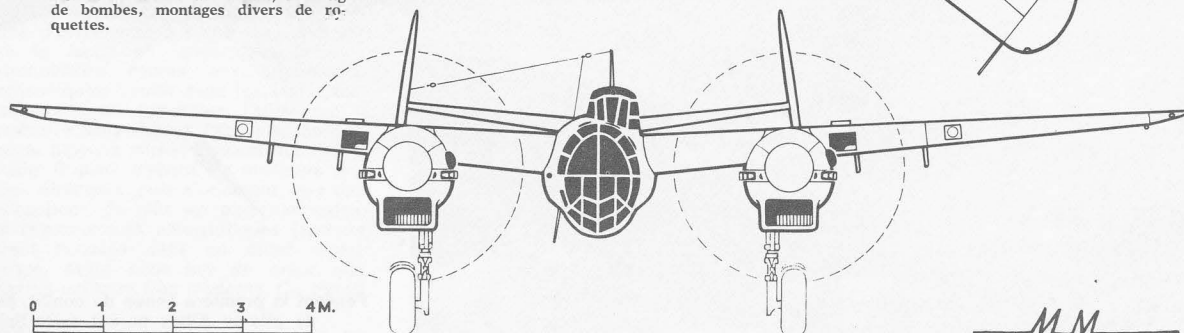


SAAB
B18 B

Avec deux moteurs Daimler Benz
DB 605 B 12 cylindres à injection de
1 475 ch unitaire.

Envergure	17,04 m
Longueur	13,23 m
Hauteur	4,35 m
Surface alaire	43,80 m ²
Poids en charge	8.793 kg
Vitesse maximale	570 km/h
Vitesse de croisière	480 km/h
Vitesse d'atterrissage ..	140 km/h
Autonomie	2.600 km
Plafond	9.800 m

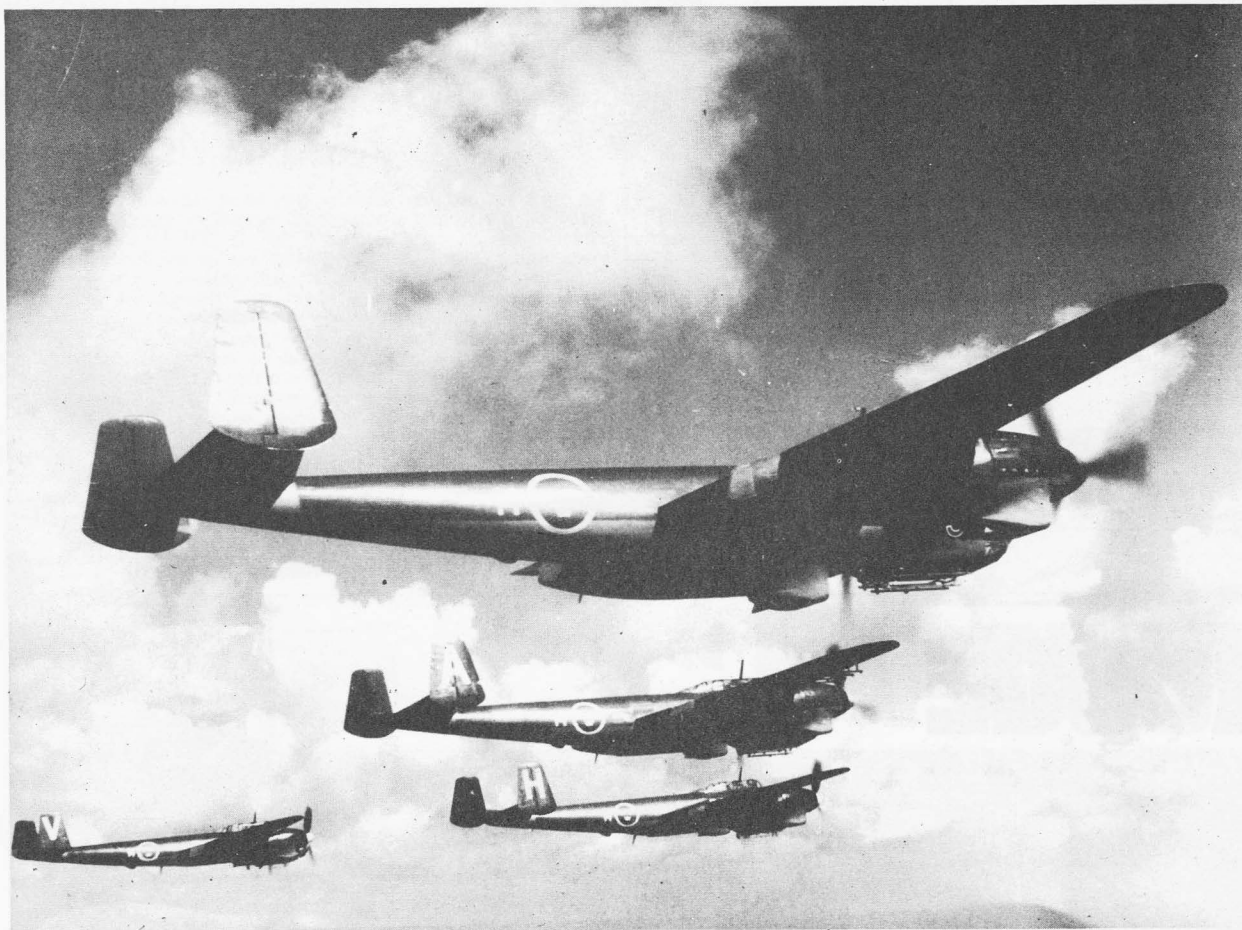
Armement : une mitr. fixe de 13 mm,
une mitr. mobile de 13 mm, 1 400 kg
de bombes, montages divers de ro-
quettes.



