

Ur vårt Digitala Arkiv

”Nattjakten tar över med J30 Mosquito”

Utdrag ur Hässlöbladet nr 2 2000

Denna digitala version omfattar enbart avsnittet om J30

Inskannat 2014-10-08

Nattjakten tar över med J 30 Mosquito

Vårt aplock i F 1:s flyghistoria fortsätter. I de senaste två numren av Hässlöbladet beskrev vi kortfattat den avslutande delen av bombepoken med B 3 och B 18, som inleddes 1938 och avslutades tio år senare. Varför började vi inte från F1:s allra första början? Vi ansåg det värdefullt att inledningsvis begränsa oss till den tidsepok från vilken vi fortfarande kan hämta intressanta händelser ur våra medlemmars flygminnen och glädjande nog hyser kamratföreningen fortfarande en hel del förare, navigatörer och tekniker, som var med från B 3-tiden och framåt. Dessutom överlag med förvånansvärd intakt minnesfunktion. Vi har dock inte glömt bort den första F 1-tiden, utan avser att så småningom återkomma till denna tidsperiod.

Bakgrund till övergång från bomb till nattjakt

Vid denna tidpunkt (1948) hade vårt flygvapen visserligen ett antal jaktflottiljer men dessa kunde endast operera dagtid under gynnsamma väderförhållanden. Flygburen radar fanns ännu inte i vårt flygvapen, vilket naturligtvis var ett krav för att kunna leta upp den lede fi även under mörker och dåligt väder.

Samma år tog riksdagen ett beslut att F 1 skulle ombeväpnas till nattjakt. Vilket flygplan och vilken radarutrustning skulle anskaffas? Ett förslag fanns att bygga om B 18B till nattjaktflygplan, försedd med radar, som man avsåg köpa från England. Lämplig radar fanns redan i flygplan Mosquito och eftersom man fick köpa dessa flygplan ganska billigt skrinlades vidare tankegångar på en "J 18" och man

valde i stället Mosquito NF Mk XIX. 60 st inköptes med första leverans 16 juli 1948 och sista flygplanet levererades 15 november 1949. Endast F 1 hade J 30 Mosquito och som förberedelse utfördes erforderliga flygfältsarbeten, bl a permanentad startbana.



J 30 Mosquito. Foto ur F1-boken del 1

Något om flygplanets krigshistoria, prestanda och utrustning

Mosquiton introducerades i RAF 1941 och var det i särklass mest mångsidiga stridsflygplan som användes under andra världskriget och byggdes i nästan 8000 exemplar i närmare 50 olika versioner. Nattjaktversionen gjorde sin entré 1942.

I slutet av 1944 hade Mosquitos skjutit ned mer än 650 flygplan (många under mörker) och förstört över 500 V1-bomber, såväl på marken som i luften. Flygplanstypen hade verkligen bevisat sin duglighet under de mest realistiska förhållanden under alla väderförhållanden. Mot denna bakgrund syntes valet av Mosquito vara välgrundat. Sedermera uppstod dock allvarliga problem, som dock inte kunde förutses. Mer om detta längre fram!

Mosquiton hade två mans besättning, förare och navigatör, placerade sida vid sida. Flygplanet var huvudsakligen byggt av trä, en produkt som under kriget fick komplettera stål vilket blev en allt större bristvara. Två Rolls Royce Merlin motorer på vardera drygt 1600 hk gav hyggliga fartresurser, drygt 700 km/t som maxfart och topphöjd på mer än 10000 m, mycket beroende på den relativt låga vikten i förhållande till motorsstyrkan. Tryckkabin saknades, liksom katapultstolar. Beväpningen utgjordes av 4 st 20 mm autornatkanoner och aktionstiden var imponerande, ca 4 timmar. Instrumenteringen, inklusive radarutrustningen, präglades av en mängd olika måttenheter, som åtminstone i början gav ett förvirrat intryck. Höjdmätaren graderad i fot, siktesradarn i km, navigeringsradarn i miles, radarhöjdmätaren i meter, bränslemätaren i imperial gallons för att nämna några exempel.

Säkerhetsutrustningen var inte särskilt imponerande. Som tidigare sagts fanns inga katapultstolar utan den trånga instigningsluckan fick användas även vid ev fallskärmshopp. Föraren hade sittfallskärm och navigatören bröstfallskärm. Denna kunde inte vara påtagen under flygning, p g a radarindikatorernas placering, utan förvarades bakom benen mot navigatörsstolen. Man fick minsann inte ha bråttom ut! F 16, som hade J 26 Mustang vid denna tid hade ett antal ryggskärmar "över". Denna vetenskap organiserade 1950 en mindre "flygstrejk" bland navigatörerna, med krav att de olympliga bröstfallskärmarna skulle ersättas av de smidigare ryggskärmarna, vilka framförallt kunde vara påtagna under flygning. "Strejken" gav effekt och snart var bröstfallskärmarna ett minne blott.



