

Författare: Axel Carleson

SVENSKT SPANINGSFLYG

Som i många andra länders flygvapen var även det svenska spaningsflyget under många år mer än lovligt försummat med avseende på såväl flygmateriel som på kvalificerad spaningsutrustning. De flygplan, som man använde sig av ända in under andra världskriget, var som regel överförda från andra flygslag. Därför var de i allmänhet högst omoderna och slitna - om än mer eller mindre modifierade för spaningstjänst. Den moderna spaningsteknik som utvecklades under andra världskriget innebar ett jättesteg från den tid då besättningen på spaningsplanet från relativt låg höjd lutade sig ut ur planet och med blotta ögat försökte att registrera och /eller fotografera med en handhållen kamera vad som upptäcktes på marken. Ett modernt spaningsflygplan idag har en imponerande uppsättning av kameror, som medförs samtidigt och som gör det möjligt att fotografera åt alla håll utom bakåt. Fotografering kan ske från lägsta höjd med högsta fart och från högsta höjd med speciella höghöjdskameror med omkring en meters brännvidd. Och resultatet är skarpa bilder med osviklig säkerhet.

Under andra världskriget kunde man emellertid skönja en vändpunkt för spaningsflyget. Även i Sverige hade man börjat inse att flygspaningen utgjorde grunden till ett lands försvar. Vid krigsutbrottet 1939 började det bli uppenbart att man måste skapa ett spaningsflyg för strategisk spaning mot östersjöhamnar och havsövervakning utanför vår egen kust. Den 1 juli 1941 uppsattes därför fjärrspaningsflottiljen F11, Kungliga Södermanlands flygflottilj i Nyköping. Dess uppgift var att i första hand ombesörja den operativa spaningen åt försvarsgrenarna. Flottiljen var under de första åren utrustad med flygplantypen S16 Caproni.

Att anskaffa kvalificerad flygmateriel i ett läge av krig och avspärning var ingalunda någon lätt sak. Man fick ta vad som bjöds - Caproniaffären t ex. I december 1943 hade F11 fått inte mindre än totalt 72 Caproni Ca 313, S16, beroende på att de ansågs vara alltför olämpliga som bombflygplan vid F7. Caproni-planet var ett utpräglat nödköp med stora brister, Trots detta gjorde Adock S16 stor nytta under krigsåren. Erfarenheten blev att nöden har ingen lag och underrättelserna måste hämtas till priset av förlorade flygplan och spaningsbesättningar till följd av krigshandlingar eller undermålig flygmateriel.

Erfarenheterna från de krigförande länderna under andra världskriget visade att den flygande kameran verkligen var vaktposten i första försvarslinjen. Flygfotospaningen var "försvarets öga" och kameran hade en förstahandsroll i krigföringen. Men för att kunna lösa de uppgifter som nu ålades flygspaningen under de mest skiftande förhållanden, så måste ju också spaningsflygaren ha till sitt förfogande ett modernt flygplan med mycket goda prestanda och den bästa tänkbara kamerautrustningen. Under dessa förutsättningar fanns det goda möjligheter att inhämta värdefulla underrättelser om motpartens uppträdande så att försvarsledningen kunde utläsa fiendens avsikter och med stöd därav disponera de tre försvarsgrenarna på bästa sätt.

I ett tidigt skede av andra världskriget insåg engelsmännen att ett ensamt litet spaningsflygplan med överlägsna fart- och höjdpredanda skulle vara mycket fördelaktigt i spaningshänseende. Denna typ av spaningsflygplan skulle då kunna flyga över radarns och luftvärnets räckvidder samt tillräckligt fort och högt för att klara sig från fientligt jaktflyg. Om såväl vapen som kameror medförts skulle spaningsflygplanet blivit alltför stort och otympligt och dess prestanda ifråga om räckvidd, vändbarhet, snabbhet och stigförmåga skulle då bli undermåliga. Spaningsflygplanet gjordes därför icke vapenbärande. Men därmed tvingades man också gå in för principen att spaningsflygaren skulle undandra sig strid. Blev han anfallen av jaktflyg eller hade han "spanat färdigt", gällde det alltid att fly sin kos. Spaningsflygaren skulle "se men icke själv bli sedd" och bilderna/nyheterna skulle fort och säkert hem till basen.