0 1 2 3 4 M.

MM

Ci-dessous, un vol de groupe de B 18B de la Flygflottilj F14 démontre la ligne très proche des bimoteurs Dornier choisie par le constructeur suédois. Noter les lance-roquettes sous le fuselage et sous les ailes.



LE SAAB 18

par Michel Marrand

Comme nous l'avons rappelé dans notre précédent numéro (voir n° 25, page 27), l'aviation militaire suédoise lança dans les années précédant immédiatement la seconde guerre mondiale un programme de rééquipement et pour le réaliser fit appel à l'industrie nationale. Après le Saab 17 commandé en 1937, un projet plus ambitieux fut soumis à cette firme; un bimoteur de reconnaissance (projet L11).

La première étude était fortement influencée par les conceptions américaines d'alors du bimoteur de combat avec, en particulier, un train tricycle, mais lorsque les deux prototypes furent commandés (novembre 1939 et février 1940) non seulement la Flygvapnet demandait que le L11 devienne un avion d'attaque/bombardement/reconnaissance mais le projet avait évolué vers une formule plus « européenne » fortement inspirée des bimoteurs Dornier du genre Do 17Z et Do 215. Une caractéristique insolite de l'appareil était son cockpit déporté sur babord (à la manière de notre Amiot 351) dans le but de procurer une meilleure visibilité au pilote vers le bas. Dos à dos avec le pilote le navigateur-mitrailleur disposait d'une mitrailleuse lourde mobile et le bombardier avait son poste dans le nez vitré dont les glaces inférieures planes reproduisaient les facettes de style typiquement allemand.

