

Caproni Ca.313



Historia

Svenska Caproni Ca 313 var ett tvåmotorigt *Italienskt bomb och fjärrspaningsflygplan*. Caproni Ca 309 togs fram 1936 och kallades ett "*koloniflygplan*".

Ca 309 var första ledet i en lång rad närbesläktade varianter från Capronifabriken. Ca 310 försågs med infällbart landställ och **Ca 311** var första varianten med en mängd fönster i framkroppen. Flygplanet var

lågvingat med en motor i vardera vinge. Vid tillverkningen användes en rad material. Vingen var en dukklädd träkonstruktion. Flygkroppens främre del bestod av svetsade stålprofiler, klädda med aluminiumplåt och glas, medan bakkroppen var tillverkad av ett skelett av svetsade stålrör. På stålrörsskelettet monterades profillister av trä, som sedan kläddes med faner och duk. Propellrarna som var tillverkade av Alfa Romeo var omställbara, flöjlningsbara och försedda med propellerregulator, så kallad constant speed propeller.

Mellan åren 1940 och 1945 ingick Caproni Ca.313 i Flygvapnet och fick den svenska militära beteckningen ***B 16, S 16 och Tp 16***. När Kungliga flygförvaltningen (KFF) misslyckats med att köpa fjärrspaningsflygplan i USA och Storbritannien öppnades 1940 en möjlighet i Italien i samband med en större vapenmaterialaffär där ett flertal fartyg, motorer och flygplan som ej passade det italienska försvaret såldes.

På Capronifabriken stod ett antal osålda motorlösa Caproni Ca.313

avsedda för Frankrike. Sverige beställde 84 flygplan som modifierades för att passa till den italienska luftkylda inverterade V12-motorn från Isotta Fraschini. KFF valde att köpa kompletta flygplan då det inte fanns svenska motorer att uppbringa till flygplanen. *Redan under leveransflygningen till Sverige drabbades flygplanen av problem.* För att lösa dem följde italienska tekniker med från Capronifabriken till Tyskland för att finjustera och reparera flygplanen.

Flygplanet fick en kort tjänsteperiod i flygvapnet, då det *hela tiden drabbades av driftstörningar och haverier*. I nyhetstidningarna kallades det "*Den flygande likkistan*". Slarv vid tillverkningen samt brister i materialvalet vid tillverkningen var några av orsakerna, men även felaktigt utnyttjande från flygvapnets sida. *Slarvet var av den graden att general Nils Söderberg misstänkte rent sabotage, då flygplanen ursprungligen var avsedda för Frankrike.*

Planet användes inledningsvis som störtbombare vilket det inte var avsett för. *Flera incidenter och haverier kunde tillskrivas bristande cockpitdisciplin med framför allt bränslesystemet.* Ytterligare en orsak var att det under krigsåren användes ett bränsle, *bentol*, som löste upp lackeringen på korkflottörerna i motorernas förgasare med *bränsleläckage och motorbrand som följd.* För att åtgärda de grävsta *strukturella felen kallades 300 civila snickare in till flygflottiljerna för att bland annat byta ut vattenskadat trä i*

vingarna. Capronin fick ett något oförskyllt dåligt rykte. *Sammanlagt 21 flygplan totalhavererade, tre sköts ner av Luftwaffe och totalt 41 besättningsmän omkom under perioden 1940–1945.* En statistik som inte visar mer problem än vad som kunde förväntas under motsvarande höga flygtidsuttag under rådande omständigheter. Den sista flygningen med B 16 gjordes i slutet av april 1945. *De kvarvarande flygplanen skrotades, eldades upp vid brandövningar eller användes som*

mål vid bomb- och skjutövningar på Visingsö.

Inte ett enda flygplan bevarades.

S 16

S 16 var en **B 16** utrustad för spaning med kameror och extra bränsletankar, vilket medförde att bomblasten minskades. Flygvapnet hade 40 stycken **S 16**.

På Flygvapenmuseum finns en replika i full skala som byggdes i samband

med inspelningen av Lars Molins TV-serie Tre kärlekar (1989). Vissa delar som hittats på Visingsö från originalflygplanen användes i konstruktionen av repliken.

T 16

T 16 var ett av svenska Flygvapnets torpedfällningsflygplan som utvärderades under andra världskriget.

När Flygvapnet genomförde sitt nödlösningssköp 1940 av Caproni Ca 313 diskuterades även en order på 14

stycken torpedflygplan. Eftersom det dragit ut på tiden mellan köpet av de första B 16 flygplanen och T 16, meddelades från Italien 1941 att flygplanen avsedda för Sverige hade övertagits av det italienska flygministeriet. 14 stycken flygplan kunde levereras först om tre fyra månader. Flygförvaltningen avbröt förhandlingarna med Caproni för att försöka finna andra lösningar. 1 februari 1941 återupptog Caproni förhandlingarna och erbjöd en prisreduktion med 10% per flygplan samt montering av

torpedinstallationen utan kostnad om en affär blev av. Flygförvaltningen svarade att man även önskade uppvärmningsanordningar för torpedinstallationerna utan kostnad samt att flygplanen skulle betalas först när de passerat italienska gränsen, dessutom skulle det råmaterial Italien beställt i Sverige inte lämna Trelleborg innan flygplanen hade levererats. Efter dessa förhandlingar undertecknades 13 april 1941 ett kontrakt om köp av 16 stycken Caproni 313 utrustade för torpedfällning.

Flygplanen, som var avsedda för Blekinge flygflottilj (**F 17**), flögs hem från Italien med svenska besättningar via Milano, München, Stettin, Krigsflygskolan (**F 5**) och Skaraborgs flygflottilj (**F 7**). Med i samma leveransgrupp flög även en **J 11**. *Flera av flygplanen drabbades av motorproblem under leveransflygningen och ett flygplan havererade i München.*

14 individer av flygplanen kom fram och landade på **F 7** från juli till september 1941 och *redan när de*

landade på Såtenäs placerades flygplanen på verkstad, eftersom erfarenheterna från B 16 visade att flygplanstypen led av stora tekniska problem. Efter genomgång av flygplanen överfördes planen 1942 till Östgöta flygflottilj (F 3) och Södermanlands flygflottilj (F 11) med benämningen S 16B.

Under sommaren 1942 testade **Försökscentralen (FC)** den nya minan F:9 både vid markprov och flygfällning. Minan hängdes under en T 16, flygplanet startade och flög mot

Motala och man fällde minan. Detta var troligen den enda minfällning som gjordes med en T 16 eftersom *den drabbades av flygförbud någon dag efter fällningen, när väl förbudet var hävt var det inte längre aktuellt att använda Caproni som torped/minbärare.*

Flygplanen kom aldrig att tas i tjänst som torpedfällningsflygplan utan modifierades om till spaningsflygplan med benämningen **S 16B**.

Torpedställen till flygplanen hamnade på förråd hos **Centrala Verkstaden**

Västerås (CVV) och användes senare när 14 stycken B 3 modifierades till torpedflygplan.

Tp 16

Tp 16 var tänkt som ett stabstransportflygplan och var ombyggda **S 16** där bombställ och den övre rörliga kulsprutan samt kamerautrustning var utbytta mot fyra stolar, bord och belysning. Två plan modifierades av Centrala Flygverkstaden Malmslätt (**CVM**) och

baserades vid Svea flygflottilj (**F 8**)
och Södermanlands flygflottilj (**F 11**).