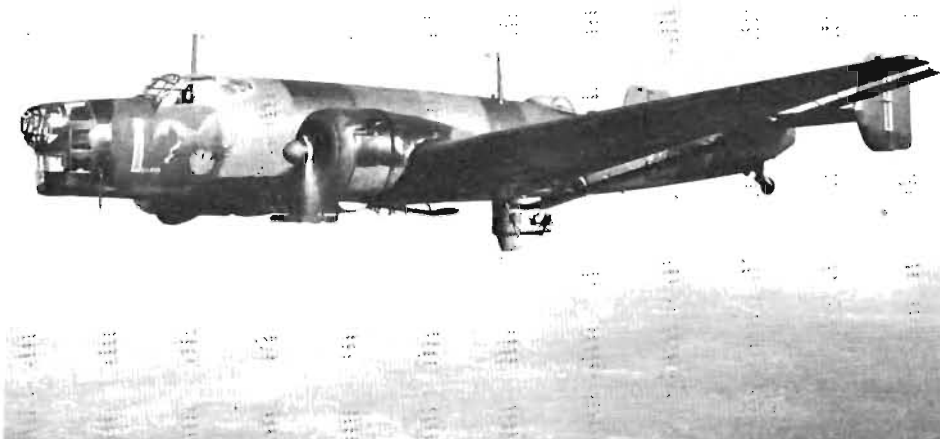


☆☆ I samband med att flygvapnet organiserades som självständig försvarsgren den 1 juli 1926 övertogs fem äldre bombplan av FIAT-typ från arméns flygväsende. De erhöll tjänstebeteckningarna B 1 och B 2 och fanns kvar fram till år 1932 respektive 1937. B 1 och B 2 flögs bl a i en del försök med bombfällning. De blev därefter mera sällan använda. ☆☆☆



B 3 - bra beredskapsbombare

Ar 1932 började dåvarande flygstyrelsen sondera olika möjligheter att skaffa ett nytt modernt bombplan. Detta skulle enligt planerna även kunna tjänstgöra som fjärrspaningsplan och torpedplan. Flera företag inlämnade anbud. Efter detaljstudium av alternativen kvarstod två förslag — ett från tyskdirigerade AB Flygindustri i Linnhamn och ett från amerikanska Douglas Aircraft Company. Anbudet från AB Flygindustri ansågs mest fördelaktigt. Det rörde sig om ett Junkers-flygplan typ EF (EF = Entwicklungsflugzeug), som fick typbeteckningen Junkers K-37 och i stort sett var en föregångare till Junkers Ju 86. Flygstyrelsen begärde hos regeringen att få köpa två provflygplan.

"SUECIA" SOM SVEK

Då anbudstiden utgätt mot slutet av år 1933 inkom ytterligare ett anbud, från brittiska Handley Page, som avsåg ett tvåmotorigt flygplan med arbetsnamnet "Suecia". Det brittiska alternativet var tekniskt, ekonomiskt och tidsmässigt underlägset det tyska, men trots detta tvingades flygstyrelsen av regeringen att skaffa Handley Page "Suecia".

Det visade sig dock snart att Handley Page inte kunde förverkliga sitt anbud gällande "Suecia". Genom att slopa torpedalternativet kunde flygstyrelsen flytta över intresset till Handley Page "Hampden". Ett plan av denna typ beställdes under maj 1935. Leveransen kunde dock inte ske förrän i september 1938, och då hade redan hela affärens fortsättning avvecklats.

JUNKERS SEGRADE

Junkers-alternativet blev trots allt det som kom att segra. Visserligen inte Junkers EF — eller Ju 85 som typen senare kom att heta. Detta flygplan utvecklades efter hand till det projekt som år 1935 tillsammans med Junkers Ju 88 presenterades för Reichsluftfahrtministerium, RLM. Ju 85 hade i likhet med Ju 86 dubbla stjärtfenor men det var Ju 88 som blev Luftwaffes nya

bombplan. Ju 85 tillverkades aldrig utan förblev ett projekt.