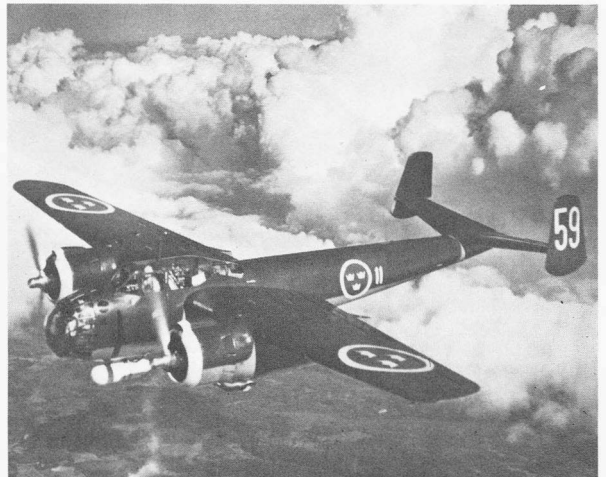
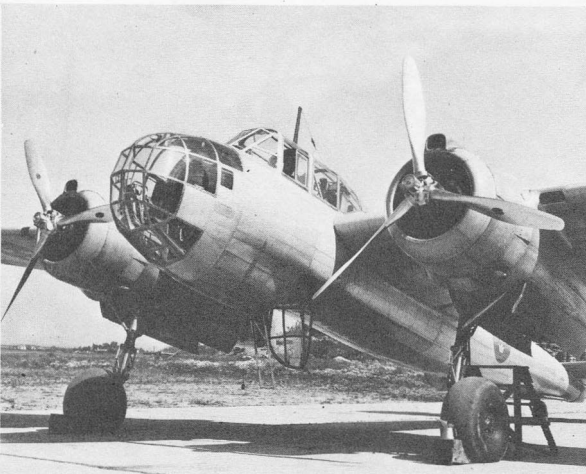
Le premier vol fut réalisé le 19 juin 1942, le prototype (numéro 18002) étant équipé de la copie suédoise du Pratt and Whitney R 1830 SC3-G (désigné STWC3 en Suède) donnant 1 065 ch. Il fut constaté qu'avec ces moteurs, le Saab 18 n'affichait que des performances très moyennes et on envisagea rapidement le montage de groupes plus puissants, en l'espèce les Daimler-Benz DB 605B de 1 475 ch dont la licence de construction avait été acquise en 1940. Malheureusement la production entière de ce moteur était destinée en priorité au chasseur Saab J21 et l'on dut se contenter des Pratt.

La série commandée en juillet 1942 fut donc équipée, faute de mieux, de ces moteurs jugés insuffisants, sous la désignation B 18A (B pour Bombardier) à 63 exemplaires. Néanmoins, les livraisons ne commencèrent qu'en mars 1944, les avions équipant l'escadre F1 basée à Västerås jusqu'à ce qu'ils soient peu à peu remplacés par des « Mosquito » de chasse de nuit. Au fur et à mesure de ces remplacements les Saab 18 étaient d'ailleurs modifiés en S 18A pour les missions de reconnaissance par montage de caméras Ska 5 et 13 et en 1950 d'un radar américain extérieurement sous le nez. Les formations qui utilisaient ces avions étaient la F11 et la F21. Avec ce radar et des bombes éclairantes, les S 18A étaient capables



Ci-dessous, à gauche, le prototype initial du Saab 18, n° 18.002, à moteurs P. et W. La trappe inférieure était surtout destinée à l'accès de l'équipage.

