

## 1913 DE FÖRSTA FLYGARNA, DE FÖRSTA LÄROSPÅNEN

FÖRVALTAREN OCH KASSACHEFEN VID F 3, GUSTAV GUANDER, HÖR TILL DEM SOM MINNS MILITÄRFLYGETS BARNDOM. I FEM ARTIKLAR BERÄTTAR HAN OM HUR DET VAR DÅ...



Efter friherre Cederström och dansken Thorups flygningar och kamp om prispengar vid Öresund och på Gärdet i Stockholm år 1910 fortsatte Cederström under 1911 och början av 1912 med flyguppvisningar och diverse försök att kopiera och bygga flygmaskiner. Han gjorde också förberedelser för att starta en flygskola på Malmen, en plats som han funnit lämplig för ändamålet. I mitten av augusti var han färdig att påbörja utbildningen vid sin flygskola.

Om det begärda anslaget beviljades skulle han jämsides med sina civila elever utbilda två officerare till flygmaskinsförare. Så småningom samlades en hel grupp officerare kring Cederström på Malmen - men den militära delen fick redan från början sin egen chef i kaptenen och greven H.D. Hamilton. Redan vid årsskiftet fanns det ett dussin flygare på Malmen.

### □ FLYG PÅ ASKRIKEFJÄRDEN

I början av året hade man förlagt flygövningarna till stockholmstrakten. I Stockholms-Tidningen för den femte februari 1913 kunde man läsa att arméns vinterflygningar hade börjat på Askrikefjärden dagen innan.

Flygavdelningen hade två flygplan. Det ena var

en dubbeldäckare av typ Breguet, världens då snabbaste flygmaskin som gjorde hela 104 km/t, och som allmänt kallades biplanet. Det andra var ett monoplan av Neuporttyp.

Den första provflygningen vid Askrikefjärden gav flygchefen, kapten Hamilton, order om kl 3 på eftermiddagen då vinden mojnät så mycket att en start var tillräddlig. Det var löjtnant Gösta von Porat, som gjorde provflygningen. Man beskrev händelsen så, att aeroplanet efter starten på några ögonblick sågs långt ute i rymden och att den stora Askrikefjärden rundades på några minuter. Von Porat slog ner vid flygstationen lätt och elegant som en paradflygare. Den första vinterflygningen med ett svenskt krigsaeroplan var fullbordad.

Av de militärflygare som vid detta tillfälle grupperar sig omkring greve Hamilton och friherre Cederström kan nämnas: löjtnanterna Silow från I 15, Björnberg från I 10, Junger och von Porat från ingenjörstrupperna, Lindén från kustartilleriet, Agell från I 22, Liljewalch från A 1 och Krokestedt från kustflottan.

### □ VON PORAT FLYGER LÅNGT

Året 1913 är således militärflygets första

egentliga flygfår med organiserade enheter. Våra militärflygare gjorde en hel rad utomordentliga prestationer med hänsyn till flygmaterielens kvalitet. Löjtnant von Porat utökade sina flygbedrifter med en flygning Malmen - Göteborg - Malmen med löjtnant Agell som passagerare.

Flygningen genomfördes med fyra mellanlandningar och två övernattningar, den ena i Arväll och den andra i Skövde. En stor bedrift i sammanhanget var att man vågade flyga över Vättern med ett landflygplan. Ungefär samtidigt flög löjtnant Junger - likaledes med passagerare - sträckan från Malmelätt till Stockholm. Under året hann man också med att dokumentera flygmaskinens militära värde genom att man bevisar dess nytta vid eldledning i samband med artilleriskjutningar på Skillingaryd.

#### □ DE FÅR BETALT FÖR RISKEN

Allt som hände inom aviatiken var begärligt stoff för alla tidningsmän. En del av dem såg i flygmaskinen endast en trevlig leksak för dårfinkar till officerare. Flyghaverierna gavs stort utrymme i all tidningspress men man trodde att flygintresset skulle mattas, då man fick veta hur farligt det var att flyga. Det kom dock att dröja mer än två år efter vinterflygningarna på Askrikefjärden innan flygningen krävde sitt första dödsoffer.

