensitsigt flygplan att utföra och kan därför inte förordas.

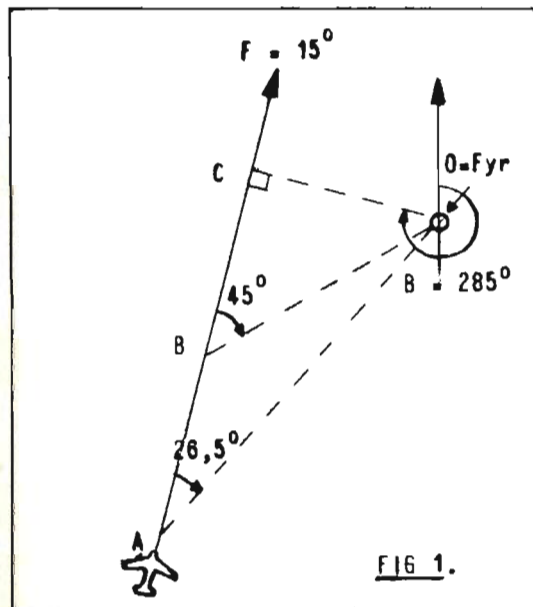
B. En fyr användes.

1. "Fri pejling".

Den så kallade "fria pejlingen" fordrar transport av ortlinjer med hänsyn till färdvinkel och färdhastighet. Även denna metod blir därför litet för omständlig för att vara lämplig i ensitsiga flygplan.

2. "Bunden pejling"

a) (26,5°.45°.90°.metoden (se fig 1.)



Den rubricerade metoden bygger på att i de i fig uppritade trianglarna är sträckan $AB = BC$ och lika med pkt C:s avstånd från radiofyren O. Låt oss ta ett exempel: - Du flyger med en färdvinkel $F = 15^\circ$ och med en färdhastighet av 300 km/tim. När radiofyren ligger $26,5^\circ$ från färdlinjen startar Du tersuret. På Din radiokompass observerar Du hur vinkeln förändras och när fyren ligger i 45° avläser Du klockan. Låt oss anta att 5 min förflutit. När Du sedan får fyren i 90° stoppar Du tersuret. Här bör klockan då visa på 10 min. Du får härigenom dubbel kontroll av tidtagningen, för det hade varit tillräckligt om Du avläst tiden mellan pkt B. och C. Nåväl, i tid var sträckan $AB = BC = DC = 5$ min, d v s i avstånd (distans) 25 km.

Bäringen från fyren i pkt C, QTE, erhålles efter en enkel huvudräkning $(F + 90^\circ \pm 180^\circ) 15 + 90 + 180 = 285^\circ$. Punkt C är härmed entydigt bestämd.

1) "Egenpejling" är i motsats till "markpejling" sådan pejling, som utföres med pejlaparat i fpl.

För att snabbare komma fram till resultatet kan Du - innan Du når pkt C - räkna och lägga ut bäringen. Då behöver Du bara omvandla tiden i avstånd (distans) och lägga detta längs bäringlinjen, när Du tagit tiden i pkt C.

b) "Vinkelfördubbling" (se fig 2.)

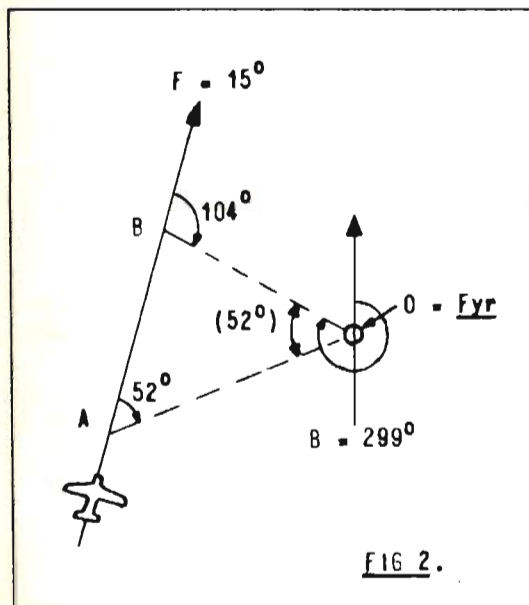


FIG 2.

Denna metod grundar sig på att yttervinkeln till en triangel är lika med summan av de motstående två innervinklarna. Triangeln ABQ är därför likbent, med $AB = QB$.

Metoden skiljer sig från 45 - 90°-metoden därigenom, att Du kan börja med vilken vinkel som helst, bara den är mindre än 90°. Vi kan ta ett exempel:

Du flyger med $F=15^\circ$ och vill ha reda på Ditt läge. Radiokompassen är inställd på en viss fyr och Du kan med detsamma avläsa vinkeln och starta tersuret. Om vinkeln var 52° , skall Du nästa gång avläsa tiden när radiokompassen står på $2 \times 52 = 104^\circ$. Då erhåller Du nämligen den likbenta triangeln, som Du ser på fig. Medan Du väntar på att detta vinkelvärde skall er-

hållas räknar Du ut bäringen från fyren precis som förra gången. $B = 15 + 104 + 180 = 299^\circ$. När radiokompassen vridit sig till 104° konstaterar Du, att 6 min förflutit. Med en färdhastighet av 300 km/tim ger detta en flugen distans mellan A och B av 30 km. Ditt läge är alltså bäring 299° , avstånd 30 km från fyren.

