

Frågan för Dagen:

CHEFENS FÖR FLYGVAPNET PLAN FÖR FORTSATT FÖRSTÄRKNING AV FLYGVAPNET.

Chefen för flygvapnet har nu avgivit sitt av 1948 års riksdagsbeslut om flygvapnets förstärkning föranledda förslag i ärendet. En sammanfattning av det väsentligaste däri återfinnes nedan.

Vid behandlingen av försvarspropositionen framhöll 1948 års riksdag, att det totala försvarets motståndskraft och uthållighet är i hög grad beroende av luftförsvarets styrka. Då utvecklingen enligt riksdagens mening tyder på att bemannade bombflygplan under överskådlig tid fortfarande kommer att utöva det allvarligaste hotet i en strategisk luftkrigföring, syntes jaktflyget under den tid, som kunde överblickas, komma att förbli det effektivaste luftförsvarsmedlet. Hotet från luften befaras vidare vid ett nytt krig bli ännu allvarligare än vad fallet var under det senaste. Med hänsyn till dessa förhållanden borde även enligt riksdagens mening förslaget att inom flottiljorganisationens ram så snart ske kan förstärka de tio dagjaktflottiljerna med 50 % i princip läggas till grund för en successiv förstärkning av dagjaktflyget.

Riksdagen beslöt vidare, att i första hand tre flottiljer skulle förstärkas på angivet sätt. Då departementschefen tillkännagivit sin avsikt att förelägga 1949 års riksdag en på ytterligare utredning grundad plan för fortsatt utbyggnad av dagjaktflyget, saknade riksdagen anledning att närmare än som skett gå in på frågan om en sådan utbyggnad. Då riksdagen fann det önskvärt, att samtliga kostnader för såväl berörda som andra ifrågasatta förstärkningar av flygvapnet kunde överblickas i ett sammanhang, borde i samband med nyssnämnda utredning jämväl tagas under omprövning det av chefen för flygvapnet väckta spörsmålet om uppsättande av ytterligare en nattjaktflottilj och frågan om de olika vägar, som därvid kunde beträddas.

Med anledning av riksdagens nyssnämnda uttalande har regeringen uppdragit åt chefen för flygvapnet att verkställa utredningen rörande fortsatt utbyggnad av jaktflyget och före den 1 november 1948 inkomma med därav föranledda förslag. Utredningen skulle i överensstämmelse med

riksdagens uttalande omfatta såväl den fortsatta förstärkningen av dagjaktflyget som frågan om att uppsätta en andra nattjaktflottilj och de olika vägar, som därvid kunde beträdas. Såsom inledningsvis nämnts har chefen för flygvapnet nu till Konungen avgivit på utredningen grundade förslag till fortsatt förstärkning av jaktflyget. Dessa förslag, som bygger på det i j a n u a r i 1948 avgivna förslaget, innebär i huvudsak följande. Då motiveringarna för de båda förslagen i huvudsak överensstämmer och då motiven för januariförslaget framlagts i ett föregående nummer, begränsas här redogörelsen till organisationen och därmed sammanhängande frågor.

Chefens för flygvapnet nu avgivna förslag till förstärkning av jaktflyget har begränsats till vad som bedömts möjligt att utan extraordinära åtgärder - såsom köp av flygplan i utlandet, förstärkning av utbildningsanstalter m m - genomföra under den period, som f n kan överblickas. Förslaget utmynnar i en plan, som beräknas kunna i huvudsak genomföras under en 6-årsperiod. Förstärkningen av dagjaktflyget har - i överensstämmelse med det ursprungliga förslaget - grundats på principen att förstärka "normalflottiljerna" med 50 %. Vad beträffar den andra nattjaktflottiljen har chefen för flygvapnet - med avsteg från det ursprungliga förslaget att uppsätta en helt ny flottilj - föreslagit, att ytterligare en attackflottilj skall ombildas till nattjaktflottilj och att den härav föranledda minskningen av attackstyrkan skall kompenseras genom att det kvarvarande attackflyget förstärkes inom flottiljorganisationens ram. Denna lösning är ogynnsammare än den ursprungliga, eftersom antalet operationsenheter inom attackflyget minskas, men har av ekonomiska skäl likväl ansetts böra godtagas. Sammanfattningsvis innebär chefens för flygvapnet förslag, att även återstående sju dagjaktflottiljer så snart ske kan förstärkas med 50 % inom flottiljorganisationens ram samt att ytterligare en attackflottilj ombildas till nattjaktflottilj, varvid två av de kvarvarande tre attackflottiljerna förstärkes med 50 % enligt samma principer som tillämpas vid dagjaktförbanden. Efter dessa ändringar skulle flygvapnet i f r e d komma att omfatta följande flygförband, nämligen:

| | |
|---|-----------------------|
| 10 förstärkta dagjaktflottiljer, | 2 nattjaktflottiljer, |
| 3 attackflottiljer, varav två förstärkta, | 1 spaningsflottilj, |
| 1 spaningsdivision vid flygbaskären och | 1 flygräddningsgrupp. |

Flygvapnets ledande organ samt eskader- och flygbasområdesstaber, utbildningsanstalter och centrala flygverkstäder beräknas i stort sett inte

bli påverkade av den föreslagna förstärkningen.

