

Underrättelser från flygledningen

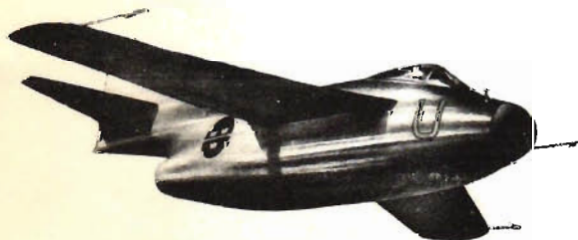
Cirkulerar:

Rezoff 1 from 2/1 to 6/1 Wm
 Rezoff 2 from 7/1 to 13/1 Gg
 Haffnäss from 14/1

Innehåll:

	Sid.
Dagens Fråga	
<i>e</i> Flygrustningar ★	313 <i>5</i>
Ett flygvapens betydelse	315
Inbindning av U f 1	316
Flygtjänst	
<i>f</i> Frivillig korttidstjänst ★	317 <i>5</i>
Flygspaning med kamera	318
<i>e</i> "Jet-Streams" på hög höjd ★	320 <i>5</i>
Nya väderinstrument	"
Månadens navigationsproblem	322
Känner Du igen dem?	
Flygplan, fartyg, stridsvagn	"
Läsvärd Litteratur	
<i>d</i> Nya böcker om flyg i krig ★	323 <i>10</i>
Vad Vet Du	
om rekrytering	324
Så Gick Det Till!	
Pearl Harbor - en påminnelse	325
Luftherraväldet och sjökriget	329
Utlandsnytt	
Flygvapnets roll i USA försvar	330
<i>f</i> Försvarskostnader ★	334 <i>5</i>
USA:s flygplanproduktion	335
Thule - ny flygbas i norr	337
Det Pågående Kriget	
Luftstridserfarenheter	331

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.

Förluster 26/6 50 - hösten 51	332	Har Du motorn igång?	344
Språkspalten		Känn Dig själv!	345
Vinn en tia!	338	Från Läsekretsen	
Tekniska Fronten		J 29-inflygning	347
Raketplanets möjligheter	339	Konstant svängningshastighet	348
Mig 19 - ryskt hastighetsplan ?	341	Lättare Än Luften	352
Matador B-61 - en markrobot	342		
Haverifronten		Med U f l nr 12/1951 följer:	
Vad Vet Du om Din OSF?	343	a) <u>Bilagshäfte</u> : "Uppdrag i Arkangelsk".	
Hopp från J 28 vid 650 km hastighet ★	" 10	b) <u>Register</u> till Ufl årgång 1951.	

U f l

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

Bidragen enligt ovan adresseras till:

U f l, Flygledningen,
Stockholm 80.

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

DAGENS FRÅGA:



F L Y G R U S T N I N G A R .

1945 - 46 års nedrustningstendenser är sedan länge ett minne. Inför hotet om ett tredje världskrig - eller rättare för att med alla medel söka undvika detta - rustar sig f n alla klarsynta demokratiska stater.

I detta sammanhang är den a m e r i k a n s k a upprustningen av särskilt intresse och därjämte i siffror den bäst kända. Främst märkes här förstärkningen av flygvapnet - med den beslutade ökningen från nuvarande 87 flottiljer till i första hand 95 flottiljer under 1952, och den av försvarsledningen (Joint Chiefs of Staff's) godkända vidare utökningen till 140 flottiljer, en 50-procentig ökning utöver det nu gällande programmet - och t r e g å n g e r m e r än vad som fanns 1949. Huvuddelen av denna förstärkning kommer att läggas på taktiskt flyg - attack- och jaktflygplan - föranledd av de senaste erfarenheterna från Korea, där det "taktiska" flyget svarat för i det närmaste 50 % av all vapenverkan mot marktrupper. Det amerikanska flygvapnets ledning torde trots denna förstärkning inte ha släppt tanken på en ytterligare utökning, nämligen till 163 flottiljer, för att även få ett starkare strategiskt flyg.

Bakgrunden till Joint Chiefs of Staffs gemensamma uppfattning är den ryska överlägsenheten till lands i Västeuropa. Man anser sig kunna rädda Väst-europa e n d a s t genom ett överlägset flyg, som snabbt kan sättas in mot ett eventuellt anfalls spetsar och utjämna underlägsenhet på marken. Särskilt när "taktiska" atombomber blivit vanliga, anser man sig ha rätt att hoppas på framgång härvidlag.

Jämsides med utökningen av USAF till 140 flottiljer kommer en i det närmaste 20 %-ig utökning av den amerikanska marinens flyg, i avsikt att skapa hangarfartygsbaserat, atombombbärande flyg jämte jaktskydd för detta och kanske även för det egentliga bombflyget.

Det amerikanska försvarsanslaget för 1952 belöper sig på c:a 57 miljarder dollar och fördelas med c:a 36,5 % till flygvapnet, 35 % till armén, 28 % till marinen och 0,5 % till gemensamt. Av anslagen till armén går c:a 0,04 miljarder dollar till anskaffning av helikoptrar. Av marinens del går c:a 5,5 miljarder till marinflygets materiel, 0,033 till robotar och 0,016

till helikoptrar; kostnaderna för marinflygets talrika personal är inräknade i marinens personalkostnader i övrigt och kan inte särskiljas från dem. Sammanlagt går därför avsevärt över hälften av USA:s budget till flyg. Av från budgetåret 1950 - 51 återstående 37 miljarder dollar är 24 miljarder avsedda för anskaffning av flygplan åt flygvapnet. Allt som allt går flygrustningarna i Amerika 1952 upp till drygt 52 miljarder.

Även i Storbritannien pågår expansionen inom flygvapnet för fullt. Jaktflyget utökas, ett nytt strategiskt bombflyg, utrustat med 4-motoriga reaflygplan, skall byggas upp. Spanings- och transportflyget skall förstärkas. Drygt 1/3 av försvarsanslaget skall gå till RAF. De erforderliga anslagen är beviljade, men den brittiska flygindustriens brist på arbetskraft är än så länge en fördröjande faktor.

Det franska flygvapnet skall i det närmaste fyrdubblas inom 5 år, även om utbyggnaden på grund av ekonomiska och politiska problem ännu så länge går långsamt.

I Kanada sker utbyggnaden av RCAF i liknande utsträckning. Flygvapnets andel av försvarskostnaderna är där 48 %, marinens flyg oräknat.

Inom de mindre nationerna utbygges flygvapnen på liknande sätt. Exempelvis avser Norge att fördubbla flygvapnet, Belgien skall genomföra i stort sett en 50 %-ig förstärkning och Holland skall till 1954 8-10-dubbla sitt flygvapen - till bl a 21 jaktdivisioner. Danmark skall sätta upp 8 jaktdivisioner mot nuvarande tre.

De sovjetiska flygstridskrafternas utbyggnad är av förståeliga skäl svårare att precisera, men förekomsten av högvärdiga reaflygplan i stort antal i Korea och Tyskland samt i vissa ryska satellitländer, även som den fortsatta utbyggnaden av det ryska, strategiska bombflyget talar sitt tydliga språk. Det ryska flygvapnet är världens numerärt starkaste och det står färdigt att med modern materiel kastas in på de krigsskådeplatser, som kan uppkomma i händelse av en väpnad konflikt.

General Eisenhowers planer för Västeuropas försvar går ut på att snarast kunna ställa upp 50 - 60 armédivisioner och till dessa taktiskt flyg av minimum 1 - 2 flottiljer per armédivision, helst 3 - 4 flottiljer. 5000 - 6000 flygplan på Västeuropas kontinent brukar sättas som ett värde på vad som behövs, för att Atlantpaksarmén "inte skall bli kanonmat utan flyg". Det är, säger en amerikansk källa, viktigare att skapa detta flygskydd än att öka antalet soldater "i bara underkläderna" i Europa.

De ovan nämnda flygförstärkningarna är grundade på de bedömanden av läget i världen och inte minst i Europa, som de olika demokratiska regeringarna haft att göra. Erfarenheterna från Korea har därvid i hög grad fått tjäna som realistisk bakgrund. Vårt flygvapen, som - om än med viktiga luftförsvarsuppgifter - närmast är att likna vid ett taktiskt flyg, är till sin styrka och sina möjligheter redan nu ingalunda att förakta. Trots detta måste konstateras, att det - i belysning av utvecklingen utomlands - inte är till sin omfattning i balans med övriga stridskrafter. Ej heller har - i Koreakrigets belysning - dess materielförnyelse skett tillräckligt snabbt.

Modern flygmateriel är dyr. De västallierade har detta klart för sig - men är inte desto mindre beredda att betala priset. Det tar också tid att bygga upp flygstridskrafter. Särskilt gäller detta i nuvarande läge med brist på arbetskraft och råvaror och med långa leveranstider för specialutrustning. Förstärknings- och moderniseringsbeslut måste därför fattas i mycket god tid. De ovan angivna utländska siffrorna och de här gjorda konstaterandena pekar på, att det är högtid att även vi ser om vårt hus och inte ohjälpligt sätter oss i efterhand vis-à-vis utvecklingen.

ETT FLYGVAPENS BETYDELSE OCH INSATS.

En högtidlig fanöverlämning på traditionellt brittiskt manér, med tillhörande fältgudstjänst och paraderande trupp ur R A F m m, förrättades i slutet av maj i år i Hyde Park, London, av Englands tronföljarinna, prinsessan E l i s a b e t h, under hennes faders, Kung Georg VI:s sjukdom. Prinsessan höll därvid på kungens uppdrag och vägnar följande anförande till flygvapnet, författat av kungen själv: -

"Jag är mycket glad åt att idag få överlämna fanan till Storbritanniens flygvapen, en försvarsgren, som bildats under min Faders, Kung Georg V:s regeringstid. Själv har jag haft nära förbindelse med R A F sedan dess bildande 1918." - (Kung Georg VI är chef för brittiska flygvapnet och personligen utbildad till flygförare därstädes - Red U f l a n n). "Jag har med den största beundran sett hur R A F växt upp från denna första tid till att på alla sätt ha visat sig värdigt sin plats vid de äldre försvarsgrenarnas sida.

Under de mörka dagarna år 1940, då mitt folk stod ensamt om att försvara frihetens sak, spelade flygvapnet främsta rollen, genom att vända strömmen, så att denna ledde till slutseger.

Det mod och den beslutsamhet, som kännetecknat Edra med tyst hjältemod gjorda prestationer under krig har jämväl motsvarats av de många tappra och initiativrika dåd, som Er försvarsgren haft att utföra i fredstid.

Flygvapnets höga traditioner har skapats genom osviklig plikthängivenhet, och jag är djupt medveten om, att många unga liv måst uppoffras, inte bara i striden med fienden utan även när det gällt att möta de många äventyr-

ligheter, som följer med själva arten hos Er dagliga tjänst.

Jag överlämnar nu denna Kungliga fana, förvissad om att Ni kommer att ära den som ett hederstecken för Edra bedrifter och som en symbol för försvarsgrenen flygvapnets traditioner. Låt den bli en påminnelse för Er om Edra föregångares hängivenhet och uppoffringar samt ett bevis på den tillit, som jag hyser till flygvapnet."



ÖVEREX AV CHURCHILL - SAMMANDRAGEN.

Under 1949 utsändes från Flygledningen 2 st sammandrag (på svenska) av Churchill, 2. världskriget, del I samt III - IV, beträffande flygets användning och betydelse i kriget.

Flygvapnets förband, försvarets bibliotek och enskilda må före den 31/1 1952 från Avdch FS/E, Flygvapnet, Stockholm 80 beställa för studieändamål behövt antal. Tillgången är begränsad. Beställningar effektueras i den ordning de inkommer.

ÖVEREX AV UFL, UTKOMNA NUMMER.

Flygvapnets förband (motsvarande), försvarets bibliotek och enskilda har - efter till Avdch FS/E, Flygvapnet, Stockholm 80 före den 31/1 1952 gjord skriftlig beställning - f n möjlighet att komplettera eller utöka sin tillgång av Ufl, hittills utkomna nummer.

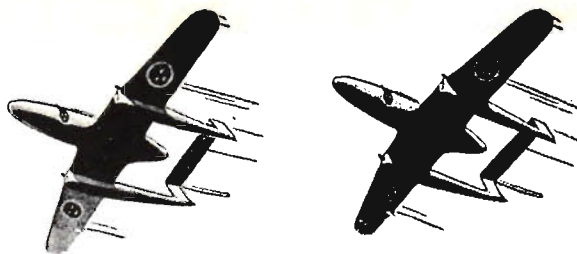
I FS/E arkiv finnes f n begränsad tillgång på en del sådana av samtliga årgångarna 1948 - 1951. Beställningar effektueras i den ordning de inkommer, varför reservation här göres för att vissa nummer kan taga slut tämligen snabbt.

INBINDNING AV UFL: ÅRGÅNG 1951.

Register för Ufl 1951 medföljer detta nummer (nr 12/51). Flygledningens olika avdelningar m m samt flygvapnets eskadrar, flottiljer, verkstäder o s v erinras om den av chefen för flygvapnet i Ufl nr 6 / 1951, s 119 och 224 meddelade ordern om b i n d n i n g av avslutade årgångar. Denna order gäller ä v e n årgång 1951 och efterföljande. De bundna exemplaren skall förvaras tillgängliga för personalen på resp expeditioner, mässar m m, enligt de grunder, som meddelats genom förutnämnda Ufl nr 6/1950.

Flygtjänst:

Fackredaktion: FS/U

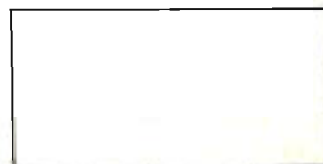
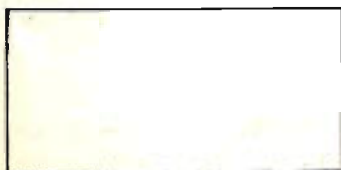


FRIVILLIG KORTTIDSTJÄNST FÖR FÖRUTVARANDE FLYGFÖRARE.

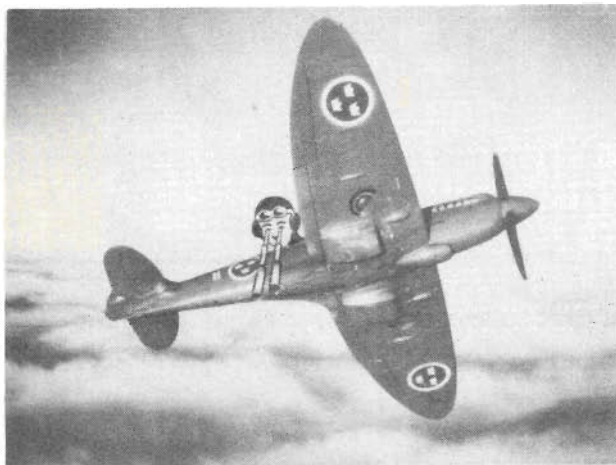
Som bekant har flygvapnets officerare och underofficerare i reserven samt förutvarande värnpliktiga flygförare och fältflygare möjligheter att mellan repetitionsövningarna fullgöra frivillig tjänstgöring (frivillig korttidstjänst) som flygförare eller jaktstridsledare, om de är krigsplacerade i sådana befattningar.

Kungl Maj:t har nu även medgivit, att 'förutvarande flygförare', d v s officers- och reservofficersaspiranter, värnpliktiga flygförare och fältflygare, som efter genomgången grundläggande flygslagsutbildning eller del därav av olika anledningar fått avbryta sin utbildning, skall få begagna sig av denna form av tjänstgöring, dels för utbildning till vissa befattningar inom jaktstridsledningen och luftbevakningen, och dels för att underhålla under denna utbildning förvärvade färdigheter. Denna personalkategori har vid flygvapnet fått en dyrbar och värdefull flygtjänstutbildning, som till gagn för såväl individen som staten måste tillvaratas.

Det har därför ansetts önskvärt, att förutvarande flygförare på bästa sätt utnyttjas i krigsorganisationen. De har som regel fullgjort sin värnpliktstjänstgöring, då de avgått ur tjänst, varför tidigare vissa svårigheter har förelegat att efter avgången få dem utbildade. Genom att de nu får fullgöra 'frivillig korttidstjänst' har detta hinder delvis undanröjts. Eftersom tjänstgöringen är frivillig, är det önskvärt, att vederbörande - liksom även all annan personal, som får begagna sig av frivillig korttidstjänst - genom flottiljchefernas försorg och i den mån tjänsten så medger animeras att i största möjliga utsträckning ställa sig till förfogande härför.



FLYGSPANING MED KAMERA.



U f l nr 11/1951 innehöll den första artikeln i en serie om spaningsflyg - "Nutida flygspaning" - sid 274. Här kommer nu den andra - om "Flygspaning med kamera" - skildrande en episod ur en spaningsdivisions vardagsliv. Förf tillhör F 11. På vidstående bild "kompletterar" han visst flygkamerornas spaningsresultat med ögonspaning genom kikare.

Löjtnant P e t e r s , l. adjutant på 3. spaningsdivisionen, reste sig och hälsade när divisionschefen, kapten F r i m a n , kom in. Det hade varit en ansträngande nattflygning. Det skulle bli skönt att få vila några timmar. En kvart i sex. Inte förrän kl 1600 hade han passning igen. Så snart han lämnat av till divisionschefen skulle han hoppa i sängen.

- Har det hänt något särskilt? - Divisionschefens fråga avbröt Peters tankar. Det var tid att avlämna rapport. - Sedan han redogjort för nattens uppdrag och visat uppdragstablan och krigsdagboken, övergick han till lägeskartan i operationsrummet. Enligt sista orienteringen hade motsidans flygplantyp fastställts på två flygfält och en radarstation lokaliserats. Symbolerna var insatta på kartan. - Då kan du ta igen dig några timmar. - Chefen nickade och P. hämtade pistolen, tog på ytterkläderna och gick.

När kapten F. blivit ensam, tände han sin pipa och ringde - sedan han fått ordentlig fyr - upp meteorologen. - Jaså, situationen var densamma som i går. Molnhöjden? 200 m över fältet. Övre molngränsen mellan 1.500 och 2.000 m. Sikten då? Syd en linje Cslo - Söderhamn 4 - 6 km under moln. Norr därom klart och god sikt. Kondensstrimlor mellan 6.500 och 9.000 m. Tack ska du ha. - Vädret var ju bra för fotospaning inom fientligt område. När nu bara fänrik N i l s s o n landat var morgonens uppdrag utförda. Han kastade en blick på uppdragstablan, och såg, att landningstiden var satt till 0800. Medan han väntade, studerade han spaningsrapporterna över nattens uppdrag.

Klockan hade hunnit bli 0810 innan F. var klar. Ännu hade han inte hört någon S 31:a och N. borde redan ha landat. Nåja, han hade bensin för ännu en halv timmes flygning, så det fanns inte någon orsak att oroa sig. Han skulle kolla med trafikledaren, om han hade något läge på Erik Adam. - Har du inte hört av honom? Meddela mig så snart du gör det. -

Tio minuter senare hördes det starka motordånet från en Spitfire och samtidigt ringde TL och meddelade att Erik Adam begärt landningstillstånd. N. var hela 20 minuter sen. - Jag undrar, vad det beror på? Han är ju snart här, så får jag reda på orsaken. Det är tid att väcka Anderberg, underrättelseofficeren - han får förbereda sig för utfrågningen. - Kapten F. ringde på en ordonnans. Sedan tänkte han:

- N. borde vara här nu. Det var en kvart sedan han landade. - Chefen började bli otålig. Men när han tänkte på, vad en förare skulle göra efter landningen, gav han sig till tåls. Först skriva fotorapport med uppgift om flyg-

plan, förare, kamera, flyghöjd och väder. Sedan se till att filmen kom till laboratoriet och lämna av flygplanet till mekanikern. - Han hörde gruset knastra, när jeepen svängde in på planen framför expeditionsbyggnaden. Minuten efteråt knackade det kort på dörren. - Kapten, fänrik Nilsson anmäler sig efter uppdrag. - Samtidigt steg underrättelseofficeren in och hälsade, tätt följd av en förplägnadslotta med tre kaffemuggar på en bricka.

- Sätt er! - F. sköt fram cigarrettpaketet mot N. Anderberg rökte inte. När de tänt cigarretterna och tagit en klunk hett kaffe, nickade Anderberg, till tecken på att han var klar och chefen gav N. order, att redogöra för hur han löst sitt uppdrag. Sedan N. plockat fram kartan ur fickan på flygdräkten och kastat en blick på knäblocket, började han:

- Min uppgift var att utspana flygfältet 30 km norr Å. Jag gick ut på lägsta höjd mot sjön R. och steg sedan på färdlinjen, 12°, rakt mot målet. Med ledning av prognosen ämnade jag lösa uppdraget med lodfotografering från högsta höjd. Vid T. hade jag nått 13.000 m och fortsatte på den höjden mot målet. Gränsen passerade jag vid K. Ingenting inträffade. Jag var framme kl 0705 och såg fältet tydligt. Ingen verksamhet kunde iakttagas. På 90° fotograferade jag ett stråk, som jag bedömde låg rätt. Jag svängde höger till sydlig kurs och gick mot basen. När jag kom till B. började motorn hacka. Det verkade som om det var tändningen. Jag låg då några 10-tal km norr molngränsen och började en svag tryckning, då jag misstänkte, att misständningarna kunde bero på överslag på grund av det låga lufttrycket. Tändningsfelen upphörde inte förrän jag var nere på 9.000 m. Då var jag inne i kondensstrimmornas skikt. Här vågade jag inte stanna, då jag var orolig, att fiendens jakt skulle upptäcka mig. Jag hade kommit in över molntäcket och beslöt gömma mig i molnen. Därför dök jag och fortsatte på 8000 m. Jag fick ett QDM från K. - där jag gick ner under molnen och flög hem på lägsta höjd. -

- Jaså, det var därför du var försenad? Vi började bli smått oroliga. Vill du göra några kompletterande frågor, Anderberg? Var så god. - Underrättelseofficeren bläddrade i sina papper. - Såg du ingen fientlig jakt? - Jo visst. När jag låg på sydlig kurs en mil norr D, mötte jag en rote Mustang. De låg på ungefär 11.000 m, skulle jag tro, men såg mig tydligen inte. - Har du blivit beskjuten av lv? - Nej, jag har inte märkt någonting. - Vilken metod använder du vid fotografering? - Jag går in 45° mot vinden. När målet försvinner under vingen, svänger jag mot vinden med målet liggande i vinkeln mellan motorn och vingen. Rakt mot vinden går jag rakt ut och startar kamerorna. När jag bedömer, att jag passerat målet, bankar jag brant för att kontrollera, att jag legat rätt på stråket. -

Telefonen ringde. Kapten F. tog luren. - Jaså, det är bra. Tack. - Det var fotooff. Han meddelade att din film är framkallad, Nilsson. Negativet var skarpt tecknat, med målet mitt i. Fältet är belagt med minst 2 divisioner Mustang. Har du något mera, Anderberg? - Ja, vädret. Stämde prognosen? - Nilsson tittade på sitt knäblock. - Jaa, i stort sett. Molnhöjd och övre molngräns var de angivna. Sikten under moln i allmänhet 10 km. Norrut låg molngränsen 40 km sydligare än angivet. Nivån för k-strimor stämde prick, men jag hade lätt isbildning i moln. -

När underrättelseofficeren gjort erforderliga anteckningar och infordrat en skiss över flygvägen, anmälde han, att han inte hade något mera att fråga om. F. vände sig till Nilsson. - När du ätit, är dina kopior klara. Gå då ner på foto och tolka dina bilder. När du är klar med det, har du "vila" till 1800. - N. reste sig och intog enskild ställning: - Ja, kapten! -

Friman stoppade och tände sin pipa. Det var tid att börja planlägga uppdragen för nästa dag.