3. Observera!

a) att vi hela tiden har talat om färdvinkel och färdhastighet, och räknat vinklarna från flygplanet till fyren i förhållande till färdlinjen. Riktning hänför sig emellertid till kursen, varför en omräkning blir nödvändig, om man vill ta hänsyn till vinden. Radiokompassen visar ju avvikelser från flygplanets längdlinje (flygplanets kurs).

b) Radiokompassen är graderad medsols intill 360° . I nedanstående och följande exempel kommer därför riktningen att anges på detta sätt.

4. Slutligen

vill U f l meddela, att redaktionen inte blundar för, att dessa kanske till synes enkla huvudräkningar kan bli ganska krångliga att utföra under flygning. Med litet övning kan Du emellertid ganska snart lära Dig att räkna snabbt och rätt, även i luften. När Du sedan lärt Dig att "tänka i kompassrosen", skall Du se, att uträkningen blir förvånansvärt enkel.

Låt oss nu ta ett par exempel, som Du själv skall räkna ut. För att inte krångla till det i början förutsätter vi att det är vindstilla. Alltså är $K = F$ och $V_K = V_F$. Ta nu fram papper och penna och rita upp vinklar och kurser, så att Du ser klart hur det hela ter sig!

EXEMPEL I. $K = 75^\circ$ $V_K = 600$ km/tim.

a) kl 1352 konstaterar Du att Din radiokompass, som är inställd på SIN (Kvillsfors), visar $26,05$.

Forts omsl 4.sida.

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

FLYGARENS PERSONLIGA SÄKERHETSUTRUSTNING.

"Omnia mea mecum porto" - sade den omtänksamme krigaren redan på Caesars tid, vilket är uttytt: Allt mitt bär jag med mig - därmed underförstått: allt vad som är nödvändigt för livets nödtorft.

Efter samma princip kan man säga att en modern krigsflygare är utrustad, för att kunna genomföra sin viktiga uppgift i krig och ha största tänkbara möjligheter att möta de motigheter, som kan tänkas uppstå. En flygare, som inte rätt fattat de krav, som i krigstid kommer att ställas på honom, kommer inte heller att kunna förstå betydelsen av, att a l l d e n p e r s o n - l i g a säkerhetsutrustningen, som han "tyngs och besväras av" under fred, kan vara av livsviktig (vital) betydelse.

En del nitiska piloter vill gärna på eget bevåg "hyfsa" sin personliga flygutrustning. Bland de första utrustningsdetaljer, som därvid "rationaliseras bort", är den personliga sjukvårdssatsen. Denna utgöres ju som bekant i huvudsak av ett första förband, färdigt och förpackat att kunna tagas i bruk med minsta möjliga besvär.

Försök att täta ett kulhål igenom armen eller axeln ur vilket blodet ymnigt flödar, med en näsduk eller en bit av en avriven halsduk eller flygoverall. så kanske Du nästa gång resonerar annorlunda, o m det blir en "nästa gång".

Man kan diskutera vad som är minst viktigt, men tänk Dig noga för innan Du bestämmer vad som är onödigt!!

EPI S O D E R F R Å N R Ä D D N I N G S T J Ä N S T E N .

I anslutning till i U f l tidigare införda notiser i ämnet kan vi här meddela ytterligare några räddningsfall av intresse.

M e d g l i d p l a n t i l l f l y g r ä d d n i n g -

Ett räddningsförsök, som till en början misslyckades, gjordes 1948 på Grönland. Ett transportplan typ C-47 hade nödlandat där, varefter räddningstjänsten trädde i funktion. - Ett Fortressplan typ B-17 försökte undsätta - men slog runt i landningen, varefter de nödställda utökades med besättningen i B-17.

Man gjorde därefter ett försök med glidplan som släpptes över haveri-platsen. - Under de första försöken att hämta upp glidplanet var dettas landningshjul påmonterade varigenom rullmotståndet blev så stort att glidplanet inte kunde "fiskas upp". Följande dag monterades hjulen av och man försökte starta glidande på flygkroppens undersida. Denna gång kom glidplanet upp i luften men påkänningarna i bogseranordningen hade synbarligen därvid varit så stora att bogserwiren brast då glidplanet kommit upp på 15 m höjd, varefter det åter landade.

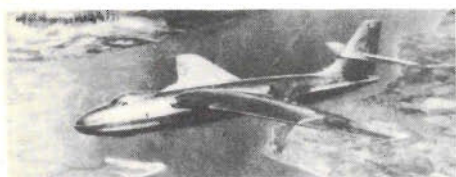
Sannolikt försvårades räddningsförsöket med glidplan av att haveri-platsen låg på 2.200 m höjd och att dagen f n är kort i dessa trakter.

