

Caproniminnen

av Linné Knabe

Min första kontakt med S 16 var hösten 1940 när italienska ingenjörer och mekaniker gav vår markpersonal utbildning på flygplantypen. Det var på Malmslätt och vid lunchtid satt dom i gröngräset och halsade sina rödvinsflaskor till våra mekanikers förvåning.

Flygutbildning på fpl fick jag på Såtenäs av kapten Marshal Lindholm den 15 okt. 1940. Efter knappt en timme var jag utcheckad på typen.

Fem gånger deltog jag som stn-off. vid hämtning av fpl i Milano och Bergamo. Jag provflög många exemplar. Det var särskilt viktigt att prova dem på höjd, enär vi skulle passera Alperna på 4000 m höjd på väg till München. Ett fpl fick jag provflyga tre gånger innan det fungerade på höjd. De båda sista gångerna var en Caproni-ingenjör med på flygningen.

Chef för hämtningarna var någon äldre officer och jag flög ledarplanet. Man valde därtill någon med utlandserfarenhet d.v.s. någon från gamla Aerotransport ABA. Första hämtningen leddes av Marshal Lindholm.

Hemflygningen av mina divisioner gick programenligt utan större missöden över München – Stettin – Bulltofta till Såtenäs, dock med följande anmärkningar.

Ett fpl rullade vid landning i Bergamo ut för långt på mjuk del av fältet och slog runt, i ganska låg fart. Ingen av besättningen kom till skada men fpl utbyttes mot ett nytt.

Vid en mellanlandning i Stettin på vintern fanns det frusna vattenpölar på fältet. De fpl som rullade genom dessa krossade isen och bitar av densamma slog hål i duken på undersidan av vingarna. Det såg illa ut. Tyskarna satte emellertid genast folk på att laga revorna och dagen därpå kunde vi flyga vidare till Bulltofta. Det gick med beundransvärd tysk effektivitet.

Vid en hemflygning fick två Piaggio jaktfpl J-21 [?] haka på oss. 10 minuter efter starten från München började den ene föraren att gestikulera med sin högerarm. Min spanare och divisionschef kapten Hessle och jag kunde inte tyda hans tecken. Till sist ansåg vi det bäst att återvända till München. Döm om vår förvåning när han sa' att tecknen betydde att vi låg vid sidan om färdlinjen. Vi hade ju egen radionavigering, vilket han saknade.

Vi samlade oss snarast till ny start för att hinna till Stettin i dagsljus. I München fick vi ofta vänta flera dagar på tillstånd att flyga vidare till Stettin. När vi inte kunde klara att flyga fram till Bulltofta i dagsljus övernattade vi i Stettin. En gång i mitten av mars 1941 blev vi anvisade att flyga via Nürnberg i stället för München. Efteråt förstod man att det berodde på tyskarnas uppmarsch mot Jugoslavien, som skulle besättas innan kriget mot Ryssland.

Under min sista hämtning i september 1941 väntade vi en hel vecka på tillstånd att flyga vidare från München. Det var i början av det spektakulära kriget mot Ryssland och stora transporter pågick österut. Hitlers tidigare utbasunerade löfte, att man stod inför erövringen av Moskva, kunde icke infrias och äldre tyskar började redan bli bekymrade.

Resan ned till Milano gick med tåg via Trelleborg – Sassnitz – Berlin – München. I Berlin upplevde jag ett par bombningar av engelsmännen. Det var ett ståtligt fyrverkeri som vi först beskådade men så småningom fann vi för gott att gå ned i skyddsrum. En natt sas det att några bomber fallit på zoo, så att vilda djur kommit ut på stan.

Vid en tågresa mellan München - Milano hade jag sällskap i kupén med tyska sjöofficerare. Då jag verkade litet förvånad att sjöoff. skulle ned till Italien, sa' dom att italienarna skött sig dåligt och måste få hjälp. Bland annat kommer jag ihåg ett par skämt om italienarna:

Fråga: Vet Du varför italienarna har 3 växlar för gång bakåt på sina tanks och en växel för gång framåt?

Svar: Dom måste ha en växel för gång framåt ifall de skulle bli angripna bakifrån.

Vid ett möte mellan Hitler och Mussolini sa' Musse att han tänkte stärka sin krigsmakt med en lämplig psalm och det skulle vara:

"Vår Gud är oss en väldig borg. Han är vårt vapen trygga..."

Nej, det går inte sa' Hitler, därför att den har vi redan tagit som första psalm till vår krigsmakt, men jag föreslår i stället följande:

"Vår egen kraft ej räcka kan, vi vore snart förödda, men med oss står den starke man, vi stå av honom stödda."

I Milano förekom det också flyglarm. Det var engelsmännen som kom med några få flygplan. Vi bodde på hotell Excelsior de Gallia. En kväll när vi satt i baren gick flyglarmet. Den kände bartendern 'Oscar' sa då, "Följ mig" och gick längst ned i källaren, där han hade ordnat en trivsamt bar.

Vår vistelse i Italien varade cirka en vecka beroende på när flygplanen blev godkända av oss och vår tekniska representation där. Som stationsoff var jag mestadels sysselsatt men vi hade vissa fridagar, då vi kunde göra utflykter i de vackra omgivningarna, såsom sidenstaden Como. Det var ju populärt att köpa siden och ta' med hem.

Man märkte hur det turistberoende Italien led brist på turister i olika sammanhang. Det var i allmänhet ingen svårighet att få plats till större evenemang.