K.V. Normelius.

"JET-STREAM" - HÖGHÖJDSBÄLTE MED STARK VIND.

Vad ligger bakom rapporterna om att snabba reoplan står nästan stilla i luften? - frågar många sig. Här en förklaring från sakkunnigt meteorologhåll.

Strax efter andra världskriget inträffade denna episod. En amerikansk flygare på navigeringsflygning över Japan lämnade följande rapport per radio: "Läge Takaluki kl 1300. Höjd 9 km. Beräknar landa Bakatchu kl 1320." Trafikledaren, som fick detta meddelande, rev sig i huvudet - det är c:a 800 km mellan Takaluki och Bakatchu och föraren ifråga hade ett gammalt propellerdrivet flygplan, som på 9 km höjd inte tillnärmelsevis skulle kunna komma upp till den hastighet, som det här skulle vara fråga om. Det var ju överljushastighet. Alltså måste något vara fel, men föraren vidhöll, att han varit på uppgiven plats kl 1300, och han landade kl 1320. Det var således fråga om ovanligt stor vindstyrka.

Denna och liknande rapporter kan man säga vara en av orsakerna till att ingående undersökningar angående de exceptionellt stora vindstyrkorna på höga höjder inleddes. Flera framstående vetenskapsmän har sysslat med denna sak. Därvid fann man, att runt jorden fanns ett begränsat bälte på hög höjd, där man företrädesvis fann dessa vindar - jet-stream - och man fann delvis även lagar för hur de förflyttade sig och förändrades.

Var finner man då denna jet-stream - detta höghöjdsbälte? Jo - rakt över polarfronten (markfronten) och under tropopausen. Det finns oftast mellan latitud 35 gr och 55 gr, och mycket sällan över 60 gr och under 30 gr, samt oftare på nordlig latitud på sommaren än på vintern. Liksom det ibland finns två polarfronter på olika latitud, förekommer även två jet-streams. Då tropopausen vid olika tider återfinnes på olika höjder, varierar även höjden till jet-stream, och man kan finna den ned till 5 km och upp till 12-15 km.

Vilken utsträckning har då jet-stream-bältet och hur stora vindstyrkor kan förekomma? Det har ingen begränsning i längd - kan blåsa runt hela jorden, men det är i allmänhet avbrott på den. Dess vidd är mera begränsad och området med högsta vindstyrkan är ofta endast 50 - 100 km brett. Djupet är mellan 500 och 1000 m. Vindens huvudriktning i jetstream är västlig och vindstyrkor upp till 500 km/tim har uppmätts. 100 knop (185 km/tim) är inte ovanligt.

En fråga: - Vad skall företeelsen kallas för på svenska? Förslag är välkomna till Red Ufl, Flygledningen, Stockholm 80.

Sg/He.

NYA VÄDERINSTRUMENT - SÄKRARE PROGNOSEER.

I Industritidningen Norden nr 3/1951 läste man följande, som här sammandragits något av utrymmesskäl:

Samtidigt som våra teoretiska insikter i meteorologin utökas genom nya vetenskapliga rön förbättras också väderlekstjänstens tekniska hjälpmedel. De prognoser meteorologen utarbetar vilar på observationer av olika slag, av vilka många göres genom skattning. Därvid inträder en subjektiv faktor, som utgör en osäkerhetskälla, vilken man söker eliminera genom nya instrument: siktmätare, molnhöjdmätare och automatiska väderleksstationer. Dessa senare möjliggör tätare observationsnät även från otillgängliga trakter.

Under sista världskriget, då väderlekstjänsten hade större betydelse än någonsin tidigare uppfann tyskarna en automatisk väderleksstation, som placerades på en boj i närliggande hav. Även ryssarna har med framgång utnyttjat automatiska stationer, bl a i Sibirien och på angränsande nordliga hav. I USA var principen för dessa stationer känd omkring 1939, och man har sedan dess succesivt utbyggt och förbättrat den. Principen är densamma som utnyttjats i radiosonden, d v s de olika meteorologiska instrumenten modulerar automatiskt frekvensen hos en radiosändare, vars signaler uppfångas av en speciell mottagare.

I USA har man konstruerat flera olika typer av automatiska väderleksstationer. En av de bästa har byggts av marinens ingenjöravdelning. Den mäter automatiskt på bestämda tider lufttryck, fuktighet, temperatur, vind och nederbörd, samt vidarebefordrar resultatet med en radiosändare. Till det yttre är stationen ett kubiskt hus med 2 m sida, konstruerat för de hårdast tänkbara påfrestningar. En sådan station saknar dock den bemannade stationens fördel: en fullständig bild av väderleken med moln, sikt och nederbörds-slag. Med hjälp av television tänker man sig kunna komma ifrån denna inskränkning.

I vårt land har framställning av automatiska väderleksstationer inte tagits upp. Men flera goda hjälpinstrument håller nu på att konstrueras. På Försvarets forskningsanstalt sysslar väderleksteknisk personal med dessa spörsmål. Hittills har två nykonstruktioner gjorts: - tefumetern och linsonden.

T e f u m e t e r n är en temperatur- och fuktighetsmätare som fästes under en förankrad drakballong. Den kan släppas upp till olika höjder under 500 m, delvis beroende på rådande vind. Resultatet erhålles på ett avläsningsinstrument på marken. Genom tefumetern kan man få noggranna uppgifter om temperatur och fuktighet i de lägre luftskikten, vilket ökar möjligheten för säkrare och mer detaljerade prognoser av moln och dimma samt räckvidden hos radar.

Det andra instrumentet, l i n s o n d e n, mäter förutom temperatur och fuktighet även lufttryck. Den bäres likaledes av en förankrad drakballong, men mätresultatet registreras av en kronograf på marken. Linsonden kan sålunda arbeta utan tillsyn, placeras på otillgängliga platser och mätresultaten automatiskt vidarebefordras med radio. Detta instrument är ännu inte slutprovat, men torde kunna ge oss värdefulla upplysningar från de marknära luftskikten. Visserligen utgör ballongerna ett flyghinder och kan därför endast användas under kontroll av tid och plats. Den stora fördelen med dessa linsonder är att man får täta värden från de marknära luftskikten, vilket den nu använda ballongsonden inte ser.

M. Ehde - F 10.

Tekniska Fronten:

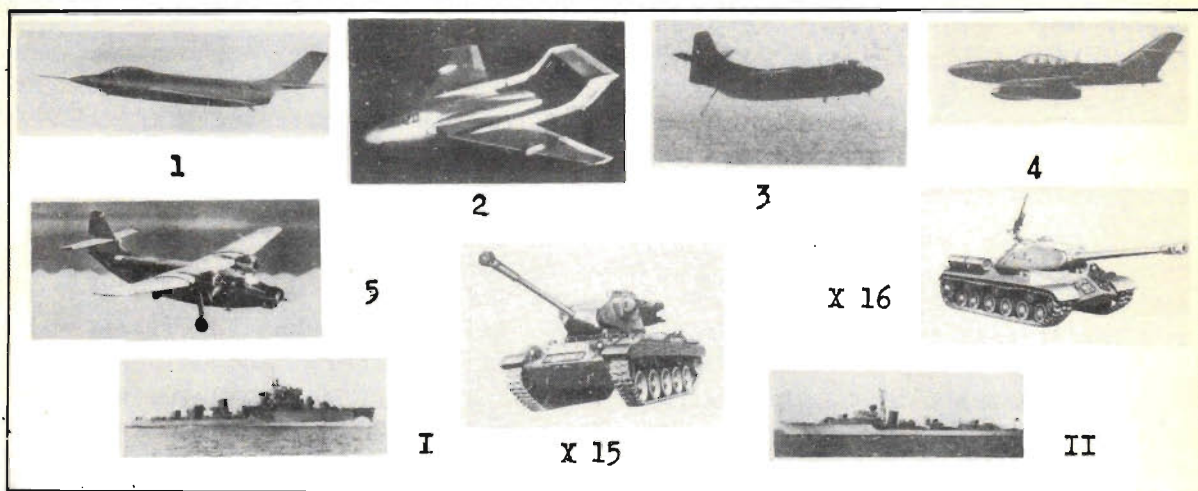
Forts fr sid 342.

H-2 - en ny hydraulvätska.

(Av Week 16/7 51)

Amerikanska marinflyget har - för samtliga sina flygplantyper med hydrauliskt system - utvalt en ny olja eller rättare sagt vätska benämnd H-2. De fördelar som H-2 erbjuder är: den brinner inte, påverkar inte i hydraulsystemen använt syntetiskt gummi, angriper inte metaller och är användbar inom vida temperaturgränser (-50° C anges som undre gräns). H-2 består av 35 % vatten, 50 % glykol och 15 % andra ämnen. Trots den relativt stora vattenhalten är avdunstningen ringa, p g a H-2:s hygroskopiska egenskaper. Priset håller sig omkring 1 kr pr liter.

Känner Du igen dem?



LÖSNING AV UPPGIFTEN SE SID 350 - 351.

Flygtjänst: - Forts från sid 321.

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Som Du säkert kommer ihåg från förra numret av U f 1, kan man lätt bestämma sitt läge med hjälp av radiokompassen, även om man bara har en radiofyr att pejla. När Du denna gång får i uppgift att flyga från F 10 till F 13 utan märke, bör detta därför inte vålla Dig några bekymmer.

Den flyghöjd Du skall använda är 6000 m, och där håller Du $V_K = 590$ km/tim. Meteorologen har meddelat, att höjdvinden längs färdvägen på 6000 m höjd är: 330° ; 60 km/tim. På kartan observerar Du att bl a fyren S I X (Överum; Läge: 57.58 ; 16.24) är tillgänglig för pejling.

Uppgift.

- I. Om Du startar och har intagit utgångsläge på 6000 m höjd över F 10 kl 0930, vilken kurs skall Du hålla, och när beräknar Du vara över F 13 på samma höjd?
- II. a) Kl 0946 ställer Du in S I X på Din pejlapparat. Radiokompassen pekar då på 37° och Du startar tersuret. - Vid vilket grad-tal på radiokompassen skall Du avläsa tiden, om Du vill använda metoden att fördubbla vinkeln?
b) Kl 0955 erhålles detta gradtal på radiokompassen. - Vilket är då Ditt läge?
- III. Du kopplar in F 13 navigationsradiofyr och svänger flygplanet så att radiokompassen visar 0° . Kursen är då 50° . För att bestämma återstående flygtid till F 13 svänger Du höger 30° , d v s till kurs 80° , och håller denna i 4 min. Då svänger Du upp mot fyren igen och får nu hålla kurs 26° för att radiokompassen skall visa på 0. - Hur lång tid har Du då kvar till F 13?

Lösningarna återfinner Du på omslagets 3. sida.

Läsvärd Litteratur:-

NYUTKOMNA BÖCKER OM FLYG I KRIG.

Lämplig litteratur för självstudier och vid befälsutbildning är bl a följande böcker:

- 5. Bomber Group - Förf: W.J. Lawrence - Förlag: Faber & Faber, London.
- Zu Spät - Förf: W. Baumbach - Förlag: Pflaum, München.
- Briefed to Attack - Förf: H. Lloyd - Förlag: Hodder, London.
- Invitation to Moscow - Förf: Stypulovski - Förlag: Time & Hudson, London.
- Goering - Förf: Willi Frischauer - Förlag: Odhams Press; London.
- The Dam Busters - Förf: P. Brickhill - Förlag: Ernus Brothers, London.

5. Bomber Group ger en belysande bild av det engelska bombflygets utveckling och taktik under världskriget. Boken behandlar endast 5. Bomber Groups (5. bombeskaderns) verksamhet, men då denna eskader i mångt och mycket var det bombförband, som ledde i den taktiska utvecklingen, och vars förband insattes för speciellt krävande uppgifter, är händelseutvecklingen där i stort även kännetecknande för det engelska bombflyget i krig. Boken avviker från andra motsvarande krigsböcker, genom att i mycket stor utsträckning redogöra för de svårigheter, man hade att brottas med, samt den utveckling i det taktiska uppträdandet, dessa framtvingade. Det är speciellt från denna synpunkt, som ett studium av boken är värdefull för oss. Många erfarenheter kan inte direkt tillämpas på våra förhållanden, men det finns mycket i boken, som kan ge oss allvarliga tankeställare, och som kan bidra till en vidareutveckling av vår taktik.

Zu Spät är skriven av en av det tyska bombflygets främsta förbandschefer. Förf. har krigserfarenhet som flotttiljchef (mest på Ju 88-förband) på alla de fronter, där Luftwaffe uppträdde. Han användes dessutom ofta som rådgivare i flygledningen. Boken innehåller många nya, hittills icke publicerade fakta om Luftwaffes styrka och förluster, flygindustriens produktion o d, ävensom åtskilliga inblickar bakom kulisserna. Mycket av vad som ovan sagts om 5. Bomber Group gäller även denna bok. Dessutom får man en klar bild av de ödesdigra konsekvenser, som en felaktig användning av ett flygvapen och en nyckfull och inkonsekvent materielpolitik i högsta instans medför. Förf ifrågasätter, om inte sistnämnda faktor i förening med dålig ledning, bristande kunskap om och förståelse för tyska flygvapnet och dess uppgifter - icke minst från H i t l e r s sida - blev en avgörande faktor i striden om luftherraväldet över Tyskland. Med en klokare materielpolitik kunde bl a ett reajakluftförsvar ha ordnats långt innan kriget nu slutade. Helt naturligt är boken färgad av nederlagets bitterhet och förf:s förklaringar till misslyckandena är nog i många fall efterkloket. Boken bör dock vara av stort intresse såsom underlag för diskussion om ett flygvapens uppgifter och materiel.

Briefed to Attack är berättelsen om jaktförsvaret av Malta samt RAF bomb- och torpedanfall från Malta mot italienska konvojer i Medelhavet. Här ställdes en liten flygstyrka inför stora uppgifter - under hotet från ett överlägset fientligt flyg. Av boken framgår hur dessa uppgifter löstes, även om situationen många gånger var mycket kritisk. Författaren frågar sig också, som så många andra, varför tyskarna och italienarna inte utdelade det sista avgörande slaget mot Malta, när försvaret där var på upphållningen. Svaret får man i viss mån i den ovan angivna boken Zu Spät.

Många erfarenheter kan hämtas ur denna bok. Inte minst när det gäller

att studera hur ett litet flygvapen under kraftigt fientligt "flygtryck" kan hålla luftförsvaret intakt och anfallsoperationerna löpande med ringa personal, få flygplan och få flygplatser.

Invitation to Moscow handlar om en polsk politikers - författarens - öden i Polen under den tyska ockupationen, bl a under det ödesdigra upproret i Warszawa; samt om hur han genom falska förespeglingar tillsammans med andra ledande polska politiker lockades över till ryssarna och tillfångatogs. Författaren redogör sedan för fängelsetiden i Moskva samt rättegången mot honom och de övriga polackerna. Trots att han var den ende av de polska politikererna, som inte erkände sig skyldig, blev han endast dömd till ett kortare frihetsstraff samt fick återvända till Polen, varifrån han senare flydde till England. Av intresse i boken är främst den av allt att döma vederhäftiga beskrivningen av behandlingen och förhörsmetoder under fängelsevistelsen i Moskva samt den sovjet-ryska mentaliteten i detta sammanhang.

Goering är skriven av en österrikisk journalist, som haft anledning att studera ämnet ända sedan 20-talet, och som under Hitlertiden utvisades ur Tyska riket. Förutom tidigare kända källor och Nürnbergprotokollen har förf gjort sig möda att personligen uppsöka åtskilliga personer, som haft nära personlig beröring med Göring i olika utvecklingsstadier. Skildringen har på så sätt blivit både fullständig och levande, samtidigt som den verkar fullt saklig och objektiv. Man får en god och lättsmält uppfattning om både Hitler-väldets och Luftwaffes uppkomst, storhet och fall. Bland dem, som lämnat upplysningar, är siste chefen för flygstaben, general K o l l e r (se Ufl nr 3/1950, bihäftet), numera garageföreståndare i München, ävensom general B o d e n s c h a t z , adjutant på Richthofeneskadern redan 1918.

The Dam Busters är en historik över No. 617 Squadron i RAF, en bombdivision, som uppsattes 1943 för specialuppgiften att spränga kraftverksdammarna vid Ruhr. Senare användes divisionen för många andra special- och försöksuppdrag, som krävde särskilt djärv och skicklig personal. Förutom dammsprängningen kan nämnas utvecklingen av målmarkerings- och stridsledningstekniken samt sänkningen av "Tirpitz". Divisionen leddes av några av Bomber Commands bästa män, som G. G i b s o n , L. C h e s h i r e och J. B. T a i t , de båda förstnämnda tilldelade Victoriakorset. Eskaderchef, som gav divisionen dess uppgifter och personligen har stor del i den taktiska och tekniska utvecklingen, var nuvarande stf chefen för flygstaben S i r R a l p h C o c h r a n e . Boken ger en god uppfattning om den oförskräckt- het och uppfinningsrikedom, som var bakgrunden till Bomber Commands framgångar.

VAD VET DU

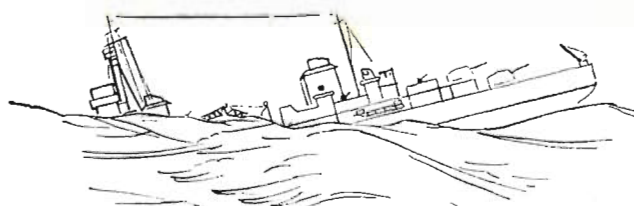
OM REKRYTERING?

Fackredaktion: FS/U

1. Vad är högsta antagningsåldern för reservofficersaspirant?
2. Hur stora är premierna för reservofficer i flygförartjänst och reservofficer i luftbevakningstjänst?
3. Vilka möjligheter finns att bli officer på aktiv stat för dem som inte har studentexamen vid högre allmänt läroverk?
4. Vilka är minimikraven beträffande synskärpa för reservofficersaspirant i luftbevakningstjänst?
5. Vilka är åldersgränserna för deltagare i FV sommarkurser och sommarläger samt för medlem i organisationen 'Flygpojkar'? Svar se sid 330.

Så gick det till!

Fackred: Studiecentralen



PEARL HARBOR - BOMBNINGEN - EN PÅMINNELSE.

I dagarna - den 7 december 1951 - blev det jämnt 10 år sedan Japan med sitt hangarfartygsbaserade flottflyg anföll den isolerade USA-basen H a w a i i med flygbomber och flygtorpeder. Vid Pearl Harbor sänktes eller oskadliggjordes 4 slagskepp och några andra fartyg, bortåt ett par 100 amerikanska flygplan på marken förstördes, flera förråd, verkstäder och flygfält, varv och dockor m m vid basen skadades svårt eller förstördes, varjämte avsevärda personalförluster uppkom bland försvararna. Anfallssidans förluster blev tämligen små. Uppgifter om Pearl Harbor-företaget och om Hawaiiögruppens betydelse som amerikansk bas, från tidigare källor, har varit införda bl a i U f l föregångare U F S , nr 3/1942 (15/1), 13/42 (20/2), 29/42 (22/4), 32/42 (7/5), 36/42 (29/5) och 43/42 (10/7).

Helt nyligen - i USA-flygtidskriften " F l y i n g " för augusti 1951 - läste man en japansk skildring av anfallet, berättad av H a s h i m o t o , en av de i företaget deltagande omkring 300 japanska flygarna, för en i Koreakriget senare stupad medarbetare i "Flying". Vi citerar här några utdrag ur denna berättelse om den världshistoriska händelsen. Vi återger även ett par av bilderna från anfallet.

"Eftersom jag bara var fänrik var jag en av de yngsta i anfallsstyrkan och hade inte haft något med planläggningen att göra. Men både jag och en del andra av de yngre hade nog haft på känn, att något stort var i görningen. Först den 7 december fick vi emellertid klart för oss, att vi skulle bomba USA-basen Pearl Harbor.

I augusti 1941 sattes II. hangarfartygsdivisionen - utrustad med det 3-sitsiga attackplanet t y p 9 7 - i intensiv träning, tillsammans med I., IV. och V. hangarfartygsdivisionerna. Programmet var olikt det vanliga, och en del av de yngre, som inte var insatta i planerna, började undra vad det var fråga om. Eftersom vi dagligen fick öva bomb- och torpedfällning, både med övnings- och stridsammunition, så måste alla hangarfartygen jämte sina följestyrkor gå till sjöss. Där övade vi också tankning till sjöss. När vi fick sätta igång nya torpedfällningsövningar, där man skulle ställa in torpederna på att dessa omedelbart efter fällningen inte fick gå ner så djupt som vanligt - 45 m (150 fot) under vattenytan - fick jag litet hum om målet. Jag hade nämligen på sjökrigsskolan läst om, att Pearl Harbor-hamnen är mycket grund.

I slutet på november 1941 "embarkerade" vi för gott. Min division baserades på hangarfartyget H i r y o (tillhörande en mindre typ "eskorthangarfartyg", 10.050 ton, c:a 25 knop, c:a 40 à 50 l-motoriga flygplan - Red U f l anm).

Den 26/11 sammanträffade vi med övriga fartyg vid Hitokappo-bukten på Kurilerna (nordöst om Japan) och satte kurs på Pearl Harbor. Nu, när vi kom mig i väg, blev vi fullt insatta i uppgiften. Vi fick sålunda veta, att om de förhandlingar, som pågick mellan Japan och USA ledde till resultat, så skulle vårt uppdrag inställas. Den 2/12 kom dock meddelande, att förhandlingarna gått i baklås - uppdraget skulle alltså utföras. Ännu fanns dock möjlighet att stoppa det när som helst, därest meddelande om samförstånd med USA ingått.

Vi tog n o r r a v ä g e n till Pearl Harbor, för att underlätta överraskningen, i st f den lugnare, eljest använda södra vägen. Den 3/12 tankade vi utan missöde ute till havs. Vi var ganska säkra på, att amerikanska flottan inte skulle upptäcka vår frånvaro från hemmafärdsvattnen. Som en åtgärd i vilseledande syfte hade nämligen våra lokalstyrkor kring Japan och landbaserat flyg där satt igång en livlig radiotrafik, som om den snappades skulle ge sken av att vår huvudstyrka var kvar nära sitt hemland.

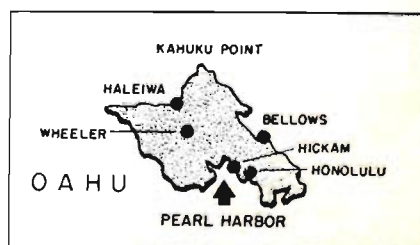
Dagen för anfallet hade bestämts veckor i förväg. Enligt månens ställning skulle det ha varit bäst att anfalla vid nedan, den 9/12, men till följd av det internationella läget och de påtagliga fördelarna med att anfalla på en söndag, då amerikanerna vilade sig, hade det bestämts, att anfalla den söndagen den 7/12 i stället. Vår plan var grundad på den förutsättningen, att amerikanska flottan - slagskepp, hangarfartyg och kryssare - skulle befinna sig i Pearl Harbor, utan möjlighet att operera under tiden för vårt anfall. Om vår underrättelsetjänst tagit fel och USA:s Stillahavsflotta lämnat Pearl Harbor när vi kommit dit, så hade vi en a l t e r n a t i v p l a n , enligt vilken vi skulle avspäna ett havsområde med 500 km radie och anfalla flottan där den påträffades. Fann vi den inte, skulle vi gå hem utan att anfalla hamnen. - Som hela världen nu vet, så hade vår underrättelsetjänst räknat rätt utom i ett avseende - det fanns intet hangarfartyg hos de slagskepp och kryssare, som den där söndagsmorgonen låg till ankars i Pearl Harbor.