E n D a k o t a m e d s t a r t r a k e t e r - -

Räddningsaktionen blev därefter en formlig tävling mellan amerikanska

Forts s 302.

KÄNNER DU IGEN DEM? - LÖSNING AV UPPGIFTEN S 272.



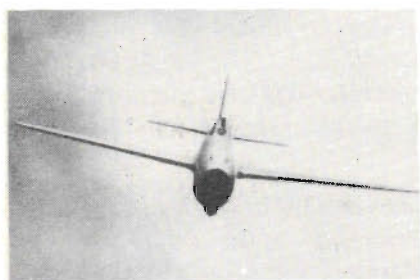
1

2



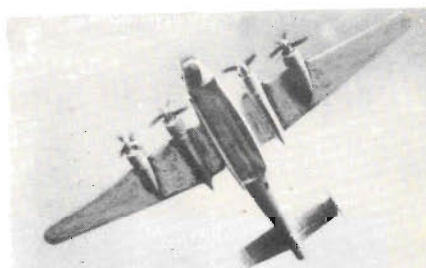
3

4



5

6



X 13

X 14



I

II



C. STRIDSVAGNAR:

Nr	Stridsvagn	Beskrivning
X 13	<u>T-41</u> amerikansk stridsvagn (enl ny uppg)	Bakre delen av tornet långt utdraget. Avståndsmätare på tornet. Mycket långt eldrör. <u>Vikt</u> : 23 ton. <u>Pansar</u> : c:a 50 mm. <u>Hastighet</u> : max 56 km/tim. <u>Bestyckning</u> : 1-76, 1-ksp. <u>FORTS</u> SID 307.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 6.

Nr	Fpltyp	Beskrivning
1	<u>Vickers 660</u> <u>Vallant</u>	4-motorigt reafpl - bfpl. Högvingat. Luftintag i vingens framkant. Motorernas utblåsningskoner synliga i vingens bakkant. Lång, spolformig kropp med uppbyggd huv. Radom under. Högt placerat stjärt-höjdplan. Stort stjärtsidplan med rak bakkant.
2	<u>La-17</u>	1-motorigt reafpl - jfpl. Högvingat, pilformig vinge med tvärv-skurna spetsar. Rund, jämntjock flygkropp med raketaggregat under stjärten. Högt, pilformigt stjärtsidplan med rak bakkant. Högt placerat, pilformigt stjärthöjdplan. Vissa ex radarnos (se s 298).
3	<u>Douglas B-26</u> <u>Invader</u>	2-motorigt propfpl - afpl. Rak vinge med tvärvskurna vingspetsar. Stora, underliggande motorgondoler. Fyrkantig, jämntjock flygkropp med svagt steg på undersidan, något uppsvängd bakåt. Akantorn över- och undersida. Stort, toppformat stjärtsidplan med rak överkant, utfyllnad till flygkroppen. Vingar och V-formigt stjärthöjdplan med tvärvskurna spetsar.
4	<u>De Havilland</u> <u>Venom Mk 2</u>	1-motorigt reafpl - njfpl. Midvingat, svag pilform, rak bakkant. Spolformig centralkropp med tämligen lång nos. Stjärtbommar. Spadformiga stjärtsidplan. Rakt stjärthöjdplan med runda, utskjutande spetsar.
5	<u>Jak-15</u>	1-motorigt reafpl - jfpl. Midvingat, avsmalnande vinge med runda spetsar. Oval flygkropp med kraftigt steg. Lång, sluttande nos. Droppformad huv mitt på kroppen. Noshjulet delvis utskjutande. Triangulärt, avrundat stjärtsidplan. Pilformigt stjärthöjdplan med avrundad bakkant och runda spetsar.
6	<u>Avro Shackleton</u> <u>Mk I</u>	4-motorigt propfpl - sfpl m m. Midvingat, runda vingspetsar. Underliggande motorgondoler, de inre utskjutande bakom vingens bakkant. Tjock flygkropp. Radom under nosen. Ksporn på översidan. Stort, rundat, dubbelt stjärtsidplan. Stjärthöjdplanet på kroppens översida.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Göta Lejon</u> svensk kryssare	Efter ombyggnad har kryssaren fått väsentligt annorlunda silhuett, framför allt genom ändring av bryggkomplexet och förliga masten. Bryggan nu betydligt lägre och lādliknande, med ett centralsikte som en fristående "burk" ovanpå bryggkomplexet. Förliga masten avkortad och lägre än aktra. Övriga data enl U f I nr 7/1951.
II	<u>Holm</u> dansk torpedbåt	Bruten däckslinje med förhöjd back, trebensmast vid bryggans akterkant, en lutande skorsten. Luftvärnsbryggor och torpedtuber uppfyller större delen av akterdäcket. Fartyget ingår i en serie på sex enheter, vilka enligt uppgift skall ombyggas till eskortfartyg. <u>Depl:</u> 329 ton. <u>Dim:</u> 64 x 6,4 x 2,3 m. <u>Fart:</u> 29 knop. <u>Bestyckning:</u> art: 4-40, 2-20. <u>torp:</u> 6-45 TT.