Vid flottiljen förstärkes de tre flygande divisionerna, under det att den administrativa apparaten ej ansetts behöva förstärkas. Samtidigt som antalet krigsflygplan ökas med 50 % ökas den fast anställda personalen med endast ca 15 %.

Att de kostnader, som nedlägges på förstärkning av befintliga flottiljer enligt nyssnämnda grunder, i största utsträckning bli utnyttjade för att höja stridsstyrkornas krigsberedskap och stridsvärde framgår därav, att omkring 85 % av de årliga merkostnaderna vid genomförd organisation avses för förnyelse, drift och underhåll av flygmateriel.

Det nu förefintliga behovet av skyddsanordningar vid flygbaserna (berghangarer m m) ökas med anledning av den föreslagna förstärkningen av flygvapnet. I vilken takt dessa anläggningar kan utbyggas blir främst beroende av arbetsmarknadsläget. Om denna utbyggnad kommer till stånd, tillgodoses även det ökade behovet av hangarutrymmen i fred med anledning av att flottiljernas styrka utvidgas.

Med hänsyn till det trängande behovet av ett starkare jaktflyg bör de föreslagna förstärkningsåtgärderna genomföras så snart ske kan. Under förutsättning att beslut fattas av 1949 års riksdag, beräknas de - utan att extraordinära åtgärder vidtagas - kunna genomföras under loppet av de närmaste sex budgetåren. Förstärkningen av ytterligare sju dagjaktflottiljer, som beräknas kunna ske med inom landet tillverkade flygplan, har förutsatts äga rum under budgetåren 1951/52 - 1953/54. Ombildning av ytterligare en attackflottilj till nattjaktflottilj och samtidig förstärkning av två attackflottiljer bör likaledes genomföras så snart ske kan. Om denna omorganisation skall bygga på svensktillverkade nattjaktflygplan, beräknas den dock inte kunna äga rum förrän budgetåret 1954/55. Kan lämpliga nattjaktflygplan anskaffas i utlandet före denna tidpunkt, bör den andra nattjaktflottiljen dock tillkomma tidigare. Med hänsyn till svårigheterna att nu överblicka, om sådana möjligheter över huvud taget finnes, har utredningen grundats på svensktillverkade nattjaktflygplan.

Chefen för flygvapnet har ej nu kunnat taga ställning till vilken attackflottilj, som bör ombildas och vilka övriga attackflottiljer, som i samband därmed böra förstärkas. Beträffande personalrekryteringen i samband med organisationens genomförande har räknats med, att merbehovet av flygtekniker i l. hand skall täckas med utnyttjande av - i förhållande till genomförd

organisation - befintligt överskott på härför lämpat fast anställt manskap i teknisk tjänst och i 2. hand genom att rekrytera civila hjälptekniker enligt det system, som nu prövas. I fråga om elektrotekniker har det dessutom bedömts nödvändigt att i viss utsträckning direktrekrytera färdigutbildad personal.

Kostnadsberäkningarna, som grundats på pris- och löneläget den 1 / 7 1948, visar merkostnaderna i förhållande till nu gällande organisation och avser dels engångskostnader för att uppsätta de nya delarna av organisationen, dels årskostnader för att på längre sikt vidmakthålla dessa delar.

Kostnaderna ha sammanfattats i följande tabell:

S a m m a n f a t t n i n g a v m e r k o s t n a d e r (miljoner kr).

| Ändamål | 1949/50 | | | 1950/51 | | | 1951/52 | | | 1952/53 | | |
|------------------|---------|------|------|---------|------|------|----------------|------|------|-----------------------|-----|-------------------|
| | A | B | A+B | A | B | A+B | A | B | A+B | A | B | A+B |
| Engångskostnader | 10 | - | 10 | 15 | - | 15 | 45 | - | 45 | 45 | 6 | 51 |
| Årskostnader | - | - | - | - | - | - | 6,2 | 0,2 | 6,4 | 14,9 | 0,7 | 15,6 |
| <u>Summa:</u> | 10 | - | 10 | 15 | - | 15 | 51,2 | 0,2 | 51,4 | 59,9 | 6,7 | 66,6 |
| | 1953/54 | | | 1954/55 | | | Genomförd org. | | | S:a engångskostnader. | | |
| | A | B | A+B | A | B | A+B | A | B | A+B | A | B | A+B |
| Engångskostnader | 28 | 16 | 44 | - | 44 | 44 | - | - | - | 143 | 66 | 209 ¹⁾ |
| Årskostnader | 24,2 | 2,8 | 27,0 | 24,8 | 7,9 | 32,7 | 26,1 | 13,4 | 39,5 | - | - | - |
| <u>Summa:</u> | 52,2 | 18,8 | 71,0 | 24,8 | 51,9 | 76,7 | 26,1 | 13,4 | 39,5 | 143 | 66 | 209 ¹⁾ |

