

# Flygvapnet

## under beredskapstiden

### Avsnitt 2

Överstelöjtnant NILS KINDBERG fortsätter här sin artikelserie om Svenska flygvapnet under beredskapstiden.

Den i föregående nummer av FLYGVAPENNYTT utlovade fortsättningen på försvarsberedskapshistorikens "Återblick", gällande vårt flygvapens beredskap, verksamhet och utveckling under de kritiska åren 1936-1945 följer här nedan. I dag behandlas närmast flygmateriell beredskap och åtgärderna för att förbättra vårt baseringsläge - för krig och i fred. I den nyssnämnda "Återblicken" inhämtar vi alltså nedanstående:

"Från år 1936 till beredskapstidens slut märktes främst följande i fråga om den materiella beredskapens stärkande:

Fastställda flygmaterielplaner, avpassade efter de i försvarsbesluten m m preciserade, av tillgängliga anslag begränsade behoven av flygplan, flygmotorer, flygplanbeväpning och annan flygutrustning m m, och efter den ständigt pågående flygtekniska utvecklingen, såg dagen åren 1936, 1942, 1944 och 1945. Under tiden före den 1 juli 1936 hade någon fastställd flygmaterielplan i egentlig mening inte funnits.

I begynnelsen av år 1936 bestod flygvapnet också endast av omkring ett 80-tal svagt beväpnade krigsflygplan av mest äldre typer. Vid samma tid saknades i stort sett även en inhemsk flygindustri med för flygvapnets uppbyggande och vidmakthållande behövlig kapacitet.

Till den 1 juli 1942 hade totalantalet krigsflygplan ökat till omkring 450, varav något över 300 var omedelbart påräkneliga för operationer. Partiella, kvalitativa svenska förbättringar, bl a på flygplanbeväpningsområdet, hade genomförts. Till följd av:

- a) den från åren 1936-37 igångsatta inhemska flygindustriens startsvårigheter och dess många leveransföreningar o d,
- b) den så gott som totala importspärren för

behövliga, redan kontrakterade, viktiga, högklassiga utländska flygplan och motorer samt stopp för nya leveranser m m, och

- c) låg kvalitet på viss flygmateriel, vilken såsom en nödlösning likväl kunnat importeras (främst från Italien),

var dock under åren 1940-1944 de svenska krigsflygplanens antal och stridsvärde ännu i huvudsak alltför ringa - och vår materiella beredskap svag och otillräcklig.



Amerika-leveranserna 1940 blev en hel äventyrsroman. Av ca 300 beställda jakt- och bombplan m m fick vi med otroliga ansträngningar i huvudsak endast hem 60 st jaktplan J 9, Seversky-Republic EP-1, med omkring 1000 hk Twin Wasp-motor. Av dem hann 20 st i hamn vid Trondheim, Norge, före den tyska ockupationen. Resterande 40 skeppades därefter direkt till Petsamo, Nordfinland. Av flygförvaltningen ordnade lastbiltransporter förde dem till Haparanda. Först omkring oktober 1940 var samtliga J 9 i tjänst hos F 8, Barkarby. Därvarande flygingenjören O. E. Thunell skötte hemförandet med all ära. Planets högsta fart omkring 480 km/tim.



När USA-leveranserna stoppades våren 1940 måste vi köpa en del ej fullt högklassiga plan från Italien, som en nödfallsutväg. Övan några jaktplan J 11, Fiat CR 42, levererade till F 9 1940-41, uppställda på flottiljflygfältet Säve. Motor italiensk Fiat A 74 på 840 hk, Planets högsta fart något över 400 km/tim. Efter mars 1945 upphörde J 11:s tjänst hos flygvapnet. Den ersattes närmast med typ J 22, konstruerad och byggd i Sverige.





I krigets elfte timme lättades importstoppet. Vi lyckades då köpa ett 90-tal USA-byggda jaktplan typ North American P-51 D "Mustang". Motor 1750 hk Packard-byggd Merlin, av Rolls-Royce-typ. Planets svenska beteckning blev J 26. Vår då nyaste jaktflottilj F 16 blev den första, som utrustades med typen. Senare leveranser Mustangplan kom F 4 och F 21 tillgodo, efter 1945. Planets högsta fart omkring 680 km/tim.



År 1937 beställde flygvapnet hos SAAB i Linköping svensk tillverkning på licens av en amerikansk, lätt bombplantyp, här kallad B 5, Northrop B A-1. Motor 980 hk Nohab-SFA Mercury. Omkring maj 1940 började typen att tillföras F 4. Här ses en lätt bombdivision B 5-plan över Storsjön i Jämtland. Högsta fart omkring 330 km/tim. Våren 1944 gjordes typens ersättare, också SAAB-byggda, svenskkonstruerade plan typ B 17 (Saab 17), sin första debut vid F 4.