C. STRIDSVAGNAR - FORTS.

x 14	<u>M-46</u> amerikansk stridsvagn	Utveckling av strv "General Patton". Torn med avståndsmätare. <u>Vikt:</u> 44 ton. <u>Pansar:</u> c:a 100 mm. <u>Hastighet:</u> max 50 km/tim. <u>Bestyckni</u> 1-90 (maskinladdad, gyrostabiliserad i höjdlöd), 2 ksp.
------	---	---

VAD VET DU

Fackredaktion: FS/U

OM EN DEL EKONOMISKA FRÅGOR?

Svaren på frågorna sid 272 är följande:

1. Å avlöningsremsan, som fås från kassan, kan avläsas förmåner och avdrag, såsom nedanstående exempel visar. För åberopade författningar, vilka in- tagits i statsliggarens bihang (finns å varje divexp), användes följande förkortningar:

Saar = statens allmänna avlöningsreglemente (SF 436/48)

Tb Saar = tilläggsbestämmelser till Saar (SF 564/48)

Lplf = statens löneplansförordning (SF 466/51)

Månad	Anteckningar	Lönegrad etc.	Månadslön, arvode, vik. lön	Vik.-ersättning	Tjl.-avdrag	Arv. m. m. utöver lön	Barn tillägg	Övr. skattepl. ersättn.	Rörliga tillägg		
9	SA 7-11/8	Ma 7/18 5	822	41 50	24			Flt 300 Ekb 90			
Summa	Skattepl. ers.	Skattepl. belopp	Prel.	Red. prel.	Kvarst.	Red. kv.	Övr. avdrag	S:a avdrag	Ej sk.-pl. ers.	Utbetalas	
1.229 50			303				250	553		676 50	CVB 4711- Ljt N.N

Månad: Anges med månadens ordningstal.Anteckningar: i exemplet har gjorts anteckning om sjukavdrag (A-avdrag).Lönegrad etc: Se Saar § 20; ortsgruppen (SF 675/50) står i tredje rutan.Månadslön, arvode, vik. lön: Beloppen framgår av Lplf bil A.Vik.-ersättning: Se Lplf bil C. I exemplet har beräknats 5 dgrs vik.ers å 8:30 till Ma 9 (kapten).Tjl.-avdrag: Se Lplf bil A. Jfr även Saar §§ 27, 28 och tb Saar §§ 15, 16. I exemplet har gjorts avdrag för 5 dgrs sjukdom å 4:80.Arv. m. m. utöver lön: Se Saar § 34 och "avlöningsförstärkning" (Saar § 37, tb Saar bil D).Barn tillägg: Endast för barn under 16 år födda före 1/4 1939.Övr. skattepl. ersättn: I exemplet har upptagits Flt = flygtillägg (Saar § 35, tb Saar § 24) och Ekb = ekip.bidrag (Saar § 39, tb Saar § 28), vilket utbetalas i mars och okt. Flt har minskats med (5 x 12:-) 60:- kr p g å 5 dgrs A-avdrag. I denna kol. upptages i förekommande fall Sta = stabsarvode, Fa = förvaltningsarvode, Ua = utbildningsarvode (Saar § 37, tb Saar bil D).Rörliga tillägg: Endast för reservstats- och övergångsstatspersonal.Summa: Beloppen i kol. "månadslön" t o m "rörliga tillägg" utgör summan.Skattepl. ers: Avsedd för annan inkomst än lön.Skattepl. belopp: Kol. "summa" plus "skattepl. ers".Prel: Preliminärskatten i exemplet beräknad enl sthlmstab., kol. 1 (ogift) på kr 1.139:50 (=290:-) + 15 % å Ekb kr 90:- (=13:-); s:a prel. skatt: kr 303:-.Red. prel: Preliminärskatten redovisas i månader med jämna nummer.Kvarst: Avdrag för kvarstående skatt.Red. kv: Redovisad kvarstående skatt.Övr. avdrag: Avdrag till intressekontor, för köpta persedlar m m enl särskild spec.S:a avdrag: Summan av "prel.", "kvarst" och "övr. avdrag".Ej sk.-pl. ers: Endast för reservpersonal.Utbetalas: Kol. "summa" minus "s:a avdrag" plus "ej sk.-pl. ers".

2. a) Off. uoff och manskap (vederlikar), som avlönas enl Saar - undantag för manskap i Mha 1:1 (vk och meniga) enl b) nedan - och som vid semester tjänstgör utom stationeringsorten, får fri resa till denna om semestern varar minst 6 dgr (Saar 33§ B);

Forts omsl 3.sida.



