

Japan's flygplansbestyckade ubåtsgiganter

Det måste varit en chockerande upptäckt. Fienden hade vapnet som möjliggjorde ett smygande anfall mot det amerikanska fastlandet. De tänkta bombmålen var bland andra New York och Washington D.C. Men Japan bringades på fall i augusti 1945 innan de dödsbringande, flygplansbestyckade superubåtarna hann komma till skott. Efter en omfattande analys av hangarfartygs-subåtarna sänktes de i hemlighet vid Hawaii. Amerika ville inte låta Sovjet ta del av tekniken.

TEXT STEFAN LÖFGREN



De var världens största ubåtar. Riktiga monster. "Sentoku I-400"-klassen överträffades inte i storlek förrän atomubåtarna började byggas i slutet av 1950-talet. Fyra dieslar om vardera 2 250 hk för ytdrift, 2x 2 100 hk elmotorer för undervattensdrift, och bränsle för 1 ½ varv runt jorden. Den räckvidden är oöverträffad bland samtliga hittills byggda diesel/elektriska ubåtar!

Tre fartyg färdigställdes, men endast två av dem kom i tjänst före Japans kapitulation, I-400 och I-401. 122 meter långa med 157 mans besättning och piloter vardera var de med sina 6 000 ton mer än dubbelt så stora som sina typiska amerikanska motsvarigheter. Och med

vattentät hangar ombord med plats för tre attackflygplan hamnade dessa smygande undervattensgiganter i en klass för sig.

Idén med flygplan ombord på ubåtar härstammar från första världskriget, men då var det huvudsakligen fråga om spaningsflygplan. Både tyskar och engelsmän experimenterade med att låta ubåtar bära flygplan ut till sjöss. Något dykande med kärnorna ombord var det inte tal om, utan fartygen fick segla i ytläge tills flygplanen skickats iväg. I U.S. Navy tittade man utan någon större entusiasm på konceptet under 1920-talet. Den amerikanska ubåtsflottan accepterade aldrig idén fullt ut, och projektet lades ned.

Frankrike och Italien utvecklade idén under tiden mellan världskrigen. Franska "Surcouf" var en kraftigt bestyckad "undervattenskryssare" som bar med sig ett artilleriledningsflygplan i en hangar på akterdäck. Surcouf var världens största ubåt vid andra världskrigets utbrott. Men det var Japan som stod för den mest omfattande utvecklingen och användandet av ubåtshangarfartyg.

Totalt byggdes mellan 40 och 50 flygplansbestyckade ubåtar mellan 1937 och 1945, och i början av andra världskriget var de redan ett terrorvapen kapabelt att nå det nordamerikanska fastlandet. I september 1942 skickade ubåten I-25 fram

sitt flygplan för att utföra en brandbombning av ett skogsområde i närheten av Brookings, Oregon. Eftersom Oregons skogar var tämligen fuktiga under höstmånaderna lyckades bomberna inte starta någon större skogsbrand, men anfallet fick definitivt USA att vakna till. Fienden fanns närmare än man räknat med.

Japan ville uppenbarligen ta kriget ända hem till amerikanerna. Med en räckvidd motsvarande gott och väl en resa tur och retur varstomhelst på jordklotet skulle I-400-ubåtarna obemärkt ta sig från Japan till den amerikanska väst- och ostkusten. Man förfogade över ett globalt vapensystem, en superubåt. I ytläge skulle sedan flygplanen plockas fram och klagöras för anfall. För att kunna försvara sig under den riskabla tiden på ytan hade fartygen tio 25 mm luftvärnskanoner och en 14 cm pjäs med en räckvidd om 15 km, samt åtta torpedtuber i fören. Radarutrustning för att hitta luft- och sjömål fanns installerat tillsammans med radarvarnare. Ytläget intogs med fördel nattetid, för att minska risken för upptäckt.

Flygplanen var av typen Aichi M6A1 "Seiran", som översatt blir ungefär "Storm från klar himmel", eller "Dimma på en klar dag". Namnet speglar det faktum att amerikanerna inte skulle veta att de var på väg att bli anfallna! Seiran var speciellt framtagen för just ubåtstjänst. Vingar, fena och stabilisatorer var vik- och fällbara för att kärnorna skulle få plats i den tublika, ➔



31 m långa hangaren. Hopvikt blev den totala diametern på maskinen densamma som dess propeller. Hangarutrymmet med diametern 3,5 m hade en öppningsbar port i fronten, tätad med en 5 cm tjock gummipackning. Det flygplan som var placerat främst kunde monteras av fyra man på endast sju minuter. Att få de andra två klara tog ytterligare cirka 15 respektive 20 minuter. Valde man att skicka iväg kärorna utan pontoner tog hela proceduren totalt 15 minuter för tre flygplan. Två pontonet förvarades i särskilda vattentäta fack under däck, med två pontoner på var sin sida om katapultrampen. Ett tredje set fanns i hangaren. För att underlätta monteringen nattetid hade flygplanen vissa ytor och komponenter målade med självlysande färg.

