

Den svenske hær 1939-1945 - Forsøg med luftbårne enheder

Indledning

Ved krigens udbrud var det svenske flyvevåbens transportkapacitet stærkt begrænset, men behovet for at kunne forsyne de mange flyvepladser, der blev anlagt rund om i landet, var derimod stort. Tilsvarende var man meget naturligt inspireret af de tyske luftbårne operationer, så det var naturligt, at også svæveplaner også kom ind i billedet i Sverige.

Lg 105 - Et svensk svæveplan

Flyvermaterielkommandoen udarbejdede en liste med krav og AB Flygindustri i Halmstad fik opgaven med at konstruere et svæveplan. Firmaet havde i forvejen erfaringer fra at samle udenlandske civile svævefly og to forskellige typer så dagens lys - et mindre fly af typen Fi-1 (i sommeren 1943) og et lidt større fly af typen Fi-3 (marts 1944). Fi-3 var svaret på flyvevåbnets krav, og fik typebetegnelsen Lg 105 (*lastglidare*).

Ingen af projekterne blev dog særligt succesfulde, og der blev kun bygget seks af hver type. Forsøgene med svæveflyene var præget af havarier, og protypen til Lg 105 styrtede da også den 24. april 1944 ned under en belastningsprøve i 1.500 m højde. Piloten mistede livet, da hans faldskærm ikke åbnede sig helt.

Flyvevåbnets interesse i projektet kølnedes og videre produktion af de 70 stk., som man først havde tænkt sig blev indstillet. Omkring årsskiftet 1944-45 blev de to første svæveplaner, af de i alt fem, der nåede at blive færdige, leveret til eskadrille (*flottilj*) F 14 i Halmstad.



*Et Lg 105 svæveplan, fotograferet i Malm-slätt, 1944.
Fra Fi-3 Rediviva.*

Denne svenske *glider* havde en besætning på 2 mand og kunne transportere 10 fuldt udrustede soldater, eller en last på 1.250 kg.



*Et Lg 105 svæveplan og et ombygget B-5 bombefly, fotograferet i Malm-slätt, 1944.
Fra Fi-3 Rediviva.*

30 fly af typen Northrop 8A-1, der bar den svenske betegnelse B-5, blev ombygget til at kunne trække svæveplanerne.

Det forlyder, at den svenske forsvarsstab ønskede, at nogle svæveplaner skulle være klar til indsættelse pr. 30. april 1945, og det er en mulighed, at denne ordre skal ses i sammenhæng med de påtænkte operationer i Danmark og Norge, hvor overraskelsesmomentet kunne have afgørende betydning. Nærmere oplysninger om sagen foreligger ikke.

Kort tid efter krigens slutning vurderede den svenske forsvarsstab, at tiden var løbet fra svæveplaner. Yderligere forsøg og produktion stoppede dermed. AB Flygindustri forsøgte at interessere civile købere i sagen, men opgav hurtigt, da der på dette tidspunkt ikke ligefrem var mangel på brugte transportfly.

Planer om svenske faldskærmstropper

Inspireret af den tyske brug af stormpionerer, faldskærmsjægere og luftlandeenheder gik man også i Sverige i gang med at vurdere mulighederne.

Med stormpionerer gik det lettere end med de enheder, der var afhængige af den begrænsede transportflykapacitet og allerede i 1940 kunne man - under stor pressebevågenhed - forevise de første stormpionerer, der bestod af soldater fra Jönköpings-Kalmar Infanteriregiment (I 12) og Göta Ingenjörkår (Ing 2); begge enheder indgik i 1. Infanteridivision, der senere blev tiltænkt opgaver i forbindelse med Operation Rädde Själland.

Hvert faldskærmskompagni skulle udrustes med:

- 9 mm pistol m/39: 40
- 9 mm maskinpistol m/37-39: 90
- 6,5 mm automatgevær m/40: 24
- 6,5 mm let maskingevær m/37: 11
- 47 mm morter m/40: 3
- 80 mm morter m/29: 1
- 20 mm maskinkanon m/40: 2

Oversigten er fremstillet på baggrund af Kilde 1.

Med hensyn til faldskærmsjægere opstillede man i 27. august 1941 et direktiv for, hvorledes en eventuel faldskærmsbataljon skulle organiseres og planerne skulle have indgået i debatten op til Forsvarsordningen af 1942, så vidt vides dog uden at have nydt fremme. Flyvevåbnet satte sig tilsyneladende imod at skulle stille de nødvendige fly til rådighed.

En faldskærmsbataljon skulle bestå af 595 mand, alle frivillige, organiseret i en bataljonsstab og tre kompagnier.

Hver faldskærmsjæger skulle, foruden sin personlige udrustning, medføre forplejning (frysetørret) til to døgn samt sprængmidler; samlet vægt af udrustning ca. 26 kg, hvorved soldatens samlede vægt blev ca. 100 kg.

Planerne om svenske faldskærmstropper føres ud i livet

En egentlig svensk landmilitær faldskærmsuddannelse begyndte først efter krigen og de første spring fandt sted 21. marts 1951. Herefter kunne chefen for de første faldskærmssoldater, Nils Ivar Carlborg, der i 1948 havde gennemført sin uddannelse i USA, melde til generalinspektøren: "*Överste, svensk fallskärmsjägarutbildning påbörjad*"!

Kilder

1. Fi-3 Rediviva - Svæveflyets historie, billeder og tegninger samt planer om bygning et nyt kopi i fuld skala.
2. Lg 105 - AB Flygindustri Fi-3 (1944-1945) af Lars Henriksson.
3. Lg 105 - 1944-45 fra Svenskt Militärhistoriskt Biblioteks hjemmeside.
4. The location of the air force wings, fra hjemmesiden Swedish military aviation.
5. Fallskärmsjägarskolans historia, fra det svenske forsvars hjemmeside.

Efterskrift - Lg 105 svæveplanets data



Lg 105 svæveplan. Fra Kilde 1.

Vingefang: 16,5 m	Transport: 250 km/t
Længde: 9,7 m	Fri flugt: 350 km/t
Højde: 3,3 m	Ved landing: 80 km/t
Max. hastighed:	
Besætning: 2	
Last: 1.250 kg	

Den flotte computeranimerede tegning viser svæveflyets bemaling, som var grågrøn på oversiden og lys gråblå på undersiden. Afmærkningen var den svenske nationalkokarde på undersiden af vingerne og på siden af kroppen. Flyet bar ingen øvrige kendetegn.

Per Finsted