Läsecretsen:

EN VÄRNPLIKTIG JOURNALIST

SER PÅ FLYGVAPNETS

REKRYTERINGSARBETE.

FLYGLOTTAN INGRID SJÖSTRÖM - GYMNASIST

FRÅN VARBERG + VISAR HÄR HUR MAN MÄRKERAR
ETT "LÄGE" PÅ KARTAN.

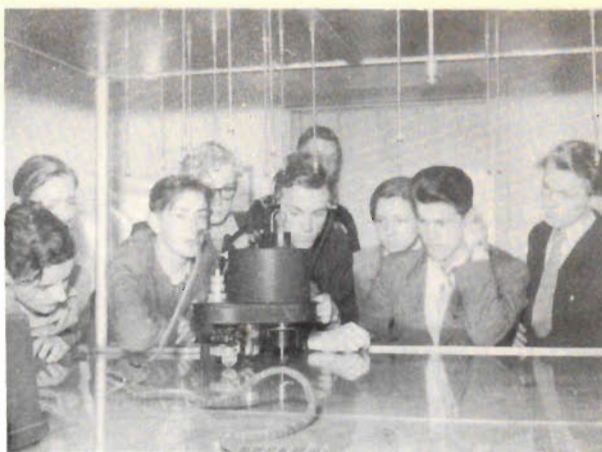
Ett i framtiden starkt svenskt flygvapen beror till stor del på, hur rekryteringen nu läggs upp, och vilken personal man därigenom får fram, när det gäller aspiranter, fältflygare, signalister, teknisk personal m fl kategorier. Flygning är något, som de flesta svenska skolpojkar på något sätt stiftat bekantskap med. Man börjar med modellflyg, lär sig mer och mer och är snart lika säker i flygplanidentifiering som någon luftbevakare. Man vet en hel del om flygplan och motorer, men om landets flygvapen och de möjligheter som detta ger, har man underligt nog föga "hum". Det gäller alltså för flygvapnet att taga vara på detta intresse och i rätt tid ge pojkarna en liten knuff in på flygarbanan genom att orientera dem om vapnet, låta dem besöka någon flotttilj och själva se, samt - sist men inte minst viktigt - ge dem en chans att pröva hur vingarna bär.

Flyget måste ge sig ut till skolorna och kunna ta emot ungdomarna på studiebesök. Annars blir det lätt som t ex i den skola, där jag en gång gick. Näst efter fotboll var flygplan det som intresserade mest på fritid. Jag är övertygad om att flygvapnet med en enda liten "knuff" på dessa ivrigt modellbyggande pojkar skulle kunnat fått iväg 7 - 8 st direkt till Ljungbyhed. Nu blev det bara 3, som gick till flyget, varav en nu är nybliven fänrik och två blev signalister. Armén fick fler och resten tog den civila arbetsmarknaden.



I V: - FLOTTILJCHEFEN F 14 ORIENTERAR 500 UNGDOMAR FRÅN VARBERG OM FLYGVAPNET OCH F 14.

I H: - 1951 ÅRS STUDENTABITURIENTER FRÅN VARBERGS GYMNASIUM HÄLSAR PÅ HOS F 14.



I H: - EN VARBERGSPÖJK I NY OCH SPÄNNANDE ROLL - SOM LINKTRAINERINSTRUKTÖR VID F 14.

I V: - ROLIG SAK : FLYGBITNA POJKAR FÖLJER KRABBANS VANDRING PÅ LINKBORDET.

Arbetsförmedlingarnas yrkesvägledningar vid skolorna är vad flyget beträffar för mager och föga intresseväckande. Flyget vinner på, och skolungdomen får veta mer, om en officer skickas ut och håller föredrag eller om ungdomarna själva får komma och se. Upplysningen om flygvapnet bör intensifieras. Med tillfredsställelse kan jag rapportera, att F 14 visat vägen genom livlig föredragsverksamhet i skolorna, samt genom välordnade studiebesök. Enbart våren 1951 har flotttiljen på en månad tagit emot c:a 1.000 besökare från olika skolor och kurser.

Eftersom jag själv haft nöjet att arbeta litet med organisationen av dessa studiebesök, skall jag berätta litet om hur vi lagt upp det hela, och vilka erfarenheter och intryck vi fått.

Det första av dessa fyra stora studiebesök var söndagen den 15/4, då vi tog emot 200 personer ur T B V : s, Halmstad föreläsningsserie "Lär känna Din stad". Det var visserligen inte så många ungdomar med vid detta tillfälle, men viktigt är ju att föräldrar och målsmän känner det vapen till vilket de släpper sina söner. Det blev också genast en god kontakt mellan flotttiljens folk och besökarna. På det stora intresset och den goda förståelsen var inte att ta miste. - Flygning ordnades för en del av besökarna. Trots att det var kyttigt i luften och nästan alla 'premiärflög' var det ingen hejd på förtjusningen. De gamla B 3-orna fyllde sin uppgift. Eftersom besöket skedde en söndag hade vi god tid på oss och kunde visa flotttiljen ganska ingående. - Vid de övriga tillfällena var tiden knappare, och vi fick då nöja oss med en del av det mest intressanta, såsom väderleksavdelning, TL-torn, radiostation, linktrainer, instruktionsverkstad, hangar, B 18 m m.