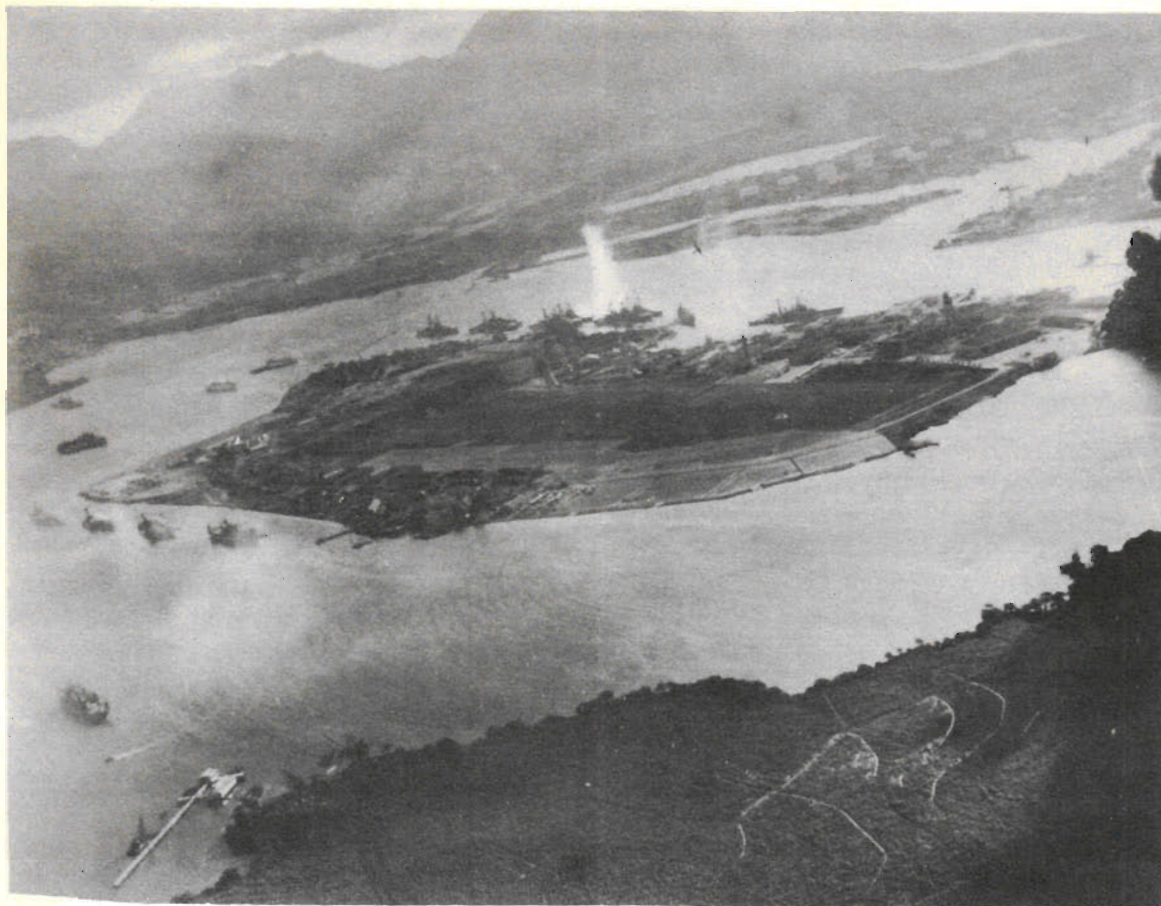
Söndagen den 7 december 1941 -

Före gryningen samlades vi till en sista uppdragsgenomgång. Eskaderchefen, kommendör M i t s u o , som skulle leda anfallet, inpräntade uppdragets betydelse hos oss. Med ett enda slag skulle vi förrinta USA:s Stillahavsflotta och därigenom lamslå USA:s hela krigsmaskineri för lång tid. Jag minns, att jag gick ut ur ordersalen med en så stark känsla av beslutsamhet, som jag aldrig haft tidigare. Ute på flygdäcket stod mitt flygplan, lastat med en 800 kg pansarbomb, med 0,02 sek fördröjning. Kl 0600, då endast avgasflamman från tätplanet belyste däcket, startade första planet.

Hela första "blandade" eskadern, den som jag tillhörde, utgjordes av 189 plan. De utgjordes av min flottilj: - 50 l-motoriga bombplan t y p 9 7 ; en flottilj om 40 torpedplan, också t y p 9 7 ; en flottilj om 54 störtbombplan t y p 9 9 ; samt en jaktflottilj om 45 jaktplan t y p 0 ("Zero" eller "Nolla"). Två spaningsplan - flottörförsedda flygplan t y p 0 hade katapultats i förväg från kryssarna T o n e och T i k u m a , för att utspäna hamnen Pearl Harbor och ankarplatsen L a h a i n a strax före vårt anfall.

När vår formering var intagen på 3000 m höjd satte vi kurs på Hawaiiön O a h u . 1 km under oss låg ett ganska tätt molnlager, som nästan dolde det mörka vattnet. Vi hade c:a 325 km till målet.





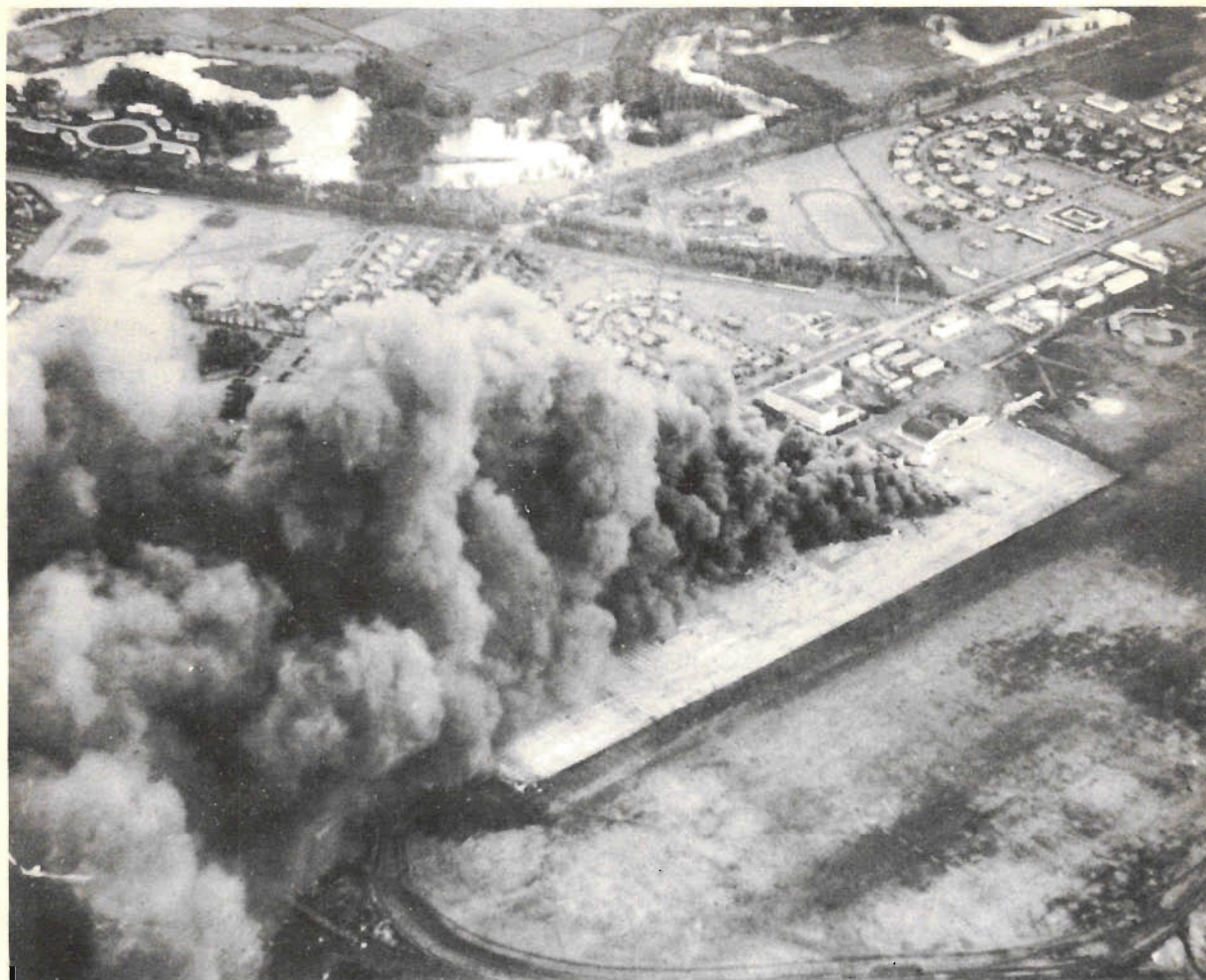
ANFALLET SÄTTS IN MOT FORDÖN I PEARL HARBOR OCH AMERIKANSKA STILLAHAVSFLOTTAN.
BORTOM ÖN FÖRANKRADE SLAGSKEPP, UTSATTA FÖR TORPEDFLYGANFALL. HITOM ÖN ANDRA FARTYG.

När vi fick syn på Oahu slog flottiljen in på först västlig och sedan sydlig kurs, för att runda udden Barber's Point och komma in över Pearl Harbor mellan denna och (knallen) Diamond Head. De andra förbanden gick in med rak kurs över ön. Klockan var 0740.

Kl 0750 gav flottiljchefen anfallsorder. Under ett par minuter, medan vi gjorde svängen tillbaka norrut och över hamnen, såg jag hur störtbombarna bröt ut en efter en, och hur flammor, rök och dammoln steg upp genom molntäcket, från flygfältet Wheeler Field (nordväst Pearl Harbor). Se'n reste sig en kolossal eldkvast från Fordön mitt i hamnen. Ett av störtbombplanen hade fått in en fullträff i ett ammunitionsförråd.

Från hamnens motsatta sida kom nu torpedplanen typ 97 sväpande. De fällde sina torpeder mot de förankrade fartygen. Sex slagskepp låg förankrade två och två nära Fordön. Ett av dem fick en torped midskjeps och kantrade styrbordöver. Torpederna kunde inte nå de inre fartygen i linjen. Amiralerna hade tydligen räknat härmed och därför givit dem åt oss i bombflottiljen som mål. Om torpederna missade de yttre skeppen i raden, skulle vi fälla mot dem också. - Jag såg hur våra jaktpLAN - trötta på att vänta på amerikanska flygplan - bröt ut och anföll flygfält överallt på ön - Ewa (Haleiwa), Hickam, Wheeler, Fordön, Kaneohe. Se'n slutade jag att titta på de andra. -

Inga amerikanska plan var i luften. Och vår eskader, den första av de deltagande, hade på förhand fått veta att vi inte skulle möta något motstånd från flyg. Luftvärnselden var dock mycket kraftig, men eftersom vår division



FLYGBASERNA PÅ HAWAII FICK OCKSÅ SIN BESKÄRDA DEL. HÄR SYNES BOMBVERKAN MOT EN DEL AV BASENS "SKYDD", DE PÅ W H E E L E R F I E L D VARANDE, ALLTFÖR TÄTT OCH FREDSMÄSSIGT PARKERADE AMERIKANSKA FLYGFÖRBANDEN.

fått särskild orientering om, hur man skulle manövrera för att undvika elden, behövde den inte alls lägga om kursen.

Vårt bombanfall hade lagts upp med tanke på enkelhet och precision. De 50 flygplanen var ordnade i en rad V-formeringar, med 5 plan i varje V. När vi passerade hamninloppet, lät flottiljchefen trean i sin grupp överta ledningen. Dess förare var specialutbildad för bombfällning. Varje 5-grupp skulle fälla på signal från den gruppen tilldelade bombspecialisten.

Vi brakar nu fram över hamnen på 3.200 m höjd. Jag tar ett ögonblick ögonen från gruppchefen och ser då genom hål i molnen hur rök och eld stiger upp från den yttre slagskeppslinjen. När vi ännu har något över 3 km kvar till målen kommer fällningssignalen - bomberna går.

Den andra eskadern, som följer in över Oahu efter oss, och som speciellt inriktar sig på basens markanläggningar, rapporterar att vi sänkt 4 slagskepp och svårt skadat 4 andra. De meddelar också att vi sänkt en kryssare och 2 tankfartyg.

Till följd av distansen och begynnande bränslebrist sätter vi nu kurs rakt hemåt till vårt hangarfartyg. Vi har ingen svårighet att hitta sjöstyrkan. Det fanns jagarbevakning framskjuten runt flottan, på 50 km avstånd där-

L U F T H E R R A V Ä L D E T O C H S J Ö K R I G E T .

Amiralen Lord C u n n i n g h a m , Englands främste sjöofficer under andra världskriget, har nyligen utgivit sina memoarer. Beträffande flygets roll i sjökriget anföres i *The A e r o p l a n e* bl a följande uttalanden.

C. understryker flygstödets outhärlighet för flottan och hur nödvändigt det är, att sjövägarna skyddas även i luften. Han beklagar bittert, att flygvapnet vid andra världskrigets början var alldeles för svagt för att kunna fylla denna uppgift, och flottans flyg likaledes. Han underlåter emellertid att påpeka, säger *A e r o p l a n e* , att flottans politik under förkrigsåren till stor del var orsaken till flygets svaghet. Genom att kräva stora anslag till flottans stora fartyg hindrade man en nödvändig utbyggnad av det flyg, som skulle skydda dessa fartyg och trygga deras existens.

C., som förde befälet över Medelhavsflottan under dess svåraste tid, har en hög tanke om det italienska flygvapnet. Den brittiska flottans största bekymmer, som påkallade de flesta motåtgärderna, var risken för flyganfall.

Från Salernooperationen omtalas, att tyskarna där första gången använde radiostyrda bomber. Två kryssare och ett slagskepp blev så allvarligt skadade, att de måste tagas ur striden för längre tid.

Om slutskedet av StillaHAVSKRIGET säger C. - "Jag tror att vi underskattade betydelsen av bombanfallen mot japanska hemlandet. Japan skulle, tror jag, ha givit sig utan både atombomb och invasion. Jag tycker det var synd och ett misstag, att vi någonsin fällde atombomberna."

P E A R L H A R B O U R - E N P Å M I N N E L S E - F o r t s fr sid 328.

ifrån åt alla håll. Det skulle vara nästan omöjligt att missa någon av jagarna.

När också andra eskadern landat på sina fartyg ändrar hela sjöstyrkan kurs och styr mot Wake-ön. På kvällen hålles en segerfest ombord, med hög stämning. -

De flesta av de flygare som var med om anfallet mot Pearl Harbor omkom i juni 1942 vid *M i d w a y* . Endast jag - Hashimoto - finns t v kvar - för att berätta om hur japanerna bombade Pearl Harbor."



VAD VET DU ?

Fackredaktion: FS/U

OM REKRYTERING ? - Svaren på frågorna sid 324 är:

1. 24 år.
2. a) 3.000 kr för reservofficer i flygförartjänst.
b) 2.500 kr för reservofficer i luftbevakningstjänst.
3. a) Avgångsexamen från tekniskt gymnasium är direkt kvalificerande för antagning som officersaspirant. För att bli fänrik skall vederbörande dock i särskilt prov enl fordringarna för studentexamen ha fått lägst betyget "godkänt" i ämnet historia med samhällslära.
b) För övriga finns möjlighet att bli fältflygare och vid Försvarets läroverk avlägga begränsad studentexamen samt därefter genomgå kadettskola och bli officer.
4. 0,8 på båda ögonen eller lägst 0,7 på det ena och i så fall lägst 0,9 på det andra.
5. a) Deltagare i sommarkurser skall ha högst tre år kvar till des han beräknar ta studentexamen eller vara lägst 16 och högst 20 år.
b) Deltagare i sommarläger skall vara lägst 13 och högst 16 år.
c) För att vinna inträde i organisationen 'Flygpojarna' skall man vara lägst 13 och högst 19 år. Medlem kan kvarstå efter fyllda 20 år.

utlandsnytt:

Fackred: Studiecentralen

FLYGVAPNETS ROLL I USA: S FÖRSVAR.

I oktobernumret av tidskriften "Air Force" förekommer bl a en artikel under rubriken "Winning Wars of Survival", av USAF:s kände "Stilla havsgeneral" från krigsåren 1941-45, George Kenney, numera pensionerad. Nedan lämnas ett sammandrag av artikeln, vilken utgör ett referat av ett tal, som K. hållit för medlemmar ur Air Force Association.

"De mest betydelsefulla maktfaktorerna i dagens världssituation är flygplan och atombomber. Ett starkt krigsflyg har blivit en avgörande faktor i krig. Flygplanet, som uppfanns och sedermera utvecklats av amerikaner, har förbättrats från att för kort tid sedan blott vara ett kortdistans-, 160 km/tim luftfartyg, vilket medförde en bomblast på endast c:a hundra kg, till moderna flygplan, vilka kan flyga med en hastighet av 950 km/tim över långa distanser och kan medföra atombomber. Till 1949 hade USA monopol på denna bomb.

Nu måste USA inte blott ha ledningen på detta område utan även hålla ett flygvapen överlägset alla andra. USA:s luftbevakningssystem och dess orts-försvarande jaktplan måste vara i stånd att erbjuda största möjliga skydd mot fientligt bombflyg, vilket försöker anfälla amerikanska befolknings- och industricentra. USA måste ha ett tillräckligt antal bombplan bemannade med väl utbildade besättningar, vilka ständigt är beredda att insättas i vedergällningsanfall efter ett eventuellt fientligt anfall.

Forts s 336.

DET PÅGÅENDE KRIGET:

Fackred: Studiecentralen.



PRESS-
GRAN-
NAR.

Luftstridserfarenheter från Korea

Sv D

19/11

Av Sv. D:s flygmilitäre medarbetare

51.

Luftstriderna utgöra just nu ett betydelsefullt inslag i Koreakriget och förete en del nya drag, som påverka bedömningen av utvecklingen. Som känt är finnes ett starkt kommunistiskt flyg baserat norr om Jalufloden. Huvuddelen av detta flyg utgöres av omkring 600 reajaktpplan av den förstklassiga typen Mig 15. Detta jaktflyg synes ha till huvuduppgift att mot bombanfall skydda tillförselvägar från Jaluflodens nedre del i riktning mot fronten samt flygfälten i Nordkorea.

Amerikanernas tunga bombflyg, alltfjämt utrustat med B 29-or, d. v. s. samma flygplantyp som användes mot Japan 1944-45, kommer från baser i Japan och på Okinawa. Deras anfällsmål är förbindelserna genom Nordkorea i syfte att försvåra fiendearméns tillförsel. Samtidigt övervakar och anfaller man kontinuerligt flygfälten i Nordkorea för att hindra att dessa tagas i bruk. Skulle det nämligen bli möjligt att där basera jakt- och attackflyg, som kunde sättas in mot FN-trupperna vid och bakom fronten, skulle läget för dessa bli i grund omkastat. De ha hittills kunnat åtnjuta alla de fördelar som följa med herraväldet i luften, och ledningen torde vara föga sinnad att tillåta någon ändring härvidlag.

Under den pågående förbindelse- och flygbasbekämpningen har likväl bombflyget på senaste tiden rönt betydligt hårdare motstånd. Inte endast invid Jalufloden utan

ända ned mot huvudstaden Pjong-jang har luftstrider mot Mig 15 måst utkämpas, varvid dessa ofta förekommit i antal mellan 100 och 200 samtidigt. Vid de tillfällen då de rödas jakt uppnått kontakt med bombplanen, har jakten haft god framgång. Då jaktplanen, som vardera lär ha en 23 mm och en 30 mm kanon, ha träffat sitt mål har verkan ofta blivit förödande. Under en vecka i slutet på oktober förlorades fyra B 29-or på detta sätt och många skadades, vilket skall jämföras med blott 11 förlorade hittills under kriget. Amerikanernas första motåtgärd var att sätta in jakteskort från baser i Sydkorea, stundom över 100 jaktplan till skydd av blott tio B 29-or. Med moderna jaktplan är eskortuppgiften emellertid svårare än den var under världskriget, och trots eskorten når försvarsjakten ofta fram till bombplanen. Man tvingas nu att allt mer övergå till anfall i skydd av mörker och moln, med minskad träffsäkerhet som resultat. Den röda försvarsjakten har sålunda i viss mån löst sin uppgift. Visserligen utsättes den i luftstriderna med FN-jakten för förluster, men i förhållande till antalet flygplan, som dagligen invecklas i strid, äro förlusterna dock små, när man jämför med världskrigets.

Erfarenheten av senaste tidens luftstrider skulle alltså bli den att det tunga, propellerdrivna bombflyget sett sina bästa dagar, om det tvingas operera mot en motstån-

dare som har ett välordnat jakt-försvar med reaplan. Även om räckviddsförhållandena medge eskort med reaplan, vilket ingalunda alltid är fallet, måste bombflyget bereda sig på att ta stora förluster för att nå sitt mål. Stormakternas bombflyg måste snarast gå över till reaplan och inrätta sin strategi efter därav följande kortare räckvidder. Områdena runt Sovjetunionens gränser ha därmed fått ökat luftstrategiskt intresse. Denna omläggning har redan börjat både i England och USA, men den är tidsödande och dyrbar, så dyr att man måste räkna med avsevärt färre flygplan än förr. I stället blir verkan av varje flygplan mångfaldigt större, då atombomber komma att ingå i allt större antal. I Ryssland har, såvitt man vet, arbetet på tunga reabombplan inte kommit lika långt. Däremot ligga ryssarna väl framme med lättare reabombplan, avsedda för taktiskt bruk vid fronterna.

Beträffande jaktflyget synes erfarenheten vara den att högkvalificerade reajaktpplan hävda sig väl i luftförsvaret, särskilt om eldvapenbeväpningen inte är för lätt. Däremot tenderar det att bli svårare att vinna avgörande i luftstrider jakt mot jakt. Härav följer att ett numerärt underlägsset jaktflyg med goda flygplan är svårt att nedkämpa, att det binder avsevärda delar av fiendens jaktflyg, men att det trots allt har utsikt att lösa sin uppgift även i strid med övermakten.

Weyland och Everest - nya amerikanska flygchefer i Korea. (Flying aug 1951)

Två nya män sköter nu luftkriget i Korea. Generallöjtnant W e y l a n d har efterträtt generallöjtnant S t r a t e m e y e r som chef för USA:s Fjärran Östern-flyg (FEAF). Stratemyer, som är 61 år, är f n konvalescent efter en hjärtattack.

Till chef för 5. USA-luftflottan i Japan och Korea har utnämnts generallöjtnant E v e r e s t . Hans företrädare, generallöjtnant P a r t r i d g e , har förordnats som chef för USA-flygets försökscentral på Wright Patterson-flygfältet i Dayton, Ohio.

FÖRLUSTSTATISTIK 26/6 1950 - HÖSTEN 1951.

Förlustsiffrorna för FN:s flyg i Korea från krigets början - till 1/10 51 för US Navy, och till den 23/10 51 för USAF - ävensom för nordsidans flyg uppges av den kände militärskribenten H a n s o n W. B a l d w i n till:

FN-flygets förluster	Förluster genom	
	fientlig motverkan (luftvärn + jaktflyg)	haverier m m
Hangarfartygsflyg	215	317
Landbaserat flyg	321	350 ¹⁾
Summa Summa totalt	536	667 ¹⁾
	1203 ¹⁾	

1) Uppskattat

Kommunistflygets förluster	Nedskjutna av	
	US Air Force	US Navy
Landbaserat flyg	240	84
Summa totalt	324	

Siffrorna är inte exakta utan anger endast den ungefärliga storleksordningen. Dessutom inkluderas varken skadeskjutna flygplan, förstörda plan på marken eller nordsidans förluster p g a haverier. Enbart sistnämnda omständighet minskar kommunisternas förlustsiffra enl ovan med 100 - 300 flygplan. - Fackred anm: - Hela denna statistik skulle givetvis få ett helt annat utseende om förlusterna räknades ut i förhållande till antalet flygtimmar eller till antalet utförda företag.

