

F11 - KUNGL. SÖDERMANLANDS FLYGFLOTTILJ

Flygspaningsflotttiljen F11, som existerade nästan 40 år, är ett stycke svensk militärflyghistoria idag! Krigshändelserna under andra världskrigets första år visade, att även Sverige hade ett stort behov av fjärrspaningsflyg. Den 19 december 1940 beslöt alltså riksdagen, att en fjärrspaningsflotttilj skulle uppsättas fr.o.m. den 1 juli 1941. Ur bl.a. strategisk synpunkt avsågs då Nyköping vara en lämplig hemvist för den nya flygflotttiljen.

Redan före krigsutbrottet 1939 insåg flygvapnet, att landets uppenbara brist på baseringsmöjligheter var något som snarast borde åtgärdas. I planeringen av de nya baserna ingick också en helt ny basfilosofi. I händelse av ofred skulle nämligen endast en flygande division få vara förlagd på varje flygfält. Nu måste därför ett stort antal nya flygfält anläggas. Dessa skulle då placeras i grupper om tre fält med 3-10 km mellanrum. Detta för att icke ett överraskande fiendligt flyganfall skulle slå ut divisionerna på fredsbasen. Som en följd av detta påbörjades redan 1939 iordningställandet av ett nytt krigsflygfält bl.a. vid Skavsta gård strax nordväst om Nyköping. Detta fält ('fält 11') skulle tillsammans med det redan befintliga, civila flygfältet Stigtomta och det nyanlagda krigsflygfältet Enstaberga ('fält 10') bilda en tregrupp av flygplatser. Krigsflygfältet vid Skavsta, som fullbordats 1 juli 1940, fick då tagas i anspråk för den nya fjärrspaningsflotttiljen. Skavsta-fältet kom att ligga på en tallhed. Genom markens ganska svaga beskaffenhet försågs då fältet med tre stycken asfalterade rullbanor, 700-900 m långa. Redan 1942-43 måste fältet utvidgas och fick då stråk på c:a 1300 m, 1400 m och 1700 m. Samtidigt anlades också förbindelsebanor, vägar mellan hangarerna o.s.v.

Genom riksdagsbeslut den 28 februari 1940 föreskrevs bl.a., att F3/Malmen skulle sätta upp en fjärde flygande division, 4/F3, för fjärrspaning. När sedan F11 bildades den 1 juli 1941, överfördes denna spaningsdivision till Skavsta och blev då 1/F11. De första flygplan, som tilldelades F11, var en SK15/Klemm 35 och en SK11/Tiger Moth för allmän flygträning och sambandsflygning. Några fjärrspaningsplan hade icke flygvapnet ännu att ge F11. I oktober/november 1941 lånades därför från F1/Västerås sex stycken B3:or/Ju 86, vilka måste användas för spaning. Under vinterhalvåret 1940/41 levererades till F3/Malmen och F7/Såtenäs ett antal Caproni CA313 (S16/B16). Sedermera överfördes dessa till F11 för användning som fjärrspaningsflygplan. För detta ändamål hade Caproni-planen utrustats med kameror och extra bränsletankar. Därtill erhöll F11 två stabstransportplan också av typen Caproni (Tp16 A). Dessa hade för detta ändamål kamerautrustningen m.m. nermonterade och istället fanns fyra stycken passagerarstolar, bord, belysning m.m. inplacerade i planet.

Nya flygplantyper har ofta sina "barnsjukdomar" och Caproni CA313 var absolut inget undantag. Under sin korta men intensiva tjänstgöringstid drabbades det av ett otal driftstörningar och haverier. S16 kvalitet var icke alls vad de svenska militärflygarna var vana vid. Planet hade dåliga vingbalkar, otaliga motorbränder m.m. Men den mänskliga faktorn bidrog också till

att flera haverier inträffade. S16-planen måste därför tas ur tjänst, kontrolleras, förstärkas och delvis byggas om. Detta var ett mycket omfattande och skickligt arbete, som den tekniska personalen på F11 flottiljverkstad utförde. De "hårda åren" med S16 innebar 21 stycken totalhaverier och tre stycken blev nedskjutna, varvid 41 besättningsmän omkom, detta visserligen med beaktande att Caproni som fjärrspaningsflygplan flögs synnerligen hårt och intensivt under långa pass över Östersjön och ofta under svåra väderleksförhållanden. Men så snart de huvudsakliga ombyggnadsarbetena var genomförda sjönk också haveristatistiken. Caproni CA313 fick ett rykte om sig att vara opålitligt och farligt, men samtidigt fick S16 också omdömet att vara trevligt och ganska lättfluget. Trots dessa tekniska och andra problem med S16 så gjorde det ändå väl ifrån sig och kom att utgöra ett betydelsefullt och viktigt inslag i den svenska neutralitetsvakten.