Dessförinnan hade löjtnanterna Olle Dahlbeck och Malmqvist slagit runt i öppen sjö men råd-

I flygets barndom försvärades utbildningen av att maskinerna saknade dubbelkommando.



dats av undervattensbåten nr 2, som lyckligtvis befann sig i närheten. Löjtnant Silow kraschlandade och omkom med Farmanbiplanet på Malmen. Händelsen var under veckor stoff för olycksakornas svartmålningar. De framsynta och flygintresserade skribenterna ville ge våra flygare all möjlig uppmuntran. Man framförde redan nu tanken på en extra gottgörelse i form av särskild premiering åt flygarna för deras riskfyllda arbete, och flygtillägget kom in i bilden. Man skyttade i den "vänliga" pressen sådana rubriker som: "Ingen uppmuntran åt våra flygare" eller "Våga livet för ringa lön".

Så småningom kom flygtillägget, men enligt det särskilda kungabrevet utgick det icke till elever under utbildningstiden.

De var pionjärer, de militärflygare som gjorde sina första flygförsök på Malmen. De hade valt aviatiken som var lika med det ovissa äventyret. Ofta fick de betala ett högt pris för sina djärva insatser med de var villiga att satsa allt. Om dem är det sagt: "DE ÄLSKADE ALLA LIVET, MEN FRUKTADE ICKE DÖDEN."



Militärflygets förste chef, kapten H. D. Hamilton, i baksits under sin utbildning i Frankrike.

## 1915 FLYGET BEVAKAR VÅR NEUTRALITET



"Toffelutrustad Farmankärre" under neutralitetsvaktens dagar.

Med augusti månad 1914 kom världskriget och skapade oro även hos oss. Den mobilisering som genomfördes samlade inget stridsdugligt flygvapen i vanlig ordning. Det viktigaste var att fortfarande ägna sig åt utbildning av flygare och flygepanare på det fåtal maskiner som fanns till förfogande. Inom marinens flygväsen fick däremot flygarna även uppdraget att ingå i neutralitetsvakten vid våra kuster. Man hade maskiner som var utrustade och byggda för start och landning på vatten - men de var bräckliga och tålde givetvis ingen grov sjö.

Motorerna var svaga och långt ifrån driftsäkra.

I februari 1915 låg kapten Sundstedt och löjtnant Netsler i Malmö med en "toffelutrustad Farmankärre" och väntade på order om återflygning till Karlskrona. Det var snällkall vinter och tyskarna - som annars brukade "dingla" omkring rätt tappert därnere i "sundet" - höll sig hemma. Så kom order om den hemflygning som spanaren, löjtnant Netsler, berättar om.

### □ FRÄCKT! TYCKER SPANAREN

"Vi hade just startat och steg till 500 m höjd. Sundstedt håller in över näset och sneddar ner mot Trelleborg. Det var inte mycket att se, så det började bli lite enformigt i kylan.

Jag hade god tid att taga en åkarbrasa då och då och för övrigt att filosofera över livets spörsmål. Nåja, det sista var kanske en väl djärv tanke, när man flyger med en 80 hästare Gnome-motor. Vi passerar Ystad, som ligger långt därinne i bukten, och tvärs om styrbord skymtar Bornholm. Men vad är nu detta? Två torpedbåtar?

Svenska? Fram med kikaren! Nej, det är tyska 'Hochsee' närmast jämförbara med våra egna jagare. De styr upp mot svenska landet och tycks ha fasligt bråttom. Jag visar Sundstedt på dem och han nickar och håller babord hän för att genskjuta dem. Jag undrar just vad de kan ha i kikaren, men när jag reser mig upp, ser jag bakom babords ponton en skonare, som ligger och hugger där inne under land. Det var alltså anledningen till tyskarnas beteende.

De båda jagarna befann sig nu tätt inpå neutralitetsgränsen - och ändå rusade de vidare med den mest ogenerade min i världen. Det här var nästan väl fräckt!"

### □ TYSK HONNÖR FÖR SVENSK FARMAN

"Jag dunkar Sundstedt i ryggen och tecknar 'glidflykt'. I samma ögonblick syns några signaler gå i topp på den främsta jagaren och några sekunder senare gör båda en elegant babordgir och styr sydvart.

Sundstedt vänder sig om och ler belåtet: 'Dom där du! De tycks ha glömt någonting hemma.' Ja, det ser verkligen inte bättre ut, men för säkerhets skull kanske vi skulle rotera runt dem ett slag. Och så sveper vår flygbåt runt masttopparna på jagarna, där officerare och besättning hälsar oss med en stram tysk honnör.

