

Tung bomb och attack

B3-tiden 1938-1944

RUNE JÄRNA

Enligt 1936 års försvarsordning skulle 1. flygkåren ombildas till landets första tunga bombflottilj. För detta ändamål beställdes från Tyskland 40 stycken tvåmotoriga Junkers Ju86 K, som i svenska flygvapnet fick beteckningen B3¹⁾. För den tilltänkta andra bombflottiljen vid Såtenäs (F 7) skulle motsvarande antal byggas på licens vid SAAB:s nyuppförda fabrik i Trollhättan²⁾.

Leveranserna av flygplan från Tyskland pågick från december 1936 till september 1938. De första två planen var utrustade med amerikanska



Sveriges första medeltunga bombflygplan.

Pratt & Whitney, Hornet-motorer, Ht (B3). Senare levererades flygplan i tur och ordning med i Sverige (SFA) licensbyggda engelska Bristol Mercury, My III (B3 A), My XII (B3 B), My XXIV (B3 C) samt de sista med engelskbyggda Bristol Pegasus, PMy XIX (B3 D)³).

Under 1937 utbildades ett mindre antal förare och signalister på flottiljen, främst för att hämta flygplan från Junkersverken i Tyskland och för att senare kunna tjänstgöra som lärare vid utbildning på flygplanen.

På hösten 1937 igångsattes en intensiv framför allt teoretisk, utbildning av såväl mark- som flygande personal⁴). B3:an var det första tvåmotoriga flygplanet vid flottiljen. Det var också det första flygplanet med omställbara propellrar, infällbart landningsställ och nedfällbara vingklaffar. Både flyg- och markpersonalen måste vara väl insatt i deras funktion.

När förarna sedan skulle börja flyga B3:an, var man givetvis imponerad av det stora flygplanet. Praktiskt taget alla hade tidigare bara flugit små enmotoriga flygplan. Förarna upptäckte emellertid så småningom, att B3:an trots sin tröghet var ett lättfluget flygplan. Genom den relativt låga vingbelastningen var B3:an också ett "snällt" flygplan i luften. Några obehagliga överraskningar riskerade man knappast att råka ut för. Efter några start- och landningsövningar var kanske det största problemet att synkronisera propellrarna för att slippa ett obehagligt sågande ljud. Flygspanare hade det tidigare funnits i flygvapnet, men här blev spanaren såväl navigatör som bombfällare och kulspruteskytt.

Bombfällningen var ett av de viktigaste övningsmomenten i utbildningsprogrammet. F I var ju ett bombförband. I händelse av krig måste bomberna träffa målet. För detta krävdes övning och åter övning. Metoden för bombfällning var endast s k planbombfällning. Åtskilliga ton cementbomber har under dessa övningar fällts mot målet vid ön Flokan, väster om Ängsö slott, som under många år var F I bombmål på "hemmaplan". Så här berättar en av dem som var med:⁵)

Bombfällningsövningarna skedde på varierande höjder från 50 m upp till 4000 m, som var högsta praktiska flyghöjd med full last. På den höjden var det även sommartid ofta —20° till —30°. Före start fick man därför dra på sig vinteroverallen, den s k "Björnen" och pålsfodrade bottiner. Ovanpå det flytväst och fallskärmssele. Fallskärmen bar man separat. Det var en varm, för att inte säga genomsvettig besättning, som sommardag — ibland två gånger om dagen — gick ut till och trängde sig in i det av solen upphettade flygplanet. Det blev ingen lättnad, förrän man kom upp på höjd, ofta just på 4000 m, för där var risken att bli träffad av "fientligt" luftvärn minst.

Så började ett antal inflygningar mot målet. Först blindfällningar, sedan verklig fällning med en bomb i taget. Det gällde att med klumpiga pålsfodrade vantar påtagna röra på siktesrattar på rätt sätt, slå till rätt knapp för bombluckor och fällning och när bomben gick, per radio meddela målet, där observatörer stod beredda att mäta in resultatet. Man korrigerade sina inställningar på siktet efter bombnedslagens

läge. Antalet inflygningar blev därför stort, och gott och väl en timme pågick övningen på höjden. Trots "Björnen" frös alla duktigt mot slutet av passet.

Luften var också litet tunn på höjden. Syrgasmask fanns inte, men varje besättningsmedlem hade möjlighet att genom en slang suga i sig "en klunk syrgas", om han tyckte att han behövde det.

Så bar det av nedåt, värmen började återkomma i kroppen, och innan man var inne i omklädnadsrummet, var man genomsvettig igen.