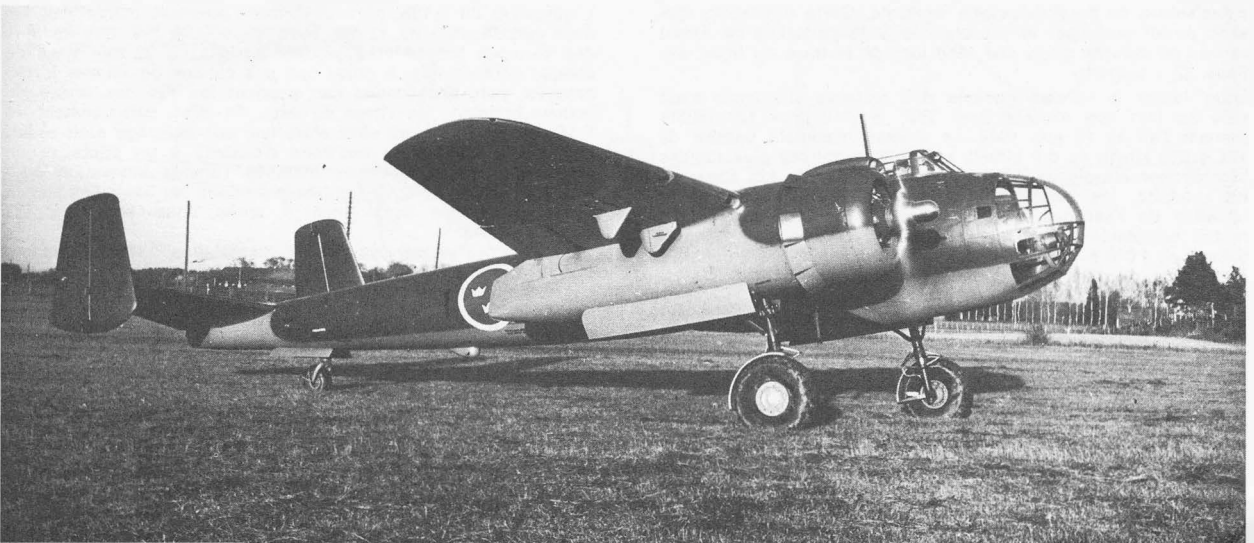
Ci-dessous, un S 18A de la F11 avec son radar de reconnaissance sous le nez.



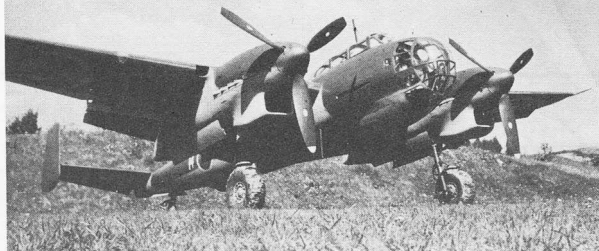
Ci-contre, une autre vue d'un S 18A avec radar permet de constater que si l'armement était conservé, les freins de piqué étaient démontés.



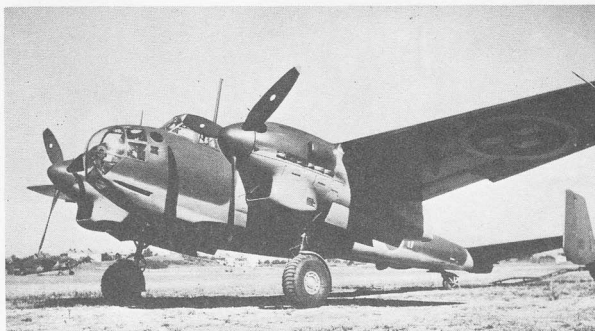
Ci-dessous, un B-18A de l'Escadre F1 roule au sol. Noter les garde-boue et les gros guides des freins de piqué.



au dos de la couverture de ce numéro de l'Album vous trouverez des profils en couleurs des Saab 18



Ce B-18B montre ses moteurs Daimler-Benz, ses pneus à gros reliefs et ses freins de piqué abaissés.