Så flyger vi vidare en stund, och så plötsligt händer det. Förgasaren - den måtte väl inte vara av tyckt fabrikat? Tycks ha blivit stött på oss och skramlar loss.

Nu hade jag inget annat val, än att lägga mig

uppe på bensintanken och hålla karburatorn på plats med bara händerna.

Det var inget trevligt jobb i 15 graders kyla och med en flygmaskin som gick som en vingakjutten kråka. Till råga på allt kom vi även in i snöbjocka, så man måste passa navigeringen. Vi passerar nu befästningarna vid Karlskrona och är i alla händelser inomskärs. Men en sådan sjö under oss! Det blåser stickor och strån därre-re."

#### □ ...MEN VI VORO ÄNDOCK HÉLA

"Jag gläder mig åt att nu kan vi väl ändå vara lugna, då i samma ögonblick vår 'Farman-droska' börjar konstra högst besynnerligt.

Kärran kränger nästan som en hamnsjäare i den gamla goda tiden. Sundstedt ser sig omkring och jag 'grabbar' tag i vad jag kan för att inte behöva 'stiga av' innan vi har landat. Så drar Sundstedt av gasen och säger lugn som en filbunke: 'Kanske du kan få tag på styrlinan?'

Men innan jag hunnit mer än kravla mig ut på vingen i mina Lunkentuss-stövlar har babords styrlina försvunnit akteröver. Den hade sprungit av i den starka kylan. I samma ögonblick sätter Sundstedt maskinen 'på nosen', och det var bara att hänga fast och åka baklänges där jag låg på vingen.

I en svag styrbordsgir hade vi i alla fall möjlighet att komma hela ner, om nu bara Sundstedt

kan passa kärran så vi kommer upp mot vinden.

Det lyckades, och vi plaskar i ute på flaket 1.500 m från flygstationen. Landningen blev hård men vi voro ändock hela."

#### □ UT MED DRAGGEN!

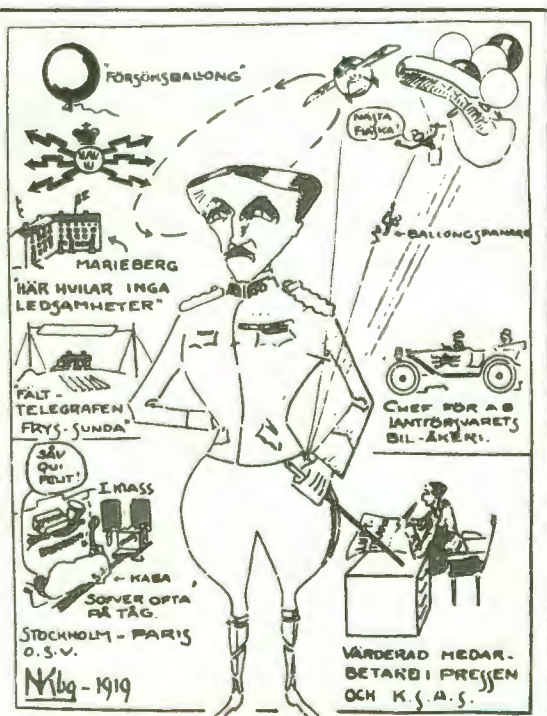
"Vår Herre är med dom linhåriga", säger Sundstedt front. "Men när vi 'drar på' för att åka in på vattnet springer propellern sönder efter kontakt med den hårda sjön. Nu gäller det sekunder. Ut med draggen för att inte driva alltför hastigt upp mot land. Och så bogsering innan vi hugger sönder mot stranden. Det låg en fiskerbåt 300 m bort. Vi hojta men naturligtvis utan resultat. Sex skott med revolvern väcker ett välvilligt intresse men inga positiva åtgärder. Så placerar jag utan tvekan med karbinen fem skott i vattnet framför herrskapet. Då först behagar motorbåtens besättning äntligen besluta sig för att hålla ner mot oss. Det var i grevens tid, för vi hade bara 20 meter kvar till stranden, där flygmaskinen sannolikt blivit vrak och marinflyget ett flygplan mindre."

Hela denna berättelse ger en bild av under vilka oerhörda svårigheter "vaktflygarna" under ofredsåren 1914 - 1918 fick arbeta. Händelsen är på intet sätt unik. Varje företag var äventyrligt - ja i många fall livsfarligt - men ingen tvekan att äntra de bräckliga flygfarkoster som flygteknikerna vid den tiden lyckats ge dem för att uppehålla vakttjänsten från luften.