F11 sattes upp med personal från F3/Malmen och även från andra förband i flygvapnet. Flottiljens förste chef blev den legendariske och dåvarande överstelöjtnanten Birger Schyberg. Han hade bl.a. år 1928 utfört en hedrande insats vid Nobileexpeditionen. Schyberg var den verkligt drivande kraften vid uppbyggandet av F11 och ledde flottiljen under orosåren fram till den 1 juli 1945 med en synnerligen fast hand.

Redan en månad efter inflyttningen 1941 på Skavsta togs manskapet emot och inkvarterades i de nya manskapsförläggningarna. Från denna tid kunde också verksamheten vara i full gång i både mark- och flygtjänsten. Även om flyget kom till Nyköping både hastigt och ganska oförmodat så hälsades flottiljen av länets och stadens representanter med mycket stor entusiasm. Man blev verkligen glad och stolt över sin nya militärförläggning. Genast kände också staden samhörigheten med det nya och unga, livskraftiga vapnet ute på Skavsta.

Flottiljen tog sina först färdiga lokaler i bruk den 14 oktober 1941 och övriga byggnader kom sedan successivt att färdigställas under krigsåren - de flesta 1941-43. Vid planerandet av flottiljområdet var synligheten från luften väsentlig aspekt, vilket också resulterade i den decentraliserade karaktär som F11-området fick. Det skogiga och lummiga området utnyttjade man till fullo, när F11 militära bebyggelse växte upp på Skavsta. Man frigjorde sig helt från det gamla välkända kasernsystemet med stora grusplaner och nya moderna principer på byggnads- och bostadsområden gjorde sig gällande. Byggnaderna spreds ut i terrängen i förläggningsområdet och kring flygfältet väl dolda för insyn från luften. Området fick därför till viss del karaktären av villabebyggelse. På F11 fanns alltså inga likheter med traditionella militära etablissement vid denna tid.

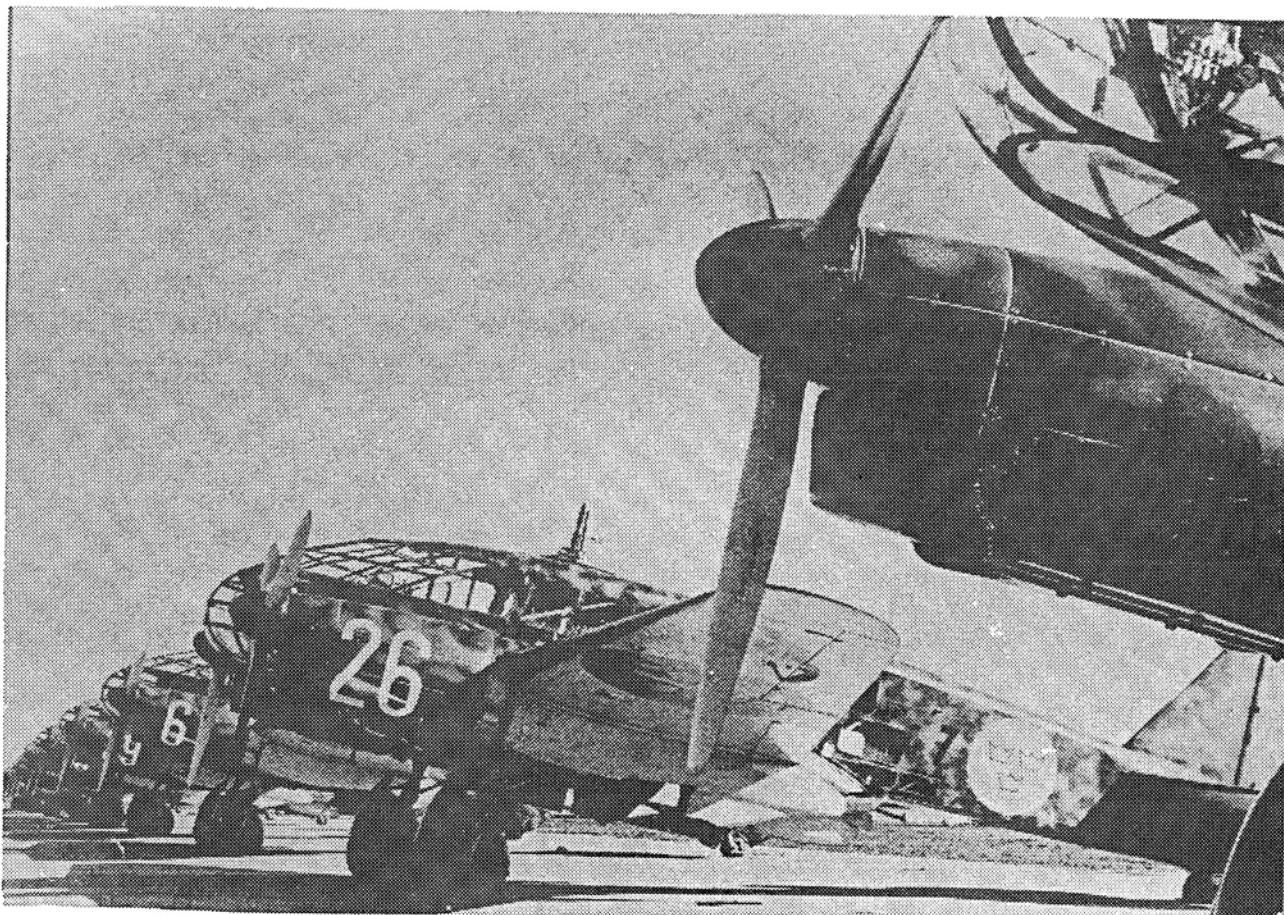
I maj 1945 upphörde beredskapen för fjärrspaningen. De många och långa spaningsflygningarna, som F11 hade utfört längs landets gränser och över de kringliggande vattnen, hade hållit Sveriges högsta ledning underkunnig om lägets skiftningar. Denna betydelsefulla insats från F11 blev en av de faktorer, som bevarade Sveriges fred.