Anledningen till att FN-flyget förlorat fler flygplan än kommunisterna torde vara:

- FN-flyget är offensivt, fiendens flyg är defensivt,
- FN-flyget har fler flygplan och företar fler starter än fiendens flyg,
- FN-flyget utför nära understöd åt marktrupperna - företag, som fiendens flyg aldrig vågar sig på,
- fiendens mest värdefulla flygbaser ligger i Mandschuriet och får således ej anfallas av FN:s flygstridskrafter av politiska skäl,
- fiendens luftvärn (som blivit alltmer verksamt, speciellt mot lågt flygande plan) och h a v e r i e r förorsakar de största förlusterna bland FN:s flygstridskrafter.

USAF senaste förluster i Korea.

(Press 22/10 51)

Under en tidningsintervju med chefen för det amerikanska flygvapnet, general V a n d e n b e r g , framkom bl a följande: -

V. förnekade bestämt en uppgift i tidningarna att USAF förluster i Korea skulle hemlighållas, p g a att siffrorna vore så höga, att de motiverade

en mörkläggning av fakta. Statistiken visar att mellan den 30/6 - 15/10 1951 90 flygplan tillhörande nordsidan antingen skjutits ned eller troligen skjutits ned. Under samma period hade USAF företagit 34.722 "aggressive combat missions" (d v s andra företag än spaningsflygningar, eldledningsflygningar och transportflygningar) och därvid förlorat endast 53 egentliga krigsflygplan till följd av fientlig motverkan av olika slag. Härav hade endast 10 skjutits ned i egentliga luftstrider.

Det är med sanningen överensstämmande att USAF ibland med en eller annan dag låter fördröja tillkännagivandet av förlustrapporterna. Detta beror bl a på, att man härigenom ökar möjligheterna att till egna linjer återföra flygförare, som hamnat på fientligt territorium och som inte lokaliserats av fienden. Däremot utgives varje månad en komplett och aktuell förlustrapport.

Hittills utfärdade rapporter visar att när strider uppstår med Mig-15 omedelbart söder om Jalufoden, dessa vanligtvis uppträder med ett 2 - 4 ggr större antal plan än vad som ingår i USAF förband. Trots detta har amerikanerna skjutit ned 14 ggr mera flygplan än de förlorat. Som skäl för detta förhållande anger V.: "För det första är USA flygförare bättre utbildade, de flesta av dem är statofficerare, vilka ledes av män, som vunnit stor strids-erfarenhet under andra världskriget. För det andra är utrustningen, speciellt siktena, i USA flygplan bättre."

Framgångarna över Korea ger emellertid inte anledning till någon överdriven optimism över Amerikas styrka i luften. "Jag sade för några månader sedan att USA försöker göra ett 'global air job' med ett mycket litet (a shoestring) flygvapen. Detta förhållande gäller fortfarande."

Det bärgade Mig-15-planet.

(Aeroplane 31/8 51)

I anslutning till vår Mig-notis i U f l nr 11/51, s 301 kan ytterligare meddelas, efter "The Aeroplane": -

En amerikansk kommuniké omtalar, att planet i våras föll på grunt vatten utanför Korea. Ett första försök att bärga det gjordes av sydkoreansk fallskärmstrupp, som dock drevs bort av ihållande kommunistiska flyganfall. Sjöstridskrafter - bl a ur brittiska flottan - sattes då in, och man lyckades (med dykare) bärga planet. Detta har dock antagligen farit ganska illa av att ligga så länge i salt havsvatten.

Mig-15-jaktflygarnas nationalitet.

(Press 22/10 51)

USA-flygvapnets chef, general V a n d e n b e r g , har till en intervjuare meddelat följande beträffande vilka som flyger nordsidans Mig - 15 : -

"När USA:s F-86 är engagerade i strid med Mig-15, kan man på radio tydligt avlyssna flygförarna i de sistnämnda flygplanen och konstatera att de utan undantag talar ryska. Det är absolut säkert att de inte är kineser eller nordkoreaner. Utan tvekan är detta skälet till att de endast opererar vid 'Mig Alley', en god bit bakom sina egna linjer. Om de uppträdde i närheten av t e Pusan, vet de, att vi skulle finna döda ryska flygförare i de flygplan, vi skjuter ned. Dessutom skulle USAF möjligheter att skjuta ned fler Mig-15 öka, om de sistnämnda uppträdde längre från den manschuriska gränsen och sitt 'fridlysta område'."

USA-flyget övar i Korea.

(Press nov 51)

Det amerikanska flygvapnet söker skicka ut så många som möjligt av sin flygande personal m fl till Korea för att ge dem värdefull krigserfarenhet.

Utbyte av sådan personal sker när följande fordringar uppfyllts:

Jaktflygplanbesättningar	100 flygföretag
Bombflygplan- och spanings- flygplanbesättningar	50 flygföretag
Markpersonal	18 månader.

USAF strävar emellertid att reducera sistnämnda tidsperiod till 12 månader, men stora avlösningssbehov från förband i andra delar av världen, kan detta program sannolikt inte genomföras förrän i mitten av 1952.

utlandsnytt: Forts från sid 330.

Ryska och svenska försvarskostnader.

(SDS 2/11 51)

Ur Sydsvenska Dagbladet har vi saxat följande artikel om en jämförelse mellan ryska och svenska försvarskostnader, vilket ger en intressant antydan om Sovjets rustningar.

"Danmarks förutvarande försvarsminister H a n s e n , lämnade vid ett socialdemokratiskt informationsmöte nyligen i Odense en del sifferuppgifter angående rustningarna i olika länder, varav det framgår, att Sovjetunionen ytterligare starkt forcerat sina krigsförberedelser. Enligt hr Hansen betalar nu varje rysk medborgare en summa motsvarande 832 danska kronor (624 svenska) om året till militära ändamål. För Sveriges vidkommande uppgav han 265 danska kronor (199 svenska). Det betyder alltså, att dessa kostnader för den enskilde är drygt 3 gånger så höga i Sovjetunionen som i Sverige. För två år sedan var de "endast" 2½ gånger så höga.

Vid en jämförelse mellan ryska och svenska "rustningskostnader" måste det beaktas, att levnadsstandarden i Sovjetunionen endast är hälften så hög som den svenska. Redan härav framgår det, att bördorna för militärutgifter nu är minst sex gånger så tunga på den enskilde ryssen som på svensken. Därtill kommer emellertid, att en mängd anslag under skenbart fredliga huvudtitlar i den ryska budgeten går till rustningar. Den största posten - på över 170 miljarder svenska kronor - som innefattar utgifter för "statliga investeringar i näringslivet", döljer i själva verket mycket betydande belopp för krigsmaktens behov. Och även den stora posten - på betydligt över 130 miljarder - för "sociala och kulturella ändamål" gäller i stor utsträckning militärväsendet. Till sist måste det också beaktas, att kostnaderna i Sovjetunionen för soldaternas avlöning och trevnad är minimala i jämförelse med motsvarande svenska. Så mycket mera får den ryska försvarsledningen över förrena rustningsändamål.

Tekniska Fronten:

Forts fr sid 342.

Ny fallskärm.

(Press 51)

En norsk kapten har patenterat en fallskärm med den egenskapen framför andra skärmar att den öppnar snabbt. Vid försök fälldes en docka om 75 kg från 35 m höjd. Skärmen var utvecklad efter 20 m fall. Mekanismen beskrives som en gummislang inne i skärmen, som blåses upp av tryckluft från en behållare.

utlandsnytt:

Fackred:
Studie-
centralen.



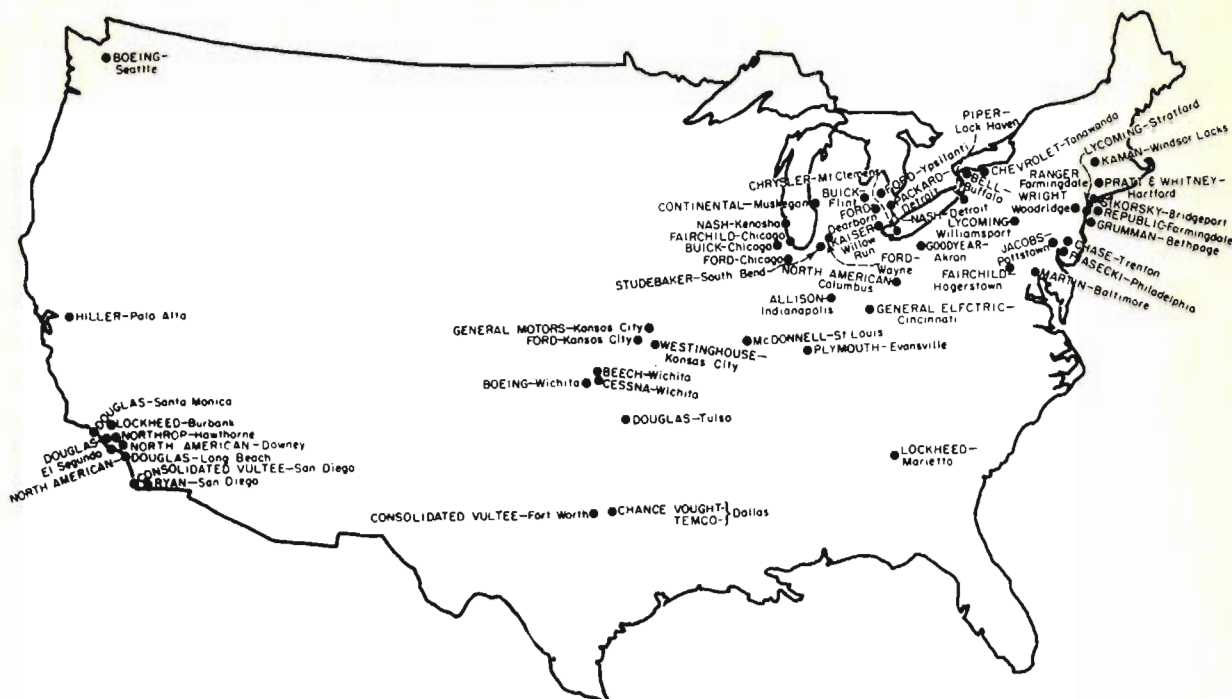
U S A : S F L Y G P L A N P R O D U K T I O N .

A v i a t i o n W e e k för den 24/9 51 innehöll bl a följande klarläggande redogörelse för en del av de fakta, som påverkar produktionen. Vi citerar.

Den kraftiga expansion, som . n pågår inom det amerikanska flygvapnet, grundar sig på de militära och civila auktoriteternas uppfattning, att Amerikas säkerhet f n till största delen vilar på ett starkt flyg.

Produktionen av militära flygplan är idag d u b b e l t s å s t o r som för ett år sedan. Den kommer med nuvarande ökning att ytterligare fördubblas till våren 1952 och därefter att tredubblas till slutet av 1952. De faktorer, som påverkar produktionen, bedömes enligt följande:

1. Antalet flygplan- och motorfabriker utgör ännu så länge inget större problem. De är redan nu tillräckliga för tillverkning av c:a 50.000 flygplan per år.
2. Bristen på specialmaskiner och -verktyg utgör en betydande flaskhals. De maskiner, som användes under 2. världskriget, är omoderna och kan inte utnyttjas vid tillverkning av nuvarande flygplantyper. Det tar mellan 22 och 36 månader att få fram sådana maskiner och verktyg. Härigenom ligger produktionen av flygplan f n 20 % efter beräkningarna.
3. Bristen på råmaterial är också fördröjande. Leveranstiden på vissa smidda aluminiumdetaljer är f n 13 månader. En utökning från 95 flottiljer till 130 flottiljer skulle kräva ytterligare c:a 45.000 ton aluminium.
4. Tidsfaktorn från den tidpunkt ett flygplan beställes till dess det når förbanden är lång, från 2 till 5 år. Den inverkar på uppbyggnaden av förband med modern materiel. Inget av de flygplan och ingen av de motorer, vilkas konstruktion påbörjades i USA efter Pearl Harbour (1941) hann komma i tjänst före 2. världskrigets slut 1945. Ännu under krigets senare år och med tillverkning i snabbast möjliga tempo tog det över 24 månader till dess 1000 st F-80 Shooting Star fanns vid förband - efter krigsslutet. Motsvarande tid var 6 år (72 månader) för B-29 Superfortress, 32 månader för P-47 Thunderbolt och 34 månader för P-51 Mustang.
5. Strejker och arbetsnedläggelser samt brist på kvalificerade tekniker och arbetare försenar även produktionen. Antalet anställda inom flygindustrin har dock vuxit - från 256.000 i juni 1950 till 475.000 f n. Ökad anställning av kvinnliga arbetare har börjat, men ännu är det långt kvar till 2. världskrigets siffror, då 37 % av de anställda vid flygindustrin utgjordes av kvinnor. Man beräknar att under 1951 kunna tillverka mellan 4.200 och 4.800 krigsflygplan.



Hithörande tabell anger antalet anställda vid några av de större flygindustrierna. Av kartan framgår var i USA de större flygindustrierna är belägna.

Firma	Antal anställda
Bell Aircraft Corp	11.000
Boeing Airplane Co	50.250 (2 fabriker)
Consolidated Vultee Aircraft Corp	48.945 (3 ")
Douglas Aircraft Co	37.724 (4 ")
Lockheed Aircraft Corp	30.838 (2 ")
Glenn L. Martin Co	18.500
North American Aviation, Inc	31.375 (4 ")
Republic Aviation, Inc	15.400
United Aircraft Corp	35.300 (4 ")

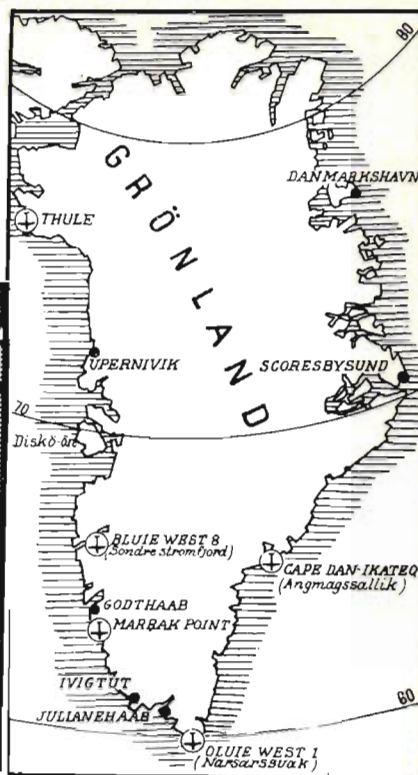
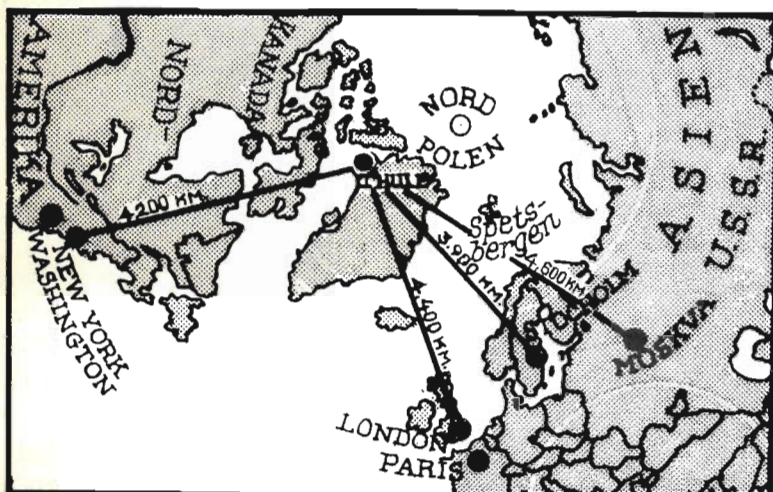
Flygvarens roll i USA:s försvar - Forts fr s 330.

Ryssland av idag har en markant överlägsenhet ifråga om markstridskrafter och ubåtar. Dessutom har Sovjetunionen världens största flygvapen, vars utrustning är god, och landets flygplanproduktion är förmodligen åtakilliga gånger större än USA:s.

Den första och mest betydelsefulla försvarsåtgärd, USA måste vidtaga, är att bygga upp ett överlägset flygvapen. Om detta inte göres, innan kommunisterna börjar marschera, kommer USA inte att vara istånd att bibehålla sina ställningar i vare sig Europa eller Asien.

Bortsett från alla andra faktorer, kommer USA - om kriget tvingas på landet och kampen om luftherraväldet förloras - att förlora kriget. USA måste ha luftöverlägsenhet för att vinna kriget."

THULE - AMERIKANERNAS NYA STORA FLYGBAS I NORR.



0 1000 2000 3000 4000 5000 Km.

Cop D.N.

0 500 600 K.M.

Nordpolsområdet stora strategiska betydelse har som känt ökat avsevärt till följd av motsättningen Öst - Väst. Det moderna flygets utveckling har "krympt" distanserna och gjort flygning möjlig över polarkrakterna oftare än förr. De kortaste flygvägarna mellan USA och Sovjetunionen går över nordpolsområdet. Detta förhållande har medfört tillkomst av nya flygbaser i norr. Washington Post för den 14/10 51 gav de upplysningar, som nedan citeras. De här införda kartorna är reproducerade med benäget medgivande av Dagens Nyheter, Stockholm.

Fyra stora amerikanska byggnadsentreprenörer har sedan i maj 1951 varit sysselsatta med att bygga en ny flygbas, kallad Thule, på nordvästra Grönland. Den kommer att utgöra den nordligaste länken i den kedja av baser för USA:s Strategic Air Command, som f n utbygges runt Sovjet. Från att tidigare ha varit en väderleksstation med en 1.300 m lång landningsbana utbygges den nu med hangarer, förlägningslokaler m m och en 3.000 m lång bana. Avsikten är att göra "Thule" till mellanlandningsbas för flygplan av typ B-47, samt att kunna basera reajaktförband avsedda för eskortuppdrag där.

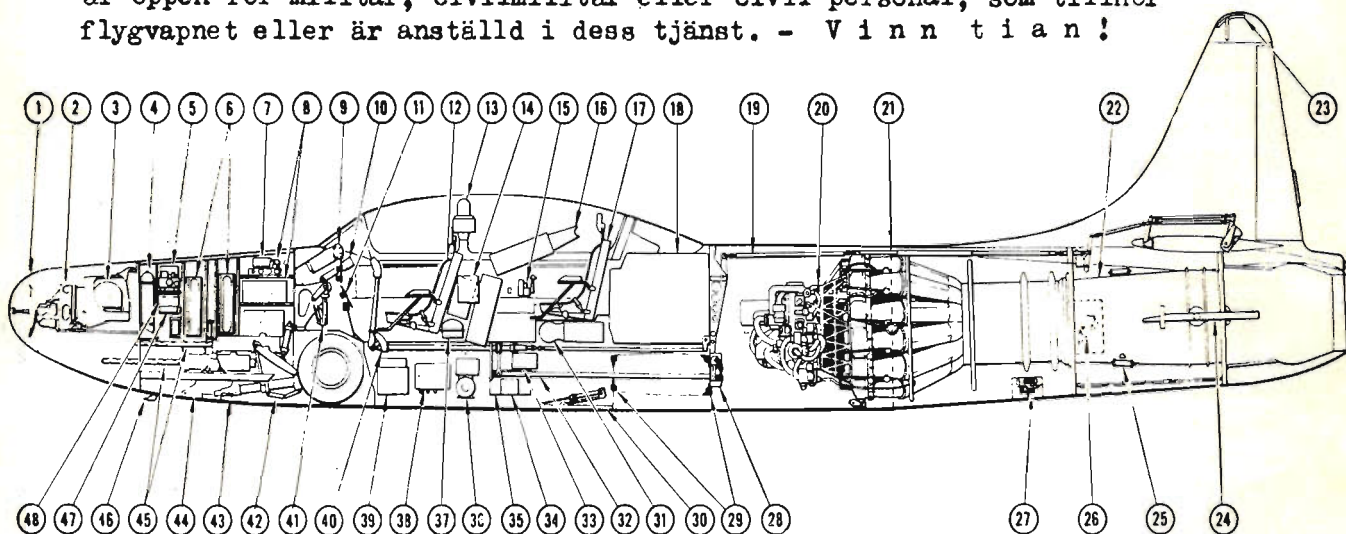
Thule valdes dels på grund av dess strategiskt gynnsamma läge, med möjligheter att via nordpolen nå alla viktigare mål inom västra hemisfären, dels på grund av dess förvånansvärt goda klimatiska och geografiska förhållanden. Terrängen är låglänt och flack, varför den är lämplig för inflygning. Det omgivande området är arktisk ödemark med en medelnederbörd per år på c:a 100 mm, varför snöförhållandena kommer att erbjuda ringa svårighet.

Språkspalten:-V I N N E N T I A !
=====

Dagens pristävling - där Du har chansen att bli en t i a rikare - gäller att översätta de 48 flygtekniska och andra termer, vilka Du ser härövan, till bra och träffande svenska uttryck. Den införda "röntgenbilden" - med sina förklaringar - vilka vi hämtat ur amerikanska flygtidskriften " F l y i n g " för september i år - föreställer ett 2-sitsigt nattjaktplan typ L o c k h e e d F - 9 4 , som bekant en utveckling av Lockheed F-80 Shooting Star, 1-sitsigt dagjaktplan, i dagarna förklarar för "obsolete" (föråldrat) och i högtur till att ersättas, bl a på Koreafronten. - Bästa förslag till översättning vinner tävlingen.

" F l y i n g " gör i anslutning till bilden följande uttalande: -
"Med hänsyn till sin konstruktion och tillverkning uppställer dagens snabba reaflygplan en mångfald problem, som man aldrig mött förut. Av listan härövan framgår vilken stor mängd utrustnings- och andra detaljer, som behövs i vartenda Lockheed F-94-jaktplan. Om en av dessa bitar fattas, flyger planet inte. I fråga om reabombplan tusenfaldigas problemet. En jämn tillförsel av råvaror och halvfabrikat m m till de fabriker, som tillverkar utrustningen, är där lika viktig som den är för flygplan- (och flygmotor-) fabriker." -

D i t t f ö r s l a g till lösning av tävlingsuppgiften skall vara inkommet till Red U f l , Flygledningen, Stockholm 80, senast den 1 f e b r u a r i 1 9 5 2 . Om Du inte kan finna de riktiga uttrycken i tekniska lexika e d står det Dig fritt att föreslå lämpliga svenska namn. Tävlingen är öppen för militär, civilmilitär eller civil personal, som tillhör flygvapnet eller är anställd i dess tjänst. - V i n n t i a n !