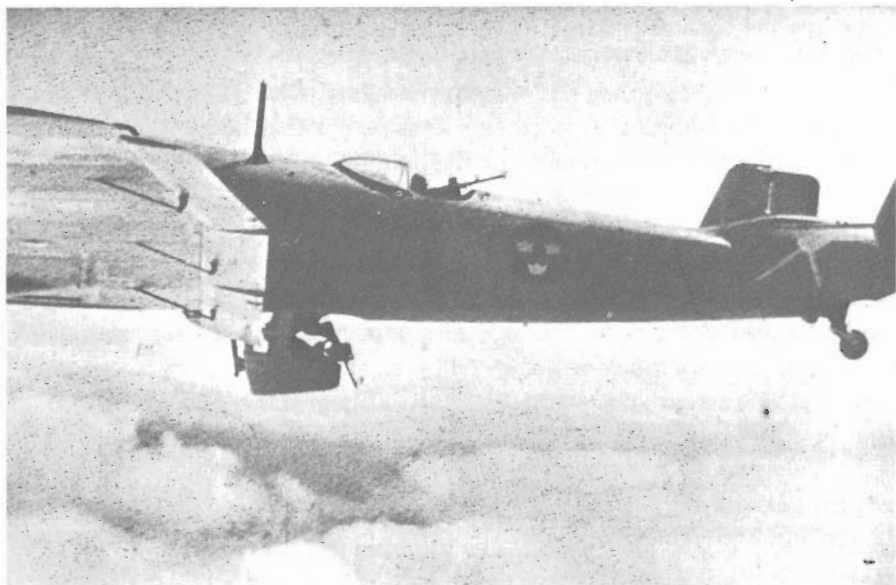
Flygsignalisten blev med B3:ans inträde en ny kategori bland flygande personalen. Den första flygsignalistutbildningen vid F 1 ägde rum 1935—1936. Elever var då signalunderofficerare och underbefäl, som rekryterats från flottan. Sedermera skedde uttagning till flygsignalister bland flygvapnets egna underbefäl efter genomgången signalfurirskola. Personal från dåvarande AB Aerotransport (ABA), som inkallats, gjorde här en förnämlig insats som lärare och kanske framför allt under beredskapstiden som flygsignalister.

Utbildningen för flygsignalisten (som även tjänstgjorde som flygskytt) omfattade bl a radiotelegrafi, elektrolära, radiomateriellära, navigering, pejltjänst, flygfototjänst, flygskyttetjänst och allmän signaltjänst.

Flygsignalistens vardag innebar en synnerligen blåsig och kall tillvaro på arbetsplatsen i det sänkbara tornet under flygplanets buk. Här var man utsatt för alla de isande luftvirvar, som bildades kring och i tornet. Med en otymplig flygoverall och med grova sålhudshandskar på händerna, var det stundtals ganska besvärligt att hantera telegrafnyckel och penna. Var det dessutom kytigt — och det var det oftast på de höjder man flög — ökade problemen ytterligare. Luftströmmarna runt signalisttornet spelade signalisten många spratt. En tappad penna e dyl kunde göra ett svep mot stjärten och sedan komma sakta glidande på luftkudden tillbaka mot tornet⁶).

Av ett flertal arbetsuppgifter var givetvis signaltjänsten flygsignalistens primära uppgift ombord på flygplanet. I flygsäkerhetsbestämmelserna var fastställt, att flygning med tvåmotoriga flygplan fick utföras endast, då radioutrustningen fungerade tillfredsställande⁷).

Förutom uppgiften att upprätthålla radiokontakt med basen och övriga flygplan i förbandet ingick handhavandet av en kulspruta, monterad på en rörlig lavett i B3:ans signalisttorn. Det hade utan tvekan sina problem att handskas med den pjäsen. Vid skjutning mot markmål var det relativt lätt. Vapnet dumpades, målet dök upp, och man sköt, så länge målet var i sikte. Betydligt svårare var det att beskjuta ett luftbogserat mål. För att så tidigt som möjligt fånga målet fordrades ett visst mått av akrobatik. Fallskärms-selen hade man på sig, men bröstfallskärmspacken låg i bombrummet. Med ena benet låste man fast sig i sittbrunnen, höll sig i kulsprutan och hängde på så sätt utanför signalistholken. Allt för att få så lång skjuttid som möjligt. Som bevis för visad skicklighet vid ett flertal på varandra följande prov, blev det några få flygsignalister förunnat att erhålla det sk luftstridsmärket.



Föraren, spanaren, signalisten och skytten i B 3-ans arbetsmiljö.

Flygfotografering tillhörde också en av flygsignalistens arbetsuppgifter. För att verifiera och utvärdera flygspanarens bombfällningsresultat, användes en handkamera, med vilken bombfällarens prestationer registrerades. Under patrullerings- och övervakningsuppdrag skulle allt av intresse fotograferas. Med den gamla fina HK-25-kameran har också många flygfotografier av utländska fartyg tagits av flygsignalister från F 1.

Att vara flygspanaren behjälplig vid flygplanets navigering var en annan av flygsignalistens uppgifter. Runt om i landet fanns det ett antal långvägsfyror, med vars hjälp signalisten medelst pejlingar kunde bestämma bäringar och styrkurser och genom krysspejlingar även flygplanets position. Befintliga rundradiostationer utnyttjades också för dessa ändamål.

Även flygskytten var en ny kategori bland flygande personal. Han hade att bemanna den övre bakre kulsprutan på B3:an. Flygskyttar rekryterades till en början bland F 1 underbefäl. Senare utbildades värnpliktiga till flygskyttar.

