

Författare: Bertil Eriksson

### Caproni Ca 313, en flygande likkista?



Flygande Likkista, så har den kallats den italienska importen under kriget. Varför köpte FV sånt skräp? Men frågar man piloter, som flög den och inte råkade ut för någon olycka, så får man höra annat. ”Ett pilots aircraft, fina flygegenskaper, lättmanövrerat för att vara 2-motorigt, bra prestanda”. Olika uppgifter således, båda uppfattningarna kan vara sanna.

Motorerna var högergående, men högermotorn hade en växel, som gjorde propellern vänstergående. Motroterande propellrar bidrog till de fina flygegenskaperna.

När WW II bröt ut stod FV utan moderna flygplan. Trots att FV bildats 1926 och den förstärkning som Försvarsbeslutet 1936 ställde i utsikt, hade inte några moderna flygplan tillförts. Beställningar från USA frös inne. Storbritannien och Tyskland behövde sina egna flygplan. Förfrågningar i Sovjetunionen sommaren 1940 gav inget resultat.

Men i Italien fanns ett antal 2-motoriga lätta bombplan som kunde ta 400 kg bomber invändigt och 400 kg under vingarna. De var beställda av Storbritannien och Frankrike.

Nu hade ju Italien hamnat i krig tillsammans med Tyskland mot båda kunderna. Dit kunde man inte leverera! Då dyker svenskar upp och vill köpa. Överste Nils Söderberg, FV expert vid flygplanköp, hade provflugit och nickat godkänt så det blev affär.

Hösten 1940 köptes 84 stycken. Caproni hade tillverkats i olika versioner i c:a 1000 exemplar, varav de ”svenska” var bland de sista. Svenska piloter och mekaniker åkte tåg ner till Italien, fick guldarmbandsur och lärde sig flygplanet. Piloterna hade tidigare flugit den tvåmotoriga B 3, Junkers 86, som kändes som en lastbil mot Capronis sportvagnskänsla.

Hemflygningen skedde i grupper om fem i varje över alperna och det krigande Tyskland (fast det syntes inte så mycket hösten 1940, det blev annat sedan). Mellanlandade i München och Nordtyskland, fortsatte med hälften till F 7 i Såtenäs och hälften till F 3 i Malmslätt.

Alla 84 kom hem helbrägda trots höstvädret.

På F 7 började Caproni, som där fick heta B 16, att användas som störtbombare. Ett flygplan med vingar av trä, byggt för att fälla bomber i planflykt från 3000 m. Hur vettigt var det som störtbombare?

På F 3 blev Caproni fjärrspaningsplan, kallades S 16, och försågs med kameror: en fast kamera i golvet för seriefoton nedåt och två handkameror, som spanaren och signalisten kunde använda. Ett antal flygplan fick en fast installation av två extratankar om totalt 540 liter upphängda i bombställen inombords, med minskad bomblast som följd.

Aktionstiden blev då drygt 4 tim och flygsträckan c:a 1000 km.

Ett fåtal flygplan byggdes om till transportflygplan, Tp 16. Bombställen togs bort och fyra passagerarstolar placerades där i stället.

Efter något år överfördes S 16 till den nyuppsatta spaningsflottiljen F 11 i Nyköping.

Caproni hade en besättning på fyra man: förare, signalist, spanare/bombfällare och kulspruteskytt för kulsprutan på taket. Kulspruteskytten var ofta också färdmekaniker. Signalisten hade en kulspruta bakåt/nedåt. Föraren kunde också skjuta med två fasta framåtriktade kulsprutor.

Reservförare medföljde bara när uppdraget så krävde, t.ex. vid inflygning på typen eller övning i sluten instrumentflygning.

Flygplanet hade utrustning för instrumentflygning. Kompassen var synnerligen lugn och stabil, nästan som ett kursgyro. Några flygplan var vid leveransen försedda med radio av märket Marconi för långvåg och kortvåg. Den hade tveksam kvalitet och ersattes av FR II. Det var telegrafi (Morse) som gällde. Kortvågsantenn fanns spänd utvändigt på flygplanet, långvågsantennen vinschades ut och hade mässingslod på 2 kg. Vid ett tillfälle gjorde föraren en lågsniff över Tylösands havsbad utan att förvarna signalisten, som kunde skräckslagen se mässingslodet studsa omkring bland de badande, men ingen kom till skada.

### **Flygplanet drabbades av haverier.**

Ett flygplan på F 3 började brinna under landningen 31/7 1941. Besättningen hoppade ur och flygplanet körde på en stolpe och brann upp. Utredningen visade att det svenska kristidsbränslet *bentol* (bensin, bensol/bensen och sprit) hade löst upp den shellack som korkflottörerna i förgasarna var lackade med. Flottörerna sjönk, förgasarna flödade, bränslet rann ner på avgasrören och fattade eld.