1. Plastic Nose
2. Radar Antenna
3. Radar Modulator
4. Oxygen Bottle
5. Radar Range Servo Gear Box
6. Ammunition Boxes (4)
7. Position Light Flasher
8. Radio Receivers
9. Gun-Sight
10. Pilot's Radar
11. Instrument Panel
12. Pilot's Seat
13. Radio Compass Loop Antenna
14. Radar-Indicator Power Supply
15. Radar-Manual Control
16. Operator's Radar

17. Radar Operator's Seat
18. Fuselage Fuel Tank
19. Elevator Control Rod
20. Jet Engine
21. Fuselage Aft-Section
22. Afterburner
23. Radio Antenna
24. Afterburner Track
25. Afterburner Eyelid Actuator
26. Elevator Tab Motor
27. Gyrosyn Compass Flux Valve
28. Aileron Booster Unit
29. Wing Beams
30. Dive Flaps
31. Turbine and Cooler Unit
32. Aileron Torque Tube

33. Cabin Air Mixing Valve
34. Interphone Amplifier
35. D-2 Inverter
36. Radar-Inverter
37. Radar-Vertical Gyr
38. Censored Radar
39. Batteries
40. Aileron-Elevator Control Assembly
41. Rudder Pedals
42. Nose Alighting Gear
43. Fuselage Nose-Section
44. Case Ejection Door
45. Machine Guns (4)
46. Air-Speed Pitot
47. Gun-Sight Computer
48. Gun-Sight Amplifier Servo

Tekniska Fronten:

Fackred: FF/M



RAKETPLANETS MÖJLIGHETER.

I Teknisk Tidskrift för den 9/9 51 lästes bl a följande i den med tiden allt aktuellare frågan om raketflygplan och raketmotorer. Vi citerar.

Vid de hastigheter och höjder, som krigsflygplanen nu och under närmaste framtiden skall operera på, erbjuder raketdriften väsentliga fördelar framför konventionella motortyper. Ett raketdrivet flygplans prestanda begränsas praktiskt taget endast av den mängd drivmedel, som kan medföras, samtidigt som de inte försämras på hög höjd; tvärtom kan horisontell hastighet och stighastighet där stegras oerhört. Vidare är både vikt och dimensioner hos en raketmotor betydligt lägre än hos en konventionell motor.

Det är bekant att tyskarna redan under andra världskriget hade ett flertal försöksflygplan med raketdrift i verksamhet. I Storbritannien och USA har raketer redan några år använts i stor utsträckning för starthjälp, i USA har i några flygplantyper - t.ex. Republic XF-91 - raketer utnyttjats för att ge hög maximalhastighet. Vidare är Douglas Skyrocket och det första flygplan, som trängde genom ljudvallen, Bell X-1, helt raketdrivet.

Om man nu tänker sig dylika försöksflygplan omvandlade till jaktflygplan för bombplansbekämpning på stora höjder kommer man fram till följande sannolika konstruktion:

Längst fram finns en radarantenn, och bakom denna, i nosen, förarrummet. Hela denna del bildar en löstagbar kabin, som kan tas ned till marken med fallskärm. Bakom nosdelen följer en sektion för radio och teleteknisk utrustning. Den återstående, större delen av flygkroppen upptas av bränsletankar, med undantag för den aktersta delen, som innehåller raketmotorerna.

Denna har två raketmotorer med en total dragkraft av 12.000 kp, fördelade på en mindre motor på 2.250 kp och en huvudmotor på 9.750 kp. Den mindre raketmotorn är alltid i gång medan den större användes vid start, stigning samt anfall. Under avvaktan på lämpligt anfallsläge är huvudmotorn avslagen för att spara bränsle. Bränslemängden skall vara tillräcklig för att tillåta stigning till hög höjd, väntan där under några minuter och anfall vid hög hastighet under 30 sek.

Beväpningen utgörs av raketprojektiler med en totalvikt av omkring 500 kg, som för avfyring ges en liten tillsatshastighet utöver flygplanets egen, som annars är ballistiskt tillräcklig.

Flygplanet startas från en startramp, driven av flygplanets egen kraft. För landningen är flygplanet försett med infällbara medar. Det kan också buklanda på vatten, där det bränsletomt flyter med över halva flygkroppen över.

Startramper anordnas på bestämda baser och ombord på fartyg. Rampen kan vridas i sida ett helt varv och eleveras upp till 90° , ehuru 45° ger den gynnsammaste stigvinkeln. För start inställes rampen i sida och höjd med ledning av radarinmätningar av anfallande flygplan.

Först sättes flygplanets mindre motor i gång och därefter huvudmotorn, varvid flygplanet stiger med en acceleration av c:a 2 g, som ökar till 6 g, allteftersom bränsle förbrukas. Raketflygplanet förs upp till en höjd, som ligger avsevärt över det flygplans som skall anfallas; därifrån kan det tack vare sin överlägsna hastighet utan svårighet föras i gynnsamt läge för att avfira sina projektiler. -

Ett sådant raketflygplans data skulle uppskattningsvis bli:

startvikt	5.900	kg	maximihastighet	3.000 km/tim
bränslevikt	3.600	"	maximal stighastighet	15 km/min
landningsvikt	1.600	"	topphöjd	60 km
vingarea	30	m ²	aktionsradie (praktisk)	225 km
spännvidd	7,5	m	flygtid	6 min.
längd	9	"		

Nattjaktplanet De Havilland D H 110.

(Press 4/10 51)

Dåvarande brittiske flygministern H e n d e r s o n meddelade den 29/9 51 att det nya dag- och nattjaktplanet D H 110 gjort sin första flygning. Det 2-sitsiga planet drives av 2 Rolls-Royce "Avon" på nära 3000 kp dragkraft vardera. Vingarnas pilform påminner något om försöksplanet D H 108 "Swallow". Stjärten är förkrympt och tydligen närmast avsedd att ge stabilitet vid låg hastighet, t e vid landning. Fenornas utseende och placering tycks också motsvara D H 108:ans (Swallow). Stabilisatorarean är liten. Planet har 'tip-stall'-fenor. De förhållandevis långt bak placerade motorerna har triangulära luftintag i vingroten och ganska korta avgasrör. Radaroperatören har ingen sikt utåt (bortsett från ett par små fönster i kroppen); hans uppgift att sköta radarskärmarna både för instrumentflygning och stridskontakt anses tydligen ta hela hans tid i anspråk. D H 110:s stora motoreffekt och jämförelsevis ringa storlek tyder på, att planet troligen ligger inom 1100 km/tim-klassen. Ur bränslesynpunkt avser man antagligen att flyga på en motor vid marschhastighet. Bilder av planet återfinns i Interavia 2308 och The Sphere 2696 13/10 51, s 58 samt i "Känner Du igen dem?", sid 322.

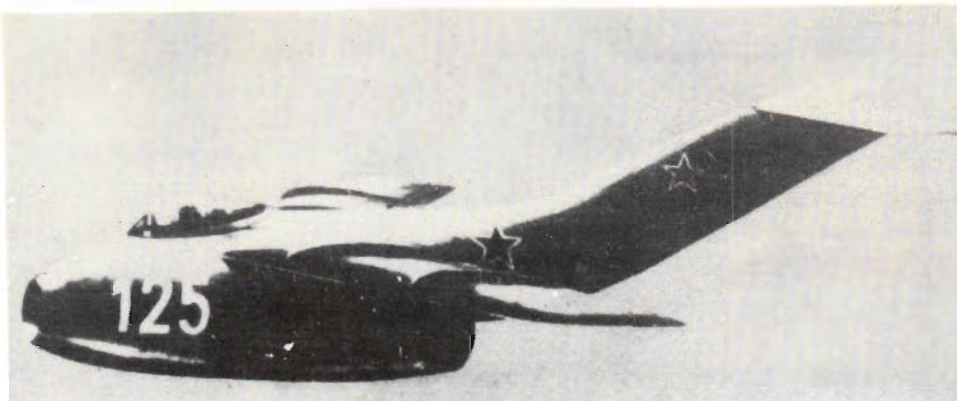
Mc Donnell F2H "Banshee" i spaningsutförande.

(Press 5/10 51)

En spaningsversion av amerikanska flottans 2-motoriga reajaktpän Mc Donnell F2H "Banshee" har börjat levereras. Den väntas förbättra flottflygets fotografering. Planet kallas F2H-2F och har långt utdragen nos med plats för kameror. Sex olika kameratyper kan här snabbt bytas ut genom en rymlig dörr. Flygplanet - ensitsigt - har försetts med kombinerat "bildsikte", som ger flygaren klar, ohindrad sikt nedåt och framåt. Med avståndsstyrning kan man från förarrummet vrida kamerorna till önskat läge, från horisont till horisont. Kamerorna kan också ställas in i förväg på automatisk fotografering med viss, valfri hastighet. F2H-2F:s prestanda motsvarar i stort sett jaktplanets: max.hast. 965 km/tim, stighast. 45 m/sek, tjänstetophöjd över 15 km. Fälltankar i vingpetsarna och andra extratankar kan installeras för längre flygningar. Fotografering har utförts på både mycket låga och höga höjder - för det sistnämnda slaget är nosen försedd med uppvärmning som skydd mot im- och isbildning. Den skall även bevara filmerna, vare sig det rör sig om vanlig film, färg- eller antimaskeringsfilm.

MIG - 19 - NYTT RYSKT HASTIGHETS FLYGPLAN ?

Mig-19, ett l-sitsigt ryskt reajaktpplan, som enligt tidigare uppgifter skulle vara en utveckling av Mig-15 och stamma från de ryska konstruktörerna Mikojan och Gurevitsj, synes nu - enligt vad som senare framkommit vara



MIG 19 - ENLIGT UPPGIFT DET NYASTE RYSKA REAJAKTPLANET, BYGGT EFTER FÖREBILDEN Ta 183 B, EN TYSK MODELL FRÅN TIDEN FÖR ANDRA VÄRLDSKRIGETS SLUT. NAMNET "MIG-19" OCH DETALJERNA ÄR ÄNNU I VISS MÅN OSÄKRA.

identiskt med Ta_183_B, en konstruktion från 2. världskrigets senare år, av den tyske professorn Kurt Tank. Mig-15 tycks endast ha varit ett förmedlande led i utvecklingslinje med slutmål i Ta 183 B eller Mig-19. Vår här införda bild visar resultatet, ett ensitsigt, högvingat monoplan (pilvinge) med kort äggformig kropp, bakåtsvept fena och därvid fästet höjdstyrverk med markerad pilform. Vingen påminner om Mig-15:s och är liksom denna försedd med 2 'tipstallfenor' (gränsskiktstfenor). Den jämförelsevis stora kroppsdiametern tyder på radialkompressor liksom för föregångaren, men roderpartiet avviker från Mig-15:s. Två exemplar säges undergå prov och vara byggda speciellt för höga hastigheter. - Beteckningen Mig - 19 är än så länge inte bekräftad:

Någon ingående beskrivning av Ta 183 B har hittills inte publicerats, men en del uppgifter kan lämnas. Flygplanet, som var Tanks sista l-sitsiga jaktplan, var så gott som färdigbyggt vid tiden för Tysklands kapitulation 1945, och de första leveranserna till Luftwaffe hade gjorts upp. Det första Ta 183 B-planet, som ursprungligen ritades med en Heinkel-Hirth He. S Oll reamotor med axial kompressor å c:a 1300 kp dragkraft, skulle dock troligen ha byggts med en Jumo 004 reamotor å 900 kp. För en del flygplan hade man även planerat installation av en hjälpraket. Långt fram i den tunnliknande flygkroppen låg kabinen och under denna fanns luftintaget för motorn, placerad i flygkroppens bakre del. Ta 183 B kännetecknades f ö av pilformat vinge och starkt pilformat stjärtparti, med stabilisatorn placerad högt upp på fenan. Antagen högsta hastighet c:a 950 km/tim och längsta flygtid 3 tim (?).

Med ledning av föregående kan man gott anta, att ryska flygplankonstruktörer (ev med hjälp av professor Tanks f d medhjälpare) använt Ta 183 B som förebild vid konstruktionen av Mig-19.

1000 timmar mellan reamotoröversyner.

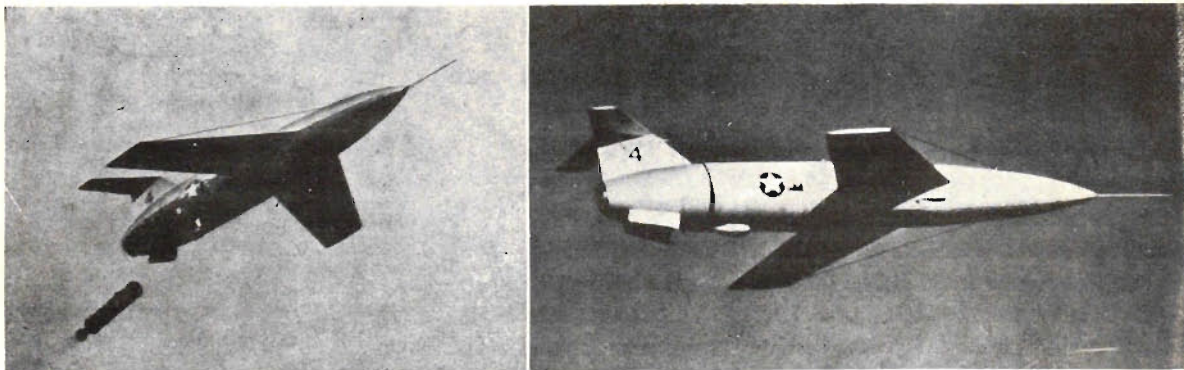
(Av Week 3/9 och 17/9 51)

En Allison J-35 reamotor har blivit körd 1000 timmar utan stor motoröversyn. Den har gått sedan 1949 och suttit i sju olika F-84 Thunderjet-plan och undergått sex mindre reparationer. Motorn skall nu grundligt undersökas.

Av annan notis i samma tidning framgår att Pratt & Whitney-motorn J-42 numera får köras 1000 timmar, innan den måste undergå stor översyn. För två år sedan var tiden mellan översynerna 150 timmar, vilka senare höjts till 500 timmar.

Matador B-61 - en amerikansk markrobot.

(Flight 21/9 51)



Den 1/10 1951 utsändes från USAF en kommuniké, omtalande att den första "förarlösa lätta attackdivisionen" skulle organiseras vid USAF:s robotvapenbas i Cocoa, Florida. Samtidigt frigavs de här (efter "Flight") återgivna fotografierna av det nya stridsmedlet - en "markrobot" enligt svensk terminologi.

Matador startas med raket (denna - som just fällts - ses på bilden t v). Planet fortsätter sedan för egen kraft till målet. Dess sprängladdning sitter i nosen. "Matador" är förbrukningsmateriel (kan endast användas en gång) och skall sannolikt insättas mot mål på tämligen nära skotthåll (mot skiktiska mål). Huruvida fjärrstyrning finnes är ännu inte offentliggjort.

Det nya förbandets grundläggande flygutbildning skall omhändertas av "655:e robotflottiljen", en underavdelning av USAF:s "flygforsknings- och utvecklingskommando". Förbandets fortsatta utbildning, av mycket ingående natur, äger rum under det "taktiska flygkommandots" (samverkansflygets) ledning.

Atomförsöken vid Eniwetok.

(Av Week 25/6 51)

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

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

Deltaflygplan - morgondagens melodi.

(Press juli 51)

De amerikanska flygplankonstruktörerna är övertygade om, att jaktplan med deltavinge blir nästa steg i utvecklingen. Provflygningarna med Convair XF-92 A har visat, att deltavingen har lämpliga stalllegenskaper samt är idealisk för luftstrid på höga höjder. Engelsmännen provflyger f n tre deltavingsflygplan: Avro 707, Boulton Paul och Fairey FD-1. Meningen var att RAF skulle övergå direkt från nuvarande jaktplantyper till deltavingar, utan någon mellantyp med pilvinge. På den långsamma utvecklingen av deltaoplanen måste man dock anskaffa Vickers Supermarine Swift med pilformad vinge samt eventuellt även NA F-86 Sabre.

Haveri # Fronten

Fackredaktion: FS/Fh

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

1. Över vilka skjut- och bombfällningsplatser är flygning förbjuden?
2. Får Du 'avancera' över närzon vid flygplats?
3. När skall anmälan om mörkerflygning senast inlämnas till t1?
4. Hur stor måste en molnklugg minst vara för att Du skall kunna flyga genom den i god sikt?
5. Hur bred är luftfartsled?

Svar se sid 344.

H O P P F R Å N J 2 8 I 6 5 0 K M H A S T I G H E T .

Den 18/10 kolliderade två flygplan J 28 under gruppflygning. Föraren i det ena planet lyckades genomföra normallandning, medan det andra blev manöverodugligt. Dess förare företog fallskärmsutsprång och har lämnat följande redogörelse för händelseförloppet.

Kollisionen inträffade på c:a 2.500 m höjd, när flygplanet låt i svag stigning med hastighet omkring 400 km/tim. Stjärtpartiet skadades. Efter kollisionen lade sig planet i brant dykning (föreföll föraren nästan lodrät) samt svag rotation åt vänster. Planet var manöverodugligt och föraren bestämde sig omedelbart för att hoppa. Hastigheten ökade snabbt, för att vid uthoppet vara c:a 650 km/tim. (Gasen icke avdragen, dykbromsar icke utfällda).

Föraren nödutlöste huven, som gav sig iväg omedelbart, trots att huvtätningen ej slagits ifrån. Kabinkompressorn var ej tillkopplad. Solglasögonen blåste bort samtidigt med huven. Han lossade därefter fastbindningsremmarna samt försökte resa sig upp i sitsen, men kom ej upp. (Föraren har inget minne av att han kopplat loss anslutningarna till syrgasmask och radio). Han kastade då en blick ner i sitsen för att kontrollera att fastbindningsremmarna lossnat, vilket var fallet. Sedan försökte han på nytt resa sig upp i sitsen, och tog då spjörn med fötterna mot durken samt tag med händerna i sargkanten, en hand på vardera sidan. Kom då upp med halva överkroppen utanför kabinen, troligtvis rakt ovanför, samt pressades bakåt av vinddraget. Var ej märkbart påverkad av accelerationskrafter under detta moment, under vilket flygplanet hade tämligen konstant dykvinkel. Vinddraget slet bort flyghuvan, som inte var fastspänd med hakremmen, samt syrgasmasken, som suttit påtagen. Vinddraget tvingade föraren att blunda och han kände smärtor i ansiktet och överkroppen. I detta läge, då armarna var sträckta, sögs han ur flygplanet och kände tydligt hur han fick hjälp av luftdraget. Han gick helt fri från flygplanet, men vet ej hur detta passerade honom, emedan han blundade.

Efter utsprånget har föraren roterat runt sin längdaxel. Han fick då uppfattningen, att farten var för hög för att utlösa fallskärmen och väntade därför 5 - 10 sek. Han hade ingen svårighet att finna utlösningshandtaget med höger hand. Förarens läge i luften vid fallskärmsutlösningen var med huvudet något under horisonten och kroppen i rotation kring längdaxeln, höjd c:a 1000 m. Utlösningsschocken var inte så kraftig, som föraren väntat. Fall-

skärmen var väl tillpassad. När skärmen utvecklat sig, pendlade föraren, men pendlarna upphörde utan åtgärd före nedslaget. Nedfärden i övrigt skedde utan sensationer.

Nedslaget skedde på en plöjd åker och kändes hårt. Föraren hade under resten av dagen smärtor i vänster vrist. Vid nedslaget föll han framstupa. Under sista delen av nedfärden, som han tyckte gick fort, hade han försökt slappna av, för att inte kontakten med marken skulle bli för stum. Fallskärmen lade sig vid sidan (liten vindstyrka).

Efter nedslaget saknade föraren, förutom huva och syrgasmask, kompassen, som förvarats i vänster bens nedre ficka (blixtlåset var till hälften öppet), samt 2 st kartor, som funnits i högra bens ficka.

Dagen efter fallskärmsuthoppet kände föraren smärtor i höger axel och flotttiljläkaren konstaterade en muskelbristning samt smärre utgjutningar, vilka föraren torde ha ådragit sig vid utlösningsschocken.

Fackred anm. - Föraren utlöste fallskärmen 5 - 10 sek efter uthoppet. Undersökningar har visat, att vid uthopp i c:a 1000 km hastighet uppbromsningen redan efter c:a 3 sek är så stor, att skärmen kan utvecklas utan risk för sönderslitning. Detta förhållande bör beaktas vid uthopp på låga höjder i hög hastighet.

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

Svaren på frågorna sid 343 är följande:

1. Bofors-Villingsberg, Rosersberg och Vättern (tillstånd för gencmflygning kan erhållas från tl F 6).
2. Vid militär flygplats endast efter tillstånd av flotttiljchef (högre chef), vid civil flygplats på höjder under 2000 m först efter tillstånd av luftfartsmyndigheten, på högre höjder utan sådant tillstånd.
3. 3 timmar före start, dock senast före ordinarie flygövningstids slut.
4. Minst 1200 m, emedan horisontilla avståndet till moln vid god sikt inte får understiga 600 m.
5. 20 km.

H A R D U M O T O R N I G Å N G ?



Fritt efter "Flyng" aug 1951.

" K Ä N N D I G S J Ä L V ! "

Med utgångspunkt från dessa S o k r a t e s ' ord har chefen för den amerikanska G u g g e n h e i m - institutionen (Cornell Guggenheim Aviation Safety Center) skrivit en tankvärd artikel i tidskriften U S A i r S e r v i c e s för 15/7 51, med goda råd till flygare, ur vilken vi saxat följande synpunkter på flygarens karaktärsegenskaper:

I vardagslivet undertrycks ofta önskan att "lära känna sig själv" (speciellt då ens begränsningar och svagheter) av stolthet eller själviskhet. Så länge man inte stör någon annan, kan man ha vilka fel och svagheter man vill. Men saken ställer sig annorlunda om man t e är medlem i en flygplansbesättning. Där kan dessa ens svagheter och begränsningar äventyra samtligas säkerhet. Man är betydelsefull som individ e n d a s t om man förmår att hjälpa till och inspirera hela "laget" att lösa sin uppgift. I ett sådant "lag" finns det ingen plats för några översittare med "diva-later". Man måste lära sig känna sig själv i allas intresse. -

Är Du alltför självsäker?

Ett typiskt symptom på att så är fallet är slarv med checklistan. Checklistan är livsviktig! Du kan inte komma ihåg allt, som skall göras i ett modernt flygplan. Du kanske kan klara Dig till en viss tid utan checklista även vid trötthet eller spänning. Du har kanske redan hoppat över viktiga punkter på checklistan utan att veta det. En farlig handling kan upprepas många gånger, innan olyckan är framme. Men Du kan inte skämta med tyngdlagen! Sannolikhetslagarna segrar ändå alltid till slut. Det finns exempel på förare, som trots att de signerat checklistan underlåtit kontrollera trimrodrens inställning med haveri som följd. - Alltför stor självsäkerhet kan också ta sig sådana uttryck som att Du inte ger Dig tillräcklig tid att ta reda på vädret, att göra navigatoriska beräkningar för flygningen, att kontrollera bränslemängd och beräknad bränsleåtgång, att kontrollera Din flygutrustning eller att överhuvudtaget vidtaga sådana åtgärder, som krävs för att uppdraget skall lyckas. - Ett annat symptom på alltför stor självsäkerhet är att Du anser Dig vara fullärd, antingen från teorier i lektionssalen eller genom praktisk erfarenhet. Detta leder till ouppmärksamhet. Men några få missöden lär Dig snart (om Du överlever dem) att Du aldrig blir fullärd. En aning rädsla är bättre för Dig och Din besättnings säkerhet än alltför stor självsäkerhet. -

Är Du otålig?

Otålighet är nära besläktad med självsäkerhet. Symptomen på detta slag av viljesvaghet är lättare att avslöja. Är Du böjd för att försumma viktiga detaljer bara för att komma iväg? Vill Du ta en dust med dåligt väder eller ett mekaniskt fel bara för att hålla en förutbestämd tid eller för att komma hem? Flygsäkerhetstjänsten kan omtala massor av exempel på förare, som av dessa skäl utsatt sina besättningar för stora faror, även med haverier som följd. - Otåligheten är en försåtlig form av viljesvaghet, eftersom den visar sig endast vid vissa tillfällen och med långa intervaller. Var på Din vakt mot den!