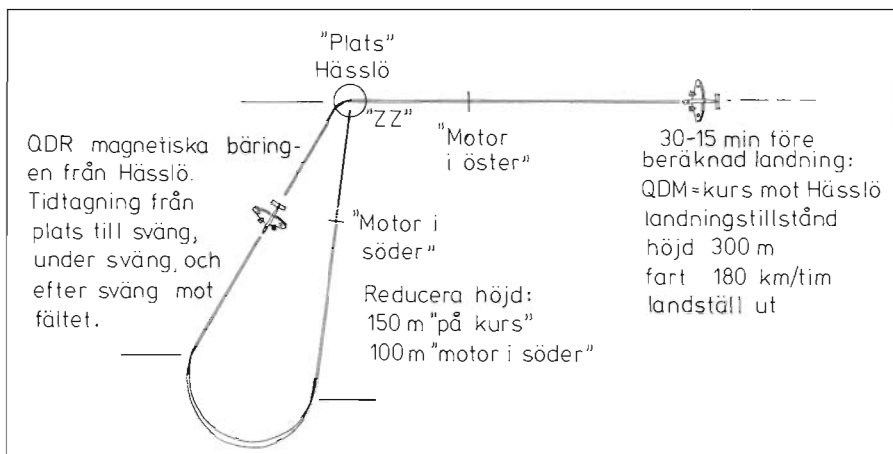
Som tidigare antytts var B3:an endast utrustad för planbombfällning och i samband med inflygning mot målet ett tacksamt objekt för luftvärnet. Det gällde därför att så långt som möjligt utnyttja det skydd, som kunde bjudas i form av mörker och moln. Instrumentflygning blev därför en väsentlig del av förarens utbildning. Navigatörsplatsen bredvid föraren kunde lätt apteras till reservförarplats, t ex för en lärare.

Genom en avskärningsanordning kunde föraren flyga helt på instrumenten i dagsljus och läraren övervaka lutrummet. I denna utbildning hade flottiljen mycket god hjälp av ABA-förare, som var inkallade till F 1 under beredskapsåren. Det var nu som grunden till F 1 goda namn och rykte som instrumentflygflottilj lades.

Landning i dåligt väder

Det gällde inte endast att genomföra uppdraget — i mörker och dåligt väder kunde landningen vid hemkomsten ibland vara nog så svår. Här introducerade ABA-personalen ZZ-landningar.

Proceduren kunde ha följande förlopp. På 500 m höjd flög flygplanet under radiopejling mot fältet. Rätt kurs erhöles från signalist i markradiostationen. Efter "plats" flög man ut på en kurs, som efter sväng mot fältet gav en inkurs till inflygningssektorn. Trafikledarens (TL:s) uppgift var att meddela flygplanet motorljud — t ex "motor i öster" — och "plats" då tornet passerades. Under slutlig inflygning meddelades på samma sätt, t ex "motor i söder" och — om landning bedömdes möjlig — "ZZ"⁸).



ZZ-landning på Hässlö.

För att inte vilseledas i sin uppgift, gavs TL genom flottiljinstruktionen befoget att stoppa motorkörning vid hangarer och verkstäder inför en förestående ZZ-landning⁹).

ZZ-metoden visade sig snart vara otillräcklig och utgick i samband med angörings- och sättfyrarnas tillkomst 1942. Angöringsfyren placerades i höjd med Sevala, 17 km norr om fältet, sättfyren på inflygningslinjen 1200 meter norr om fältet.

Efter platsstagnation på angöringsfyren gjorde föraren en skärsväng och tog ny "plats" över angöringsfyren. Nu med kurs 187°, som var inflygningskursen mot sättfyren och fältet.

Efter plats över sättfyren genomförde föraren återstoden av landningsproceduren utan ytterligare hjälp från marken. Ett gott samarbete inom besättningen gjorde, att man även under dåliga väderleksförhållanden med stor säkerhet kunde genomföra en landning.

Taktiska uppdrag

När så alla besättningsmedlemmar trimmats in i sina befattningar, gällde det att gå över till taktiska förbandsövningar.

En övningsdag kunde se ut så här:

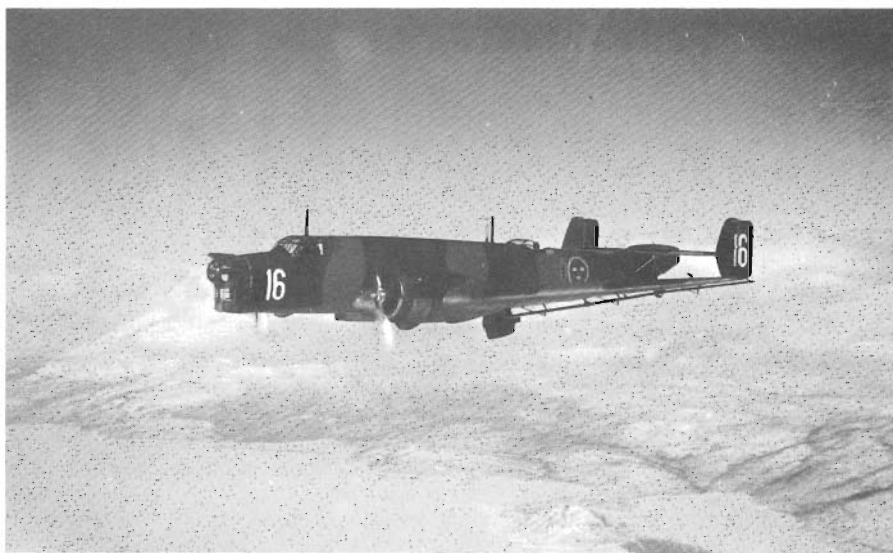
Start enskilt, navigeringsflygning (ev kombinerad med målbana för jakt), samling i grupp — 1. gruppen över Sveg, 2. gruppen över Ljusdal, 3. gruppen över Njurunda. Samling i division över moln över Ånge. Anflygning mot bombmål i Storsjön. 1. gruppen håller kurs mot målet. 2. gruppen svänger 30° höger. 3. gruppen svänger 60° vänster. Molngenomgång. Efter 1 minut på divergerande kurser inflygning mot målet. Bombfällning gruppvis. Utflygning på lägsta höjd. Återsamling i division och land-

