

Nom de l'avion : Saab - B.18

Type d'avion : Bombardier-reconnaissance biréacteur monoplace

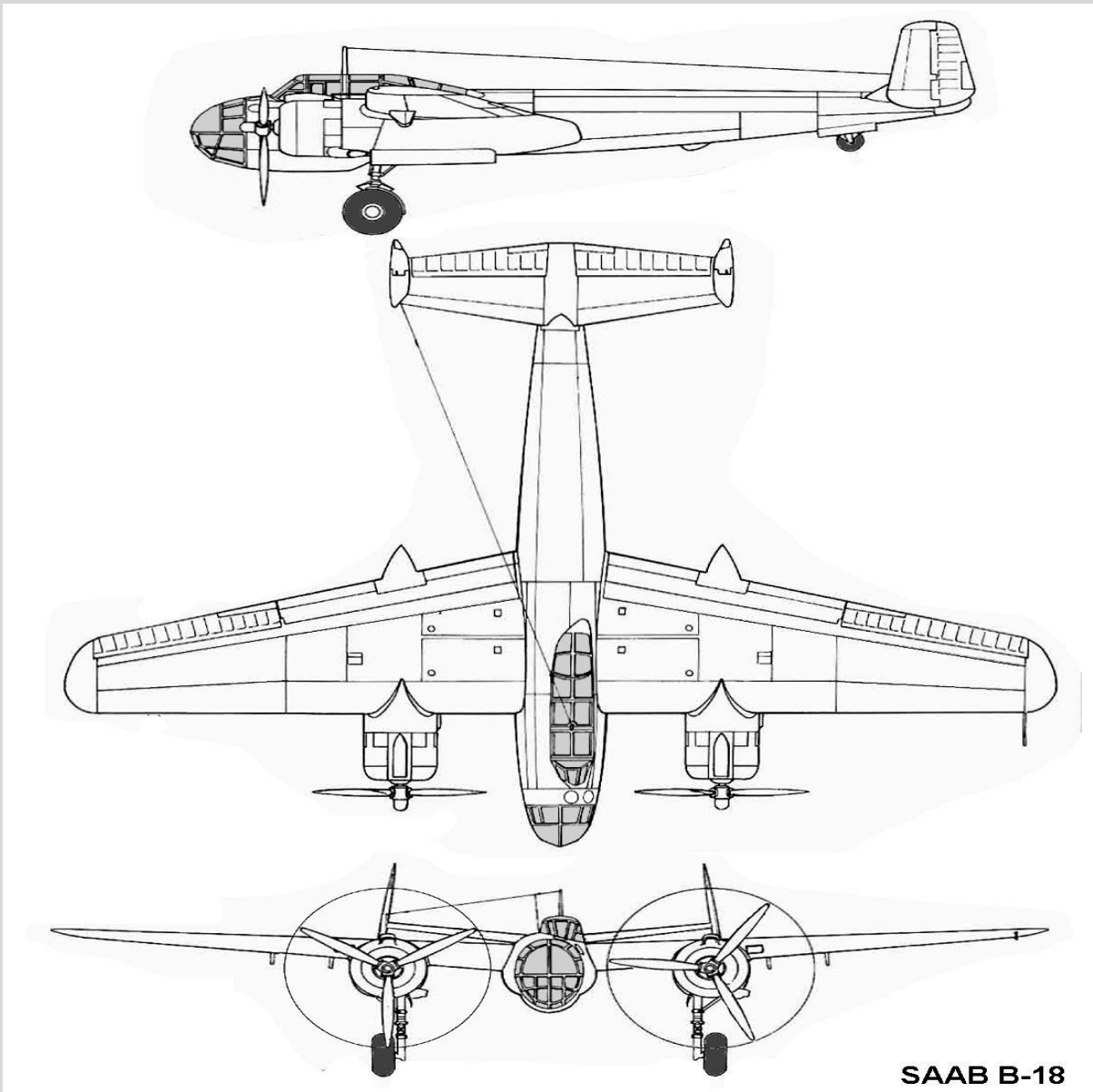


MOTORISATION

Daimler-Benz DB 605



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



SAAB B-18

ARMEMENT

2 canons défensifs de 13.2mm

1 mitrailleuse fixe de 7,92 mm dans la racine de l'aile