En alltför stor självsäkerhet och otålighet kan ofta nära förbindas med egoism. Symptomen kanske Du känner igen: Du tycker att andra är "korkade",

om de inte ser saker och ting på samma sätt, som Du själv. Har Du lätt för att vara högljudd och påstridig? Begår alla fel utom Du själv? Orsaken till sådana känslor kan ligga i mindervärdeskomplex. Du måste lära Dig att underordna Dig själv Ditt "lags" säkerhet och välfärd. Dina kamrater lägger märke till, om Du är egoistisk, och de kanske väntar att få lida av det - inte bara socialt utan lika väl under flygning - och det skulle kunna bli ödesdigert.

Är Du fåfäng?

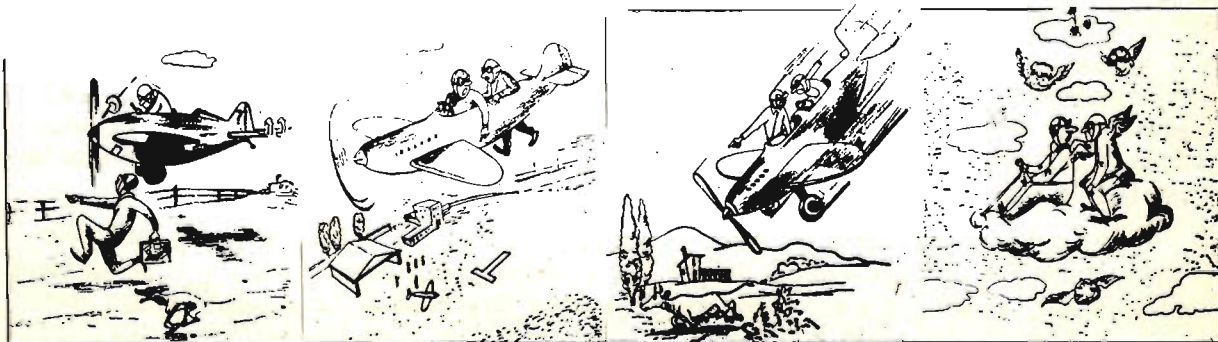
Om Du är egoistisk kan Du förorsaka Dina kamrater tråkigheter genom att oresonligt framhärda i en farlig riktning. Är Du därefter fåfäng kan Du leda dem till självmord, eftersom Du inte vill erkänna Dina misstag ens när Du gjort dem. Ett typiskt exempel är, att Du kanske gör en felbedömning under en landning och kommer för långt in på banan, men Du är för fåfäng för att göra om landningsmanövern. Resultatet kan bli ett haveri. På grund av fåfänga kanske Du inte vill erkänna, att Du lider av nervositet, trötthet eller någon själslig ansträngning. Men för Dina kamraters skull måste Du låta säkerheten gå före Din egen stolthet och göra vad Du skulle vilja Dina kamrater gjorde för Dig i samma situation. Du kanske ofta lägger extra vikt vid vad folk tänker och säger om Dig. Detta kan föranleda Dig att "rädda Ditt eget ansikte" i stället för att rädda människoliv. - I striden mellan fåfängan och tyngdkraften är det inget tvivel om, att tyngdkraften avgår med den slutliga segern. -

Är Du t o m e n a n i n g a n s v a r s l ö s ?

Det finns olika grader av ansvarslöshet. Vårdslös körning på marken och busflygning till exempel. Även en liten aning ansvarslöshet är bevis på oförmåga att bli en god besättningsmedlem. Ett symptom är underlåtenhet att ta del av viktiga upplysningar om en sak eller underlåtenhet att ge andra sådana upplysningar, som är av vikt för dem. Du kanske säger: "Vad har jag upptäckt som någon annan skulle vilja veta för sin egen säkerhet?" Men Du skulle inte vilja, att någon annan resonerade likadant, när det gällde Din egen säkerhet. Om Du t e inte anmäler en hård landning, är Du i högsta grad ansvarslös. Ansvarslöshet innefattar både tanklöshet och sorglöshet.

F r o n t m o t o f ö r m å g a , s o r g l ö s h e t o c h v å r d s l ö s h e t !

Vad ovan sagts är några få brister, vilka Du som besättningsmedlem behöver avslöja för Dig själv och rätta till, om Du skall kunna bli en effektiv medlem av Ditt "lag". Laganda är av största betydelse för en stridande flygplanbesättning, emedan den kämpar mot två fiender: - dels angriparnationen och dels tyngdkraften. Men tyngdkraften kräver den största tributen, den bekämpar Dig såväl i krig som fred. Den släpper aldrig sitt tag. Därför: "Känn Dig själv!" Ty - f l y g n i n g ä r o e r h ö r t o f ö r e n l i g t m e d v a r j e s l a g a v o f ö r m å g a , s o r g l ö s h e t e l l e r v å r d s l ö s h e t .



Läsekreten:

J 29 - INTRYCK FRÅN INFLYGNING.

Kort efter det J 28 : a n införts i vårt flygvapen gav en förare, dåvarande löjtnanten E . v o n C e l s i n g , F 13, en skildring av intrycken från sin första bekantskap med det nya krigsflygplanet (se U f l 1948, s 235).

I dag är det en annan officer från F 13, löjtnanten vid FV P. S i l f v e r b e r g , som efter sin första J 29 - flygning här redovisar sina intryck.

Inflygningen på J 29 var en behaglig upplevelse. Efter noggranna förberedelser, bl a omfattande studier av flygplanets konstruktion och "speciell förarinstruktion", var det med en särdeles förväntan och med småilningar i kroppen jag äntrade uppför stegen till förarsitsen för att för första gången stifta flygplanets bekantskap i luften. Det är alltid förenat med en viss spänning att möta något nytt, och när detta nya nu utgjordes av vårt modernaste jaktflygplan, med en topphastighet över 1000 km/tim och med ett respektgivande yttre - en bild av styrka, tyngd och effektivitet - kan nog denna spänning förklaras. När jag 30 minuter senare klättrade ur förarsitsen, var det tillfredsställande att kunna konstatera, att denna första flygning var inledningen till en trevlig bekantskap.

Förarrummet är praktiskt och trivsamt inrett. Förarstolen, som är utskjutbar, är mycket bekväm och är lutad bakåt i 30° vinkel. Denna "halvliggande" ställning kändes dock mycket ovan, och jag ville gärna försöka sitta rätt upp i början. Sikten utåt är utmärkt. Den korta nosen framför kabinen ger god sikt framåt-nedåt och pilvingen ger fritt synfält snett bakåt-nedåt. Rakt bakåt försvåras sikten av huvudkudden på stolen, men där är backspegeln till god hjälp. Körningen på marken är svår (i början) innan man kommer underfund med noshjulsstyrningen, en hydraulisk styrinrättning, som manövreras med en kort styrapak i förarrummet. Redan efter ett par markkörningar har man tillägnat sig den rätta tekniken att sköta den. Vid tvära svängar känns det i början egendomligt, när flygplanet kränger som ett fartyg i en vågdal, en följd av det smala huvudstället.

I starten blev jag förvånad av den kraftiga acceleration, som "Ghosten" lyckades åstadkomma med sina 2270 kp vid fullvarv. Jag höll spaken neutral och planet lättade närmast av sig själv, när hastigheten var c:a 180 km/tim. När ställ och klaff fällts in steg hastigheten mycket snabbt, och det bar iväg uppåt med en stighastighet, som en J 28-pilot är van att avläsa såsom marschhastighet i planflykt.

Under flygningens lopp var det skönt att erfara, att J 29 i stort var ett "vanligt" plan, som snällt rättade sig efter flygförarens roderutslag, även om vissa speciella egenskaper härvid kom i dagen. Bland dessa egenskaper vill jag här framförallt nämna dem, som berör spakverkan, höjdrodertrimning och flygning vid låg hastighet.

Beträffande spakverkan råder märkbar skillnad i spakkrafterna vid ett skev- och vid ett höjdroderutslag. För minsta skevroderutslag, som är mycket lätt att ge, svarar 29:an omedelbart, medan höjdrodret är ganska tungt och

Forts s 349.

KONSTANT SVÄNGNINGSHASTIGHET UNDER INSTRUMENTFLYGNING.

Vid svängar under instrumentflygning är det ofta nödvändigt att hålla en konstant, given svängningshastighet. Flera metoder finns för att åstadkomma detta. *G i r i n d i k a t o r n* ger vid "kant i kant"-läge en sväng på $2^{\circ}/s$. Man kan låta 10° på *k u r s g y r o t* passera styrestreck för var 5. sekund och svängen blir $2^{\circ}/s$. I denna artikel påvisar en flygare vid F 14, löjtnant E. D a h l s t r ö m, att man även med hjälp av *h o - r i s o n t g y r o t* kan åstadkomma denna $2^{\circ}/s$ -sväng.

I en korrekt sväng med given kurshastighet svarar en viss svängningshastighet (ex $2^{\circ}/s$) mot en bestämd sidlutning eller skevning. Om man ökar skevningen ökar svängningshastigheten, om man minskar skevningen minskar svängningshastigheten. Kan man siffermässigt bestämma värdet på den skevning vid olika hastigheter hos flygplanet, som svarar mot en given svängningshastighet, föreligger möjligheten att hålla dessa värden med hjälp av horisontgyrot och därigenom den konstanta, givna svängningshastigheten (ex $2^{\circ}/s$).

(Förf gör här en matematisk härledning av sambandet mellan skevning (α), hastighet och svängningshastighet, som av utrymmesskäl inte har kunnat medtagas. Därefter övergår han till att redogöra för den praktiska användningen av metoden - Fackred anm).

Ett modernt horisontgyro är utefter sin övre kant försett med en gradskala från 0° - 90° åt vardera hållet. Mot denna skala löper en visare, som anger skevningen. Med hjälp av denna visare hålles den skevning, som är aktuell för den hastighet, som flygplanet har. För varje flygplantyp finns vissa givna värden på kurs-, stig- och sjunkhastighet, som är aktuella under instrumentflygning. Skevningsgraden för dessa värden kan beräknas för den önskade svängningshastigheten, uppställas i tabellform och inläras. - Här ett exempel:

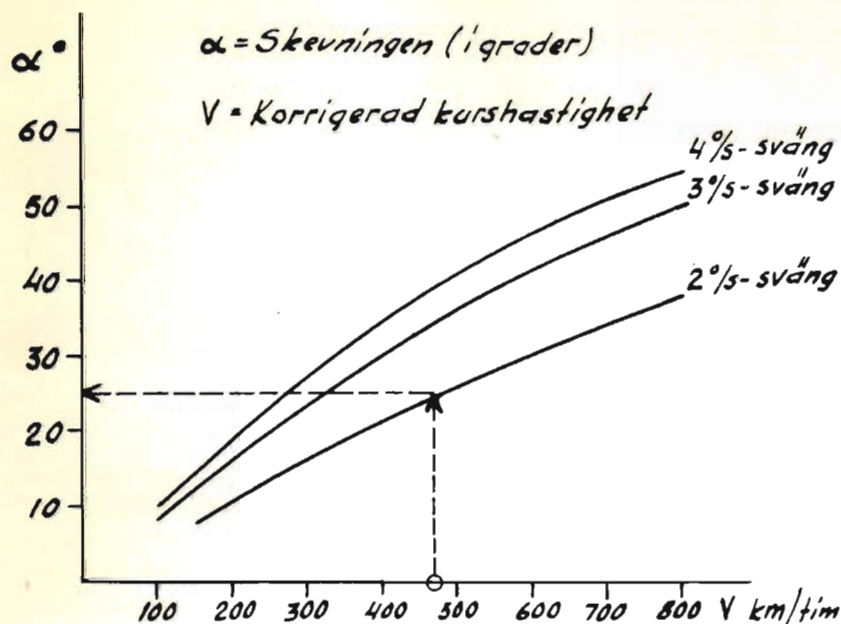
$2^{\circ}/s$ -SVÄNG.

	V	α	W
Planflykt	370 km/tim	20°	0 m/s
Stigning	300 "	16°	10 "
Plané	430 "	23°	12 "

Sambandet mellan kurshastighet, skevning och svängningshastighet kan även åskådliggöras i ett diagram. På följande sida finns ett exempel på ett sådant, som visar, att vid 470 km/tim skall skevningen vara 25° , för att svängningshastigheten skall bli $2^{\circ}/s$.

Diagrammet kan medföras vid flygning och skevningen utläsas för den aktuella hastigheten.

Under svängar med konstant svängningshastighet vandrar horisontgyrot ut, vilket efter en 180° -sväng orsakar ett fel i sidlutningen på c:a 3° . Detta fel synes normalt inte ha någon praktisk inverkan på svängningshastigheten. Möjlighet finns att mot slutet av svängen korrigera för detta fel genom att ändra skevningen m h t felets storlek.



Metoden att hålla en konstant och given svängningshastighet med hjälp av horisontgyro kan användas såsom ett komplement till andra metoder.

Förf har vid prov med flygplan typ B 18 B funnit, att metoden synes vara så pass noggrann, att de krav på precision, som kan uppställas, torde kunna tillgodoses även enbart med hjälp av horisontgyro.

E.D.

INFLYGNING PÅ J 29 - Forts fr s 347.

flygplanet har ett stabilt läge i loopingplanet. Detta förhållande kändes o-
 vant i början. Att flygplanet är lätt att skeva är en följd av servostyr-
 ningen, som innebär en hydraulisk manövrering av skevrodrén.

Höjdrodertrimningen sker genom att ändra stabilisatorns anfallsvinkel
 med hjälp av en elektrisk motor. Denna motor regleras av föraren medelst en
 strömbrytare, bekvämt placerad på spaken. Vid trimning med denna anläggning
 reagerar 29:an mycket snabbt, varför den fordrar försiktighet från flygföra-
 rens sida, framförallt vid höga hastigheter.

Vid flygning med låg hastighet, speciellt med full klaff under sista
 delen av planén före landning, har skevrodrén minskad verkan. Stora skevro-
 derutslag fordras även vid mindre kursändringar eller för att häva 'kyttens'
 inverkan. Detta kändes obehagligt i början, och man var glad över det vida
 trafikvarv, som utföres vid inflygningen. Man kan inte göra snäva svängar
 med låg hastighet och full klaff, det måste jag understryka. - Fackred anm:
 Det förutsättes på alla moderna flygplan att stora kursändringar undvikas
 vid stora klaffutslag. -

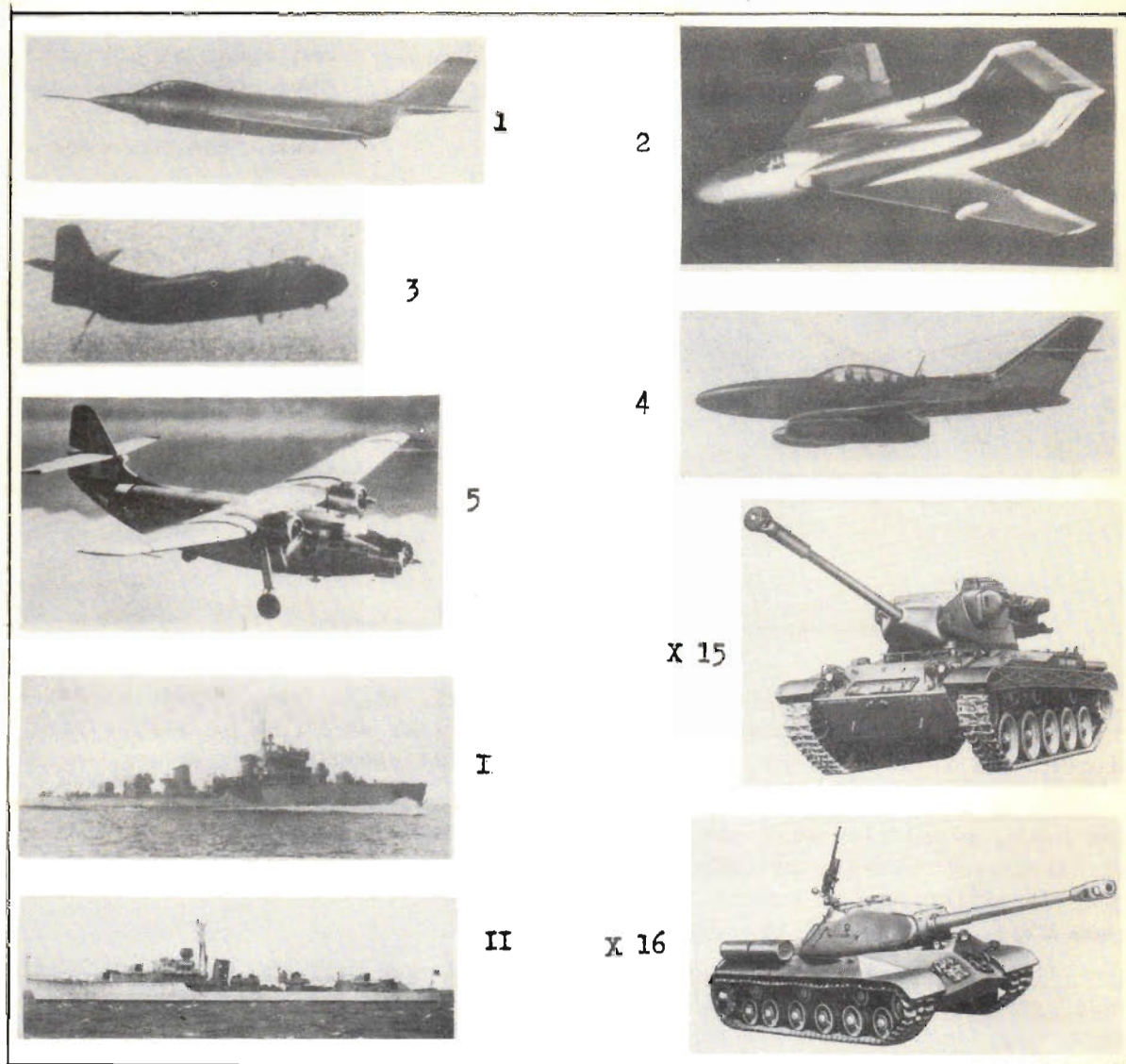
Landningen var inte svår, men fordrade till följd av flygplanets egen-
 skaper vid låg hastighet stor koncentration på att inte 'tappa farten'. Vid
 överstegring, som sker vid förvånansvärt låg hastighet tack vare spaltvingar-
 nas inverkan på luftströmningen kring vingen, höjer planet markerat nosen.

Under utrullningen bromsas hastigheten kraftigt upp (aerodynamisk broms-
 ning), om planet balanseras på huvudstället med högt nosläge, så högt att
 man ligger på gränsen där 29:an själv vill väga över och sätta sig på stjärt-
 partiet.

Under den fortsatta inflygningen har bekantskapen med flygplanet ytter-
 ligare utvecklats. Vad som i början tycktes svårt går bättre, och det som
 kändes obehagligt blir en vanesak. Att J 29 är ett u t o m o r d e n t -
 l i g t jaktflygplan med förmåga att slå hårt och snabbt och med förutsätt-
 ningar att vinna flygförarnas fulla förtroende är en känsla som allt starka-
 re befästes under inflygningens gång.

Si.

KÄNNER DU IGEN DEM? - LÖSNING AV UPPGIFTEN S 322.



C. STRIDSVAGNAR.

Nr	Stridsvagn	Beskrivning
X 15	<u>JS III</u> rysk strv	Låg vagn. Lutande sidor. Brett, lågt torn med lutande sidoytor. Utvändiga reservbränsletankar. Mynningsbroms på eldröret. <u>Vikt:</u> 46 ton. <u>Frontpansar:</u> c:a 120 mm. <u>Hastighet:</u> max 35 km/tim. <u>Bestyckn:</u> 1-122 mm, 1-12,7 mm lvksp och sannolikt 1-7,62 mm ksp parallellkopplad med kan.
X 16	<u>T 41</u> <u>Walker Bulldog</u> Am strv	Eldrör med mynningsbroms. Kraftigt "tornöverhäng". Torn med avståndsmätare. <u>Vikt:</u> 23 ton. - <u>Bestyckn:</u> 1 st 7,6 cm kan, 1 st 12,7 mm lvksp, 1 st 7,62 mm ksp. - <u>Maxhast:</u> omkr 65 km/tim.

A. FLYGPLANBILDERNA 1 - 5.

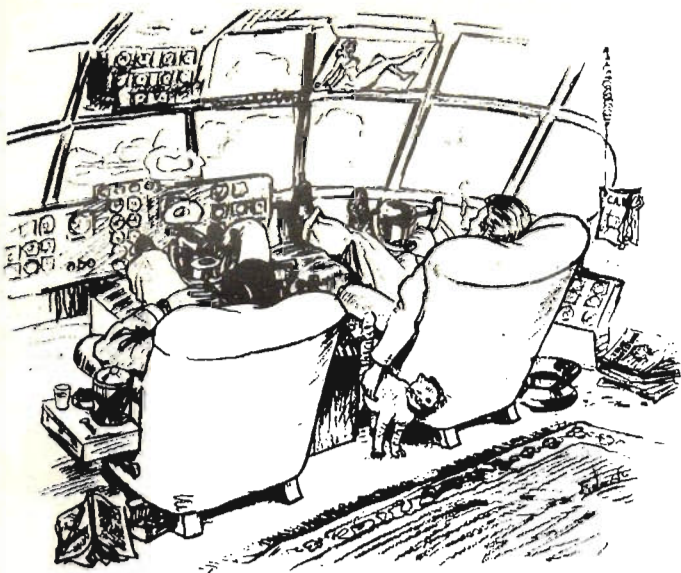
Nr	Fpltyp	Beskrivning
1	<u>Mc Donnell</u> <u>F3H-1 Demon</u>	1-motorigt reafpl - jfpl. Lågt midvingat. Pilformig vinge. Luftintag under nosen. Nälformig nos. Lång, spolformig kropp med svagt svängd undersida. Rundad övergång mellan utblåsningskon och stjärtparti. Pilformigt stjärtsidplan med rak överkant och rak bakkant. Pilformigt stjärthöjdplan.
2	<u>De Havilland</u> <u>DH 110</u>	2-motorigt reafpl - jfpl. Midvingat. Pilformig vinge med "fences" (tip-stall-fenor) ungefär på halva spännvidden. Luftintag i vingens framkant. Spolformig centralkropp med dubbla utblåsningskoner. Stjärtbommar. Jämbreda, pilformiga stjärtsidplan med rak översida. Högt placerat, mellanliggande stjärthöjdplan.
3	<u>North American</u> <u>AJ-1 Savage</u>	2-motorigt proppl - afpl. Högvingat. Rak vinge med tväravskurna vingspetsar. Stora, underliggande motorgondoler. Fyrkantig flygkropp med bakåt uppsvängd undersida. Huven långt fram. Stort stjärtsidplan med rak översida, mjukt svängd utfyllnad till flygkroppen. V-formigt stjärthöjdplan med raka kanter och tväravskurna spetsar.
4	<u>La-15 B</u>	2-motorigt reafpl - njfpl. Lågvingat. Pilformig vinge. Stora underliggande motorgondoler. Lång, spolformig kropp, utdragen bakåt i en spets. Radardom under kroppen i höjd med vingen. Lång huv mitt på kroppen. Stort pilformigt stjärtsidplan med raka kanter, utfyllnad till flygkroppen. Högt placerat, pilformigt stjärthöjdplan.
5	<u>Northrop</u> <u>C-125 B Raider</u>	3-motorigt proppl - tpfpl. Högvingat, svagt rundade vingspetsar. Två motorer, placerade i vingen, en i nosen. Tjock flygkropp med bakåt uppsvängd undersida. Huven bakåt övergående i flygkroppen. Fast landställ med sporrhjul mitt under kroppen. Triangulärt stjärtsidplan med svagt rundad översida, rak bakkant med hak i. Utfyllnad till flygkroppen. Högt placerat stjärthöjdplan med raka kanter och svagt rundade spetsar.