ning på F 4. Efter lunch genomfördes en liknande övning på eftermiddagen, den här gången kanske med bombfällning mot Flokan och landning på F 1. Denna anfallsmetod i avsikt att minska luftvärnets verkan utvecklades på F 1 och benämndes "tånganfall".

För att få besättningen, främst förare och bombfällare, nödtorftigt användbar för enkla krigsuppdrag krävdes minst 5 månaders utbildning. Helt användbar för flygning under svåra ljus- och väderförhållanden var besättningen knappast förrän efter ett års utbildning.

En för såväl flygande som markpersonal trevlig och nyttig omväxling var de årligen återkommande vinterövningarna i Kiruna. Det var ofta sträng kyla och mycket snö. Personal och materiel sattes på hårda prov vid skjutningar, bombfällningar och navigering över öde terräng. Men även civila institutioner kunde beröras av övningarna. Vid basering till Kiruna förlades flygstationen till Luossajärvis is. Där var alltid 4—5° kallare än uppe i Kiruna samhälle. Under en 10-dagarsperiod vägrade termometern att stiga över —40°C. En av deltagarna berättar:

Förfrysningarna blev många. Dom var svåra att häva i kylan, spred sig fort och ledde ibland till svimningsfall. Vissa dagar gick ambulansen i skytteltrafik mellan Luossajärvi och Kiruna sjukstuga. Sjuksystrar och biträden lärde sig dock snabbt en effektiv behandling. Av med kläderna, lägg patienten i ett lakan, doppa honom ömsom i ett badkar med varmt vatten och ett med kallt. På så sätt fick man snabbt fart på blodcirkulationen och förfrysningen kunde hävas. När så kvicksilvret äntligen började stiga på Luossajärvi frågade en sjuksyster, på kvällen i Folkets Hus nästan med besvikelse i rösten: "Har ni inte haft en enda förfrysning idag"?



B 3 över Torne Träsk.

Oro i världen

Sommaren 1938 började orosmolnen ute i världen att hopa sig. Såväl inom högsta krigsledningen som på förbandsnivå översågs planer för mobilisering. Övningar som förberedelse för krigsinsats samt som skydd mot utomståendes anfall mot vårt land anordnades.

En av de större var den luftförsvarsövning, som anordnades 5/9 — 17/9. I 1. flygeskaden ingick F 3 (spaning), F 4 (lättbomb), F 8 (två jaktdivisioner) och F 1 (två bombdivisioner). Bombflottiljen fick anfalla ett flertal mål i södra Sverige upp till Mälaren—Vänern. Jaktförbandet hade ibland luftförsvarsuppgift och var "fiende" och uppträdde ibland som "egen" jakteskort. Den 8/9 på kvällen anföll bombförbanden en helt mörklad luftskyddsövande huvudstad¹⁰⁾. Mälaren och Saltsjöns många vikar, sund och öar förvirrade den anfallande och bombfällaren såg inte från 4000 m bebyggelsen i Stockholm, varför "bombfällningen" mot Stockholms Central i verkligheten nog blivit misslyckad¹¹⁾.

B3:an och beredskapen

B3-tiden sammanföll till stor del med den förstärkta försvarsberedskapen i Sverige 1939—1945. Om den berättas i ett senare kapitel. Den innebar för stor del av F 1 personal vistelse på "hemlig ort" långa tider.

Det var nog inte många kvadratmeter av Sveriges yta, som inte beskådades av F 1 flygande personal under den här tiden, som var den mest krigsliknande i F 1 historia. Tre flygande divisioner med fyra mans besättning i varje flygplan och meningsfylld beredskapsverksamhet. En vältrimmad markpersonal som liksom besättningarna fick lov att arbeta i lag. Detta betydde stor personalkader på F 1, gott kamratskap, intressant arbete och många gemensamma upplevelser.

Populärt flyg

Flygvapnet var — särskilt under beredskapstiden — populärt. Rekryteringsunderlag saknades inte och gallringen var hård. Populariteten kunde också ta sig andra uttryck. I samband med övningar baserades F 1 eller del därav ofta på annan flygplats. Allmänheten visade då alltid ett brinnande intresse för det stora tvåmotoriga flygplanet.