8 roquettes air-surface sous les ailes, 1500 kg de bombes dans une soute interne



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 575 km/h

Plafond pratique= 9800 m

Rayon action= 2600 km



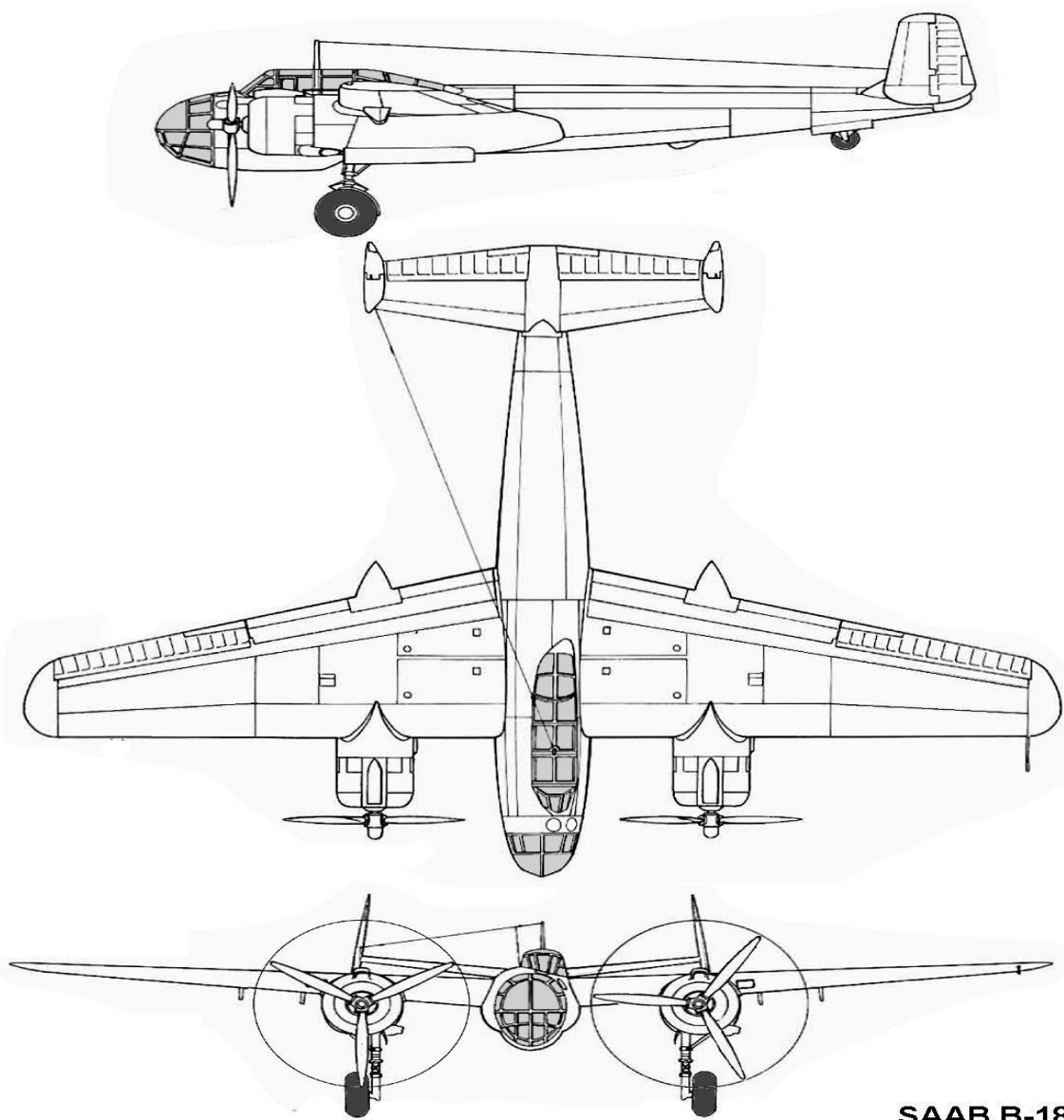
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
17,0 m	13,25 m	4,35 m	43,75 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg



SAAB B-18

HISTOIRE

Le Saab 18 est un bombardier bimoteur construit par le suédois Saab à partir de 1942 jusqu'en 1948. Bien qu'il soit entré en service dès 1944, la conception de l'avion datait déjà de 1939 dans le cadre du projet initial L 11 du constructeur suédois ASJA1. Le prototype conçu par l'ingénieur Anders J. Andersson entama son vol initial le 19 juin 1942, sous les commandes du pilote d'essai Claes Smith. Les premiers Saab B 18A remplacèrent les B 3 de la flottille F 1 Hässlö, à Västerås. En 1945 c'est la flottille F 14 basée à Halmstad qui reçut les premiers B 18B. Mais à cause de qualités de bombardement déjà obsolètes, toutes les séries furent ensuite converties, à partir de 1945, en version de reconnaissance (spaning), et rejoignirent les flottilles F 3 de Malmen et F 11 de Nyköping. Sa silhouette de face servira d'emblème aux premières automobiles Saab.

Histoire Dans l'intention de remplacer ses Junkers Ju-86 B3 et une partie de ses SAAB B 17, la force aérienne suédoise adressa en 1938 aux divers avionneurs nationaux une demande d'étude pour un appareil bimoteur de reconnaissance. La requête fut presque immédiatement modifiée pour l'obtention d'un appareil de plus large utilisation, pouvant assurer les fonctions de bombardier léger, de torpilleur, d'avion d'attaque, de reconnaissance à longue distance, et de chasseur lourd. Parmi les constructeurs sollicités, AFF se désista, de même que GV qui amorçait sa transformation en AFV, et c'est donc SAAB, ayant récemment absorbé ASJA, qui commença le programme d'étude sous la direction de Frid Wänström et de son collègue américain Carl Haddon. Puis ce fut le début de la seconde guerre mondiale et le constructeur concentra l'essentiel de ses activités sur la production du B 17 en laissant en demi-sommeil le développement du "projet L 11". D'aspect assez semblable au Dornier Do 17 allemand, le nouvel appareil était un bimoteur entièrement métallique, monoplane à aile médiane et volets entoilés, à double dérive, avec un train d'atterrissage classique escamotable. Le cockpit était décalé sur la gauche du fuselage pour laisser sur la droite la place à 2 mitrailleuses de 13.2 mm approvisionnées à 300 coups chacune : l'une tirant vers l'avant, actionnée par le pilote, et l'autre dans la partie basse, tirant vers l'arrière, actionnée par le bombardier logé dans le nez vitré de l'avion. Le troisième homme d'équipage, l'opérateur radio placé derrière le pilote et tourné vers l'arrière, utilisait une mitrailleuse de défense de 7.92 mm. Deux prototypes volèrent pour la première fois le 19 juin 1942 sous la désignation de SAAB 18A, mais il fallut attendre 1944 pour que la production en série et l'entrée en service soient effectives. L'appareil devait être équipé de Bristol Taurus, mais les moteurs britanniques n'étant pas livrés, on les remplaça par des Pratt & Whitney Twin Wasp STWC-3 de 1 065 Ch, de fabrication suédoise, pour la sortie de la version bombardier, le B 18A. La version reconnaissance photo, issue d'une conversion de la précédente en 1946, fut désignée S 18A ; à partir de 1949, elle fut dotée d'un radar AN/APS-4 de l'US Navy construit sous licence (PS-18/A) placé dans un pod sous le nez de l'appareil. Celui-ci resta en service jusqu'à son remplacement par le S 32C Lansen, en 1959. Après le vol inaugural du prototype SAAB 18B le 10 juin 1944, la version bombardier en piqué désignée B 18B entra en service en 1945. Avec un équipage réduit à deux hommes et motorisé avec des Daimler-Benz DB 605B de 1 475 Ch, l'engin avait de meilleures performances que ses prédécesseurs ; il fut produit à 119 exemplaires et retiré du service en 1958. La dernière version, anti-navires/attaque au sol, entra en service en 1947 sous l'appellation T 18B et fut produite à 52 exemplaires. L'appareil, à l'aérodynamique affinée, était armé de 2 canons de 20 mm et d'un de 57 mm et pouvait emporter une torpille et divers missiles. Il fut retiré du service en 1958 et remplacé par le A 32A Lansen. La production totale de SAAB 18, le dernier avion de combat à hélice suédois, fut de 240, toutes versions confondues.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/suede/suede.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/suede/saa_b18.htm