Pionjärerna upplevde naturligtvis till en början ganska primitiva förhållanden på F11. Men med personalens ihärdighet och framåtanda lades en fast grund, som sedan efterföljarna på F11 kunde bygga vidare på. F11 blev sedermera landets enda fjärrspaningsflottilj, utrustad med högklassig materiel och synnerligen yrkeskunnig personal. Under flottiljens glansdagar hade över 900 personer sina arbeten på Skavsta. Huvuddelen av modern flygspaningsteknik och -taktik har under åren fram till 1980 utvecklats på F11. Men med minskade ekonomiska ramar och en kedja av utredningar, yttranden o.s.v. togs ett riksdagsbeslut i maj 1975, att F11 skulle vara avvecklad till den 1 juli 1980. Sista spaningsflygningen på F11 utfördes med S35E/Draken sommaren 1979.

En av försvarsberedskapens erfarenheter var, att man bygger icke upp en flygflottilj i en handvändning och man fick också betala ett högt pris för landets bristande förutseende. Att anskaffa flygplan och sedan utbilda personal till dessa görs icke över en natt. Att minska och lägga ned flygförband är relativt enkelt, men att bygga upp dem igen visar sig av erfarenhet vara en helt annan sak - mer kostsamt och mer tidskrävande.

En flygflottiljs liv under nästan 40 år rymmer naturligtvis en dokumentation i stor omfattning. Här har endast mycket kortfattat redovisats F11 begynnelseskede under Caproni-tiden.

Axel Carleson



1936 års försvarsbeslut medförde att de fem existerande flygkårerna omvandlades till renodlade flotttiljer med bomb-, jakt- resp spaningsuppgifter, där tonvikten enligt Douhets lära låg på bombsidan, men av de samtidigt beslutade nya flotttiljerna skulle en jaktflotttilj avses för huvudstadens jaktförsvaret och förläggas i närheten av Stockholm. Det alltmer hotande världsläget och erfarenheterna från det spanska inbördeskriget gjorde emellertid att ytterligare utökning beslöts, jaktflotttiljer i söder och väster, samt en elfte flotttilj - F 11 - som med freds-förläggning vid Nyköping hade som främsta uppgift att skaffa landets högsta krigsledning underrättelser om en fiendes förehavanden och dispositioner i stort.