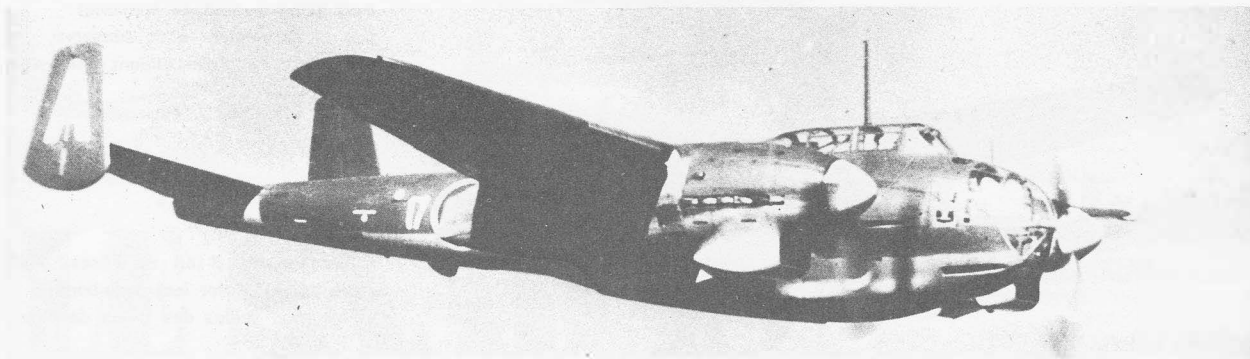


Le fuselage modifié de l'avion d'attaque T-18B est caractéristique sous cet angle.

Ci-contre, à droite, un armurier entretient le canon Bofors de 57 mm d'un T-18B. Noter les trappes d'accès à l'arme et à son alimentation.



Ci-dessous, le plus rapide des Saab 18 et aussi un des plus rapides bombardiers d'assaut de son époque, le T 18B.



de missions de reconnaissance nocturne. Cette utilisation spéciale devait prolonger la carrière des S 18 puisqu'ils ne furent retirés du service qu'en mai 1959 lors de la mise en ligne des Saab 32 « Lansen ».

Entre temps la version équipée des moteurs allemands avait volé en tant que modèle Saab 18B, le prototype (n° 18001) prenant l'air le 10 juin 1944. La vitesse maximale passait de 465 à 570 km/h, ce qui situait le B 18B parmi les plus rapides bombardiers classiques de l'époque. Une série de 120 appareils fut produite, les livraisons commençant en octobre 1945 au bénéfice de l'escadre F14 de Halmstad. L'armement défensif restait semblable à celui du B 18A mais la charge de bombes passait de 1 000 à 1 400 kg et des lance-roquettes furent installés pour des projectiles de différents calibres.

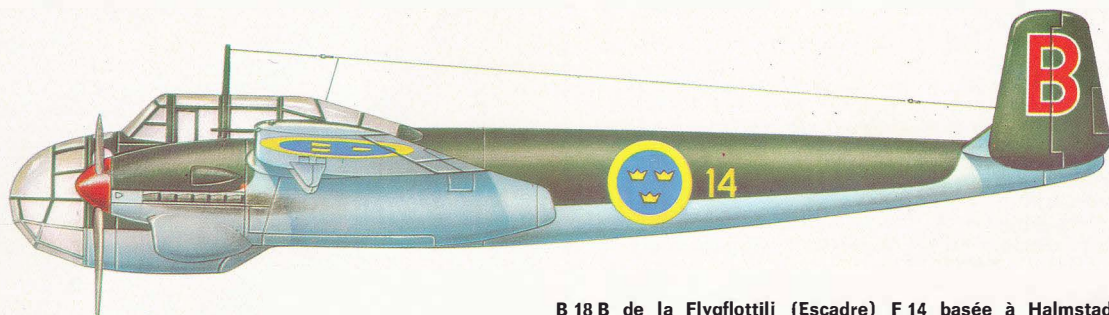
La dernière version construite de l'appareil répondait à l'origine à une demande de la Flygvapnet pour un bombardier-torpilleur. Mais la doctrine de l'aviation suédoise au sujet de l'attaque des objectifs marins évolua vers un abandon de la torpille au profit d'une combinaison Bombes-Fusées-Armes de bord. Le fuselage de la version T 18B fut donc entièrement remodelé pour répondre à cette nouvelle mission et le prototype vola le 7 juillet 1945 (n° 18164, une cellule de B 18B).