#### FLYGARSKÄMT FRÅN FÖRR

Teckningen till vänster föreställer Jaggu Hygerth. Höger bilden är ett nioporträtt av chefen för arméns flygväsende överste-löjtnanten Amundson.



## 1915 PROV MED ARMÉNS FLYGVAPEN



Hösten 1915 skrev man några av de första bladen i det svenska flygväsendets historia.

Då utgav generalstaben en order om "prov med arméns flygvapen". Avsikten var att pröva om flygplanen kunde duga något till i krigföring, en sak som på många håll starkt betvivlades.

Fälttelegrafkårens flygkompani på Malmen hade två flygavdelningar, som genom "bottenskrapning" av flygmaskiner, reservdelar och personal stod redo att vid order träda in i kriget. Nu hade man beslutat att pröva avdelningarna för tänkta krigsuppgifter. Först och främst skulle man prova "flygets rörlighet" som enligt våra dagars terminologi var lika med ombasering.

### □ FÖRFLYTTNING PER TÅG

I den order som utkom beordrades den ena avdelningen att basera om från Malmslätt till Barkarby. Detta var i och för sig ett nog så allvarligt företag. Man fordrade inte att flyget skulle vara så "rörligt" att en förflyttning kunde ske flygledes hela sträckan.

I den flygavdelning som skulle sättas på prov ingick - förutom chefen Nauckhoff (kallad Ljugar-Gunnar) - von Porat, Blixen-Finecke, Kindberg och Hygert som förare. Flygmaterielen bestod av en 80 hkr Nieuport, en 100 hkr tyskbyggd Albatross, en 52 hkr Morane-Parasol och en 80 hkr Farman-biplan.

Man började med att montera ner flygplanen och lastade vinge, flygkropp med motor och propeller på järnvägen i Malmslätt. Järnvägsvagnen gick sedan till Stjärnhov över Katrineholm och Flen.

Efter omlastning till vanliga skramlande bult-hjulsvagnar dragna av hästar fortsatte transporten på landsvägen till Södertuna gård, en etapp som var nog så besvärlig trots att vägsträckan understeg halvmilen. Man måste bli passerad en viadukt, som var så låg att maski-

Morane-Parasol deltog i "cirkus Nauckhoff..."



Ovan: En Farman har landet under ombaseringen från Malmen till Barkarby. Nedan: Monoplanet var också med när "arméns flygvapen" provades.



nerna fick lyftas ner från vagnarna och bäras förbi hindret. Det har berättats friska och roliga historier om denna "cirkustransport". Nyfikna ortabor fick de mest häpnadsväckande besked om vad det hela gällde. Transportchef var löjtnant Nauckhoff och "företaget" benämndes i senare skämtsamma sammanhang för "cirkus Nauckhoff".

### □ FRAMME - EFTER TRE DAGAR!

Så var man då framme vid Södertuna herrgård, där avlastning och uppmontering av "kärrorna" vidtog. Man hade ett bra fält till förfogande varifrån sista etappen till Barkarby skulle gå flygledes. En mellanlandning på den sista etappen - ungefär 50 km lång - accepterades av höga vederbörande. Men en direktflygning skulle sam-

la överbetyg, räknade man med!

Nedmontering och lastning av flygplanen skedde på Malmelätt den 21 september - och den 24 var avdelningen baserad och klar på Barkarby.

#### □ FAMNEN FULL AV BOMBER

Det andra provet omfattade dels bombfällning, dels taktisk och strategisk spaning med flygfotografering. Ett stort antal sakförståndiga och skeptiska högre officerare kritiserade varje flygföretag. "Bombfällningen" utfördes mot ett lakan mitt på flygfältet. Bomberna utgjordes av "blinda" 10,5 cm artillerigranater som spanaren höll i famnen. I det rätta ögonblicket skulle han släppa dem över sittrumskanten. Det gällde således att flyga mitt eller nästan mitt över märket för att träffa i eller nära målet.

Spaningen omfattade spaning mot marktrupp, artilleripjäser och eldledningsplatser.

Fjärrepaningen utsträcktes i ett fall ända till 16 mil från flygbasen, ett företag som krävde att motorn orkade gå i minst 2 timmar utan att hosta.