En gång ordnade jag biljetter till Milano-operan när Sg Benjamino Gigli sjöng. Han jämte Jussi Björling var de två främsta operasångarna vid den tiden. Jussi hade en starkare klang i sin röst men Gigli hade en mjukare stämma som lämpade sig särskilt för italienska lyriska operapartier. Liksom Jussi var han lång tid engagerad vid Metropolitan i New York.

Det var mycket mörkt, när vi under mörklägningen 5 st. åkte taxi från hotellet och kolliderade med en lyktstolpe. Skadorna var inte värre än att vi kunde fortsätta, tyckte vi, varför vi fem man stark baxade ner bilen från trottoaren och ville fortsätta färden. Av någon anledning ville inte chauffören det.

Hur som helst, vi hade bråttom och blev lite sura. Tog och lyfte tillbaka bilen på trottoaren mot stolpen. Då blev det ett förfärligt liv på chauffören men vi hastade vidare i mörkret till fots.

I närheten av hotallet låg en restaurang, "Circolo del Ambassiat" vill jag minnas, som blev något slags stamlokal. Särskilt kapten Flach blev mycket populär när han uppträdde och dansade "Wajvajka är min". En gång fick vi efter mycken övertalan med oss en kamrat, som var mycket liten och flintis. Jag sa' till en av barflickorna: – Kan Du gå och dansa med honom, han är så blyg.

Det lyckades hon bra med, så dom struttade omkring och under tiden kysste hon honom ett par gånger på skulten. Det blev ett par rejäla kyssmärken som satt fast även morgonen därpå. I hotellvestibulen frågade han förvånat:

– Varför titter folk så på mig?

Vi bad honom då att se sig i spegeln och luta huvudet framåt. Han gick inte mer på den restaurangen eller nattklubben.

För många, särskilt bland de yngre mekanikerna, var det något nytt att komma till sydligare länder eller utomlands över huvud taget. Bland annat fick vi ransonera de fria drinkarna i baren. Mig veterligt var det dock ingen som skötte sig illa.

Under mina inkallelser till F 11, som varvades med kurirflygningar till Skottland i NEA ABA:s regi, tjänstgjorde jag mest som flyglärare på Caproni för förare och mekaniker. Åtskilliga utbildade jag och endast tre blev icke utcheckade på typen. En kopplade jag ifrån utbildningen. De två andra, båda högre officerare, drog sig själva ur utbildningen. Den ene efter några vådliga färder och den andre måste jag berätta litet mer om. Det var dåvarande flottiljchefen, överste Schyberg.

Den 28 juli 1941 beordrades jag av chefen för fjärrspaningsdivisionen, major Liljhagen, att flyga från Tierp till Nyköping för att hämta Schyberg. Jag var då den förste som landade på F 11 med S 16. Jag hade inte landat med något annat fpl heller. Jag märkte genast vid cirkling av fältet att de asfalterade banorna i och för sig var tillräckligt långa men att den höga granskogen gick alldeles för nära banändarna och utgjorde otäcka hinder.

Detta var särskilt obehagligt vid start med S 16 vars automatiska propelleromställning ofta krånglade. I starten skulle mekanikern noggrant iakttaga densamma och vara beredd att omedelbart ställa om den på fast läge. Innan start nämnde jag detta för S, och ville rekommendera att man högg bort litet mera skog. Enligt Schyberg ville Nordenskiöld ha skog att gömma fpl i. I starten som gick mot väster strök vi ganska nära trädtopparna. Jag ”tryckte” kanske litet extra. Viss skogsavverkning skedde därefter.

Vid ankomsten till Tierp såg vi ett havererat Caproni-fpl vid märket. S. frågade vad det var för någonting. Jag svarade att det låg inte där när jag startade för ett

par timmar sedan. Efter landningen fick vi veta att malören hade hänt med divisionschefen Liljhagen som elev och fänrik Dahlborg som lärare. Ingen hade dessbättre skadat sig något allvarligt men flygplanet var närmast oreparabelt.

Jag fick så det tvivelaktiga nöjet att utbilda Schyberg på Caproni. Han informerade mig om att han flugit J 9 (jaktfpl). Underförstått borde det då inte vara någon större match att flyga S 16.

De första landningsövningarna blev litet äventyrliga för de liknade mer en brant piké än normal plané. Det gjorde att jag i slutskedet måste ta tag i spaken vid upprepade tillfällen för att inte äventyra flygplanet. Efter fjärde lektionen, som inte varit så lyckad, var S. tydligt sur och sa:

– Du ta' r i spaken; är Du rädd?

– Ja, om flygplanet, svarade jag och så blev det inte mer fluget den dagen.

Nästa dag körde vi två pass och det gick betydligt bättre. Efteråt sa' S. med sin vanliga gest:

– Det där jag sa' i går kan vi låta vara glömt.

– Ja, överste, svarade jag förstås.

Det var mycket sagt för att komma från honom. Vi flög ett par dagar till, sammanlagt fem timmar om jag räknar med flygning Tierp – Malmen – Nyköping. Jag hade snart kunnat släppa honom på ensamflygning, skulle jag tro, men han avbröt utbildningen och flög aldrig S 16 ensam.

Som lärare fick man inte hålla i spaken själv så ofta. Jag undvek åtminstone det. När jag i slutet av ett pass tog över spaken från eleven och gjorde några landningar – s.k. "touch and go" och satte mig så exakt vid märket som möjligt – sa' en annan lärare efteråt: den där eleven var ju bra, han behövde väl inte så mycket landningsövningar. Jag fick svara: Det var jag som flög i slutet. Det hör till sådana där små episoder som man inte glömmer.

Jag var aldrig utsatt för några haverier med Caproni. De allvarligaste tillbud jag hade var – förutom vid skolflygning – när propelleromställningen krånglade.

Stockholm i april 1991

Linné Knabe