

Caproni Ca 313 (S 16, Tp 16)

Denna flygplantyp inköptes från Italien och får väl betraktas som en nödlösning. Förhandlingar hade förts med flera länder om inköp av fjärrspaningsplan men krigsutbrottet innebar att varken Tyskland, Frankrike, Holland eller England kunde leverera några till Sverige. Ett engelskt plan hann dock levereras från England nämligen Handley Page Hampden P 5. Den tilldelades F 3 senare F 11 och jag fick lära känna den under ca 50 timmar.

Min första flygning med S 16 Caproni skedde den 8 april 1941 och efterhand som fler och fler plan tillfördes divisionen ökades antalet S 16-flygningar. Första sommarmånaderna gällde mest inflygning på flygplanet för alla som ingick i besättningen, förare, spanare, signalist och skytt. I början på juli 1941 ombaserade vi till Tierp. Landningen där var en ljudmässig överraskning. Banorna utgjordes av plank, sammanhållna av wire. När hjulen tog mark lät det som gigantiska kastanjetter, men man vande sig snart nog.

Sommaren var varm och värmen i planen var nästan ourhärdlig. Divisionschefen bestämde, till allas båtнад, att våra flygningar skulle förläggas till tidig morgon och sen eftermiddag. De varmaste timmarna mitt på dagen idkades ett skönt badliv nere vid ån. Övningarna under Tierpsvistelsen bestod mest av skjutning mot markmål placerade i vattnet vid Upplandskusten.

Den 8 augusti återvände vi till Malmen och redan dagen därpå startade vi för en rundflygning för besök på F 7

Såtenäs, därifrån till F 9 Säve, F 10 Bulltofta och åter Malmen. Vid flygningen från F 9 till F 10 skrämde föraren upp mej med besked. Denna

strålande sommardag myllrade det av badande vid Hallandskusten. Frestelsen blev för stor och han gick ned på lägsta höjd för att titta på badnymferna. Jag hann ej veva in min hängande antenn, utan jag såg antennlodet slå i backen och omedelbart därefter slets antennen av. Lyckligtvis hade vi tur och ingen träffades varken av lodet eller antennen. Tokar skall ha tur!

Efter start från Bulltofta utförde vi skjutningar mot fingerad landstigning vid skjutfältet söder om Åhus.

Resultatet måste ha varit gott, inga restriktioner förelåg beträffande lägsta höjd eller avstånd.

Efter hemkomsten till Malmen började omedelbart förberedelserna för höstens eskaderövning. Vår basering skulle bli Bromma. Ombasering skedde den 28 augusti och vid landningen havererade vårt flygplan. En s k "ground loop", landstället vek sig och det var snart reparerat igen. Under baseringen på Bromma kunde vi iakttaga hur tyska och engelska flygplan kom och gick och ibland satt fiendernas flygare samtidigt vid matborden i Brommarestaurangen. Dock vid skilda bord! Märkligt var det i alla fall. Dagen för hemflygningen den 11 sept var det uselt väder över Stockholm. Ett föga vist beslut fattades av divisionschefen: "Jag startar först, har jag ej återvänt efter tio minuter startar divisionen flygplansvis, 5 min mellan starterna"! Vädret var dock så dåligt att han inte hade en chans att återvända! En tysk besättning som befann sig på fältet uttryckte sin förvåning över att vi kunde flyga i ett sådant väder. Trafikledaren omtalade då att vad han visste hade våra flygplan försetts med några nya instrument som möjliggjorde start i vilket väder som helst. Tyskarna gapade av förvåning men gick tydligen på valsen. Jag fick senare av trafikledaren om historien. Kanske det var ett litet bidrag till vår beredskap, vad vet jag.

Vädret var som sagt dåligt och efter en stunds flygning i moln på 500 meters höjd såg jag en skugga av ett flygplan genom takfönstret rakt över oss, kanske tio meter över. Jag blev iskall och meddelade föraren att ha skulle planera långsamt samt svänga 10 grader vänster. På 400 meters höjd kom vi ur moln över Bråviken och kunde se Malmen. Det var en skön syn! I mitten av oktober 1941 upphörde 4. div F 3 och överfördes till F 11 som nu uppbyggdes för fullt till att bli vår nya fjärrspaningsflottilj. Den blev med tiden den största flottiljen i Sverige med fyra flygdivisioner och ungefär 120 man flygande personal.

Jag fick dock bara vara med ett par veckor i Nyköping innan jag blev återkommenderad till Malmen som instruktör för värnpliktiga signalister. Under denna tid fullgjorde jag flygtjänst på olika flygplantyper, bara vid några tillfällen på S 16.