Statens och flygvapnets stora "ramavtal" 1940 med SAAB och SFA flerdubblade den svenska flygindustriens kapacitet. Här den därefter första nya produkten, lätt bombplan typ B 17 (Saab 17) under "rotelflygning" över svenska Lapplandsfjäll. Motor (på de fotograferade planen) 1020 hk PP XI (Piaggio P XI bis, italiensk). Flygplantypens högsta fart omkring 400 km/tim, 70 km mer än föregångaren B 5.

#### BILDEN LÄNGSFRÅN TILL VÄNSTER:

Importstoppet 1940 tvang flygvapnet att bygga jaktplan i egen regi. Däravande flygingenjören Bo Lundberg konstruerade hos flygförvaltningen typen J 22, som försågs med av SFA i Trollhättan förbättrade svenska Twin Wasp-motorer om 1065 hk. Arbetet började i januari 1941. I december 1943 fanns de första J 22-planen i tjänst vid F 9. Vid beredskapstidens slut 1945 hade förutom F 9 även F 10 och F 13 full uppsättning J 22. F 16 hade hunnit få ett 40-tal. J 22:s högsta fart var omkring 570 km/tim. Serien byggdes i Stockholm, avslutades i Arboga vid flygvapnets egna verkstäder.

Bland de åtgärder, som på materielsidan vidtogs för att åstadkomma ett förbättrat läge, kan nämnas:

- a) den vid Svenska Flygmotor A/B (SFA) i Trollhättan med hjälp av andra leverantörer, bl a Weda-verken i Södertälje, utan licensunderlag djärvt och framgångsrikt genomförda kopieringen och tillverkningen av ett betydande antal luftkylda flygmotorer av amerikansk Twin Wasp-typ, till flera 100-tal svenska krigsflygplan,
- b) den både hos Svenska Flygmotor A/B i Trollhättan och hos A/B Bolid-Munktel i Eskilstuna - jämte samarbetande företag, bl a Pentaverken i Skövde m fl - bedrivna, vällyckade svenska licenstillverkningen av vätskekylda flygmotorer av tysk DB 605-typ, främst avsedda



Två "medeltunga" bombflottiljer skulle enligt 1936 års försvarsbeslut ingå i flygvapnet. Den första av dessa - F 1 i Västerås - erhöi från 1938 tyskbyggda plan B 3, Junkers Ju 86 K, som visat här. Motorer 2 st 760/885 hk USA-tillverkade Hornet, senare 680/885 hk svenskbyggda SFA My III, resp M XII. Planets högsta fart omkring 320-340 km/tim. Efter tjänst som "strategiskt spaningsplan" 1939-40, bombplan 1938- omkring 1947, torped- och bombplan samt spaningsplan, sist transportflygplan togs typen ur tjänst 1956.

Italien-leveranserna 1940-41 omfattade bl a bomb-, spanings- och "torped"plan typ Caproni Ca 313, här benämnda resp B 16, S 16 och T 13, i tjänst (el avsedda för) resp F 7, F 3 och F 11 samt F 17. Köpet - nödtvång i brist på bättre - blev en ständig källa till bekymmer, förstärkningar och ombyggnader, p g a typens brister. December 1940 fick F 7 sina första. På våren 1945 var samtliga köpta slut - över 80 st. Planet hade två 725 hk Isotta-Fraschinimotorer. Högsta fart omkring 440 km/tim.





Arméspaningsflyget från F 3 hade från beredskapens början biplan typ S 6 (Fokker C V-E i sin tjänst. Licensbyggd Bristol-motor BJ VI m fl versioner, om 415/450 hk. En spaningsgrupp sådana plan var med några uppehåll baserad i Övre Norrland 1939-1945, Fokkertypen, som började licensbyggas i Sverige i början av 30-talet, hade en högsta fart av omkring 200 km/tim.



I januari 1940 började en leverans tyskbyggda Pieseler Fi 156 Storch-plan - S 14 - tilldelade F 3. Motor 240 (och 270) hk, Argus AS 10, Planet användes för artilleriflygning (målspaning och eldreglering från luften), taktisk spaning, förbindelse-(sambands-) flygning, vissa transporter av chefer ur armén m m. Räddningsflyggruppen "Fjällstorkarna" 1944-45 vid nordvästra Norgegränsen bestod av Storch-plan.