Spaningen mot marktrupperna i övrigt beredde inte våra flygare några svårigheter. Trupperna gick fram i täta och långa marschkolonner med avantgarde, huvudstyrka och träng. Det var endast att anteckna truppens storlek, läge och sannolika mål.

#### □ STINS VAR FEL MÅL

Det tredje och sista provet med "arméns flygvapen" avslutades med en stort upplagd bombfällning mot Marna skjutfält. En av spanarna tappade en bomb för tidigt så att den hamnade på Marna järnvägsstation. Från sitt flygplan såg han hur stinsen hötte med flaggan och såg arg ut.

Senare samma höst deltog flygavdelningarna i den stort upplagda fältmanövern. Spaning och fotografering var de viktigaste uppgifterna. De utfördes väl de gånger man hade flygplanen så hela att man kunde gå till väders. Det fanns "motståndarsida" även i luften och därför kom det oftast till "luftstrid" och markerade nedskjutningar.

## JUBILEUMSPROGRAMMET

Lördag 1/9 Söndag 2/9

Portarna öppnas	1200	1000
Passagerarflygning	1200	1000
	1600	1230
		1600
Konsert	1300	1015
		1130
H M Konungen anländer		1205
Hunduppvisning	1315	1300
Segelflyguppvisning	1345	1345
H M Konungen avtäcker Minnesstenen		1405
Flyguppvisning	1415	1415
Portarna stängs	1800	1800

□ Flygvapnets personal i uniform (daglig dräkt) äger fritt tillträde båda dagarna. Civil personal vid Flygvapnet äger tillträde mot uppvisande av identitetskort.

□ I söndagens flyguppvisning deltar 155 flygplan och 2 helikoptrar.

□ Demonstration av flygsäkerhetsmateriel och uppvisning av grodmän äger rum i simbaesängen.

□ Markutställningen är mycket omfattande. Förutom 12 flygplan visas en hel del av den moderna materielen såsom vapenutrustning, telemateriel, flygutrustning m m.

□ Billighetsresa med enkelt biljettpris gällande för fram- och återresa anordnas söndagen den 2 september till Linköping C och Malmelätt från stationer på följande järnvägslinjer:

- \* Jönköping C - Näsås - Mjölby - Örebro
- \* Näsås - Oskarshamn
- \* Nyköping C - Norrköping C
- \* Katrineholm - Norrköping C
- \* Hultsfred - Kisa
- \* Hultsfred - Västervik - Åtvidaberg
- \* Valdemarsvik - Norrköping C
- \* Finspång och Vadstena

Från linjestationerna närmast Linköping C/ Malmelätt kan nedsättning tyvärr inte medges.

# 1918 RODÉHN STARTAR I STORM- OCH FLYGER BAKLÄNGES

Vid jämförelse med dagens strängt programmsiga militärflygövningar kan man inte undgå att minnas de förutsättningar som gällde för flygövningar exempelvis år 1918.

Även om flygkompaniet var organiserat på flera utbildningsavdelningar med elevflygningar - spaning, fotografering och samövningar med marktrupp - förekom ganska många "fria flygningar".

Dagligen gjorde någon av flygarna nya erfarenheter i luften. Efter att ha delgivit sina kamrater vad han upplevt ville de övriga i tur och ordning "känna på" den omdebatterade manövern.

När baron Cederström flög på Malmen i juni 1911 fordrade han fullständigt vindstilla luft för att överhuvudtaget gå till väders. Men så saknade också de första flygmaskinerna roder och därmed möjlighet att parera oberäkneliga kytt och vindkast. Året 1918 däremot flög man även de dagar då vindarna höll "landningsstruten" på flygplanförrådet utsträckt i hela sin längd, alltså vid en vindstyrka på 10 å 15 m/sek.

Elevflygningarna förlades däremot oftast till morgon- och kvällstimmarna då det i allmänhet var alldeles lungt.

## □ RODÉHN "HÅNAR TYNGDLAGARNA"

Fredagen den 23 augusti 1918 strök en orkanliknande västlig storm över mellersta Sverige.

Förödelserna var på sina ställen betydande - trafiklinjer rubbades och fartyg förläste.

Över Östgötaslätten for stormen fram med hård hand. Flygarna bodde i Linköping och for även denna dag ut till Malmen. Under bilfärden till Malmen diskuterade man livligt möjligheterna att flyga under de vindförhållanden som rådde. Löjtnant Nils Rodéhn, som då ansågs vara Sveriges - ja, rent av skandinavens - skickligaste flygare, hade beslutat sig för att pröva på en uppstigning och "håna tyngdlagarna" som han uttryckte saken.

