

Hösten 1948 anlände de inköpta Mosquitoflygplanen till F1-Västerås. Januari 1949 kom 2 siktesradartekn + en ing från De Havilland aircraft-England. Wood & Hambul var veteraner; hade servat siktesradar i Burma (Eng-koloni) under kriget. Civiling: Lennart Thornström på CVA var inhyrd till F1 Hässlö såsom lärare gällande Mosquitos siktesradar m.m. Flygplanen flögs till Sverige utan - - - - - m.m kom med båt till Värtahamnen Stockholm. Det blev lastbilstransport + polisescort till flygförrådet F1-Hässlö. Här har jag Bert Edin skissat radarnospartiet. Som synes = vapen ex: kameror

**MOSQUITO**  
CVA: Centrala Flygverk-  
staden i Arboga.



Geoffrey de Havilland (1882-1965). (832r)  
POPPERFOTO/GETTY IMAGES

Vid senare tillfälle ca:  
670 km/tim (inte dåligt)

De två Rolls-Royce Merlinmotorerna, samma som användes i Spitfireplanen, gav Mosquiten en toppfart på 630 kilometer i timmen vid provflygningar gjorda i februari 1941. Det var cirka 50 kilometer i timmen snabbare än en Spitfire Mark II. Dessutom klarade planet att ta med sig upp till 450 kg bomber, fyra gånger så mycket som man ursprungligen räknat med.

Under utprovningen förändrades och förfinades Mosquiten, bland annat genom att vingarna förlängdes. Samtidigt insåg myndigheterna att planet passade till mer än ett rent bombplan och beställde även en jaktversion.

**SERIETILLVERKNINGEN AV DE** första Mosquitoplanen kom igång mot slutet av 1941. En ytterligare fördel med träbygget var att det gick snabbt att få loss produktionskapacitet och öka produktionen.

Flygplanskropparna gjordes till exempel vid tre stora möbelföretag, som nu blev inlemmade i den brittiska krigsindustrin, arbetarna var erfarna snickare, pianobyggare och så vidare. De laminerade skalhalvorna mot stora pluggar av betong med spännband som höll de olika lagren av faner och balsa på plats.

**TILL ATT BÖRJA** med användes ett kaseylim, men det visade sig inte stå emot fuktigt klimat tillräckligt bra, när Mosquiten användes i tropikerna. I stället gick man över till Aerolite, ett vattenfast karbamidhartslim som utvecklats av brittiska kemister under 1930-talet, och som senare blev ett standardlim vid tillverkning av plywood och för båtbygge.

Totalt tillverkades 7781 Mosquitoplan, varav nära 7000 under krigsåren. En mindre del gjordes i Kanada och Australien. Planet fanns i 27 olika versioner och före andra världskrigets slut hade det hunnit fylla en lång rad roller som bombplan, jaktplan, i attackversion, nattjaktplan och, som sagt, som kullagerlinjens fraktplan. Och till och med, i undantagsfall, som improviserat passagerarplan. Niels Bohr.

Motorbullret hörs över villataken i Bromma en mörk höstnatt 1943. Från flygfältet har en av British Overseas Air Corporations, BOAC:s, Mosquitoplan just lyft mot Skottland. Förortsborna har hunnit vänja sig vid de nattliga överflygningarna. Men bara några få vet något mer om "the ball bearing run", som fraktar kullager från svenska SKF till den brittiska industrin.

Ibland, som i kväll, finns annat än kullager och diplomatpost i lasten: en passagerare, som får ligga insvept i tjocka filtar på durken ovanför de stora bombluckorna, med syrgas och kaffetermos till hands.

En av dem som gör den obekväma resan är den danske fysikern Niels Bohr, som till sist har tvingats fly sitt hemland sedan den nazistiska förföljelsen av judar nått även dit. Kullagertraden går från Bromma till flygbasen Leuchars, strax utanför skotska universitetsstaden St Andrews, rakt över det tyskkontrollerade Norge. Visserligen färdas man i skydd av mörkret, men utan beväpning är det bara en sak som gör flygningen möjlig: Mosquitos snabbhet.