På F 5 Ljungbyhed hade två S 16 stått för reparation sedan sommaren 1941. Mesta tiden ute. Nu var det jan

1942 och planen hade reparerats och skulle återflygas till Malmen. Föraren och färdmekanikern hade tagit plats och jag skulle embarkera. Då lossnade dörren och jag stod där och höll ingångsdörren i handen. Mycket snopet. Det visade sig att dörrkarmen som var gjord av trä var upprutten och inte skulle gå att reparera på plats. Efter diskussion med teknisk personal beslöts att dörren skulle lastas in och hemflygningen skedde utan dörr. Det blev dragigt där jag satt innanför dörrhålet, men utsikten var desto bättre. Dåligt väder över Småland gjorde att vi fick gå runt via Västergötland och flygningen tog över två timmar innan vi landade på Malmen. Efteråt infann sig funderingarna givetvis, hur såg det övriga trävirket ut egentligen?

I slutet av februari 1942 var min kommendering till F 3 avslutad och jag återvände till F 11 och 1. div.

Där var flygverksamheten intensiv och övningar av alla slag genomfördes. Skjutning med fasta och rörliga kulsprutor företogs på och utanför Sillö-Jutskär i Oxelösunds skärgård där man över femtio år senare fortfarande kan se skyddsbunkrarna för markeringspersonalen.

Varje fredag hade vi flygplaninspektion, d v s alla inspektionsluckor öppnades och allt som gick att kontrollera i flygkropp och vingar synades. Naturligtvis var denna besiktning inte fulländad, men den utfördes dock så samvetsgrant som möjligt. Det var ju vi själva som råkade illa ut om någonting mankerade. Vi förvånades över att genom luckorna i vingarna se hur många träklotsar lossnade i limningarna och kunde förstå att allt inte stod rätt till. Det visade sig senare att vingarna var i uselt skick och blev helt renoverade och förstärkta.

Juni och juli 1942 var mycket flyg-intensiva. Divisionen förlades första månaden till krigsflygfält Västergötland och juli tillbringades på Gotland.

Flygförbud på Caproni utfärdades nu, och inte förrän den 22 jan 1943 företog jag nästa flygning i denna flygplantyp. Och den blev dramatisk. En spaningsgrupp ur F 11 var förlagd till Såtenäs och därvarande flygplan skulle transporteras hem till F 11.

Vädret var hyggligt vid starten men snart nog kom vår tre-grupp upp i moln. Samtidigt gav vår italienska radioutrustning upp andan. I avsaknad av kommunikation med de övriga planen var utrymmet för manövrer i moln begränsad. Vår förare gjorde vad man inte bör göra - men som gjordes ofta på den tiden - minskade höjden för att få marksikt. Jag såg min hängande antenn fastna i en buske. "Stig!" vrålade jag så högt jag förmådde. Jerka hörde och steg. Det var första gången den dagen någon vakade över oss. Vi steg upp över molnen, jag kröp fram till nosen och vi hade en palaver om vad vi nu skulle göra. Vi beslöt oss för att försöka få marksikt än en gång. Jag satt kvar i nosen som utkik. Plané långsamt länge Ungefär 30 meter till vänster skymtade jag ett kyrktorn försedd med en

svart tupp "Stig!" kom mitt andra vrål! Snart var vi tillbaka där vi började - ovan moln i strålande sol. Ny palaver och nytt beslut : ett försök till att få marksikt på östlig kurs. Om inte detta inte lyckades skulle vi stiga igen och flyga på död räkning till en position, beräknad till väster Nyköping, cirkla där till dess bensinen tog slut och därefter lämna planet med fallskärm. Våra fallskärmar var av typen Salvator och inte av den allra yppersta kvaliteten. Det hände ibland att en våd sprack.

Ned i molnen igen. Vi kom ut på mycket låg höjd över en sjö med en kyrka vid stranden. Herregud - Blåvik vid Sommen! Jag hade varit strax intill på scoutläger för många år sedan och kände igen mig.

Fortfarande vakade någon över oss . . .

Som gammal östgöte hade jag inga problem att lotsa oss fram genom dalgångarna till Kisa. Sedan var det bara att "ta järnvägen" till Linköping. Vårt mål var Malmen.

Vi höll oss på 20 - 25 meters höjd. Väl framme i Linköping följde vi Storgatan, flög förbi domkyrkan vars klocka låg i moln, därefter riksvägen mot Malmen. Nu var jag på hemmaplan. Över skogspartiet öster om fältet förlorade vi marksikten och fick kraftig isbildning. Jag dirigerade föraren som nu flög helt på instrument. Vi rundade verkstäderna sydväst om fältet, to ut landstället, svängde till nordlig kurs och påbörjade plan för landning. Fältet i sikte, men för hög fart! Ut med klaffen - men den var fastfrusen! "Jag landar ändå!" skrek föraren! Och det gjorde han - på den sista femtedelen av fältet. Vi fortsatte med god fart över fältgränsen, förbi hangaren, mellan grävda skyddsgropar, mellan trädrader ner mot lägret där vi slutligen stannade. Jag satt fortfarande kvar i nosen och upplevde "fartens tjusning". Allting blev tyst och stilla och tre bleka och svettiga klev ur. En liten skada på sporrhjulet, det var allt.