B. FARTYGSBILDERNA I - II.

Nr	Fartyg	Beskrivning
I	<u>Poluchin</u> ryska minsvepare	Jagarliknande silhuett. Lång överhöjd back. Avrundad övergång i fartygssidan mellan backsdäck och huvuddäck. Två skorstenar, förliga på backsdäck omedelbart akter om bryggkomplexet. Aktra relativt fristående på huvuddäck. Svepdävert längst akterut. Svepanordning i förstäven. Huvudartilleri i skölduppställning, en kanon på backen, en kanon på akterdäck. Depl: 600 ton. Dim: 79 x 8,0 x 2,5 m. Fart: 24 knop. Bestyckn: art: 2-100, 3-37, 2-20, 4-13.
II	<u>Oslo</u> norsk jagare	Brittiskbyggd 1944-45. Lång, överhöjd back. Mast i fackverkskonstruktion. En skorsten. Luftvärnsbrygger och kanonplattformar fyller akterdäck. Huvudartilleri i skölduppställning, två kan på backen (ena överhöjd), två kan på akterdäck (ena överhöjd). Depl: 1710 ton. Dim: 110 x 10,9 x 3,8 m. Fart: 34 knop. Bestyckn: 4-114, 4-40, 2-20, 4-53 TT.

Red Ufi anm: - Den bild, som i U f I nr 8-10/51, s 306 uppgivits vara "amerikansk stridsvagn typ T 41", var typ T 37, en försöksvagn, som var föregångare till T 41.

Lättare Än Luften:

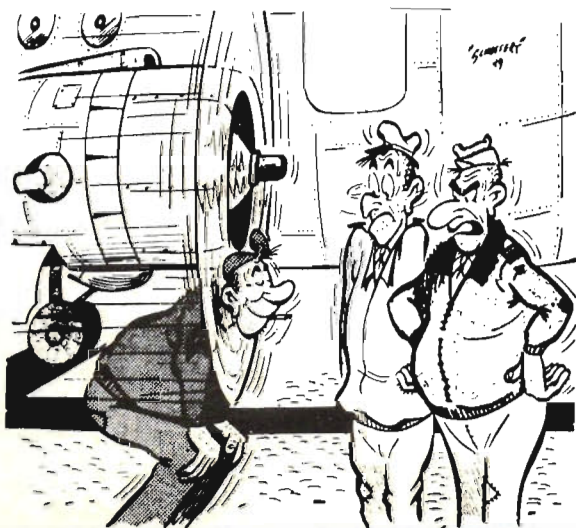
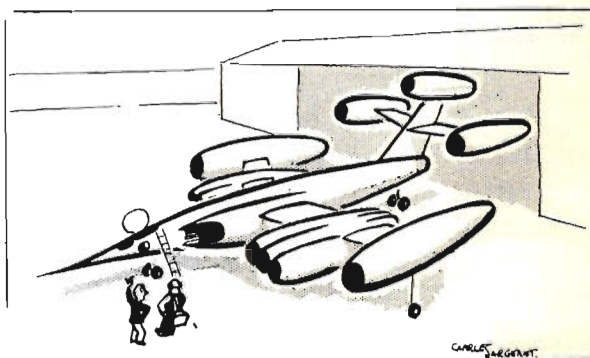


Hur jaktföraren föreställer sig att bomb-
flygets och transportflygets folk har det -
("Aviation Week").

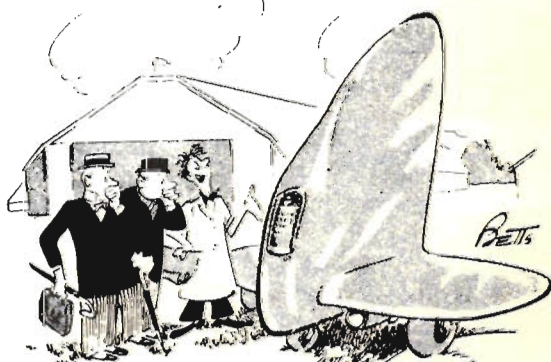


Jag tycker nog att den här nylonskärmen
känns litet svalare än min gamla silkes-
skärm. - ("The Aeroplane").

Var inte orolig, gubbe lilla - Du har
ju fått en anti-spin-fallskärm! -
("Aeronautics").



"Bry Er inte om honom - han skall alltid
visa sig på styva linan" - ("Flying").



Konstruktörsglädje: - "Ja, det är vår
nya linje - flygande stjärt i stället
för flygande vinge" - ("The Aeroplane").

Flygtjänst:

MÅNADENS NAVIGATIONSPROBLEM.

Lösningen på uppgiften sid 322 är:

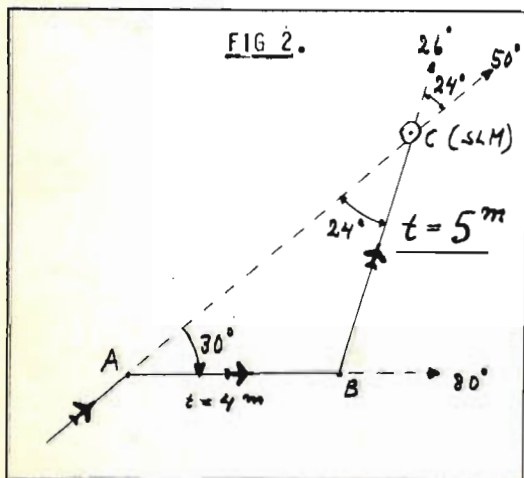
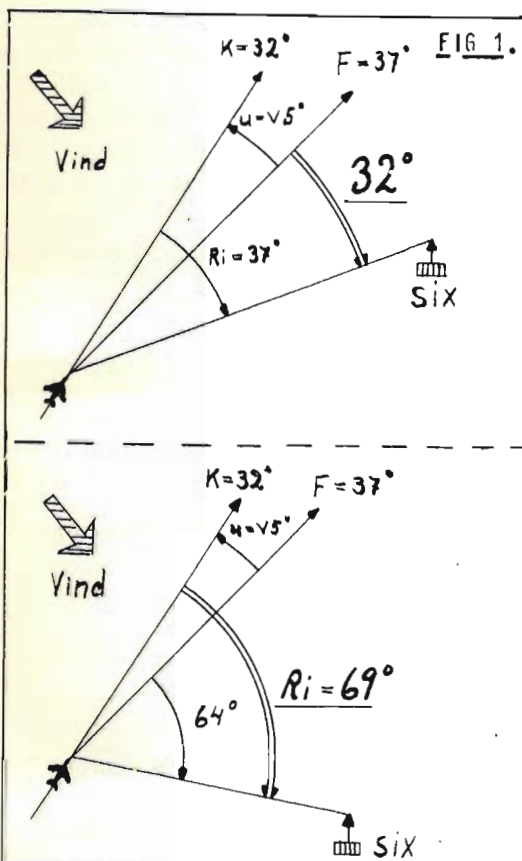
I. F 10 - F 13: $F = 37^\circ$, $D = 321$ km ger $V_F = 564$ km/tim och $u = v 5^\circ$.
Således blir kurs_och_tid: $K = 32^\circ$ och $t = 34$ min.

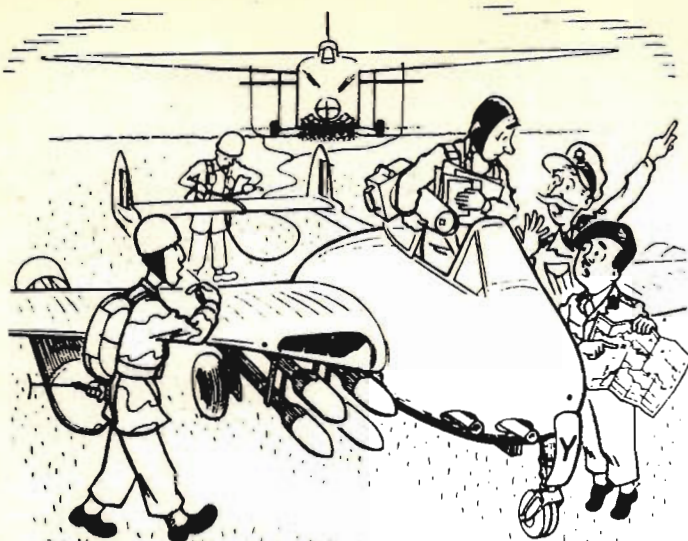
II. a) Riktningen, som visas, är 37° .
Då $u = v 5^\circ$ (se fig 1) blir
avvikelsen från färdlinjen
 $37 - 5 = 32^\circ$. Denna vinkel
skall fördubblas = 64° . Emel-
lertid är upptagningsvinkeln
fortfarande $v 5^\circ$, varför den
sökta riktningen blir
 $64 + 5 = 69^\circ$.

b) $K = 32^\circ$, riktningen = 69° . Bär-
ingen från fyren blir alltså:
 $32 + 69 + 180 = 281^\circ$. Tids-
skillnaden mellan pejlingarna
var 9 min, vilket med $V_F = 564$
km/tim ger en distans av 84,5
km.
Läget blir således: Bäring 281°
avstånd 84,5 km från SIX, eller
- med andra ord - 4 km SO
"Sommen".

III. Om Du ritat upp en triangel (se
den mindre fig 2), där Du svänger
höger 30° i pkt A och efter 4 min
i pkt B svänger tillbaka mot fy-
ren (som ligger i pkt C), så ser
Du att vinkelskillnaden mellan
första och andra kursen mot fyren
är: $50 - 26 = 24^\circ$. På navigerings-
skivan kan Du då lösa sträckan
 $BC = 5$ min, som är Din återstående
flygtid.

Emellertid finns det ett enkla-
re sätt att lösa problemet, efter-
som Du använt Dig av 30° kursav-
vikelse under 4 min. Du kan näm-
ligen begagna den s k " 30° - me-
toden". (Denna ger nämligen, med
godtagbar approximation, det rät-
ta värdet, om vinkelskillnaden
mellan de båda kurserna är mindre
än 60°). Metoden innebär endast
att Du dividerar talet 120 med
vinkelskillnaden. I detta fall
får Du alltså återstående flygtid
= 5 min.





Lättare Än Luften:

Forts fr sid 352.

Flygstöd åt armén.

(The Aeroplane)

Uppgiften innefattar många olika slags uppdrag och krav. Den ställer alldeles särskilt höga krav på de flygplan, som skall användas och fordrar en otroligt hög grad av uppfinningsförmåga hos flygplankonstruktörerna för att inte tala om förarna.

Tekniska Fronten:

Forts fr sid 342.

Ny jaktplanbeväpning.

(Av Week 15/10 51)

De senaste engelska jaktflygplanen Hawker P.1067 och Supermarine 508 har utrustats med 4 st 30 mm akan vardera. Denna akan är en utveckling av den tyska 30 mm akan Mk 108, som först förekom i det tyska attackflygplanet Henschel He 129. Genom vissa förbättringar har eldhastigheten hos automatkanonen nu ökats i det engelska utförandet.

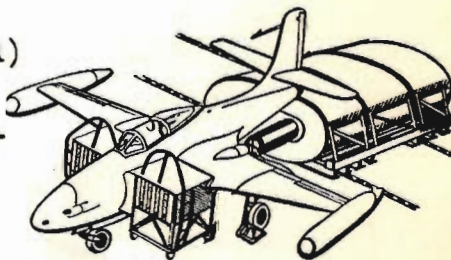
Prov med robotmodeller.

(Av Age aug 51)

Ett av de modernaste hjälpmedlen för överljudsforskningen i USA är NACA:s nya "free flight" vindtunnel i Ames Aeronautical Laboratory, nära San Francisco. I denna tunnel kan hastigheter upp till $M = 8$ (2720 m/sek) uppnås. Försöksmodellerna skjuts från en kanon genom en luftström med överljudsfart. Modellen är inpackad i en plasthylsa vid passagen genom kanonröret. Vid mynningen kastas denna hylsa bort, och modellen fortsätter fri. Strax efter mynningen passerar modellen ett nätverk av ytterst tunna trådar. Härvid tänds en gnista, varvid modellen fotograferas. En annan vindtunnel vid Ames, där mätsträckans area är 25 x 35 cm, kan drivas kontinuerligt med en strömningshastighet av 7 ggr ljudets (2380 m/s).

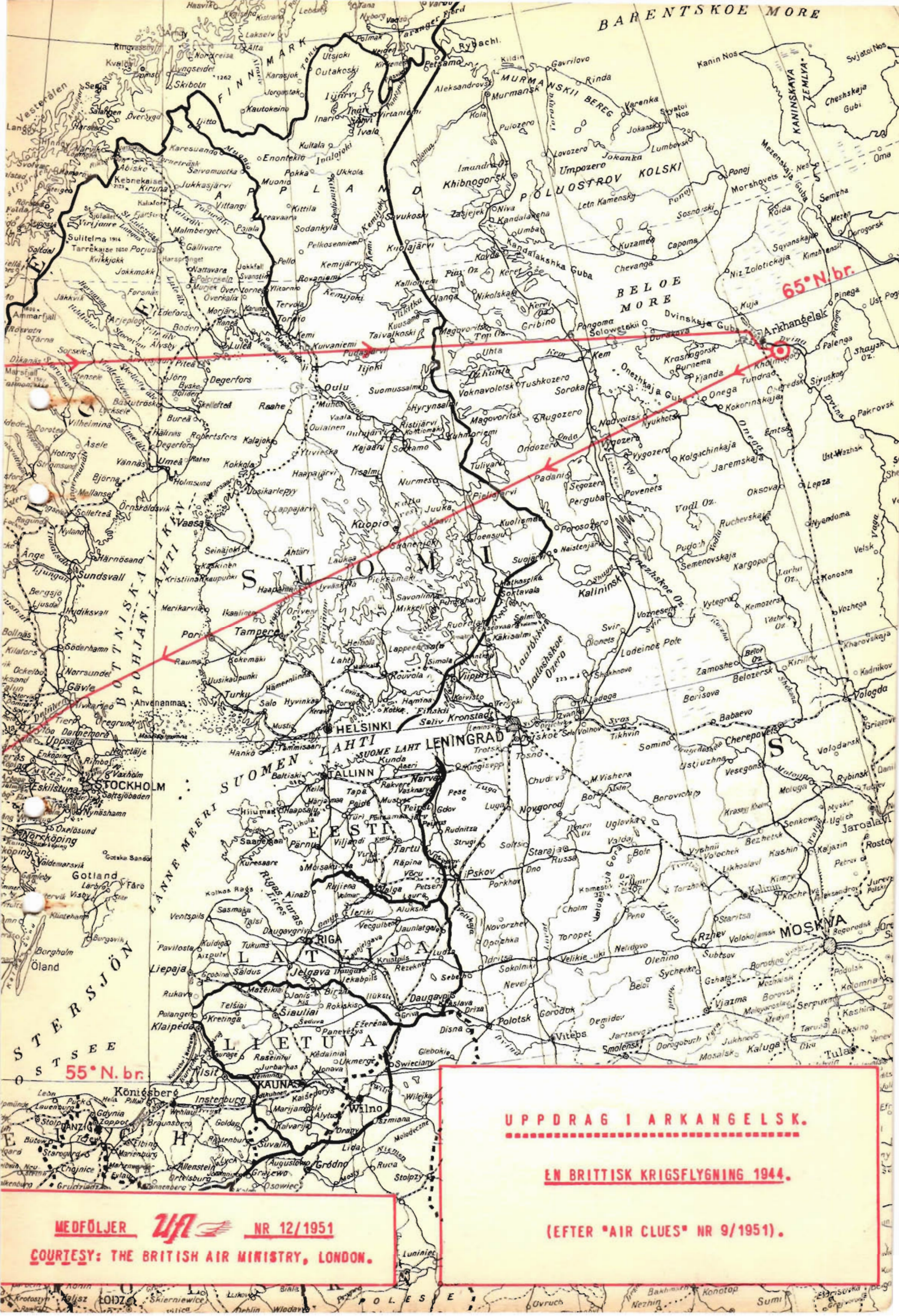
Markbullret från reamotorerna. (Press okt 51)

Bilden t h visar oss en ny lösning av problemet att minska bullret, genom särskilda ljuddämpningsanordningar, som kan flyttas från plan till plan under provkörning av reamotorer. Konstruktion från USA.



God Jul och Gott Nytt År tillönskas Ufl läsare och medarbetare av Red.

Text- och bildbidrag till Ufl nr 2/1952 skall vara Red tillhanda senast den 2/1 1952.



UPPDRAG I ARKANGELSK.

EN BRITTISK KRIGSFLYGNING 1944.

(EFTER "AIR CLUES" NR 9/1951).

MEDFOLJER **UP** NR 12/1951

COURTESY: THE BRITISH AIR MINISTRY, LONDON.

Ufl

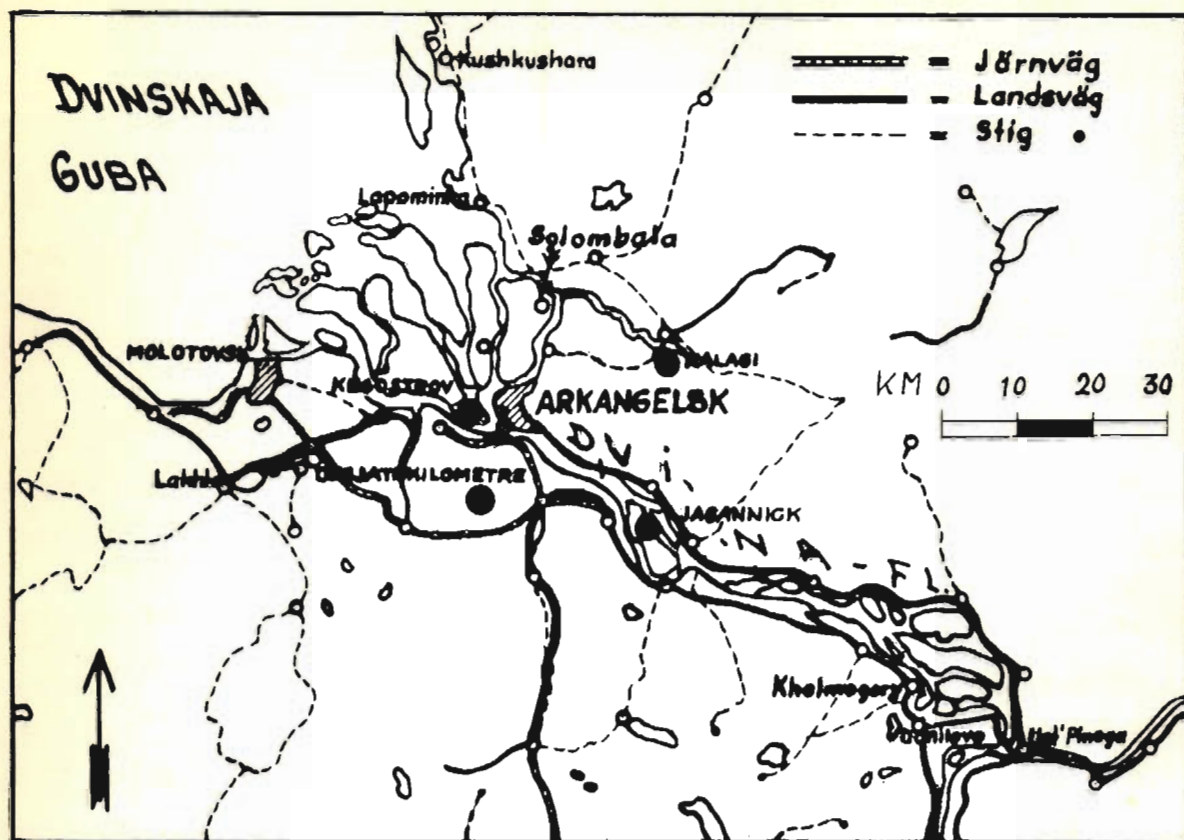
U P P D R A G I A R K A N G E L S K .
=====

Genom särskilt tillmötesgående från brittiska A i r M i -
n i s t r y , London, är U f l i dag i tillfälle att här återge
kontentan av en intressant artikel med ovanstående rubrik, förfat-
tad av förutvarande Flight-Lieutenant (kapten) vid RAF C . H .
C a p s e y , vilken artikel för någon tid sedan lästes i den av
Air Ministry utgivna tidskriften A i r C l u e s . Artikeln be-
handlar ett par brittiska transportflygplanbesättningsupplevel-
ser i samband med den serie uppmärksammade flygoperationer, som
R A F utförde mot det tyska 35.000-tons slagskeppet " T i r -
p i t z ". Detta fartyg låg i september 1944 i A l t a F j o r d ,
Nordnorge.

Den 12 september ägde det i berättelsen berörda, första lyckade
anfallet rum, med tillfällig bas A r k a n g e l s k . Transport-
flygplanen - typ L i b e r a t o r - medverkade vid markstyrkans,
reservdelars m m överförande till och från Arkangelsk. Vid det ovan-
nämnda anfallet erhöll " T i r p i t z " bl a en bombträff i fören,
som gjorde slagskeppet stridsodugligt. Tyskarna bogserade det sedan
till T r o m s ö , enligt uppgift för att använda det som "flytan-
de batteri". Det sänktes den 12 n o v e m b e r 1944 , ef-
ter ett nytt brittiskt flyganfall av Lancasterplan, baserade i
S k o t t l a n d , genom 3 träffar med 5,4 tons pansarbomber.

(Närmare härom se U f l 1949, sid 141-142).

UPPDRAG I ARKANGELSK.



KARTSKISS ÖVER ARKANGELSK-TRAKTEN.

SKALA: 1:1.000.000 (1 cm = 10 km).

Det gällde ett bombföretag mot ett högviktigt "strategiskt mål", det tyska slagskeppet "Tirpitz" i Alta Fjord, nära Tromsø, Norge. RAF:s flygtransportkommando var med, för att föra fram bombflygets markpersonal, reservdelar m m till en tillfällig bas, Arkangelsk i Sovjetunionen, som det "verkställande" tunga bombförbandet skulle använda före och efter utfört anfall.

Min flygtransportdivision, Nr 511, höll just på med rutinmässiga långdistansflygningar till olika världsdelar, innanhav och besittningar, förutom då och då inträffande långdistanstransporter med "VIP:s", högviktiga "storgubbar" o d. Den 7/9 1944 kom emellertid order från eskaderchefen, att två Liberator-plan (C-87) skulle flyga till Bardney-fältet (i trakten av Lincoln) - båda med sin vanliga 5-mansbesättning och personlig utrustning för en längre tids vistelse utomlands. Uppdrag och destination meddelades varken mig eller Flight-Lieutenant (kapten) Adams, som var flygplanchefer på respektive plan. Som de flesta flygningarna ditintills hade skett till tropiska - eller åtminstone - till varmare trakter, så packade vi

ihop våra vanliga svala sommaruniformer o d, beräknade för 14 dagar, och flög till Bardney, utan att veta mera om vårt uppdrag.

U P P G I F T O C H F A R H Å G O R .