Vid samtliga tillfällen har det varit ett önskemål att kunna låta alla flyga, som så önskade. Det är naturligtvis omöjligt att på några få timmar ta med 300 - 400 personer med 2 - 4 B 3-or till förfogande. Även om det inte var roligt varken för oss eller de, som berett sig på det spännande äventyret att flyga, så måste vi nöja oss med att plocka ut några lyckliga, som fick ge sig iväg på ett varv runt Halmstad under 10 min, medan kamraterna stod på marken och såg på. Så var fallet när Oskarströms samrealskola hälsade på, och värre blev det, när Varbergs samrealskola och kommunala gymnasium kom till oss med 500 elever. Vid det senare tillfället hade vi 4 B 3-or i luften, men dessa räckte ju inte långt. Då var det roligare när Gislaveds samrealskolas avgångsklass kom med endast 37 elever. De fick flyga allesammans. Samma dag hade vi fö studiebesök av I 16:s plutonchefsskola, men des-

sa ingick ju inte i rekryteringsarbetet, utan besöket var helt och hållet ett led i deras egen utbildning.

Vid samtliga tillfällen har flottiljchefen, "regoff 2" eller flottiljadjutanten lämnat orientering om flygvapnet och flottiljernas verksamhet. Från de besökandes sida har ett mycket stort intresse visats, och tackbrev har sagt oss, att vårt arbete ingalunda varit förgäves. Denna upplysningsverksamhet med studiebesök kommer givetvis att fortsätta vid F 14 och närmast kommer flottiljen att vända sig till politiska ungdomsorganisationer, idrottsföreningar m fl.

Vi hoppas naturligtvis att arbetet skall ge frukt i ett ökat gott urval av aspiranter och fältflygare samt andra personalkategorier så att vårt flygvapens personalbehov täckes med absolut fullgott folk. En viktig detalj i denna verksamhet är att försöka få pressen med sig. Lokaltidningarna har också intresserat sig mycket för dessa skolbesök och reportage med pigga bildmontage har publicerats. Nu råkar jag visserligen själv vara journalist, vilket i något fall underlättat det hela, men det går säkert bra även på andra platser att få 'tredje statsmakten' att hjälpa till att sprida kännedom om flygvapnet vid sådana tillfällen.

R.

JEEP KANON - NYTT VAPEN I KUPPFÖRSVARET.

Försök inte ta F 6! Där finns ett "hemligt vapen", som U f 1 härmed går att avslöja. Det är en "jeepkanon". På en vanlig flygstationsjeep (tgb 1,5 ton (D)) har monterats ett lavettage, bestående av ett landställsben från en kasserad A 21 och en upphängningsvagg från B 18. Som fot tjänstgör en nospansarplåt från samma kasserade flygplan. I detta lavettage har monterats en övertalig 12,7 mm akan. Vapnet är utrustat med ett hengjort ammagasin, som rymmer 400 skott. Skytten är pansarskyddad. Pansaret utgöres av rygglåtar från B 17.

Skjutning mot markmål utföres stående från jeepflaket, lv-skjutning stående från marken, eller i sittande ställning, från flaket. Bilderna visar dels ett tidigare utförande, dels det sista utförandet, med pansarskyddat magasin. Kanonen kan bortmonteras från flaket på några minuter och bäres komplett av fyra man. Den kan även betjänas från marken och är då lämpligast som pansarvärnsvapen eller för beskjutning av fordon. - Konstruktör är vapenmästare Lennart Ramström F 6. - Bild 2 - 3, visande skjutning från jeep resp mark, på sid 272.

N.P. Th-r.

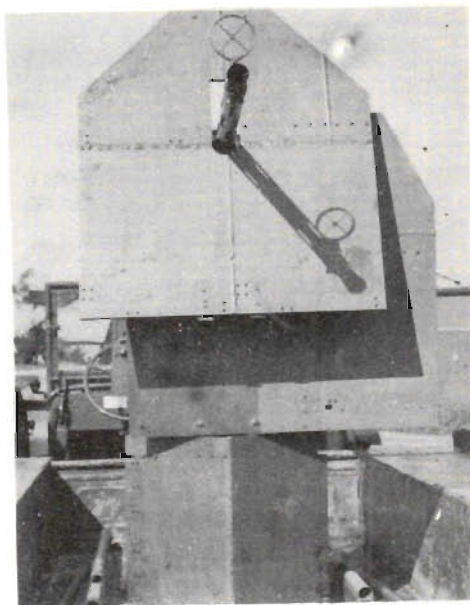
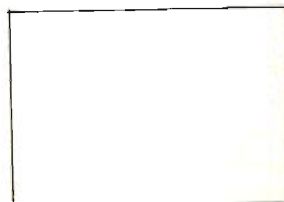


FIG 1: - JEEPKANON M/F 6 MED SKÖLDAR FÖR SKYTT OCH MAGASIN.