Att värma upp flygmotorerna för start var självklart helt nödvändigt. Starta dem inne i hangaren, i u-läge, var inte att tänka på. Besättningen hade då utsatts för dödligt utsläpp av kolmonoxid. Varmkörning på däck skulle innebära alltför lång exponering för fientlig radar eller annan spaning. Återstod att finna en bättre lösning, och det blev en tysk design japanerna anammade. Speciella värmesystem förvärmde oljan innan den fylldes på i motorn. När kärorna rullades ut på katapultrampen hade motorerna praktiskt taget redan arbetstemperatur och var omgående redo för användning. Starten skedde från en 26 m lång ramp på fördäck, utrustad med tryckluftskatapult.

Vad skulle vara det mest kännbara slaget mot den amerikanska krigsmaskinen? I Japan planerades att sätta in superubåtarna i ett anfall mot Panamakanalen, en pulsåder för förnödenheter och flottstyrkeförflyttningar mellan Atlanten och Stilla Havet. Att slå mot detta strategiskt viktiga mål beräknades stoppa fartygstrafiken genom kanalen under minst sex månader. All trafik, militär som civil, skulle vara tvingad till den långa omvägen runt sydamerikanska kontinenten, via Kap Horn.

Det kom fram viktig information från tillfångatagna amerikanska soldater med



I-400 skickar iväg ett av sina Aichi-flygplan. Modellbyggsatsens "box art" är målad av Yoshiyuki Takani.



Amerikanska flottister poserar i I-400's hangar.

tidigare tjänstgöring som vaktpersonal vid kanalens inlopp. I takt med Japans sviktande lycka på slagfälten hade det amerikanska flygskyddet av slussarna praktiskt taget upphört. Sannolikheten för ett anfall ansågs minimal. När en japansk ingenjör som jobbat med kanalbygget presenterade ritningarna för japanska flottans generalstab hade man inga svårigheter att hitta konstruktionens svagheter.

Man siktade på ett "nackskott". Slussarna på Stilla Havssidan var visserligen av en sårbarare konstruktion, men att slå ut Atlantslussarna vid Gatun innebar chans till större skada. Det utforsande vattnet skulle vara svårstoppat. Ubåtarna skulle ta sig in till kusten utanför Ecuador. Bara det ett minst sagt riskabelt företag eftersom hela Stilla Havet sommaren 1945




Modellen visar hur M6A1 Seiran såg ut när de förvarades i hangaren.

kontrollerades av U.S. Navy. I ett samlat anfall med sex flygplan skulle man korsa Colombia, svänga västerut över Karibiska havet för att till sist, på sydlig kurs, nå Panamakanalens norra inlopp. För att säkerställa ett lyckat resultat beslöt man att genomföra uppdraget i Kamikazestil. A6M1 kunde bara medföra en 800 kg bomb, och att precisionsbomba slussarna ansågs alltför svårt. Piloter och flygplan skulle offras, precis som vid så många andra japanska flyganfall under senare delen av kriget.

Innan anfallet hann påbörjas kom beskedet att Okinawa fallit, och ryktet gick att USA nu planerade en invasion av det japanska fastlandet. Ubåtsvapnet behövdes för att försöka avvärja ett direkt hot mot hemlandet. Japans kapitulation kom innan I-400-ubåtarna hunnit utföra något av sina planerade uppdrag.

Efter Japans kapitulation studerades superubåtarna med stort intresse av den amerikanska segrarmakten. Ryssarna krävde, enligt gällande avtal de allierade emellan, att få se fartygen och ta del av tekniken, men något sådant hade inte USA tänkt tillåta. Det Kalla krigets dagar hade redan inletts. Fyra ubåtar, däribland I-400 och I-401 seglades av amerikanska sjömän till Hawaii där de torpederades och sänktes av den amerikanska ubåten USS Trumpetfish. Sovjet protesterade högljutt! Den exakta platsen hölls hemlig, men 2005 hittades I-401 av Hawaii Undersea Research Laboratory på 820 m djup utanför ön Oahu. Samma team fann även I-400 i augusti 2013.

Endast ett exemplar av Aichi M6A1 "Seiran" finns bevarat. Det står utställt hos National Air and Space Museum i Washington D.C. 



Världens enda bevarade Aichi M6A1 "Seiran", hos National Air and Space Museum.