Caproni hanterades bryskt när det användes för störtbombning och undanmanövrer mot jakt.

[En sökande till mekanikerutbildning på F 11 berättade att han såg när en Caproni i kraftig sväng över flottiljen plötsligt tappade den ena vingen och föll till marken 10/6 1942.](#)

Haveriutredningen visade att motorinfästningarna hade utförts så att vingbalken försvagades, hål hade borrats i balkflänsarna. Flygförbud, flygplanen fick endast försiktigt flygas till F 11 för modifiering. Då vingarna öppnades visade det sig att limmade delar hade lossnat och skramlade fritt. Vatten hade läckt in i vissa vingbalkar.

Flygplanen togs ur tjänst i juli 1942 och genomgick en omfattande istandsättning på F 11.

Möbelsnickare från bl.a. NK-verkstäderna kallades in i omgångar för att förstärka vingarna. Med F 11 egen personal blev ca 300 personer engagerade i reparationerna.

Man hittade kvisthål i vingbalkarna och även en kvarglömd smörgås. Kvalitetskontrollen vid tillverkningen var tydligen inte på topp.

Under 1943 blev alla flygklara igen. De hade då modifierats till S 16 och samtliga placerades vid F 11. F 7 fick den nya B 17 och F 3 den nya S 17 (samma flygplan, olika användning).

### **Totalhaverierna** (skador där flygplanet reparerades är ej med här).

Ryktet om Caproni säger att flygplanen brann eller tappade vingarna. Ett ( 1) flygplan brann för att förgasaren flödade. Kanske undveks fler sådana bränder genom de åtgärder som denna brand föranledde. Bl.a. modifierades avgasrören. I stället för de korta avgasstudsarna samlades avgaserna i ett gemensamt rör, ”saxofonen”, två under varje motorkåpa, så att avgasflamman hamnade längre akterut.

Ett flygplan antändes när het motorolja sprutade från propelleromställningen. Ett flygplan brann när kolvbrott orsakade följdskador i motorgondolen. Motorerna hade slitits hårt under många timmars daglig flygning över Östersjön. Ett flygplan brann i maj 1942 på F 3 när en lysbomb antändes inombords före fällning. Besättningen hoppade OK.

Vid haveriutredningen framkom att bomben hade saboterats vid tillverkningen i Tyskland.

Två flygplan tappade vingarna, ett vid undanmanöver mot jakt över F 11 1942 och ett vid störtbombfällning över Aspa fjärden norr Oxelösund. Vingbrottet över Aspa fjärden inträffade 1944, alltså *efter* att vingarna hade förstärkts. Troligen för brysk upptagning ur dykningen.

Vingbrott var alltså inte särskilt frekvent, bara två fall. Ändå är det omvittnat att flygplanet flögs ”friskt”, inte som en tvåmotorig bombare borde hanteras.

Fel på motor eller propelleromställning förorsakade fem nödlandningar. Störning i bränsletillförseln förorsakade tre nödlandningar (flygplanen med två extratankar hade 16 bränslekrantar, som skulle stå i rätt läge). Trots att flygplanet ansågs lättlandat totalhavererade sex stycken vid landning, både plus- och minuslandningar.

Kollision med vatten eller mark vid lågflygning inträffade vid fem tillfällen. Ett flygplan gick inte ur spinn utan fortsatte ner i marken, ingen hoppade.

Tyskarna sköt ner två flygplan utanför baltiska kusten och ett i Kattegatt i maj 1944.

Totalt omkom 41 flygare.

Flera av de flygplan, som havererade i landningen, klassades som totalhavererade fast de var reparabla. Det stod tidigt klart att flygplanen skulle skrotas efter kriget.

### **Drabbades Caproni av ovanligt många haverier?**

Caproni havererade mycket och ofta. Men för rättvisans skull bör man då jämföra med andra och samtida flygplan. Totalt 27% (23 av 84 köpta) havererade under 5 år i tjänst ( de nedskjutna Caproni och det med lysbomben är inte medräknade i haveristatistiken.