Lättare Än Luften:

"VÄRKLIGA FLYGNINGAR - INTE NÅGOT MARKNADSTRICKS!"

Arhundradets största händelse inom Västerbottens län!



Blériot XII

Båda dagarna företager luftseglaren, löjtnant
Olle Dahlbeck från Stockholm

Flygningar i luftskepp över Umeå stad och omnejd.

OBS. Löjtnant Dahlbeck är vårt lands djärvaste flygare och har för några dagar sedan satt rekord i flygning rak linje mellan två städer Stockholm Upsala där han befordrade post och tidningar och trots svåra vindförhållanden tillryggelade sträckan på 45 minuter. På förekommen anledning påpekas att det är verkliga flygningar som skola förekomma under Barnens dag och icke något marknadstricks.



I jubileumstider kan pressklippet ovan från år 1912 kanske ha sitt intresse. Vad som var "flygplan", och vad som var "luftskepp", var på den tiden som synes ganska oklart. Det bör kanske också tilläggas, att det var med Flyg AB Dahlbecks privata Sommermonoplan (70 hk Gnôme), som de Dahlbeck ska uppvisningarna i Umeå företogs, och inte med det avbildade Blériot XII-planet.

I brist på bomber?

(Nav Av News 1/51)

Följande episod berättas från Stillahavsoperationerna under andra världskriget:

En amerikansk spaningsflygare, Smith, som bl a höll på med fotografering av den japanska flygbasen Kahili på Bougainville tyckte att det inte var nog med att spaningsplanen bara tog fotografier, de borde också ta' med sig något till målen, som kunde skada fienden nere på de 'plåtade' baserna.

Före start gick S. därför alltid ned till stranden med en hink och plockade denna full med knytnävstora stenar, som han sedan stuvade in i ett fack, på lagom räckhåll från förarplatsen. När planet kom in över spaningsmålet, satte S. igång sina elektrodriivna kameror, och medan dessa plåtade som bäst för sig själva, ägnade han all sin uppmärksamhet åt att - som det heter på enkel svenska - 'pula knat' på fienden.

Efter en tid meddelade Tokioradions kvinnliga hallåman "Vackra Rosa": - "Amerikanerna har nu så ont om bomber att de har börjat kasta sten på Kahili-flygfältet från luften".

Lättbegripligt? - ur en engelsk instruktion.

New s w e e k för 21/5 1951 citerar bl a ett prov på "kurialengelska" sålunda:

The current issue of the British weekly New Statesman and Nation culled from Royal Navy instructions on how to store torpedo warheads the following choice bit of officialese:

"It is necessary for technical reasons that these warheads should be stored with the top at the bottom, and the bottom at the top. In order that there may be no doubt as to which is the top and which is the bottom for storage purposes, it will be seen that the bottom of each head has been labeled with the word TOP."

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

Flygtjänst:

MÅNADENS NAVIGERINGSPROBLEM.

Svaren till övningsexemplen I och II på sid 304 och omstående är:

Exempel I. - Bärning 345° , avstånd 30 km från SIN (5 km NO Brusaholm).

Exempel II. - a) 260° . b) Bärning 310° , avstånd 45 km från SIR (6 km W Karlskoga).

VAD VET DU ?

OM DE EKONOMISKA FRÅGORNA - Forts på svaren s 304.

b) Manskap i Mha 1:1 får fri resa dit vederbörande var bosatt före anställningen eller till närmaste anhörig; dock högst en gång för varje 4-mån.period (Saar 33 § B).

c) Värnpliktiga, som fullgöra tjänstgöring om 12 mån i följd, får fyra fria resor till egen eller närmaste anhörigs bostadsort; resorna uttages främst i samband med övningsuppehåll (SF 881/45 § 21).

Till viss personal kan utgå s k rekreatiionsresor (Ekof C nr 64/45). Efter Kungl Maj:ts medgivande kan även erhållas ersättning för resa vid återkallelse från semestern (Saar 33 § A).

3. Det är en förteckning över befattningar, vilka företrädesvis bör bestridas av beställningshavare i vissa angivna lönegrader. Förteckningen är fogad till kbr 28/6 1946 (Ekof C nr 57/46) ang handläggning av vissa ärenden rörande vikariatsersättning. Den är f n under omarbetande med hänsyn till 1948 års försvarsbeslut. Förteckningen har påkallats av det förhållandet, att den militära och civilmilitära personalen - i motsats till den civila - av organisatoriska skäl knutits till beställningar, vilka inte såsom sådana är förenade med bestämda arbetsuppgifter, utan i viss mån är att betrakta som ett led i en befordringsgång.