L'armement du T 18B, particulièrement puissant, comprenait les deux mitrailleuses de 13 mm habituelles (une fixe, une mobile) des versions précédentes et deux canons de 20 mm fixes de chaque côté du nez. A noter que des canons de 40 mm furent essayés, puis abandonnés car, pendant les tirs, les ondes de bouche brisaient les vitres du nez... En effet, curieusement, le T 18 conservait un nez vitré alors que son équipage était réduit (logiquement pour les missions d'assaut) à un pilote et un mitrailleur arrière, d'ailleurs installés (grande innovation pour l'époque) sur des sièges éjectables produits par Saab. Les sièges éjectables furent aussi montés après coup sur tous les B 18B en 1949.

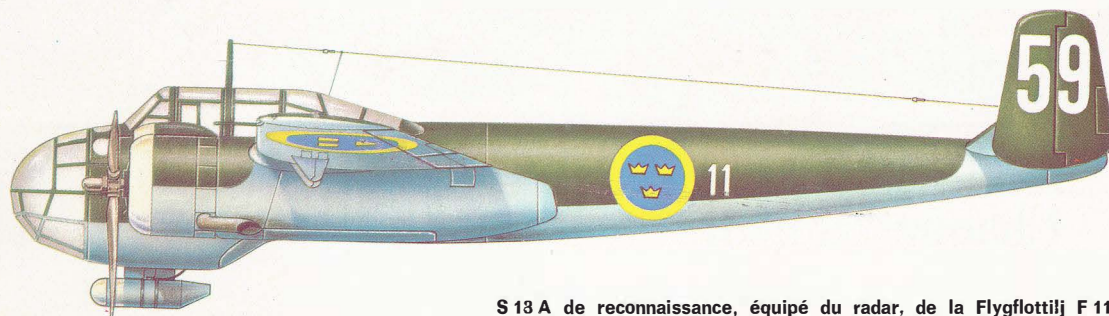
Après la mise en service des 62 exemplaires T 18B à l'escadre F17, un canon Bofors de 57 mm fut monté sur certains appareils. Cette pièce approvisionnée à 40 obus, les tirait à la cadence de 180 coups-minutes. Malgré un poids total supérieur à celui du B 18B (9 272 kg) le T 18, probablement à cause du nouveau dessin de son fuselage, fut le plus rapide des Saab 18, puisque frisant les 600 km/h.

Les B 18B et T 18B furent les avions d'attaque et de bombardement de première ligne de la Flygvapnet jusqu'à ce que le premier soit remplacé en 1955 par le « Vampire » F.B.50 et le second en 1956 par le « Lansen ».

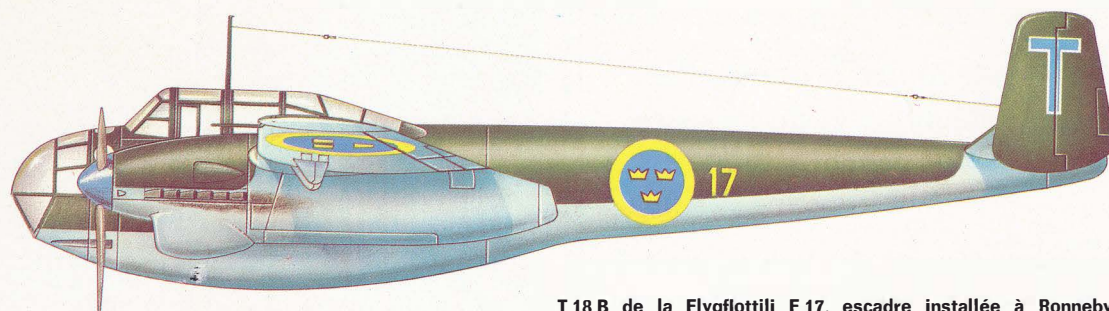
SAAB 18



B 18 B de la Flygflottilj (Escadre) F 14 basée à Halmstad.



S 18 A de reconnaissance, équipé du radar, de la Flygflottilj F 11.



T 18 B de la Flygflottilj F 17, escadre installée à Ronneby.