Sven-Olof Olson på väg ur den trånga instigningsluckan. Foto ur FI-boken, del I



PS 20/A indikatorer Foto "Mosquitoboken"

Den för vår nya nattjaktroll största nyheten var naturligtvis siktesradarn (PS 20/A), vars två indikatorer och manöverlåda var placerade framför navigatören. Med dagens måttstock var radarns prestanda blygsamma, räckvidd 10-15 km på medelhög och hög höjd, på låga höjder betydligt kortare. Rikttningsnoggrannheten var ca 5° i sida och höjd. Radarantennen, som inte var

gyrostabiliserad, gav mycket störande markreflexer vid svängar, särskilt på låg höjd. På den ena indikatorn presenterades avstånd och riktning till målet, höjdvinkel och riktning på den andra.

Utöver siktesradarn fanns navigeringsradar vars indikator var placerad till vänster om navigatören, bakom föraren. Riktning (vid flygning rakt mot sändaren) och avstånd presenterades till vald marksändare, varav en var placerad på Hässlö. För särskiljning sände dessa en individuell kod, som presenterades som morsesignal (. _ "A" för F 1) på indikatorn.

Navradarn hade även landningsfunktion, som påtagligt förbättrade möjligheten att landa i dåligt väder. J 30 var dessutom försedd med igenkänningsradar (IK), vars signal gav radarjaktledaren möjlighet att särskilja vän och "fiende". Sedermera infördes även radarhöjdmätare med varningsfunktion om inställd höjd underskreds, vilket var ett utmärkt hjälpmedel vid flygning på låg höjd, framförallt under mörker. I tidigare flygplanstyper utfördes all kommunikation med omvärlden av signalisten genom telegrafi, nu hade man modern UK-radio med talkommunikation, som sköttes av föraren. Sammantaget kan sägas att J 30 Mosquito var väl utrustad för sin roll som nattjaktflygplan.



Indikator nav-och landningsradar Foto "Mosquitoboken".

Utbildning påbörjas mot nya arbetsuppgifter och taktiken utformas

Utbildningen startade omgående och blev omfattande för såväl flygande personal som markpersonal. Under några månader 1949 tjänstgjorde en besättning ur RAF vid F 1 och delgav de brittiska nattjakterfarenheterna. Taktikintresset växte snabbt och de egna idéerna hur nattjakttaktiken skulle utformas tog över mer och mer. I tre ombyggda och radarförsedda

B3:or fick navigatörerna sin första kontakt med PS 20/A med dess radarinformation och hur man taktiskt skulle ta hand om denna för att leda föraren till ögonkontakt med målet.

Fortfarande, ca 50 år senare, kan vi Mosquito-navigatörer på ett nästan närvaromässigt sätt återuppleva denna allt annat än trivsamma arbetsmiljö. Tänk Er ett otympligt förulvarande bombflygplan, som nu skulle efterlikna ett



Interiör från radar B3-an.

jaktflygplan, med ideliga manövrer i sida och höjd och i vars svarta innandöme en instruktör med två till tre elever dvaldes. För att ytterligare spä på "trivsamheten" fanns akterut en växelströmgenerator, som drevs av en bensinmotor och vars avgaser olyckligtvis letade sig in i kabinen i stället för ut. Det hann vanligtvis inte gå många minuter förrän "spyhinken" kom fram. Ja det gick så långt att många blev "gröna i ansiktet" redan vid åsynen av den i solgasset värmedallrande radar-B3:an.

Bland markpersonalen blev omställningen säkerligen störst för elteknikerna, som nu fick ansvaret även för den nymodiga radarutrustningen. Grundläggande radarutbildning saknades. Begrepp som pulsbredd, sveptid etc var helt obekanta. Vidare mötte man nymodigheter i radarns innandöme, som var helt okända. En introducerande kurs i radar-teknik med inriktning på PS 20/A och dess funktion var därför helt nödvändig. En sådan genomfördes 1948 på F 1 av personal från CVA i Arboga. I Gula Villan inrättades en radarverkstad, vars utrustning möjliggjorde mer avancerade ingrepp och åtgärder på radarn, än vad som var möjligt ute på divisionerna. Inledningsvis hade man även god assistans av engelsk radarexpertis. Val av Gula Villan gjordes bl a med avseende på den fria sikt man hade österut, som möjliggjorde intrimning av radarn mot ett känt fast eko i Gäddeholms-trakten. Navigatörerna var ofta ett "kinkigt" släkte, som inte så sällan anmärkte på radarn och inte minst dess korta upptäcktsavstånd. Kanske obefogat ibland! Vi navigatörer förstod nog inte alltid vilka begränsade möjligheter dessa eltekniker hade.