Inte ens de tyska jaktplanen Focke-Wulf 190, som har varit svåra motståndare till britternas Spitfireplan, hinner i kapp kullagerlinjens Mosquitoplan. Av de 13 Mosquitoplan som BOAC använder för flygningarna förloras 5 i olyckor, men inte ett enda rapporteras nedskjutet.

**UTGÅNGSPUNKTEN, NÄR** Geoffrey de Havilland 1938 lanserade Mosquiten som idé, var att bygga ett så snabbt bombplan att det inte behövde någon beväpning. Att jämföra med USA:s tunga, lastdryga, men långsamma B-17 "Flygande fästning", som hade upp till 13 kulsprutor att försvara sig med.

Utan kulsprutor, beväpning och kulspruteammunition kunde vikten hållas nere, samtidigt som strömlinjeformen blev bättre utan utstickande torn för kulspruteskyttarna. Och utan skyttar kunde besättningen hållas nere till två man, en pilot och en navigatör - ännu en viktsbesparing som skulle ge utdelning i ökad snabbhet.

Idén var utmanande i sig, och ännu mer genom valet av byggnadsmaterial. Geoffrey de Havilland ville bygga planet i trä, eftersom aluminium kunde befaras bli en bristvara i en krigssituation. Men redan tio år tidigare hade försvarsmakten pekat ut aluminium som framtidens material för flygindustrin.

På ytån var Mosquiten därför hopplöst föråldrad. Inte underligt att företagets ledare, Geoffrey de Havilland, hade svårt att övertyga den brittiska försvarsbyråkratien.

Men på sätt och vis var Mosquiten en modernare konstruktion än de samtida metallflygplanen. Planet är ett av de första kompositbyggena, där man utnyttjade olika materials egenskaper så att de samverkade optimalt.

Flygplanskroppen var en självbärande sandwichkonstruktion, uppbyggd av björkfaner på in- och utsidan med balsa som distansmaterial. Den tillverkades i två halvor, som sedan fogades samman. Vingarna var mer konventionellt uppbyggda, med spryglar av granvirke och klädda med björkfaner. Motorfästen och en del andra detaljer gjordes av stål.

**DE HAVILLANDS FÖRSLAG** förkastades i flera omgångar, men företaget arbetade ändå vidare på projektet. Det togs upp på nytt av flygministeriet, förkastades, togs upp igen, avbröts på grund av brist på komponenter, framförallt motorer, och så vidare. Till sist, den 25 november 1940, provflögs den första Mosquitoprototypen. Det stod snart klart att den överträffade både beställarnas och konstruktörens krav och förväntningar.

**Sverige köpte 60 Mosquito**  
Efter andra världskrigets slut, juli 1948, köpte det svenska försvaret 60 kompletta Mosquito försedda med radar. De placerades vid F1 i Västerås, som blev flygvapnets första och enda nattjaktförband.



**Kunde flyga i kapp de tyska terrorbombarna**  
1944 började Tyskland terrorbomba London med flygande V1-bomber, kryssningsmissilens föregångare, med en stridslastning på 850 kilo. De drevs med en pulsjetmotor, som gav en hastighet på 640 kilometer i timmen. Mosquiten var ett av de få plan som klarade att genskjuta V1:orna. Sammanlagt sköts drygt 600 V1:or ner av Mosquitoförband.

Enl: service tekniker (Burma) hade en del Mosquito fått nospartiet bortskjutet. Dom flög hem med pansarplåt nospartiet: "Huga" 1950 var det TV-visning (F-Eng) i Göteborg. Ra-elm-Wentzel följde med en Mosquito t.o.r F1-F9 Säve. Det är klart han provade siktesradar. Åter på F1 sa han åt servicetekn på div:1 att den ej fungerade bra. Tekn kopplade in markaggregat inne i hangaren div:1. När uppvärmning radar var klar slog han till högsp. Då exploderade hfutmafaren i antennen & polytenradomen i nosen dito: bitar flög upp i taket. Det hade blivit glapp i rot-skarven: polystyren hade smältt & förgasats; när flp kom ned till marken hade luft gått in = syre hf-gnista tände: "pang"