Efter landningen anmälde jag mig för flotttiljchefen där, Group-Captain (överste) M a c C u l l e n , som också var chef för RAF:s till norra Ryssland detacherade förband. Han sade mig, att "Base Commander", Air Commodore (här ungefär = eskaderchef) H e s k e t h önskade träffa mig. H. meddelade mig därefter företagets art och vår del däri. Två tillfälligt bildade förband Lancaster-bombare - ur 9:e och 617:e divisionen - skulle anfalla " T i r p i t z " i Altenfjord. Det ena skulle fortsätta till Arkangelsk i Sovjetunionen efter fällningen, och det andra, som hade lättare bomblast, skulle återgå till Orkneyöarna. Våra två transportplan skulle flyga direkt till Arkangelsk, medförande markpersonal och reservdelar för att betjäna Lancasterplanen före dessas återflygning hem. Datum för företaget var ännu inte bestämd, men skulle meddelas senare. Strängaste sekretess gällde - jag fick inte inviga de övriga besättningsmedlemmarna i saken ännu på någon tid.

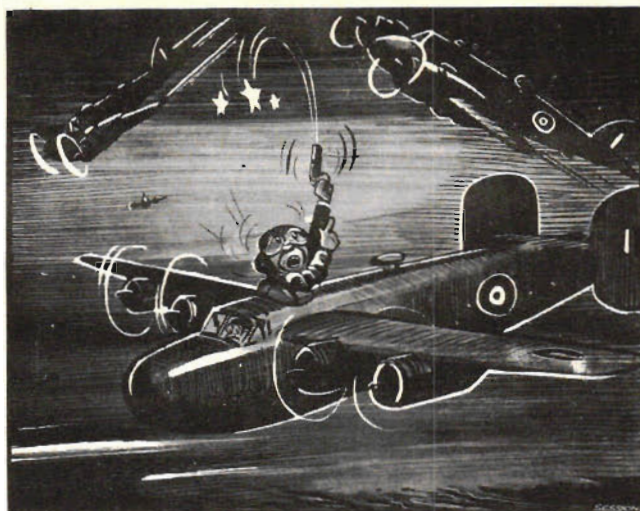
Vad jag själv nu fått veta gav dock anledning till åtskilliga farhågor. Jag förstod, att transportflygets stab blivit alltför sent insatt i den avsedda planen för företaget - den hade inte hunnit med att låta Liberatorförbandet planera sitt deltagande ordentligt. Vi skulle nu operera från en annan bas än vår vanliga, utan tillgång till någon vid Liberator-plan van markpersonal. Vi skulle inte heller komma till någon annan av våra vanliga baser, där man ständigt kunde ha Liberator-delar i förråd. De tekniska ordena för vår flygmaterieltjänst kunde inte heller följas, när vi gav oss i väg till Sovjet - med mindre vi frestade vår förbandsingenjörs minne m m allt för hårt. Och vidare - våra besättningar hade blott med sig uniformer o d av en typ, som var fullständigt olämplig för den kyliga trakt, där vi nu skulle hamma. - Red "Air Clues" anm: L i b e r a t o r hade valts i st f Y o r k enär USA tidigare flugit andra Liberatorplan och reservdelar till sådana till Sovjetunionen.

Frågan om planens rätta lastning - med många tunga delar av hittills osett slag - påkallade också biträde av en specialist i lastningsfrågor. Jag lyckades också i all hast få över en sådan från vår ordinarie bas L y n e - h a m (i trakten av Bristol). Sedan experten förenat sina kunskaper med våra egna, lyckades vi snart stuva in den nya frakten. Den utgjordes bl a av en reservmotor och ett landställsbæn med hjul till Lancasterplan, reservde-

lar till radio och radar samt åtskilliga lådor konserverlivsmedel (de senare kom mycket väl till pass, särskilt mot visitens i Sovjet slut). När lasten var stuvad på reglementerat, flygsäkert sätt, blev det likafullt plats kvar för 14 passagerare (mekaniker och specialister ur bombflygets markstyrkor).

Adams och jag fann dock, att man med hänsyn till den tillåtna flygvikten inte kunde ta med tillräckligt med bensin för att flyga

hela distansen till Arkangelsk i en etapp. Vi föreslog därför, att en så långt som möjligt framskjuten mellanlandningsplats skulle användas. Detta beslöts också, och man utsåg L o s s i e m o u t h (nordväst Aberdeen) till sådan.



VÅR ENDA "BEVÄPNING" VAR EN SIGNALPISTOL - VI KUNDE BLOTT HOPPAS ATT ESKADERSTABEN VARSKOTT KUSTFLYGET -

I _V_Ä_G_ _T_I_L_L_ _S_O_V_J_E_T_ -

Den 11/9 gick starten från B a r d n e y. Vi tankade sedan i L o s s i e m o u t h, och startade på nytt i skymningen, ut över Nordsjön. Vid genomgången av uppgift m m före start hade ingen nämnt något om vårt "kustflygs" (Coastal Command) roll i det hela. Vi blev därför mer än störda, då en del Beaufighter-jaktplan (2-motoriga) började "anflyga" mot oss. Som vår enda "bevapning" var en signalpistol, kunde vi endast hoppas, att eskaderstaben varskott kustflygkommandot om att vi skulle komma. Vi flög över Nordsjön på c:a 120 m höjd, strax ovanför ett tunt lager stratusmoln, till en punkt på 65° N br, strax utanför norska kusten - för att så långt som möjligt undgå att upptäckas av fiendens radar. Där steg vi snabbt till c:a 2,5 km höjd, för att gå klara för fjällen i Norge och i svenska Lappland.

Tvärs emot vad vi hoppats, var det nu alldeles molnfritt. Norge var emellertid som smalast här, vi lämnade inom kort dess snötäckta fjäll och mörklagda område, och befann oss därefter över Sverige, där ingen mörkläggnings försvårade vår orientering. Natten var så klar, att vi kunde flyga efter karta till Finland, men där "tjocknade det till". I gryningen låg vi i ett duggregnsmoln, som - enligt vad det visade sig - gick ända ner i trädstopparna.

"NÄRA ÖGAT" - VID ARKANGELSK -

Vi hade nu inte sett varken stjärnor eller mark på flera timmar. Jag beslöt mig därför att gå ner så lågt som möjligt, för att försöka hitta någon orienteringspunkt. På 70 m flyghöjd var sikten blott c:a 200 meter - men lyckligtvis var landskapet - skog och sjö - alldeles flackt. Vår kartläsning måtte dock ha varit usel just då, eller också var kartorna opålitliga. Ingen-ting "stämde", varför vi måste ställa vårt hopp till fortsatt bestickräkning, intill dess vi kunde få pejling på Arkangelsk rundradiostation.

Vi hade nu ställt in vår radiokompass på Arkangelsk-frekvensen, och slutligen, efter lång tystnad, kvicknade rundradion där till liv c:a kl 7 på morgonen. Vi satte nu kurs på S o l o m b a l a . (omkr 8 km norr Arkan-gelsk), varifrån vi sedan skulle följa Dvinafloden för att komma till Arkan-gelsk. Vi behöll vår östliga kurs, ända till dess radiokompassen visade 90° till höger om färdlinjen, varefter vi svängde och "anflög", mot rundradiosta-tionen. Efter några minuter såg vi en del trähus under oss - det var A r - k a n g e l s k ! Emellertid hade vi efter den långa nattliga färden blivit både trötta och litet "spända" på slutet - och hajade till när vi i sista stund undgick att köra på rundradiostationens antennmaster. De passerade tätt intill vår vänstra vinge - och var minst 30 m högre än den höjd vi flög på! Jag har alltid haft stor tillit till radiokompassen - o m dess precision varit h e l t 100-procentig, hade vi den gången "trillat dit" för gott!

N E R E _ T I L L _ S L U T _ - _ M E N _ P Å _ F E L _ F L Y G F Ä L T _ !

Medan vi flög över sta'n, "fångades" vi av ett strålkastarknippe. Sedan vi klarat ut varifrån det kom, fann vi, att vi cirklade runt ett flygfält, som på intet sätt svarade mot den beskrivning, vi fått före starten. Men fle-ra Lancaster-bombare stod redan därnere, däribland en, som tydligen "kommit för långt" vid landningen. Strålkastaren blinkade inbjudande åt oss, och vi beslöt att landa på detta hemskt trånga, lilla fält. Det omgavs på tre sidor av hangarer och på den fjärde av en fördämning åt flodsidan till. Vårt tre-hjuliga landställ visade nu sina goda egenskaper - huvudhjulen bromsades hårt, så snart noshjulet tagit mark, och så slirade vi med så gott som låsta hjul några hundra meter framåt på fältets leriga yta. Vi fick sedan höra, att Lancaster-planen också haft svårt att ta sig ner, det som låg "på magen" i bortre fältgränsen var ett av bevisen därpå.

Våra tvivelsmål om huruvida vi flugit rätt bestyrktes snart. Vi hade landat på fältet K e g o s t r o w , som låg på en ö strax väster om Arkan-

gelsk (se detaljkartan). Det "rättat" fältet, Jagannick, låg något 20-tal km längre upp, på en annan ö i Dvina-floden. Ett par timmar senare, sedan det ljusnat och vädret blivit bättre, fick vi starttillstånd från Kegostrow av en flaggbeväpnad, kvinnlig trafikledare och flög över till Jagannick-fältet, där vi ju egentligen skulle ha landat från första början.

Där träffade vi nu på Adams samt ytterligare Lancaster-plan.

Av de 38, som lämnat Storbritannien, hade ett vänt hem strax efter starten, de 37 andra hade landat på olika ställen i norra Sovjet. Sex havererade vid landningar och överlämnades som gåva till "markägarna". Återstod oss alltså 30 för att klara uppdraget - bombningen av slagskeppet "Tirpitz" i Altenfjord.

V Å R F L Y G B A S P Å J A G A N N I C K - Ö N .

Flygfältet Jagannick ligger på en 1500 m bred och 5 km lång sandö i Dvina-floden. Fältet, ett vanligt gräsfält, har formen av ett omvänt "L", med en bana av c:a 2 km längd på längsta "benet". Runt fältet stod utplacerade en hel del plan, som Sovjetunionen fått till skänks enligt "Lend-Lease"-överenskommelsen med de förbundna, och som kommit dit på fartyg med konvojer. Det var mest amerikanska jaktplan av typerna Kittyhawk (P-46) och Thunderbolt (P-47). I norr låg etablissemetet för en närbelägen, mindre örlogsstation - med kanslihus, baracker, docka, verkstäder m m. Husen var mest tvåvånings trähus av växlande storlek. I fältkanten fanns en rad skyddsrum, till hälften nedgrävda och med återstoden täckt av uppkastad jord. Själva skyddsrummen, som dessutom var försedda med eldstäder, gav på så sätt personalen både bostadsmöjlighet vintertid och ett visst skydd mot flygbomber.

Ett nyuppfört trähus hade tilldelats flotttiljchefen, överste Mc Cullen och hans stab. Här fanns operationsavdelning, lokaler för "genomgång", några förråd m m. En del av vår personal var också förlagd dit, och på en praktfull banderoll över ingången kunde man läsa den ryska texten: - " V ä l k o m n a , ä r o r i k a f l y g a r e f r å n R A F !



EN FLAGGBEVÄPNAD, KVINNLIG TRAFIKLEDARE PÅ KEGOSTROW GAV OSS STARTTILLSTÅND TILL JAGANNICK-FÄLTET -

E T T F Ö R A N K R A T F L O D H O T E L L -

Vi var alltsomallt c:a 240 engelsmän, som nu skulle inkvarteras och förplägas. De, som inte fick plats i land, fick särskilda "sovplatsbiljetter" till en gammal, på sitt sätt imponerande f d flodångare, som låg förtöjd i marinhamnen på öns västsida. Den härrörde synbarligen från den svunna "dekadenstiden", då Ryssland var en "rutten monarki", ty dess hytter var ännu indelade i och märkta 1:a, 2:a och 3:e klass, samt inredda därefter. Första och andra-klasshytterna var redan upptagna av våra högre officerare och en del andra, som kommit först. Första klassens salong blev officersmäss, andra klassens underofficersmäss. Vad som blev över tilldelades den övriga personalen, d v s dem, som begått det fatala felet att komma sist. Och det var bl a vi från transportflyget!

" F Ö R S T R Ö E L S E D E T A L J E N " F U N G E R A D E .

Ryssarna lade sig stort vinn om att ge oss fördelaktiga intryck av sitt land. Deras tolk och sambandsofficer löjtnant I l j a n o v , utexaminerad från Leningrad, avvärfade skickligt allt resonerande om brännbart stoff med frasen: - "Jag vet inte, jag är inte politiker". Uniformerade servitriser från Sovjets ryktbara "Intourist"-organisation uppenbarade sig plötsligt på våra mässar. Föredrag och musikunderhållningar omväxlade med danskvällar. Ett föredrag gällde en berömd rysk jaktflygare, vars namn jag tyvärr glömt. Flygfältets musikkår och sångkör, som ingen tidigare varken sett skymten eller hört ett ljud av, förnöjde oss med sina toner* en afton. Ett fotbollslag från garnisonen, klätt precis som man skall i kampen om läderkulan, vann en åtminstone av de ryska åskådarna bejublad seger över ett lag från vår bombflottilj, som emellertid var hänvisat till att spela i vinteruniform och vanliga uniformsskor. En dag förekom ett föredrag om en rysk musiker och kompositör, som dock öppet "häcklades" av de ryska soldaterna själva. En annan dag ordnades en utflykt med en minsvepare nedför Dvina-floden, till Arkangelsk, som ett heldagsprogram, med lunch på "Intouristhotellet" och konsert på "Internationella Klubben". En del oansvariga element ur vår lägre personal lär senare på dagen ha försökt sig på att lära de ryska barnen att sjunga engelska, rojalistiska sånger - på originalspråket . . .

B O M B U P P D R A G E T L Ö S E S -

Trots förströelsedetaljens alla "distraktionsförsök" glömde vi dock inte bort uppdraget. Bombflottiljens flygare fick två dagars vila medan man såg

över deras plan, tankade och laddade dem m m. Genom samarbete med rysk vädertjänst lyckades den meteorolog, vi haft med oss hemifrån tippa en lämplig startdag för uppdragets lösande. Lancasterbombarna startade, kvar var då endast vi från transportflyget med våra två Liberator, samt ett 2-motorigt fotospaningsplan typ Mosquito, som nu förenat sig med oss, samt bombdivisionernas markpersonal.



VAD SOM BLEV ÖVER TILDELADES DEM, SOM BEGÄTT
DET FATALA FELET ATT KOMMA SIST. DET VAR BL A
VI DET -

Några timmar senare återkom det första Lancaster-bombplanet - med tomma bombställ - och snart följdes det av alla de andra 29, som startat för uppdraget. Så småningom fick vi höra vad som hänt. Det föreföll, som om fienden släppt upp en rökridå så snabbt, att ingen av de våra var fullt säker på hur bombträffarna legat.

Under följande två dygn fick våra bombflygare åter två dygns vila, medan deras flygplan besiktigades, översågs och tankades på nytt. Bl a fick man byta en motor på ett av bombplanen, varvid den reservmotor vi haft med oss kom väl till pass. Den otjänstbara motorn lämnades kvar. Planet, som den suttit i, hade fått motorkrångel kort före ankomsten till Altenfjord och vänt. Det hade alla sina bomber kvar i ställen - även dessa bomber testamenterades nu till våra värdar. Vid den avskedslunch, som vi sedan med ryska bidrag gav på officersmässen i "flodångarhotellet" innan bombplanen flög hem, förekom en hel del högaktning. Tillfället avslutades - efter utmaning från den ryske flygchefen på platsen, överste Loganov - med en "duell" i avancerad flygning mellan denne och vår flygförbandschef, överste McCullen. Att ingen ville vara sämre än den andre, säger sig självt. Man blev dock rätt tveksam, när man efteråt tittade litet närmare på det använda "duellplanet", ett urmodigt ryskt skolflygplan av antik årgång . . .

LANCASTER - PLANEN FLYGER HEM.

Sedan en brittisk väderprognos för hemfärden, för två dygn framåt, nått oss från Lancaster-planens ordinarie hemmabas, överförd via brittiska flottans radiostation i Arkangelsk, startade de två Lancaster-divisionerna hem-



ETT FÖREDRAG OM EN RYSK MUSIKER-KOMPOSITÖR,
SOM DOCK ÖPPET "HÄCKLADES" AV DE RYSKA SOLDA-
TERNA SJÄLVA -

Kvarvarande styrkans uppgift blev nu närmast att vänta på lämpligt väder för flygfotograferingen av målet, det bombade slagskeppet. När fotospaningsplanet återkom från detta sitt uppdrag, visade det sig, att rökridån tydligen inte fyllt sin funktion alldeles hundra procentigt. - - -

När vårt bombflygs flygande del givit sig av hem försvann emellertid hela den ryska "servicen". Intourists välklädda servitriser återvände till Arkangelsk, all organiserad kvällsunderhållning, musik m m upphörde. Förplägnaden för oss kvarvarande briter (fotoplanets och transportflygets besättningar samt bombflygets markstyrkepersonal) minskades ned i en sådan utsträckning, att det blev vår i Liberator-planen medförda reservproviant, som främst fick rädda livhanken. - - -

På vissa delar av vår tilltänkta, långa färdväg hem försämrades emellertid vädret. Adams och jag ansåg visserligen att vi skulle kunnat ta oss fram, men den ryske flygfältschefen ville inte ge oss starttillstånd. Efter 2-3 dygns påtvingad överksamhet, och sedan vårt fotospaningsplan för sin del lyckats komma i väg, började jag planera flygningen hem en annan väg. Jag begärde att med Liberatorplanen få ta vägen över den ryska huvudstaden Moskva, så Poltava i Ukraina, därifrån till Bari i Italien och sedan hem till Storbritannien. På den sträckan skulle vi bl a få fördelen att kunna begagna oss av ett par flygfält för mellanlandningar, där det fanns markpersonal och reservdelar just för Liberator-plan.

Från vår transportdivisions föregående flygningar till Sovjetunionen visste vi, att man där alltid måste ha med sig ryska navigatörer och flygsignalister i planen. Så småningom lovade den ryske platschefen på Jagannick-

flygningen på kvällen. Endast ett par tillfälligt otjänstbara bombplan måste lämnas kvar, men de kom iväg följande kväll, sedan reparationsarbetet avslutats. Ett flertal hytter på vårt "flodhotell" blev nu lediga - tyvärr blev dock inte de mycket primitiva, sanitära installationerna bättre, när sovplatsutrymmet ökades!

V Ä R _ T U R _ A T T _ V Ä N T A
P Ä _ V Ä _ D E R _

fältet att hjälpa oss med en förfrågan hos vederbörande i Moskva. Vi väntade och väntade, men det kom aldrig något svar. Tydligt ville inte ryssarna att vi skulle få flyga tvärs över Sovjetunionen.

I V Ä G H E M T I L L S I S T.

Lyckan var oss likväl gunstig. Den kallfront, som legat över Skandinaviska halvön drog bort, man skulle få god sikt och kanske risk för isbildning i moln på c:a 5 km höjd över södra Bottniska vi-

ken, men eljest ingenting generande. Det bestämdes, att vi skulle återvända på kvällen, flyga över Bottniska viken till en udde vid Gävle, norr om Stockholm, fortsätta till Göteborg, vidare över Skagerack och därifrån till Bardney. I överensstämmelse härmed ordnades för start till kl 2100 på kvällen, vilket skulle göra det möjligt för oss att nå engelska kusten i gryningen på följande dag. Tack vare ett gott arbete av bl a vår flygingenjör och vår flygsignalist var också planen startklara på rätt tid.

Jagannick-fältet hade dock tyvärr inte någon fast belysning - kanske brukade man inte använda det för nattflygning. Vi lyckades dock snoka reda på några stormlyktor för fotogen, vilka - för att överhuvudtaget kunna ses - ställdes upp i en klunga i lovartsändan på fältet. Vid start gällde det sedan att styra rakt på lyktgruppen och ta åt sig spaken så snart man tordes, helst innan man kom fram till lyktorna. Före mörkningen körde vi så ut våra två Liberator-plan till början på den längsta banan, med nosen mot vinden. På utsatt tidpunkt startade vi sedan, Adams först. Sedan jag sett hans plan försvinna i ett tunt lager stratosmoln på c:a 200 m höjd, startade jag själv, ett par minuter efteråt.

Ä V E N T Y R P Å H E M F Ä R D E N -

Jag avsåg att flyga på c:a 3 km höjd tills jag nådde ett inrapporterat molntäcke över Bottniska viken. Sedan tänkte jag gå igenom molnen. Dessa försvann emellertid snart, över Finland fick vi klar sikt, med stjärnor och norrsken till höger om oss. Det gick bra att orientera efter kartan, med go-



NÅGRA STORMLYKTOR FÖR FOTOGEN, SOM SEDAN STÄLLES UPP I EN KLUNGA I LOVARTSÄNDEN PÅ FLYGFÄLTET -

da orienteringspunkter vid kusterna och i Sverige, som inte var mörklagt. När vi passerade sjön Vänern, började det emellertid bildas stratusmoln under oss. Med stöd av bestickräkningen lade vi då om kursen, fortfarande på 3 km flyghöjd. Kort efteråt såg vi flera korta ljusblixtar mellan molnen - det måste ha varit l v - deras täta läge och oregelbundenhet i tid uteslöt möjligheten att det varit sjöfartsfyrrar e d. Vi såg inte några krevader, men plötsligt upptäckte jag till vänster under oss tre flygplan på kontrakurs. Silhuetterna var inte fullt tydliga, men det kunde ha varit 4-motoriga Stirlingplan på minfällning e d. Det var tydligen säkrast att öka flyghöjden en aning - tack vare vår på hemvägen betydligt lättare last gick det också bra - med hjälp av ökat kompressortryck och mer gaspådrag.

Ingenting mer hände. Vi mötte litet moln, i vilka vi kunnat söka skydd, om vi velat. Mina 14 passagerare i den mörklagda passageraravdelningen var ljuvligt okunniga om allt. De hade för längesedan sökt tröst hos John Blund. Navigatörens humör hade inte precis blivit bättre av den ökade färdhastigheten, och när vi så fick syn på en kustlinje, stämde inte tiden med hans beräknade ankomsttid. Kusten ifråga gick från nordost till sydväst, och betraktades följaktligen med stor misstänksamhet, ända tills vi blev fullt säkra på, att det var "The Wash" (bukten norr om Norfolk), som vi flög in i.

I N G E N _ V _ A _ R _ I N T R E S S E R A D _

Tidigt på morgonen den 28/9 landade vi på B a r d n e y - fältet, i disigt höstväder. Det blev närmast en antiklimax. Trafikledaren och vakthavande bilföraren var de enda vakna på hela flygstationen - och de enda, som hälsade oss välkomna tillbaka. Adams landade 15 minuter senare. Han hade haft en händelselös färd på omkring 7 km höjd hela vägen. När vi sedan lyckades få litet frukost på mässen fick vi veta, att nästan alla våra kamrater från Arkangelsk hade rest hem på permission. Ingen föreföll särskilt intresserad av att höra hur v i haft det, så vi tog snart nog avsked och flög tillbaka till vår ordinarie bas L y n e h a m . Här var man om möjligt ännu mindre intresserad - det hade ju gått hela tre veckor, sedan ordern om företaget utfärdades.

★

Jag har ingenstades lyckats få tag på en utförlig berättelse om anfallsföretagen mot "T i r p i t z". Jag har emellertid ansett, att man inte

helt bör bortse från det militära transportflygets andel i den lyckade utgången. Det finns också ett annat skäl varför jag skrivit ned det här. Man kan lära sig en del därav, bl a att en ingående kännedom om hur andra flygslag än ens eget arbetar och opererar är värdefull, när det gäller att gemensamt nå goda resultat. Det är också av värde att känna till sådana problem, som uppstår, när en specialiserad flygplantyp skall operera långt borta från sin ordinarie bas, eller från baser, tillhörande andra, olikartade flygslag. Känner man till sådana förhållanden i förväg, så ökas hela det egna flygvapnets stridsvärde och operationsduglighet.

★