Men det gällde att skaffa flygplan också, och det var inte det lättaste eftersom alla nationer rustade upp inför ett hotande världskrig. Sverige, som licensbyggde B 5:an(Northrop), vände sig i första hand till USA när det gällde jakt- och lätta bombplan och det såg till en början gynnsamt ut. En första beställning på 120 st J 9 (Seversky) tecknades också på försommaren 1939. Av dessa levererades 60 st över Petsamo på sommaren 1940, men sedan blev det stopp för fortsatta fpl-leveranser från USA. Man hade sina tentakler ute också i England, Frankrike och Tyskland, men också Focker i Holland hade flygplan att erbjuda. Det hör till saken att såväl ryssar som japaner just då var villiga att sälja fpl, men flygledningen i Stockholm var inte så förtjust i dessa alternativ av olika skäl.

Så kom då den 9 april 1940 och tyskarnas västoffensiv den 10 maj. Sedan fanns det bara Italien kvar i Europa, som fortfarande var säljvilligt. Och därifrån beställdes också snabbt ett antal Fiat CR 42 (J 11), Reggiane 2000 (J 20) och Caproni Ca 313 (B/S/T 16).

Bifogat finns ett papper som visar antalet kontrakterade Ca 313 och deras fördelning på förbanden.

En god bild av förspelet och hämtningarna av Caproniplanen ger artikeln "Nyckfulla Caproni" av Bengt Micrander, som finns i en förkortad översättning från originalets "Capricious Caproni" i *Aeroplane Monthly*, november och december 1990.

Capronikontrakt

20 aug 40 54 bombflygplan
11 okt 40 16 spaningsflygplan
30 apr 41 14 torpedflygplan
S:a 84 flygplan

Okt 40 - okt 41

F3 mottog 43 fpl varav 3 torped

F7 mottog 41 fpl varav 11 torped

Mars 41 F11:s hangarer börja byggas

Jan 42 F11 får B3

Apr 42 F11 övertar 4.sdiv från F3 med dess S16

Maj 42 F11 sätter upp 1. och 2. sdiv

Maj 43 F11 sätter upp 3.sdiv

Maj 42 - aug 42 F7 övergår från B16 till B5

Aug 42 till febr 43 Flygförbud på S16

Från mars 43 Endast F11 flyger Caproni

C:a 60 fpl återstår

Ledning av flygspaningsverksamheten

Sverige omkringliggande havsområden och verksamheten där hade av hävd varit en marin angelägenhet. Den marinsamverkande flottiljen F 2 i Hägernäs hade visserligen tillförts det goda torpedflygplanet T 2 (tyska Heinkel 115), som också användes för fjärrspaning, men i princip var F 2:s uppgift en mera direkt samverkan med våra sjöstridskrafter.

Att fjärrspaningskapaciteten var otillräcklig stod klart redan långt före kriget och det var också bakgrunden till den flygplansanskaffning som resulterade i köpet av Caproni och uppsättandet av en fjärrspaningsflottilj, F 11, med förläggning till Skavsta-fältet väster om Nyköping.

Vid krigsutbrottet 1939 organiserades "Flygeskadern" under ledning av dåvarande flygstabschefen, generalmajor Bengt Nordenskiöld. Eskadern bestod av de krigsplaceringsbara delarna av flottiljerna, d v s en à två div samt stabsgrupp per fredsflottilj. Skoldiv var kvar på depåerna under en depåchef som lydde direkt under CFV, generallöjtnant Torsten Friis.

Flygeskaderns förband kunde vara baserade på hemmadepån, men hade ofta en annan basering beroende på vad som hände utanför landets gränser. Den havsövervakning som bedrevs sköttes till en början - förutom av F 2 - av F 1 med fpl B 3. Rapportering skedde till eskaderchefen som vidarebefordrade marina iakttagelser till chefen för marinen, till vilken F 2 rapporterade direkt. CM lämnade sedan sammanfattande rapporter till försvarsstaben och ÖB.

F 11 sattes upp hösten 1941 och bidrog till en början föga i beredskapsverksamheten. Med sina B 3:or hjälpte man visserligen till med att flyga fotogen och andra förnödenheter till det av isvintern 1942 isolerade Gotland, men i övrigt var det utbildning och organisation som gällde på Skavsta.

