

VAL AV FJÄRRSPANINGSFLYGPLAN

Före 2. världskriget användes jakt- eller bombflygplan även som spaningsflygplan. Det var först under andra världskriget, som behovet av speciella flygplantyper för spaning växte fram. Detta berodde framför allt på att effektivflygspaning fordrade en omfattande kamerautrustning och mot slutet av kriget även spaningsradar i flygplanen.

För att en krigsledning överhuvudtaget skall kunna fungera, är det nödvändigt att den kan skaffa underrättelser om fiendens dispositioner i stort. Det akutakrigshotet, kanske framför allt den 9 april 1940, blev en effektiv väckarklocka för att de ansvariga politikerna skulle komma till insikt om det Svenska flygvapnets betydelse. Man hade ju inget flyg för strategisk spaning mot främst aktuella östersjöhamnar och havsövervakning på stora avstånd från vår egen kust. Nu började man att snabbt söka vägar för att förstärka vårt spaningsflyg.

Inför det spända utrikespolitiska läget 1940 blev man tvingad att provisoriskt organisera en fjärrspaningsgrupp sammansatt av bombflygplan ur F1, som hölls i beredskap för att kunna utföra strategisk flygspaning i södra östersjön. Det var B3:or utrustade för krigsmässiga spaningsuppdrag med handkamera och ammunition ombord.

Men även F3 satte upp en provisorisk fjärrspaningsgrupp med 4 st B3:or samt ett provflygplan av typen Handley Page Hampden, P5.

Den bittra läxan - inget fjärrspaningsflyg - stärkte emellertid flygvapnet. Den urtima riksdagen beslöt hösten 1940 om uppsättning av fjärrspaningsflottiljen F11. Och i och med tillkomsten av detta flygspaningsförband fylldes en av de största luckorna i 1936 års flygvapenorganisation. För anskaffning av fjärrspaningsflygplan till uppsättningen av F11 gällde främst typerna: Den franska Br,guet 694, den tyska Dornier Do. 215 samt den holländska Fokker G.1. Men lagen om tillgång och efterfrågan medförde emellertid att ingendera av dessa flygplantyper kom till F11. På grund av krigstillståndet i Europa underrättades flygvapenchefen, att det franska företaget Breguet förklarade kontraktet på sina flygplan upphävt och den svenska personalen anmodades att lämna fabriken. Efter annulleringen av Br,geut-kontraktet inriktade man sig på Dornier, Do 215, som stod näst i tur på listan. Efter besök på Dornierfabriken i Fredrichshafen konstaterade den svenska studiekommisionen att detta spaningsflygplan var bättre än Breguet och därför träffades också ett leveransavtal med gynnsamma villkor. Men så i april 1940 kom tyskarna med det nedslående beskedet att leveranserna av Do 215 uppsköts på obestämd tid.

Något senare kom bekräftelsen att Do 215 var förlorad för Sverige. Förlusten av Do 215 var ett kännbart avbräck i flygvapnets planer för utrustning av fjärrspaningen. Som tredje alternativ för ett fjärrspaningsflygplan var det holländska Fokker G1. Men det stod dock helt klart att typen inte var något idealiskt spaningsflygplan, då bland annat spanaren hade begränsat siktfält. Å andra sidan fanns det utmärkta möjligheter till placering av fotoutrustning i planet. Men Fokker G1 betraktades närmast som ett nödlösningalternativ. Glädjen över Fokkeralternativet varade dock icke heller så länge, ty tyska anfallsvågen rullade in över Holland och dränkte därmed Sveriges förhoppningar om ett fjärrspaningsflygplan därifrån.

Under senvåren 1940 nådde materieförsörjningen för flygvapnet sitt mest kritiska läge och flygvapnets möjligheter att upprätthålla en någorlunda effektiv beredskap syntes nu allvarligt hotad. Man hade ju icke några flygplan som uppfyllde kraven på modernitet. Sist i raden på prioritetlistan stod då Caproni och väntade. I Italien fanns alltså en inköpskälla, som Sverige inte hade utnyttjat. Ett bombflygplan, som även dög till strategisk spaning fann man i det tvåmotoriga Caproni Ca 313. Efter provflygning av planet fann Svenskarna "att ett flygplan med bättre prestanda icke stod att erhållas". Ca 313 var väl anpassad och rymlig med utmärkt sikt för spanaren. Därtill var flygegenskaperna goda och tack vare de motroterande propellrarna hade man en utmärkt kontroll över flygplanet vid låg fart före landning. Däremot befanns Ca 313 vara

under utveckling och var långt ifrån färdigprovad. En positiv sak var dock att italienarna kunde utlova snabba leveranser, vilket var möjligt då flygplanen redan till stor del var leveransfärdiga när avtalet träffades. Men detta innebar också att den vanliga proceduren för köparnas leveranskontroll icke kunde följas. Det framkom ju också längre fram att fundamentala fel hade begåtts av italienarna vid tillverkningen av bland annat vinglådabalkarna. Fel som var omöjliga att upptäcka i redan sammanbyggda balkar. Detta orsakade senare också vingbrott på de Svenska Caproni-planen. Det inträffade även många motorbränder på grund av överhettning som orsakades av otillfredställande oljetillförsel.

Men även andra fel upptäcktes senare. Förutom ett flertal haverier medförde dessa materiella brister på Ca 313 att flygplanen måste tas ur tjänst för grundlig genomgång på F11 och flygvapnets verkstäder. Detta medförde ett svårt avbräck i beredskapen. Caproniplanens svenska bana kan tyckas inte alltför lysande. Men så snart de huvudsakliga ombyggnadsarbetena var genomförda sjönk haveristatistiken. Planet fick faktiskt ett oberättigat dåligt rykte genom krigsårens haverier. Men ställs kassationsprocenten till följd av haverier i relation till övriga 2-motoriga flygplan i tjänst i flygvapnet, så är kassationsprocenten på intet sätt onormal. B3, T2 och Ju30 som jämförelse, hade högre kassationsprocent. Man bör också beakta det faktum att Caproni som fjärrspaningsflygplan flögs synnerligen hårt och intensivt under långa flygpass över Östersjön och ofta under svåra väderförhållanden. Caproni Ca 313/S16 gjorde mycket väl ifrån sig och kom att utgöra ett betydelsefullt och viktigt inslag i den Svenska neutralitetsvakten.