Flygkompaniet förfogade detta år över ett litet lätt jägarmonoplan, som konstruerats och byggts hos Thulinverken i Landskrona. Det var utrustat med en 90 HK roterande motor, också den byggd vid Thulinverken. Rodéhn säger, att när vädret är "grafsigt" skall man välja en liten snabb maskin framför en större, långsammare och "stadigare". Den lilla maskinen "drar igenom" byarna bättre.

Nu skulle det alltså bli stormflygning med den lilla jagaren och man var mycket osäker om utgången.

## □ 18 MAN FÖR MARKÖRNING

Redan föreöket att praktisera maskinen ur hangaren visade sig vara ett nog så vanakligt



Löjtnant Nils Rodéhn startade från Malmen för att flyga västerut - men färden blev östlig...

företag, då vinden möblerade om ordentligt bland hangardörrar och stationsmanskaper.

Med sex man i varje vinge och lika många vid flygkropp och stabilisator kom man ut. "Thulin-Nisse" - Rodéhn's mekaniker - "snapsade" oylindrarna och pysslade i övrigt om motorn med van hand. En flygmotor av denna typ och vid denna tid måste nämligen behandlas vänligt, nästan ömt, ty dess karaktärsegenskaper voro övervägande nyckfullt kvinnliga. Den enda manliga egenskapen var behovet av "snape" innan den behagade starta.

#### □ ÅT ALLDELES FEL HÅLL

Så var förberedelserna till stormflygningen klara. Motorn var varmkörd och höll toppvarvet väl. Tankarna var fyllda med bensin och olja. Flygaren berättar själv så här:

"Med sex man hängande i varje vinge rullade jag sakta ut till startplatsen, vände upp mot stormvinden och 'sprutade på' för 'full gas'. Blott någon meter rullade maskinen framåt, lyfte och steg rakt upp i den hårda motvinden. Över byggnaderna och skogsdungarna bildade den förbirusande vinden kraftiga virvlar, vilket kom maskinen att slänga som besatt. Jagaren kändes mest som ett stycke fladdrande papper utkastat från himlen. Uppåt gick det men inte alls framåt. Under mig låg fortfarande militär-etablissemnet på Malmslätt. På 400 m höjd började ekipaget äntligen förflytta sig - men bakåt. Ju högre det bar dess hastigare drevs jag baklänges. Kursen var västlig mot Lagerlunda men färden gick österut. Efter ungefär en kvarts timmes flygning låg jag över Linköping eller 7 km öster om utgångspunkten.

Flygmaskinen gjorde i stilla luft en hastighet på 42 meter i sekunden varför denna dags vindstyrka med ledning härav kan bedömas."

#### □ TRE LANDNINGSFÖRSÖK

"På 800 m höjd började jag komma in i moln där det slängde ännu värre. Innan utsikterna att komma hem inom rimlig tid blev allt för mörka och då jag uppnått avsikten med övningen, började jag nedstigningen i brant glidflykt och med motorn på högsta möjliga varv för att med ökad hastighet kunna övervinna motvinden och

finna något svagare luftströmmar på lägre höjd. Det gick mot Malmslätt, långsamt, men inte vidare säkert. Över skogsdungarna kring flygfältet började dansen igen under ständiga parader för att hålla 'kärran' på något så när rätt köl. Det svåraste återstod och det var landningen.

Stationsmanskaper stod där nere på fältet, färdiga att hugga tag i maskinen så fort den tog mark. Första landningsförsöket lyckades icke.

Ett kraftigt vindkast vände maskinen nästan vertikalt ettrax ovan marken, varför jag ögonblickligen drog på full motor och upp igen på ett varv runt fältet på låg höjd och så ett nytt försök till landning. Sanna sak hände även nu. Tredje gången gick det bättre och Thulin-jagaren satte sig som en kråka stilla på den plats den tagit mark. Inte en meter rullbana behövdes. Mekanikerna hängde i vingarna och jag körde in med min kärra, genomvarn och trött av arbetet men nöjd med utgången och en intressant erfarenhet rikare."

Vid färden tillbaka till Linköping kunde flygarna räkna till ett 30-tal stora träd som under dagen blåst omkull.