Övergången till nattjakt innebar givetvis en mycket stor omställning även för den flygande personalen. Nu var det inte längre tal om att anfälla markmål, utan luftmål som uppträdde under mörker och dåliga väderförhållanden. Den största förändringen upplevde nog navigatören. Förut åkte han baklänges, där kartan och telegrafnyckeln för morsesignalering var hans huvudsakliga arbetsattribut. Nu var radarn hans informationskälla, vars presentation skulle ge underlag för order och orienteringar till föraren för att säkerställa dennes ögonkontakt med målet. Navigeringsradarn underlättade dock hans arbete väsentligt och kartan kunde i stor utsträckning stoppas undan, åtminstone vid återflygning för landning.

Flygrutinerna ändrades. Många olika prövades. En rutin innebar att man under vinterhalvåret var en vecka flög mörkertflygning fyra kvällar, ibland långt in på "småtimmarna". Man lade stor vikt vid att befrämja mörkerseendet. Extra smör, morötter mm serverades ofta till middag, som avåts på kronans bekostnad på mässarna. Ingen onödig belysning och i övrigt dämpad röd belysning. I vilken mån detta förbättrade mörkerseendet kan så här efteråt diskuteras. Ett exempel på ett något överambitiöst sätt att skaffa sig bra mörkerseende, men med tragiskt resultat, var den förare som redan på eftermiddagen tog på sig mörka glasögon. På kvällen under kompakt mörker "ledde" navigatören ut föraren till flygplanet. På plats i förarsitsen tog han av glasögonen och väntade på avlämning från "meken". Denne som var nyfiken på vem som var förare, tog fram ficklampan och lyste piloten i ansiktet. Tablå!!

Mosquitotiden svetsade samman förarna och navigatörerna. Man eftersträvade fasta besättningar, speciellt under tillämpningsövningar som kunde omspanna flera dagar, ibland veckor. På det sättet kunde man lära känna varandras egenskaper och avsikter utan att behöva reflektera över respektive agerande.

Nattjaktupppdrag med tonvikt på navigatörens arbete

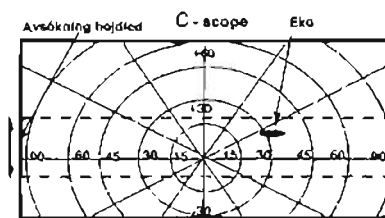
Under tillämpningsövningar gjordes insats antingen från beredskapsläge på marken eller i luften. Det senare var vanligt med tanke på Mosquitons långa aktionstid. Vid startorder i högsta beredskap tog det någon minut innan man var i luften. Efter anmälan för stridsledning, som kunde vara den egna radarn PJ 21 på Hässlö, beordrade radarjaktledaren (rrjal) styrkurs mot målet och gav nödvändiga orienteringar om målet, som dess kurs, fart och höjd.

Taktiken i stort var att eftersträva 90° kursskillnad, med målet korsande något framför jakten med ungefär 500 m höjdunderläge.

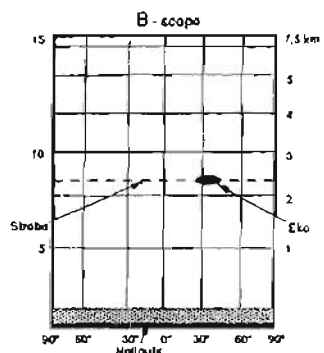
Det senare för att underlätta målspaningen. Under anflygningen spanade navigatören intensivt på B-scopet för att få så tidig kontakt som möjligt och "föra över" ekot för presentation även på C-scopet.

Detta gjordes med en horisontell markeringslinje (strobe), som

fortlöpande placerades över ekot. Målet kunde sedan följas mycket noga, även i hårda undanmanövrer.



Skiss på C-scopet



Skiss på B-scopet

Beroende på upptäcktsavstånd tillämpades två typer av inflygningsmetoder, "långhållsmetod" om målet upptäcktes på avstånd 10 km eller mer och "korthållsmetod" på kortare avstånd eller om kursskillnaden väsentligt överskred 90°.