Vid ett tillfälle hade ordnats med visning för allmänheten på Malmslätt. Mekani-kern berättade villigt om flygplanet. Det var dock inte tillåtet att gå in i flygplanet. Vid ett tillfälle upptäckte "meken" ett par civila byxben på väg att försvinna i ingångsluckan. Besökaren hejdades men uttryckte som sin uppfattning, att det var svenska folket, som ägde flygplanen. I egenskap av skattebetalare och svensk med-

borgare var han alltså delägare i flygplanet och i sin fulla rätt att gå ombord. En dispyt utspann sig och slutade med att "meken" stoppade handen i fickan, fiskade upp en mutter, som överlämnades med orden: "Ta din del då och försvinn, gubbe"!

Det fanns tre profiler — flottiljchefer — under den här perioden, som inte får glömmas: Fadersgestalten Egmont Tornberg, som skapat en positiv anda på flottiljen, och som tog emot de första B3:orna och hann påbörja utbildningen. Gustav Qviding, "Qvisse", Ström, dominerande och fordrande. Den inte mindre fordrande, fruktade, mångkunnige, med glimten i ögat (som han inte alltid lyckades dölja) Axel Ljungdahl, som blev den som efter idogt arbete kunde glädja sig åt resultatet: En väl utbildad personal i en fint fungerande organisation, men vars egentliga effektivitet vi tack och lov aldrig behövde mäta.

Källor

Förf. egna upplevelser.

Förrinstruktion för flygplan B3.

Vestmanlands Läns Tidningar 1940—1944. Urklipp i F 1 arkiv.

Noter

1. Av Kungl Maj:t fastställd mobplan (Go HF 8/1931).
N Söderberg "Med spaken i näven" sid 194. Firma Flyglitteratur 1971.
2. N Söderberg "Med spaken i näven" sid 209.
3. Beskrivning: Flygplan B3 fastställd den 10 mars 1941.
Arthur Örnberg (del I sid 18, del II sid 12).
4. F 1 flottiljorder nr 48/1937.
5. Intervju med G Odqvist 1978.
6. Intervju med R Holmgren 1978.
7. Handbok för flygande personal vid F 1 (HB F 1), fastställd 17/8 1940. Krigsarkivet.
8. HB F 1 kapitel II bilaga 1.
9. F 1 flottiljinstruktion fastställd 21/12 1940. Krigsarkivet.
10. F 1 flottiljorder nr 41 och 44/1938.
11. Intervju med G. Odqvist 1978.

B18A och B18B 1944-1948

BRUNO LUNDBERG

Det var med stora förväntningar, som den flygande personalen vid F 1 såg fram emot ombeväpningen till det nya svenskbyggda tvåmotoriga bombplanet B18A.

Flygplanet hade tre mans besättning, förare, spanare (bombfällare) och signalist. Det var försett med två stycken svenskbyggda STW-C3 Twin Wasp motorer på vardera 1.065 kh (förbättrad Pratt & Whitney TW-C3). Beväpningen utgjordes av en främre fast 13,2 mm automatkanon på vänstra sidan



Flygplan SAAB B 18 A med stjärnmotor STW-C3.

av kroppen, samt två rörliga 13,2 mm automatkanoner, varav en övre, som användes av signalisten för skjutning uppåt-bakåt och en undre, som manövrerades av spanaren för skjutning nedåt-bakåt. Maximal bomblast var 1.400 kg. Maxfarten låg omkring 450 km/tim och praktisk topphöjd ca 8.000 m. Flygplanet var vidare utrustat med bombsikte för fällning i planflykt.

Omskolning

En serie på 60 flygplan hade beställts för leverans till F 1 under 1944. Inflygningen av personal påbörjades den 10 januari samma år under ledning av flygingenjör Bo d'Ailly och fanjunkare Gösta Magnusson med biträde av löjtnant Sten Gustafsson och vapenmästare Emil Eriksson vad gällde automatkanon- och bombinstallation. De första förareleverna var löjtnanterna Anders Grönberger, Jan-Erik Tjerneld, Rolf Ravell och fänrik Stig Bruse.¹⁾

Omskolningen av den flygande personalen skedde därefter i omgångar under hela 1944 vid 1. divisionen med kapten Malte Sievers som divisionschef och löjtnant Åke Sundqvist som chef för flygstyrkan.²⁾

Övergången till det nya flygplanet beredde inte den flygande personalen några större svårigheter. B18A visade sig vara lättflyget. De flesta hade även mångårig erfarenhet av tvåmotorflygplan. Ett fåtal B18A var utrustade med dubbelkommando, där man vänt på signalistens stol. Som lärare kände man

sig ganska utlämnad på den platsen. Bl.a. var sikten framåt närmast obefintlig genom det pansarskydd (tillika kapoteringskydd) som satt bakom förarplatsen.

Huvuddelen av all inflygning av förare på flygplantypen genomfördes emellertid utan att dubbelkommando i flygplanet fanns att tillgå. Under de första flygningarna med en elev startade och landade läraren från förarplats med eleven på den vid sidan placerade spanarplatsen. Efter start kopplades kursstyrningen in och flygplanet trimmades noga, varefter elev och lärare bytte plats i luften. Byte skedde även före landningen under de första flygpassen.