Den 1 juli 1942 delades flygeskadern upp i två eskadrar. Den första under generalmajor Paulus af Uhr med stab i Stockholm och den andra under generalmajor Åge Lundström med stab i Göteborg. Nordenskiöld blev ny CFV och generallöjtnant. F 11, som då hade två flygande div (med övnings- och skoldelar) fick 1 div underställd CE 1 och 2 div under CE 2. Läget i Sverige var lugnt vid den här tiden - fullständigt inneslutet av tyskarna som det var och med eftergifter betr. transiteringar m.m. Det var då inte tal om särskild havsövervakning från luften. Kunskapare, t.ex. sjöfolk som rapporterade från tyska och ockuperade hamnar, gav, vad man då ansåg, tillräcklig information till högkvarteret. Eskadrarna fungerade mest som organ för inspektioner och övningar.

Flygplan typ S 16 utrustades med en seriekamera för lodfotografering, Hasselblads Ska 4, som var placerad till vänster om fsk plats och bakom föraren. Den kunde manövreras av spanaren från fpl nos och användes främst vid spaning på höjd, d v s mest under övningar hemma i Sverige. Under beredskapsförhållanden var handkamerorna mer användbara. Dels fanns den klumpiga Hk 5 med glasplåtar, dels infördes snart Hasselblads lättare Hk 7 med rullfilm. Den senare möjliggjorde snabbare hantering och bildväxling, men hade något lägre förstöringsgrad.

Men trots allt grundades den viktigaste spaningsmetoden under beredskapsflygningarna på ögonspaning. Fpl S 16 var väl lämpad för detta med sin stora plexiglasnos. Med handkameran kunde man sedan fotografera upptäckta mål för en noggrannare analys efter landningen. Men ett väsentligt krav för tillförlitliga spaningsresultat var en noggrann navigering under havsövervakningen. Endast i kustnära sammanhang kunde ett fotografi vara till hjälp vid lägesangivning av upptäckta mål.

Det var alltså på sitt sätt en ganska primitiv form av upptäcktsverksamhet som vi bedrev under kriget. Radar och sådana moderniteter kände vi kanske till litet om, men någon egen sådan utrustning kom aldrig på tal ute på våra beredskapsförband. Och någon signalspaning skedde inte heller från FV ordinarie spaningsflygplan. Det blev alltså i verkligheten bara fråga om ögonobservationer under dygnets ljusa del, men genom en metodisk uppläggning av spaningsflygningarna och noggrann uppföljning av spaningsrapporterna torde beredskapsflygningarna ändå ha gett det svenska högkvarteret en tillräckligt bra bild av vad som var på gång i vårt närområde.

I detta sammanhang måste nämnas att ett viktigt inslag i den flygande personalens utbildning var god kännedom om fartyg och andra typer av mål. Skorstenar och torn på krigsfartyg, lastluckornas antal på handelsfartyg och inte minst kölvattnets utseende akter om skeppen var karaktäristiska, som gav svar på måltyp, även på de stora avstånd som det oftast var fråga om.

Kravet på en noggrann navigering har tidigare nämnts. Fpl S 16 hade en bra kompass och ett hyggligt kursgyro. På fs ställdes kravet på noggranna navigeringsförberedelser med tillhörande vindberäkningar. Ff måste bidra med noggrann kurshållning och övervakning av kursgyrots vandring och fsig kunde då och då lämna uppgift om bäringen till någon eller några kustradiofyrrar, som sände sporadiskt med vissa mellanrum. Tyska sändningar var oftast opålitliga. Någon inpejling med hjälp av svenska markbaserade pejlstationer var det inte tal om p g a anbefalld och självklar radiotystnad. Denna bröts under ett spaningsuppdrag endast då och då på med basradiostationen överenskommen tidpunkt, då ett överenskommet morse-tecken sändes som besked om att allt var OK. Signalen togs emot på basen, men besvarades inte.

Under 1943 skärptes läget för Sverige med ett antal beredskapsåtgärder som följde. En organiserad havsövervakning av våra omkringliggande hav ingick i detta. En uppdelning av havsområdena var gjord, vilkens principer framgår av karta. "Övningsdelarna" vid F 11:s tre divisioner, spaningsgrupper, utbaserades relativt fältmässigt på krigsbaser närmare resp. spaningsområde. 1/F 11 förlades till Gotland (Roma eller tidvis Bunge), 2/F 11 i väster (Såtenäs eller ibland Säve) och 3/F 11 i söder (Everöd/Rinkaby). Vid tillfällena när faran från Norge bedömdes mera akut, användes också Gräveby väster om Örebro av 1/F11.