Tjällossning och översvämning på en flygbas. Förhållanden som de på bilden var förutom nödvändigheten att genom utepridning och döljande skydda den svårareättliga materielen och personalen bidragande orsaker till att man före och under beredskapstiden måste så snabbt som möjligt bygga upp vårt system med krigsflygfält och föra dessa med hårdgjorda banor för start och landning m m.



för hos SAAB nykonstruerade och byggda flygplan av "18" och "21"typ,

c) flygförvaltningens år 1940/41 i egen regi igångsatta och sedan t o m år 1944/45 med framgång bedrivna konstruktion och tillverkning av det helsvenska, för sin tid mycket goda jaktplanet typ J 22.

d) Svenska Aeroplan A/B:s (SAAB) från år 1937/38 och därefter med hjälp av många underleverantörer efterhand framkapade tillverkning av bl a de helsvenska flygplantyperna 17, 18 och 21 till beredskapsflygförband.

Läget i juni 1945, vid tiden för den svenska, förstärkta försvarsberedskapens slut, med över 800 krigsflygplan, varav c:a 600 operationsklara, - har angivits ovan."

(Se föregående artikel i FLYGVAPENNYTT nr 6/62)

Historikens "Återblick" fortsätter:

"Svagheter förelåg även 1945, bl a ifråga om flygplanprestanda o d, jämfört med utlandets modernaste typer. Och antalet krigsflygplan motvarade på intet sätt Sveriges strategiska behov, om kriget då kommit till vårt land.

I huvudsak hade emellertid en sådan både kvantitativ och kvalitativ förbättring nåtts under de sex försvarsberedskapsåren, att der i betraktande av våra möjligheter kunde betecknas som ganska enastående. Härtill kom, att huvuddelen av flygvapnet då blivit försett med helsvenska plan, framdrivna med i Sverige tillverkade motorer, och i allmänhet väl beväpnade och utrustade. Vid samma tid var jämväl en del förberedelser träffade för en övergång till jetdrivna plan, i första hand för jaktflyget. Man hade även börjat komma radarteknikens, radarluftbevakningens och jaktstridsledningens problem nära inpå livet, och fr o m år 1944 där uppnått de första, viktiga resultaten."

#### FLYGVAPNETS BASERING

Om denna för ett flygvapen livsviktiga fråga heter det:

"Redan före den händelserika och ödesdigra dagen der 1 september 1939, då i det andra världskrigets öppningsakt Polens oskyddat och samlat uppställda flygvapen tidigt på morgonen  
Forts. på sidan 28.

slogs ihjäl på sina fredsbaser, av det då så segervissa, överlägsna tyska flyget, hade man i Sverige varit på det klara med, att en liknande katastrof inte fick träffa oss.

Ett energiskt och målmedvetet arbete, i syfte att förutom väl utbyggda fredsbaser även skapa ett system av krigsflygfält m m, gynnande en utspridd och så långt möjligt dold basering igångsattes efter initiativ från flygvapnet självt tämligen tidigt. Under sommaren år 1938 fattade Överbefälhavaren det avgörande beslutet om arbetets allmänna riktlinjer och fortsatta bedrivande.

Flygvapnets bassystem omfattade den 1 juli 1937 allenast 5-6 långt ifrån tillfredsställande, ännu inte färdigbyggda flottiljbaser och ett 10-tal, likaså otillräckliga, små övningsflygfält. Intet av fälten hade under regnperioder o d välbehövliga, hårdgjorda startbanor. De saknade även flygplanvärn och flygplanvägar, för skyddad och dold, utspridd uppställning av plan. Bombskyddsrum och bergförråd saknades likaså.

Genom ett under hela försvarsberedskapstiden bedrivet, omfattande och kostnadskrävande, samt med åtskilliga svårigheter och förseningar förenat arbete på flygbassystemets förbättrande och utbyggande, nådde man likafullt år 1945 upp till i allt inte mindre än över 100 i krigstid användbara, över hela riket spridda flygbaser. Huvudlinjerna hade varit:

- a) anläggande av ett stort antal nya krigsflygfält,
- b) utbyggande av nya och moderniserade flot-

tilj- och övningsbaser till både antal och beskaftenhet - i många fall också försedda med hårdgjorda startbanor,

c) om- och nybyggnad av anslutande flygetablisement, barackläger o d, det hela anpassat till flygvapnets efterhand utökade eskader- och flotttiljantal m m, samt

d) anordnande av ett system av nya flygbasefästningar (i vissa fall även berghangarer och bergverkstäder)."

NILS\_KINDBERG



Skydd i berghangarer måste länge och mångenstädes undvaras. På krigsflygfälten maskerades då flygplanen i sina jordvärn så gott det gick med konstgjorda träd och annan maskeringsmateriel. Bilden ger ett exempel på hur en uppställningsplats för lätta bombplan tedde sig på 40-talet.



Snöröjning av flygfältens banor är vintertid i vårt klimat flerstädes nödvändigt. Ny, svensk-konstruerad materiel och outtröttligt arbete dygnet runt "klarade biffen" under beredskaps-åren.