Med ett tvåmotorigt flygplan är det nödvändigt, att eleven lär sig behärska enmotorflygningens problem. Därför övades detta moment i början av utbildningen. Det utfördes så att läraren beordrade eleven att stänga bränslekranen till ena motorn, flöjla propellern och enmotorflyga för att sedan återstarta motorn. Vid i varje fall ett tillfälle hände det att eleven utanför lärarens räckvidd i stället för att åter öppna en bränslekran stängde även den andra. Det var då litet spännande att byta plats mellan lärare och elev i luften med två "döda" motorer. Det genomfördes och läraren lyckades återstarta dem båda. Med dagens syn på flygsäkerhet skulle utbildningsmetoden säkert inte godkännas.

Omskolningen kom att störas av vissa materialfel, som ledde till att i augusti 1944 samtliga flygplan togs ur tjänst för modifieringar av bl.a. motorupphängningen.

I utbildningsrapport för F1, utbildningsåret 1943—1944 står bl.a. att läsa: "På grund av materialfel måste B18 tagas ur tjänst den 5/8 och ersättas av B3, varför omskolningen måste avbrytas . . . Erfarenheter rörande B18 i tillämpade förhållanden saknas. För skolning av GFSU:1 — personal på B18 fordras viss inflygning på tvåmotoriga flygplan lämpligen B3. DK-installationen i flygplan B18 är ej ändamålsenlig.³⁾

Felen avhjälpes efterhand och vid årsskiftet 44/45 var samtliga flygplan klara.

Vad innebar övergången till B18 för flygsignalisterna?

Rune Holmgren berättar:

En flygsignalist vid F 1 har som regel åkt baklänges genom år och flygplantyper. Då B3-an ersattes av B18 satt även då flygsignalisten med ryggen i färdriktningen. Men vilken skillnad på komfort! Inte kallt och blåsigt längre. Inget krypande i bombrummet för att ta ut och in landningsställ. Den gamla flygradio typ 1 hade utbytts mot en ny radioutrustning där allt fanns lätt tillgängligt. Fortfarande var telegrafen förhärskande, men för närtrafiken kunde man nu via kortväg använda sig av telefoni. Pejlrutrustningen hade försetts med anflygningsinstrument, som kopplats direkt till instrumentpanelen på förarplatsen. Kulsprutan hade ersatts av en 13,2 mm automatkanon. Med en vev kunde flygsignalisten föra plexiglashuven tillbaka och inom en viss sektor, begränsad av stoppklackar för att ej sidorodren skulle komma i skottsektorn, kunde flygsignalisten beskjuta luftmål.

Taktiskt uppträdande

Ombeväpningen till B18A betydde givetvis att flottiljen fick en ökad slagkraft. Det taktiska uppträdandet förändrades dock inte nämnvärt. Fortfarande var det fråga om bombfällning i planflykt med de risker och svagheter detta innebär. Stor hänsyn måste tas till fientlig motverkan i form av jaktflyg och luftvärn. Anflygningen mot målet skedde ibland i 9-flygplansdivision, ibland i 3-grupp, antingen på lägsta höjd eller hög höjd och då i skydd av moln eller mörker. Om möjligt eftersträvades växlande anfallsriktningar, en taktik som kallades tånganfall och utprovats under B3-tiden. Därigenom sökte man splittra luftvärnets uppmärksamhet och motverkaninsats. Själva bombfällningen måste ske i optisk kontakt med målet och med flygplanet på stabil kurs och höjd, ett farligt moment, som måste göras så kort som möjligt med hänsyn till fientlig motverkan. Efter bombfällningen fortsatte utflygningen antingen på lägsta höjd eller i skydd av moln.

B 18:s elddop inträffade redan i september 1944 i samband med en flygva-penövning. F 1 deltog då med en stabsgrupp B18 ledd av flottiljchefen överste Gustaf-Adolf Westring samt två divisioner B3. Huvudmålet var Stockholms Centralstation och järnvägsbroar. I ett tidningsreferat kunde senare läsas:

”Först angrep flottiljchefen G.A. Westring och hans stabsgrupp i snabba svenska B18 och lyckades utan störningar fälla 12 st 250 kg minbomber, vilka träffade målet i Klara-kvarteren. De två divisionerna B3 gick det betydligt sämre för. Den första divisionen gick ned genom molnen över Saltsjöbaden men hamnade rakt i gapet på en svärm J9:or. Det torde inte ha blivit mycket kvar av den bombdivisionen. Den andra divisionen gick igenom molnen redan ute vid Sandhamn men fick också jakt på sig och åsamkades stora förluster”.⁴⁾

Kommande samövningar med jaktförband, t.ex. J11 och J22 skulle för B18:s del visa, att upprepade anfall från jaktens sida med fritt val av utgångsläge knappast längre var möjliga. Därtill var hastighetsskillnaden för liten. F1-flygarna hade fått ett starkt självförtroende.

Den lastförmåga som B3 kunnat uppvisa i samband med ombaseringar förefanns icke fullt ut hos B18. Ett par episoder bör räddas undan glömskan.