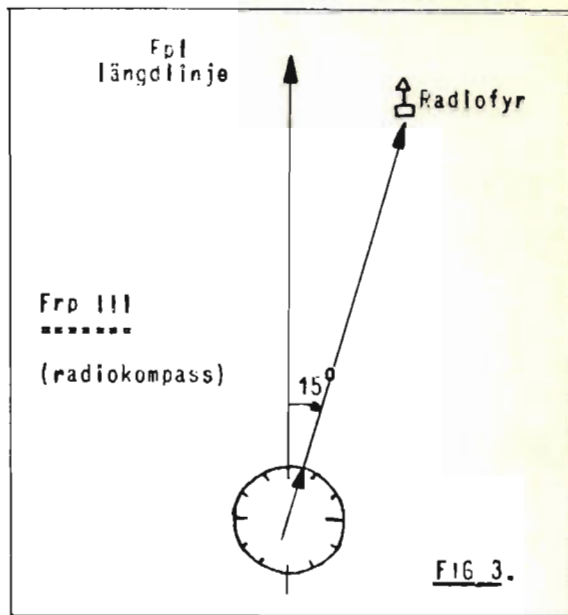
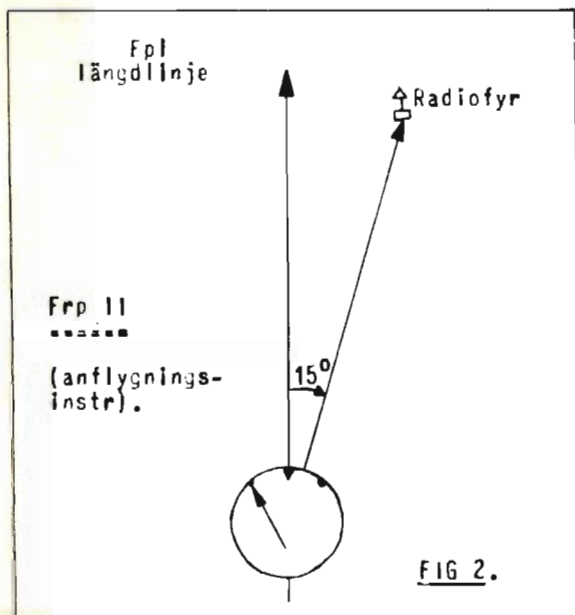
4. ECF har för s k "närfall", d v s då tjänsteman tjänstgör utom stationeringsorten, men kan tillbringa natten i det vanliga kvarteret, föreskrivit lägre traktamentsbelopp än de vanliga (Ekof C nr 76/49 och 4/51).

5. Kronans beklädnadspersedlar hänförs till dels tjänstedräkt (d v s den egentliga uniformen), dels skyddsbeklädnad (t e överdragskläder, vindblus och sydväst).

Tjänstedräktspersedlar utlämnas såsom lån och enl fastställd normalutrustning - dels utan ersättning till blandavlönat manskap och vpl, dels mot ersättning till kontant avlönade furirer. Därjämte utlämnas utan ersättning till off, uoff och överfurirer (vederlikar) m fl de persedlar, som erfordras vid särskild tjänstgöring (bl a flygdräkt och päls), och som inte är obligatoriska (Saar 39 §, tb Saar 28 § och Unif del I mom 161 - 163).

Skyddsbeklädnad utlämnas enl FF bestämmelser gratis till all personal till skydd mot onormal nedsmutsning och skadegörelse m m av tjänstedräkten och vid svåra väderleksförhållanden.

Flygtjänst: HUR FUNGERAR "RADIOKOMPASSEN"? - Forts fr sid 273.



ligger. Med litet vana i användningen kan man därför rätt lätt finna sig till rätta i lufthavet, även om marken är skydd av moln. - För ett mera detaljerat studium av Frp III (automatisk pejlstation) hänvisas till, "Provisorisk beskrivning över flygradiopejl typ III, 1951 års upplaga".

Wac.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM - Forts fr sid 304.

- b) kl 1355 har radiokompassen vandrat till 45° .
- c) kl 1358 står radiokompassen på exakt 90° .

Fråga: Vilket är Ditt läge kl 1358?

EXEMPEL II. $K = 230^{\circ}$ $V_K = 450$ km/tim.

- a) Kl 1118 startar Du tersuret, sedan Du observerat att radiokompassen, inställd på SIR (Hallsberg), står på 310°

Fråga: Vid vilket gradtal på radiokompassen skall Du avläsa tiden om Du vill använda metoden med "vinkelfördubbling"?

- b) Kl 1124 har radiokompassen vridit sig till detta värde.

Fråga: Vilket är Ditt läge kl 1124?

Svaren på de två problemen finner Du på omstående sida.

I nästa nr återkommer U f l med ytterligare uppgifter. Du gör bäst i att tänka igenom denna månads tämligen enkla problem, så att principen är klar för Dig, ty härnäst blir det kanske mer komplicerat.