De haverierna hade Caproni ingen skuld i). Eftersom Caproni hade 4 mans besättning blev antalet omkomna rätt stort, 41 man. Om man jämför med samtida flygplan så hade Northrop/Douglas B 5 38% (40 av 103 köpta), den tvåmotoriga Junkers 86 B3 nära 37% (20 av 56 köpta). Av senare flygplan hade J 29 Tunnan 36 % havererade, skadade och kasserade flygplan inräknat, men under nästan tjugofem års tjänstetid (Jämförelsen med Tunnan är inte särskilt relevant. Den var naturligtvis, som enmotorigt flygplan, mer beroende av att motorn fungerade. Jaktstridsövningar medförde kollisionsrisker och okontrollerade flyglägen, något som den enskilt uppträdande Capronin inte utsattes för).

Värst var väl den tvåmotoriga J 30 Mosquito, som var i tjänst bara sex år med 38% totalhaverier (23 av 60 köpta). Caproni var alltså inte sämst.

Man får också ha i minnet att de flesta flyghaverierna beror på den som håller i ”ratten”, precis som på vägarna. Men tekniska brister hos flygplanet är lättare att skapa sensation av. I Italien kallades Caproni för ”2.november” ( 2.november är De Dödas Dag).

Men haverierna i *Sverige* motiverar knappast benämningen Flygande Likkista.

### **Hur hoppade man ur Caproni?**

Dörren på bakkroppens vänstra sida vid signalistplatsen var ett alternativ. Föraren och reservföraren hade varsitt trångt öppningsbart fönster över huvudet. Tyvärr framför kulsprutan med sin motvikt och aerodynamiska balans ( en stålpinne som stack upp ur kupolen, som en extra kulspruta, men åt motsatt håll) och framför fenan och stabben längst bak. Ett annat alternativ var att fälla nedre halvan av glasnosen, ungefär som en glappande underkäke. Den försvann neråt- bakåt när bombfällaren/spanaren längst fram drog i rätt handtag (där fanns nämligen också ett annat handtag, alldeles intill, som bombfällaren kunde påverka sidrodret med för finjustering av kursen före fällning. Det hände att det fingrades på fel handtag). Sedan var det att kämpa sig fram i motvinden och hoppa mellan propellrarna, som kanske fortfarande snurrade alldeles utanför öppningen.

Nu hoppade bara totalt fem man från Caproni. Fyra klarade sig (F 3 och lysbomben).

Två hoppade genom nosen, två genom dörren. Endast ett fallskärmshopp misslyckades, signalisten i det första av tyskarna nedskjutna flygplanet. Han hoppade genom dörren, men återfanns inte. Piloten i den skjutande Me109 såg aldrig någon fallskärm. Flygplanet buklandade på havet och de tre övriga i besättningen räddades av ett tyskt fartyg.

### **Slutet för Caproni.**

I slutet av augusti 1945 beslutades att samtliga 57 kvarvarande flygplan (av 84 köpta) skulle skrotas. De flesta skrotades på F 11. Några flögs till olika flottiljer för att tjäna som övningsobjekt vid brandövningar. Den sista Capronin flögs till F 4 Frösön med fanjunkare Brink (legendarisk vid F 11) som förare och sergeant Reinhold Nilsson som signalist. Tio stycken landade på norra Visingsö i september, plundrades på allt användbart och parkerades på stranden. Åskådarläktare byggdes på säkert avstånd för FV honoratiöres och sedan fick alla jaktdivisionerna komma och skjuta.

Tyvärr sparades inte något flygplan för ett framtida museum. Flygvapenchefen Nordenskiöld tyckte inte att gamla flygplan skulle sparas. Chefen för F 3, överste Beckhammar, gömde ändå undan alla gamla flygplan han kom över (tyvärr ingen Caproni) i en stor träbyggnad.

Där fanns bl.a. försvarets *första* flygplan Monoplanet i original. Det flygplanet flögs av major Fritz Crona vid F 3 flygdag i september 1962.

Försvarets andra flygplan, Biplanet, en Breguet dubbeldäckare samtida med Monoplanet, finns också på Flygvapenmuseum som replika, men med ett antal originaldelar, bl.a. motorn. Efter många år blev det äntligen ett riktigt Flygvapenmuseum, som förresten snart skall tillbyggas. Den Caproni, som finns där, är en replika från TV-serien Tre Kärlekar.

Den ger en god uppfattning av hur en riktig Caproni såg ut i naturlig storlek.

På F 11s museum ( i ”hangaren”) finns en stor Capronimodell i skala 1:10.

F 11s museum har också en Capronimotor, Isotta Fraschini Delta V-12 750 hk. Luftkyld!

Den är inte någon dålig representant för italienskt motorkunnande.

Titta på den vid tillfälle!

### ***Bertil Eriksson***

*( En f.d. Capronipilot, överstelöjtnant Hans-Eric Wesslau, och flygsignalisten Reinhold Nilsson, båda Nyköping, har bidragit med underlag för denna artikel).*