1) Varav 207 milj kr för anskaffning av flygmateriel och 2 milj kr (under B) för belysningsanordningar vid vissa flygfält, avsedda att utnyttjas av nattjaktflotiljen.

U t ö v e r ovannämnda engångskostnader tillkommer ett investeringsbehov - merbehov - av ca 33 (16,5) milj kr för skyddsanordningar vid flygbaserna, varav ca 23 (11,5) milj kr under A och ca 10 (5) milj kr under B. Siffrorna inom parentes ange grundavskrivningsbehovet. Hur stor del av dessa kostnader, som infaller under 6-årsperioden, kan av förut angivna skäl inte överblickas.

VAD VET DU ?

Fackredaktion: FS/U

VAD VET DU OM FLYGSPANING ?

1. Vilken är största brännvidden på inom flygvapnet förekommande flygkameror?
2. Vilken negativskala erhålles på en film (lobbild) tagen med Ska 10 från 9000 m höjd?
3. Vilken är minsta skala för att en bild skall kunna användas för att identifiera t ex ett flygplan stående på marken?
4. Hur länge beräknas en bild, framställd genom "snabbarbete", under normala förhållanden vara användbar?
5. Vad har spaningsflygplanet typ S 31 för ursprungsbeteckning (fabriksbeteckning)?

Svar se sid 263 och 266.

Fairey Gyrodyne - en ny helikoptertyp.

(Aeronautics aug 48)

28/6 1948 sattes i White Waltham, Maidenhead, England ett av FAI kontrollerat hastighetsrekord för helikopter. Den uppnådda hastigheten var 200 km/h och det plan, med vilket rekordet sattes, var en Fairey-Gyrodyne. Denna typ är en helt engelsk konstruktion, som skiljer sig från den konventionella helikoptern framför allt därigenom, att farten framåt åstadkommes av en särskild propeller - liksom på autogiron. Den nämnda propellern är även avsedd att hindra flygkroppen att "rotera" samt för att hålla kursen. Motorn, som driver både rotor och propeller, är en 500 hkr Alvis Leonides 501. Motorns effekt kan fördelas till rotor och propeller på olika sätt. Vid start går ungefär 60 % av effekten till rotorn och 40 % till propellern. Vid horisontell flygning blir siffrorna omkastade.

Sovjets flygande personal (forts fr sid 249).

| Tidrymd | Antal företag | Verksamhet m m |
|------------------------|---------------|---|
| 20/5 - 21/6 (32 dagar) | 960 | Bedömt antal flygplan i tjänst 30 La-5 |
| 22/6 | | Offensiven började |
| 22/6 - 2/7 (11 dagar) | 1300 | Bedömt antal flygplan i tjänst 20-32 " |
| 23/6 - 31/7 (29 dagar) | 1200 | " 20-25 " |
| 1/8 - 19/8 (19 dagar) | | Flygregementet i vila. Kvarvarande 27 st La-5 utbytta mot 40 st La-7. |
| 20/8 - 24/8 (5 dagar) | 300 | 2 fpl av 40 st La-7 nedskjutna |

het till fortsatt befordran för underbefäl i yrkesgrenen trupputbildare. Endast i den mån så ur rekryteringssynpunkt visar sig erforderligt avses rekrytering ske från personal utom flygvapnet. I vad mån denna senare väg skall beträdas kan för närvarande icke helt överblickas.

För 10 år sedan: Beredskapen kring München 1938.

"Vi, Tysklands ledare och rikskansler samt Storbritanniens premiärminister ha haft ett nytt möte idag. Vi är ense om att inse, att frågan om tysk-engelska förbindelser är av primär betydelse för de båda länderna och för Europa.

Vi betrakta den överenskommelse, som undertecknats i går kväll och den engelsk-tyska flottöverenskommelsen såsom tecken på våra två folks önskan att aldrig gå till krig mot varandra igen.

Vi är beslutna att förhandlingsmetoden skall vara det av oss vedertagna sättet att behandla vilka övriga frågor som helst, som kan beröra våra två länder, och vi är bestämda att fortsätta våra ansträngningar på att undanskaffa möjliga orsaker till meningsskiljaktigheter, för att därigenom hjälpa till att trygga Europas fred."