"Långhållsmetoden" var att föredra. Presentation av måleket kunde hela tiden bibehållas under insvängning till ett eftersträvat bakomläge på c:a 500 m. "Korthållsmetoden" innebar dock att radarkontakten uteblev under en viss del av insvängningen när jakten passerade under målet och hamnade på andra sidan. Om målet gjorde undanmanövrer och ställdes verkligen förarens flygskicklighet och navigatörens förmåga att tolka radarbilden rätt, på hårda prov. Stundtals fixade navigatören själv till en "undanmanöver" genom att inte stoppa insvängningen i tid utan hamnade i "gunga" bakom målet. På radarn såg det ut som om målet gjorde undanmanöver i sida. En lyckad inledning gav 200-500 m bakomläge med målet rakt fram, 10-15° över. Oftast erhöles inte ögonkontakt förrän avståndet minskat till omkring 200 m. Det var verkligen precisionsflygning i slutfasen och nu var det förarens sak att bekämpa målet.

Tiden från radarkontakt till ögonkontakt präglades av ett intensivt samarbete mellan navigatör och förare. Den förre gav orienteringar och order om svängar, höjd- och fartändringar, ibland i en takt som liknade auktionsförrättarens. Att föraren inte alltid kunde hänga med var fullt förståeligt, det gällde ju att precisionsflyga på instrument i nattens mörker.

Tack vare Mosquitos långa aktionstid ingick bl a s k "Intruderverksamhet" i taktiken. Denna innebar att uppsöka fiendens landningsbas och på låg höjd, under branta svängar flyga motsats det normala landningsvarvet för att fånga upp återvändande fiendliga flygplan. Denna spektakulära metod användes bl a under en tillämpningsövning under mörker mot landande B 18 över "fiendens" bas, F 14 i Halmstad. För att markera bekämpningen flög J 30 vid något tillfälle upp vid sidan av landande B 18 på finalen och tände lanternorna. Hur denna besättning upplevde situationen framkom inte, men ett ilsket telefonsamtal från trafikledaren på F 14 satte stopp för vidare verksamhet av denna art.

Normalt var Mosquito mål under vår rutinmässiga nattliga verksamhet och B 18 under tillämpade övningar. Båda flygplanstyperna var inte representativa med avseende på denna tids hotbild, som sa att vi kunde förvänta oss flygplan med betydligt större målyta och därmed längre upptäcktsavstånd på radarn. Släppte nu detta med verkligheten? Prov och försök borde göras - men hur? Vid den här tiden gick en av de civila luftlederna i ost - västlig riktning strax söder Eskilstuna och trafikerades ofta av de fyrmotoriga DC 6-orna. Den civila luftfarten hade ingen övervakningsradar på den tiden. Vid några tillfällen intog vi högsta beredskap, bana 19 på F 1. På startorder från rrjal i vår egen jaktradar "Stören" på Hässlö, gjorde vi därefter radarledda insatser mot dessa flygplan, för "säkerhets" skull med släckta lanternor. Vi ville ju inte skrämma slag på besättningen eller eventuellt vakna passagerare. Tidigare antagande om längre upptäcktsavstånd kunde nu bekräftas! Detta avsteg från gällande flygsäkerhetsbestämmelser får numera anses preskriberat.

Mosquitos problem

Av 60 levererade flygplan totalhavererade drygt en tredjedel under åren 1948-1953. Speciellt under ett olycksdrabbat år 1949-1950 krävde Mosquilon 12 liv. Detta år blev det mörkaste i flottiljens i historia men ändå kunde flygmoralen upprätthållas. Något entydigt mönster till haveriorsakerna saknades. Såväl höjd- som sidoroder var från början felaktigt utbalanserade och kunde orsaka självsvängning. Detta ansågs orsaken till tre totalhaverier vid skjutning mot markmål. Det sista av dessa tre haverier inträffade vid skjutning 1952 mot ett skjutmål i närheten av dåvarande flygflottiljen F9 Säve. Detta var sista skjutningen med Mosquito. I början var avancerad flygning tillåten men förbjöds ganska snart.

Mosquitoprofil i navigatörsstolen

En av F 1:s "mesta" navigatörer, Olle Norling, som är medlem i kamratföreningen har varit redaktionen behjälplig genom ett frikostigt delgivande av sitt rikhaltiga minnesarkiv från Mosquito-tiden. Olle flög intensivt från B 3-tiden fram till den avslutande navigatörsepoken på F 1 med J 32B Lansen. Han tillbringade mer än 800 flygtimmar i Mosquilon, vilket vi vågar påstå är ett navigatörsrekord för denna flygplanstyp. Kanske följande sanna historia är belysande för hans stora flygintresse!