En F 3:are anlände på cykel och hade en enda kommentar:

"Jaså, F 11 är ute och flyger!" varpå han cyklade vidare.

De två andra S 16-planen hade också haft problem. Ett lyckades landa i Karlsborg, endast ett kom fram till Nyköping. Den besättningen hade också idkat lågflygning.

När vi jämförde våra beräkningar visade det sig att vi måste ha mötts mellan Linköping och Malmen. Vi följde landsvägen och våra kamrater foljde järnvägen. . . .

Det väsen som vakade över oss den dagen måste nog ha varit ganska trött vid det här laget.

Tyvärr visade det sig att ett flygplan ur F 7 hade råkat ut för samma snabba väderleksförsämring, gått i marken och havererat. Besättningen omkom. Dåtidens meteorologer hade inte tillgång till samma informationskällor som nutidens. Inga observationer utifrån p g a kriget, inga satelliter e d. Men ändå, vi fick utmärkta väderföredragningar efter de förutsättningar som rådde.

För vår egen del kunde vi bara konstatera att vi hade begått alla misstag som man kan göra och ändå kommit ifrån det hela med livet i behåll. Vi gjorde aldrig om dem!

Senare hälften av mars tillbringade divisionen i Rommehed. Vi logerade i Dalregementets gamla förläggning, historiskt, men inte så inbjudande. Vi hade strålande vinterväder nästan varje dag och flygningarna skedde under de bästa förutsättningar. Speciellt lågflygningarna över den böljande terrängen i Dalarna och Värmland i strålande vintersol var verkligen skönhetsupplevelser som man aldrig glömmer!

Efter hemkomsten till Nyköping förflöt våren och sommaren med rutinmässiga övningar, skjutning, navigering o s v till dess att vi ombaserade till Roma på Gotland i mitten av juni. Den 2 juli omkom en av oss "flygspaningskorpraler" från F 3 nämligen

Rune Jaensson. Han var besättningsmedlem i en Caproni som av okänd anledning med hög fart gick i havet utanför Landsort.

Flygplanet splittrades totalt vid nedslaget och alla fyra ombord torde ha dödats omedelbart.

Efter hemkomsten från Gotland provflög flygingenjör Erning den första vingförstärkta S 16. Jag medföljde som signalist. Min uppgift var bl a att se hur vingarna betedde sig vid kraftiga upptagningar. På 4000 m höjd dök Erning och gjorde sedan en kraftig upptagning. Nog höll vingarna alltid! Helt raka till någon meter från spetsarna där man kunde se att de böjde sig uppåt. Under dessa manövrer hade jag automatlinan till fallskärmen ikopplad och satt med handen på snabböppningen till dörren. Ingen visste ju riktigt vad som skulle hända, och jag tänkte inte bli helt överraskad. Allt gick bra och ombyggnaderna fortsatte.

Sommaren 1943 sade Sverige upp transitavtalet med tyskarna och beredskapen höjdes. Vår division ombaserade till Everöd i Skåne och fick nu för första gången riktigt "skarpa" uppgifter att lösa.

Spaningsområdet var södra Östersjön med brytpunkter Möen - Rostock - Bad Dievenow. Min uppgift var att fotografera hamnar och speciellt flygfält med en handkamera genom det öppna fönstret vid signalistplatsen. Spännande var det att se när tysk jakt startade och vi skyndsamt stack svansen mellan benen och försvann norrut på lägsta höjd. Vid ett tillfälle hände det att vi passerade en sk "vorpostenboote" och dom sköt tydligen på allt som rörde sig. Också på oss. Spårljusen vinglade upp mot oss och tydligen träffade något skott för det smäll kraftigt i dukklädseln. Vi undvek alla båtar i fortsättningen om det var möjligt. Vid en flygning passerade vi mycket nära Peenemynde och fotograferade mystiska runda vallar. Ingen av oss hade sett något liknande förut men nu efteråt vet alla att det var den tyska raketforskningsstationen.

Fotografierna flögs samma dag upp till Stockholm och vad som hände sedan kan man blott spekulera om. Men, vid ett senare tillfälle såg vi inga

Terrängen runt Säve är mycket bergig.

Tillbaka på F 11 fortsatte de vanliga övningarna inbegripet en stor flygvapenövning i september, I oktober började för min del andra året i Västerås på min underofficersutbildning.

Året därpå, den fjärde oktober 1945, flög Gösta Brink och jag den sista S 16 Caproni till F 4 Östersund. Den skulle sluta sina dagar som skjutmål.

En era var slut. Den hade varat i ungefär fem år,

kostat många liv tyvärr, men de flesta av tragedierna kunde inte skyllas på själva flygplanet. Det var många andra faktorer som spelade in. Själv hade jag under dessa fem år tillbringat 425 timmar ombord och fått vara med om många situationer som har etsat sig in i minnet.

Caproni Ca 313 S 16 glömmer jag aldrig.