Till andra världskrigets efterdyningar hörde det kalla kriget, vilket i neutralitetens tecken drev den svenska riksdagen att förstärka försvaret. 1948 års försvarsbeslut kom därmed att innebära en kraftig upprustning av flygvapnet. Framförallt gällde det svenska jaktflyget, men även F11 skulle moderniseras för strategisk spaning, ansåg man.

År 1949 föll den gamla Severskyn S9C för åldersstrecket. Det hade då varit i tjänst sedan 1946 då F11, i brist på spaningsflygplan, hade tillförts ett antal av det då omoderna jaktflygplanet J9. S9C, som planet i spaningsversion döptes till, hade emellertid dåliga fart- och stigprestanda, dålig räckvidd osv. Det hade heller inga fasta kameror. Senare kunde dock en seriekamera, Ska4 inmonteras i mekaniker-/bagageutrymmet. Huvudsakligen användes S9C för optisk spaning. Trots allt som var omodernt med S9C innebar användningen av detta ensitsiga spaningsflygplan att en helt ny spaningsfilosofi hade skapats. Man hade introducerat ett litet och förhållandevis snabbare flygplan inom spaningen. Bara några år tidigare hade detta varit en helt orimlig tanke inom svenskt spaningsflygs ledning.

Efter andra världskrigets slut fick Sverige flera tillfällen att både lära och ta del av de krigförande ländernas erfarenheter, även på spaningsflygets område. Vid denna tid fanns en mångfald krigsmateriel i så gott som oanvänt skick att köpa i utlandet. Det var visserligen planerat en spaningsversion av Saab:s 29 Tunnan, som efterträdare till S9C/Seversky. Men Saab:s produktionslinje var fylld med förberedelserna till massproduktion av jaktversionen av 29:an och då skulle icke spaningsversionen kunna komma i luften på flera år.

För att fylla gapet måste flygvapnet söka utomlands efter ett spaningsflygplan. Det blev då uppenbart att det i stort sett endast fanns en kandidat som kunde fullfölja de svenska anspråken, nämligen Spitfire Mk XIX i England. Denna version av Spitfire var redan från början avsedd som foto-/spaningsflygplan. Därtill var Spitfire Mk XIX ett plan som fanns i förhållandevis stort antal stående i de engelska förråden och var därför "nästan omgående" disponibla för det svenska flygvapnet. Därför beställdes 50 stycken Spitfire inklusive kameror och reservdelar och redan under oktober månad 1948 levererades de första S31:orna, som planet benämndes i flygvapnet, till F11.

Spitfireflygplanet var en utomordentligt bra flygplantyp för spaningsflygning och den höll sig länge i toppen både ifråga om hög höjd, fart och vändbarhet. Under S31-epoken på F11 lärde sig det svenska spaningsflyget osedvanligt mycket vad gällde ny spaningsteknik och spaningstaktik. Internationellt låg också flygvapnets flygspaningsorganisation mycket väl framme med kamerateknik och taktik. I vissa fall var det svenska spaningsflyget ensamt i världen att utnyttja vissa nya metoder som till exempel fotografering under sväng.

Erfarenheterna från S31:an med dess relativt enkla kamerautrustning togs helt naturligt tillvara vid konstruktionen av dess efterföljare S29 Tunnan. Utformningen av såväl S32 som S35-systemen grundades naturligtvis också på erfarenheter från tidigare spaningsflygplan, men även på studier rörande underrättelsebehov, förväntad motverkan, olika typer av spaningsutrustningar samt lämplig taktik. Därför hade senare års fotospaningsflygplan utformats för såväl låg- som hög- och avståndsfotografering med taktikval i luften. Dessutom har systemen kompletterats med utrustning som möjliggör fotospaning i skymning och mörker. Genom mycket skickligt lagarbete mellan F11 personal, FMV, svensk industri och vissa utländska utrustningsleverantörer utvecklade man och byggde upp ett internationellt mycket uppmärksammat flygspaningssystem. Man konstruerade kamerasystem till svenskkonstruerade spaningsflygplan som gav ett synnerligen fullgott spaningsresultat under ett flertal olika taktiska fall, under såväl dager som mörker. Materielen karakteriserades av snabbhet, flexibilitet, rörlighet och stor räckvidd, vilket gjorde spaningssystemet mycket effektivt. Spaningsflyget blev därför oundgängligt för försvarsmakten.