Olle Norling

Flygföraren Olle Haglund kommer in i ordersalen och efterlyser en frivillig navigatör inför en kontrollflygning med Gul Martin. Tristessen och ibland lite "våghalsiga" manövrer vid dessa flygningar, åtminstone sett med navigatörens ögon, gjorde att ordersalen snabbt tömdes på "frivilliga", med ett undantag, Olle. "Jag hänger med" sa Olle, klädde om och gick ut på plattan för att söka upp Gul M. Ingen Gul M syntes och Olle gick då in i hangaren och där, längst in i hörnet utan motorer återfanns "resterna". Haglunds ekande skratt i hangaren avslutade "kontrollflygningen". På 70-talet övergick Olle till eget spakande och fortfarande är han, trots snart fyllda 75 år, en av de mest aktiva "småflygarna" inom Västerås Flygklubb, med Johannisberg som hemmabas.

Sista flygning med Mosquito

J 30 Mosquito ersattes successivt av J 33 Venom under 1953-1954, men senast en Mosquito flög på Hässlö var sommaren 1987. Det var en av de få återstående flygande Mosquitos i världen som besökte Hässlö i samband med en civil flygdag. Sven-Olof Olson och "Åmål", båda som bekant välkända medlemmar i vår kamratförening, fick då var sin nostalgiska flygtur i Mosquiton. På J 30-tiden var Sven-Olof Olson förare och "Åmål" navigatör. Tyvärr totalhavererade denna Mosquito i England 1996, varvid besättningen omkom.



"Åmål" inför den sista "Mosquitoflygningen"

"Åmål" återger här sin minnesbild av flygturen:

Vid en titt i min gamla flygdagbok inför flygturen konstaterar jag att det är 33 år sedan jag gjorde min sista flygning med en F 1-Mosquito. När jag nu åter satt på min gamla navigatörsplats kändes det som om tiden stått still. Det kunde lika gärna ha varit andra passet för dagen. Bl a det speciella och härliga ljudet från två synkroniserade Rolls Royce-motorer och den speciella kabindoften gjorde sig starkt påmind. Att den 40 minuter långa flygturen även innefattade en "låg höjdsrepa" över min kåk i Dävö, gjorde inte upplevelsen sämre. Ett minne för livet!

Vad blev kvar?

Vid den här tiden var flygledningens museala intresse dåligt, ingen Mosquito sparades, varför vårt flygmuseum i Malmslätt gick misse om ett mycket intressant och för vårt flygvapen unikt flygplan. Vi får kanske hålla till godo med foton, det skrivna ordet och inte minst våra flygminnen. Om nu inte nedanstående projekt kan förverkligas.....!

"Mosquito-affären"

Sedan 1976 har olika aktiviteter pågått för att till Flygvapenmuseum anskaffa ett exemplar av Mosquito. Runt om i världen finns ett antal, varav ett (i olika delar) i Los Angeles. Idag lär läget vara sådant att ägaren har accepterat att restaureringsarbetet skall ske i Sverige, varför hans delar skall sändas över hit. För att ro projektet i hamn krävs pengar och för detta ändamål har en stiftelse etablerats – "Insamlingsstiftelsen de Havilland NF Mosquito MkXIX" - som bildades av Bo Fallbrink och Sölve Fasth i april 2000. Ordförande är Sven Scheiderbauer, som är chef för Flygvapenmuseet. Planerna är att flygplanet skall renoveras i Västerås Flygmuseums lokaler.

För genomförande behövs ekonomiskt stöd. Om Du läsare känner för ett enskilt bidrag - stort som smått – kan Du sätta in pengarna på vårt postgirokonto 433 29 23-4 och på talongen ange "Mosquito - affären". Vi vidarebefordrar sedan den insamlade summan, plus ett gemensamt bidrag från F 1 Kamratförening, till ovannämnda stiftelse. Alla slantar går oavkortat till transport och renovering. Samtliga som deltar i projektet arbetar helt ideellt. Närmare information kan Du få genom vår Kamratförening.

Mosquito meet 1994

Den 6-7 maj 1994 träffades ett 70-tal gamla J 30 förare och navigatörer på Hässlö. Många hade inte sett varandra sedan 50-talet. Deltagarna fick uppleva två fulltecknade dagar där naturligtvis gamla flygarminnen var det dominerande ämnet.



Samling nedanför gamla kanslihuset på F 1. Foto ur "Mosquitoboken".