Flygvapnet beställde den 30 juni 1936 ett plan av typen Junkers Ju 86 A-1 från Tyskland, försett med två Pratt & Whitney Hornet S 1 E-C motorer på 760 hk vardera. Det nya bombplanet erhöll svensk beteckning B 3 och följdes snart av två liknande plan med originalbeteckningarna Ju 86 K-1 (exportversionen av Ju 86 A). Alla tre flygplanen tilldelades F1 i Västerås vid årsskiftet 1936—37. I maj 1937 var två av dem i tjänst.

57 B 3:OR TILL F1

Ytterligare en serie (37 plan) beställdes från Tyskland. Dessa tillfördes F1 under åren 1937—38 och hade originalbeteckningen Ju 86 K-4 (Bristol Mercury III motorer på 680 hk vardera) samt Ju 86 K-5 (Mercury XII motorer på 840 hk vardera).

De svenska beteckningarna var B 3 A respektive B 3 B, beroende på vilka av motoralternativen som för tillfället var aktuella. Senare ombyggdes femton B 3 A och B till B 3 C-2 genom att planen försågs med svensktillverkade NOHAB Mercury XXIV motorer på (då) 840 hk vardera.

LICENSTILLVERKNING

För att utrusta ytterligare en bombflottilj (F7 i Sätenäs) med B 3 beställde flygvapnet hos SAAB i Trollhättan licenstillverkning av typen med beteckningen Junkers Ju 86 K-13. Eftersom tillverkningen visade sig vara komplicerad och dyrbar hann endast 16 plan levereras till flygvapnet innan tillverkningen på grund av bl a ändrad taktik och ny flygmaterielplan lades ned.

De svensktillverkade planen erhöll beteckningen B 3 C (svensktillverkade Mercury XXIV motorer) och B 3 D (polsktillverkade Mercury XIX motorer på 905 hk vardera).

FRÄMST BOMBFLYGPLAN

B 3:orna tjänstgjorde främst som bombplan vid F1. Ett 20-tal plan modifierades långt senare även för torped- och minfällningsuppdrag och baserades från slutet av år

1944 vid F17 i Kallinge. Från år 1945, det år då kriget nominellt slutade, togs typen även i tjänst som spaningsplan vid F11 i Nyköping. Under hela kriget användes dock flera B 3:or ur F1 för fjärrspaning, från krigsbaser i Skåne och på västkusten, över resp södra Östersjön och de västra gränssfarvattnen m m.

År 1948 ombyggdes kvarvarande B 3:or till transportflygplan genom att beväpningen avlägsnades. Den akre skyttens plats ersattes av en uppbyggd nödutstigningslucka och i kroppssidorna skars ut ett antal fönster. De sista B 3:orna var i tjänst ända fram till 1958. Ett exemplar finns numera bevarat vid de flyghistoriska samlingarna nära Linköping.

BESÄTTNING FEM MAN

Normalt hade B 3:an som bombplan fem mans besättning. Denna utgjordes av förare, reservförare (alternativt flygsignalist), bombfällare, (även skytt vid kulsprutan i nosen), flygskytt vid akre övre kulsprutan samt flygskytt vid kulsprutan i nedsänkbart, undre torn.

Slutligen kan nämnas, att i samband med att det nya radarutrustade nattjaktplanet J 30 Mosquito introducerades vid F1 i Västerås användes en ombyggd B 3:a som flygande lektionssal försedd med Mosquitos radar. Radarantennen var placerad under en genomskinlig kupa i flygplanets nos. ■

Bo Widfeldt

Data och prestanda för B 3 C, Junkers Ju 86 K-13:

Motorer:	2 st SFA Mercury XXIV på vardera 980 hk
Beväpning:	3 st rörliga 7,9 mm kulsprutor
Bomblast:	1.000 kg
Maxhastighet:	ca 360 km/tim
Marschfart:	„ 280 km/tim
Flygsträcka:	„ 1.600 km
Topphöjd:	„ 6.200 m
Tomvikt:	5.760 kg
Flygvikt:	8.200 kg
Spännvidd:	22,7 m
Längd:	17,9 m
Höjd:	4,9 m
Vingyta:	82 m ²

Dunkers Du 86 K, B 3