I B3 kunde utan svårighet besättningens väskor med personliga tillhörigheter medföras i bombrummet. Ja, t.o.m. cyklar ingick ibland i lasten. För att det skulle vara möjligt för besättningen i B18 att medföra tre militärväskor konstruerades vid avd. VI en slags hängmatta försedd med bomböglor att fästas i bomblåsen i flygplanskroppen. I samband med ombaseringar förekom som regel, att flygningen dit kombinerades med taktiska anfall mot uppbyggda mål på olika platser i landet. Därvid skulle medförda vingbomber (alltså ej kroppsbomberna) fällas. Vid två tillfällen ville den mänskliga eller tekniska faktorn annorlunda. Tre väskor fälldes en sommardag 1945 från lägsta höjd över de värmländska skogarna sydost Lindfors. De öppnades i luften och innehållet spreds över ett stort område, men återfanns åtminstone delvis. Chefen ansåg då att nästa gång det inträffade skulle vederbörande få betala eventuellt förlorade effekter. ”Nästa gång” lät inte vänta på sig. En höstdag samma år råkade chefen själv fälla

tre väskor från 6.000 m ned mot övningsmålet Flokan i Kärrboviken. Ingen såg dem men tre besättningsmän saknade dem efter landningen på Hässlö. Huruvida serien var täckande kunde heller icke utrönas. I Liffbombarnas jultidning samma år skrevs om F 1:s hemliga V(äsk)-vapen.

Från B18A till B18B

Fällning av bomber med såväl B3 som B18A skedde under horisontell flygning och oftast mot ytmål, där kravet på precision ej var så stort. Erfarenheterna från 2. världskriget tydde på att flygplan av denna typ främst borde användas mot mindre mål i anslutning till arméns och flottans operationer. Det krävde ett annat taktiskt uppträdande, dykfällning i stället för planfällning. Vid SAAB hade därför en ny version av flygplanet konstruerats, B18B. 1946 började F 1 (och F 14) förses med det nya flygplanet. B18A övertogs efterhand av F 11 och F 21 och blev spaningsflygplan med beteckningen S 18.

B18B hade försetts med avsevärt starkare motorer av typ Daimler-Benz 605 B på vardera 1.475 hk byggda på licens hos SFA i Trollhättan. Besättningen utgjordes av två man, förare och flygsignalist. Bomblast 1.400 kg. Bombsikte för dykfällning B S m/42 B av i princip samma konstruktion som i svenska enmotoriga flygplanet B17. En fast och en rörlig 13,2 mm automatkanon. Spanarens kanon i 18A hade tagits bort.



Flygplan SAAB B 18 B med radmotor DB-605.

Omskolning

Det ansågs lämpligt, att omskolningen till dykfällning skedde via flygplan B17. Under ledning av kapten Torsten Hedengran, påbörjades den i oktober 1945 vid 1. divisionen och fortsatte på nyåret 1946 vid 2. divisionen. Omskolningsskedet omfattade ca 15 flygtimmar med B17 och ungefär lika många med B18B.⁵⁾

Själva inflygningen beredde inte några svårigheter, men efterhand upptäcktes vissa egenskaper hos flygplanet, som ledde till allvarliga haverier och have-ritillbud. Bl.a. hade svagheter i stjärtpartiet konstaterats. I en flottiljorder i augusti 1946 står att läsa: "Sedan B18B modifierats i stjärtpartiet är flygning tillåten med följande restriktioner: Avancerad flygning, dykbombfällning och skjutning mot markmål förbjuds. Högsta tillåtna lastfaktor är 3,0 g." ⁶⁾

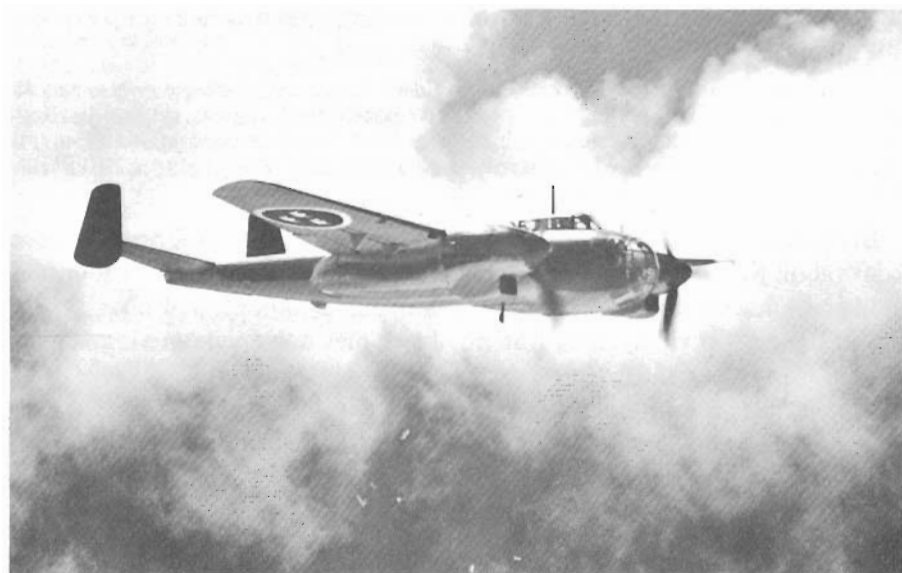
I rapporten från utbildningsåret 1945—46 skrev C F 1: "P.g.a. materielläget har utbildningen varit mycket ojämn. Mörkerflygning har icke heller kunnat bedrivas i önskvärd omfattning"⁷⁾. Detta ledde också till att dykfällningsutbildningen på B18B försenades, och i stället fick den fortsätta på B17.