Detta aktstycke är undertecknat av Hitler och Neville Chamberlain. Datum: 29/9 1938. Det utgjorde resultatet av storpolitiska förhandlingar mellan Tyskland och England.

Kriget hade avvärjts för den gången, trodde man - ehuru på en liten stats bekostnad. "Fred i vår tidsålder", sade Chamberlain vid hemkomsten. Överenskommelsen fastslog, att Tjeckoslovakien skulle utrymma Sudetområdet etappvis från den 1 till den 10 oktober. Ett utskott, bestående av representanter för Tyskland, England, Frankrike, Italien och Tjeckoslovakien skulle bestämma de områden, där ytterligare folkomröstning skulle ske, omröstningsdatum och slutliga gränser. Tjeckoslovakien sörjde, Tyskland jublade. Den övriga världen andades ut som efter en mardröm. Men kritiska röster hördes snabbt mitt i hänförelsen. Winston Churchill uppmanade underhuset att lyssna till "stormklockans djupa, ihållande slag, vilka manade till handling, såvida den icke skulle bli dödslockan över engelsk ras och engelsk heder."

Även hos oss hände det något. Signalmeddelande avgick den 28/9 1938 till bl a F 1 - F 5 samt F 8:

"All tjänstledighet indrages omedelbart. Ständig radiopassning ordnas vid F 1 - F 5 tills vidare".

Dagen därpå utsände CFV till förbandscheferna en skrivelse, vilken hade denna inledning:

"Med anledning av nu rådande utrikespolitiska förhållanden meddelas följande: Det kan förväntas att K. Maj:t kommer att utfärda order om viss beredskap vid flygvapnet."

Det angavs vidare, att förbandens krigsorganisation skulle förberedas och utbildning ske av icke ständigt tjänstgörande flygförare. Bevakning av hangarer och förråd skulle skärpas.

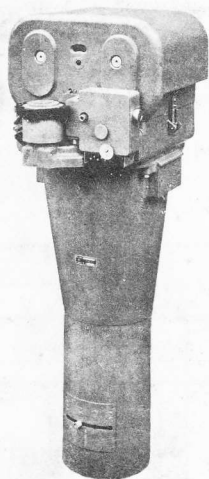
De svenska beredskapsåtgärderna, anbefallda före uppgörelsen, var uppenbarligen föranledda av att man bedömde att förhandlingarna i München skulle misslyckas.

PERSONAL: SE UPP FÖR PROPELLRAR I GÅNG OCH FLYGPLAN I RÖRELSE!
GÅ EJ FÖR NÄRA REAPLANEN! LÄS MANINGEN SID 273!

Hangarfartygsbestånd:

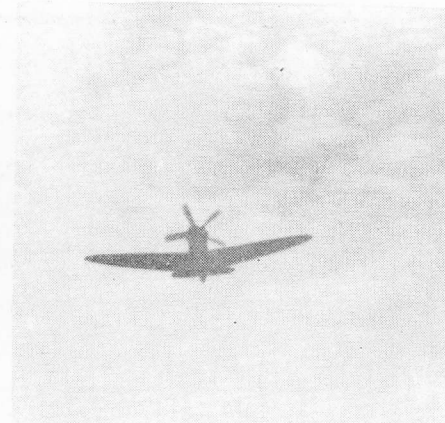
| Typ av hangarfartyg | A n t a l | | | | |
|---------------------|-----------|------|------|------|------|
| | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 |
| 45.000 ton | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 27.000 " | 7 | 4 | 13 | 20 | 23 |
| 10.000 " | 0 | 0 | 9 | 8 | 8 |
| Eskorthangarfartyg | 1 | 12 | 35 | 65 | 72 |
| Summa | 8 | 16 | 57 | 93 | 104 |

VAD VET DU OM FLYGSPANING? - (Text härtill se sid 250 och 263).

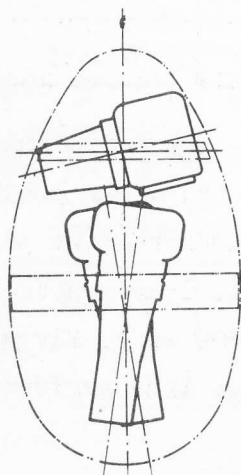


Flygplan typ S 31 →
(Vickers Spitfire Mk XIX).

Seriekamera typ
Ska 10 i samman-
satt skick. Hela
kameran är 1 m
lång.



Flygvapnets seriekamera
typ Ska 10 (F.52) i upp-
skuren bild.



Hur kamerautrustningen
monteras i ett ensit-
sigt spaningsflygplan;
Nedtill kamera typ Ska 10,
upptill en mindre kamera
typ Ska 12.