Spaningsgruppen om 4-5 operativa fpl var i princip självförsörjande på de platser där man inte kunde utnyttja en FV-depå som t ex Såtenäs. Det medförde att operativt bortåt 100 man inkl vpl med fordon och all annan nödig utrustning var engagerade och fältmässigt organiserade vid varje sgrp. När hela divisionen 3/F 11 våren 1944 organiserades fältmässigt med basering i Skåne, var den totala styrkan (enl depåorder) 156 personer, uppdelat på 13 off, 6 uoff, 49 ubef, 73 vpl (varav 7 fsk) samt 15 civila (varav några civila montörer). Den flygkommenderade personalen i denna styrka bestod av 3 ff/fs, 7 fs, 9 ff, 11 fsig (vissa dubbeltjg i marksignaltjänst) samt de ovan nämnda 7 fsk.

Chefen för spaningsgruppen lydde formellt under sin divch på F 11 depå, om det inte var denne själv som utövade chefskapet på platsen, men operativt leddes verksamheten av försvarsstaben till vilken också rapportering skedde. Vissa samverkanslinjer till berörda marindistriktschefer var också etablerade.

Flygspaningarna skedde som regel på stående order, till en början en genomflygning av spaningsområdet per dag, senare två gånger, morgon och kväll. Efter nedskjutningarna 1944 utfördes havsövervakningen med två fpl i rote. Flygvägarna inom spaningsområdet lades upp relativt stereotyp, vilket underlättade planläggning och rapportering, men naturligtvis innebar större risker. Men, trots allt, det var ju fredliga flygningar över fritt hav, och känslan av att tyskarna respekterade den svenska neutraliteten var i grunden ganska stark.

Förbindelsen med spanande fpl upprätthölls på KV från den transportabla radiostation (Tmr) som tillhörde sgrp. Ordergivning och rapportering efter landning skedde - som regel kodat - per teletype på det vanliga rikstelefonnätet. Bara i undantagsfall användes radiotrafik. Fotografier av fartyg till sjöss eller av hamnar sändes rekommenderat med ordinarie postgång.

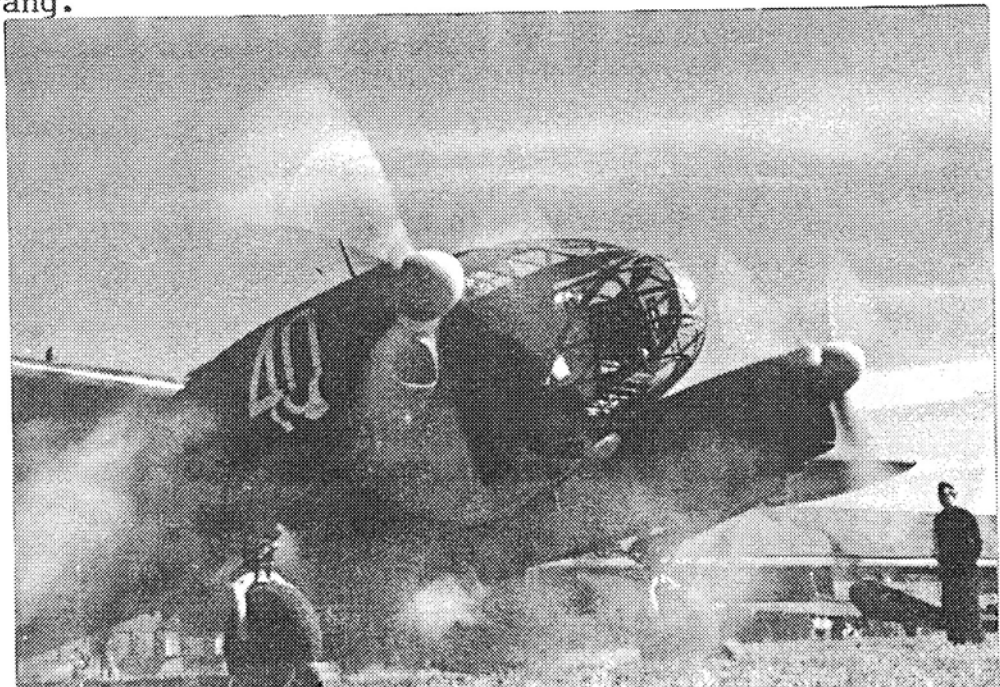


Foto: F 11