B17 blev för oss tvåmotorflygare en trevlig bekantskap. Därtill kom spänningsmomentet i den nya anfallsmetoden: Dykning mot målet i 45—60° dykvinkel, fällning av bomberna och upptagning med åtföljande g-belastning. Det nya bombsiktet innebar en väsentlig förbättring av precisionen jämfört med de gamla fasta riktmedlen, som bl.a. användes på B4 och B5.

När sommarhalvåret 1946 började, var omskolningen till dykfällning av F1 flygande personal praktiskt taget klar. 2. divisionen under kapten Hans Rehnvall organiserades då som skoldivision för grundläggande flygslagsutbildning av 8 officersaspiranter och fortsatt flygslagsutbildning av 12 flygsignalister.⁸⁾

Ny taktik

Det taktiska uppträdandet kom nu avsevärt att skilja sig från det, som tillämpats med B3 och B18A. Man övergick från 3-grupp till 4-grupp, innehållande 2 rotar. I stridsformering var normalmellanrummet mellan flygplan i rote 30 m och mellan rotarna 60 m. Därigenom förbättrades manövrerings-möjligheterna samtidigt som riskerna minskade, för att förbandet skulle splittras till enskilda flygplan vilka utgjorde ett lätt byte för anfallande jakt. Utgångsläget för dykanfallet nåddes antingen efter anflygning på hög höjd, åtföljd av trappvis dykning till lämplig ingångshöjd eller efter anflygning på lägsta höjd med åtföljande upptagning till lämplig ingångshöjd så nära målet som möjligt för att vilseleda och om möjligt undgå fientlig motverkan. Själva anfallet utfördes som regel rotevis efter anflygning i grupp eller division.



B 18 B i luften.



Laddning med 500 kg bomb i flygplan B 18.

Det taktiska uppträdandet gav också besättningen originella upplevelser, inte alltid tillgängliga för icke flygare. Ett exempel.:

Start i mörker, stigning till mycket hög höjd varunder soluppgång avnjöts, ned på låg höjd för anfall just i gryningsljus i marknivå, efter anfall stigning till hög återflygningshöjd med lika vacker soluppgång, ned för landning efter uppdrag, varefter soluppgången upplevdes för tredje gången samma vackra dag. Tredje gången "gillt" tillsammans med jordbundna medborgare.

B18B hade i förhållande till tidigare fpl en mycket god stigförmåga, som kom väl till pass, när det gällde att från lägsta höjd (50—100 m) så snabbt som möjligt nå ingångshöjden (1.500—2.000 m) för dykanfall. Vid höga farter, som ofta uppstod vid dykning från hög höjd, blev dock manövreringsförmågan avsevärt försämrad (roderstyhvet).

Flygplan B18B utrustades — dock ej på F 1 — med raketer och vissa flygplan även med en 37 mm automatkanon (på F 17). Flygplanet var därför ej ett renodlat bombflygplan, och man övergick nu till att kalla det "attackflygplan". (Så länge flygplanet var i tjänst, fick det dock behålla bokstaven "B" före siffran 18).

Vinterprov

För utprovning av flygplanet under vinterförhållanden förlades övningar i Kiruna under februari månad 1947. CEI lät i det sammanhanget organisera en särskild bombgrupp under ledning av kapten Nils Lundgren. Gruppens uppgift var att genomföra vissa prestandaprov och taktiska prov med fullastade flygplan.

Proven gick bl.a. ut på fällning av förekommande typer av stridsbomber från 50 kg minbomber upp till 500 kg mot uppbyggda mål på Homhojoko myr (5 km SO Kalixfors flygfält). Fällningarna, som skedde bombvis, serie eller salva, föregicks av ca 2 timmars flygning på hög höjd över den lappländska fjällvärlden, icke för att ge besättningen en skönhetsupplevelse utan för att utsetta bombfällningsanordningarna för låga temperaturer. Flera hundra ton stridsbomber fälldes och resultaten utvärderas. De gav vid handen, att flygplanet väl motsvarade de krav som ställdes.

Slut på bomb- och attackepoken

Ej heller B18B-epoken blev särskilt lång vid F 1. Ungefär när flottiljen 1948 började känna sig som en effektiv attackflottilj, och materialproblemen i stort sett var lösta, kom nya signaler från flygledningen. Nattjakten stod för dörren och B18B överlämnades till F 17.

Källor

Förf. egna upplevelser.

Förf. intervju 1978 med överste S. Bruse, överstelöjtnant T. Hedengren, kapten R. Holmgren (flygsignalist) m.fl.

Förrar-, flygplan- och motorinstruktion för B18A och B18B.

Taktiska anvisningar för attackförband (TAA) 1946.

Vestmanlands Läns Tidning 1944—1948. Urklipp i F 1 arkiv.

Noter

1. F 1 fljo B 1/1944
2. F 1 fljo B 17/1944
3. F 1 skr 407 den 30/11 1944
4. Aftonbladet 11/9 1944
5. F 1 fljo B 46/1945
6. F 1 fljo B 27/1946
7. F 1 skr 72 den 30/3 1946
8. F 1 fljo B 15/46
9. F 1 fljo B 2/1947