Många minns med säkerhet ännu Nils Rodéhn, vår oförvägne mästeflygare.

Hans flygbana var kort men lysande.

Under en vanlig rutinflygning med en officerskaarat från I 4 som spanare störtade han vid Lamböhov den 5 februari 1920.



Med anledning av det svenska militärflygets 50-årsjubileum har flygstabens pressdetalj gett ut en minnesbok som handlar om de 50 årens utveckling - från Monoplanet till Draken. De 60 sidorna är fängslande och lärorik läsning. Boken kan köpas under flygdagarna på Malmen eller också beställas direkt från flygstabens pressdetalj, Stockholm 80. Den kostar fem kronor.





Albatross



Tummelisa



Phönix

## 1922: LÖJTNANT MONTGOMERY VINNER FLYGTÄVLING PÅ STRÄCKAN MALMSLÄTT - STOCKHOLM - ÖREBRO - MALMEN

Vem flyger sträckan Malmslätt - Stockholm - Örebro - Malmslätt på idealtid?

Det var en fråga som 17 malmenflygare hade att besvara den 21 oktober 1922. Dagen var strålande klar, varför alla navigeringsproblem ansågs helt uteslutna.

Maskinparken var i allra högsta grad blandad. Förutom Albatross hade man bland annat Phönix och Tummelisa. På en 2000 m bana hade man under en tid sökt pröva sig fram till de olika maskintypernas prestationsförmåga i lungt väder. På tävlingsdagen skulle man således korrigera de erhållna värdena med den rådande vinden. Med ledning av samtliga uppgifter gjorde man upp handioaplistan. Man skulle kanske kunna säga att allt var klart för en matematikflygning eller en sekundjakt.

Av 17 startande flygare fullföljde 12 tävlingen. Det var den stora rubriken i ortspressen dagen efter.

### □ DEN LÅNGSAMMASTE STARTAR FÖRST

Handioaptävlingen var upplagd så här: om alla flög kortaste vägen mellan etappmålen och starten skedde exakt efter startlistans tider, skulle ankomsten till Malmslätt ske samtidigt. Dessutom gällde det givetvis att hålla rätta motorvarvet hela tävlingssträckan och klara av bränslepåfyllning och tillsyn på den tid som tillmätts för uppehållen vid etappmålen.

Som första man i långsamaste maskin startade underlöjtnant Kjellgren kl 09.04.18. Sist från Malmslätt var löjtnant Gärden i den snabbaste kärnan kl 10.23.30.

Övriga flygare i tävlingen var: löjtnanterna Åberg, Bång, Norberg, O'Conor, Runö, Adils,

Söderberg, Philipsson, Zackrisson, Lillier, Gärden, underlöjtnant Lysén, furirerna Lundberg, Pettersson och Cornelius - samtliga med ungefär två års flygtjänst vid flygkompaniet bakom sig.

Närvarande vid starten var bl a flygkompaniets chef, kapten Gösta von Porat och kommandörkaptenen Låbeck.

### □ TVÅ FÅR BRÄNSLEBRIST...

Till flygfältet i Barkarby anlände som första man löjtnant Montgomery. Han hade startat som tvåa från Malmslätt i en Albatross, klarat etappen på 1.18.36 och låg mycket bra till.

Han hade framfört sin Albatross på lägsta möjliga höjd - knappa 50 m - och ansåg sig härigenom ha vunnit mycket tid. Därefter kom flygarna fram till Barkarby slag i slag och vid 12-tiden hade alla på tre undantag när kommit fram. Gärden låg sist med det snabbaste planet och hade på grund av bensenbrist måst gå ned i Södermanland. Det tog lång tid att få tag på den bensen som erfordrades. Han hade emellertid förlorat alla chanser i tävlingen, varför han bröt och återvände till Malmen.

Löjtnant Lillier körde också slut på bensen. Han kom dock till Skälby Gård, endast 800 m från första etappmålet. Så småningom kom han över bensen och fortsatte 800 m - skuttet fram till Barkarby - men var 40 minuter försenad.

### □ ...OCH EN NÖDLANDAR

Löjtnant Zackrisson hade motorkrångel och måste gå ner för nödlandning på ön Skå utanför Hässelby. Vid landningen gick sporrén sönder, varför han bröt tävlingen.

Furir Lundberg kom till Barkarby, men blev kvar där så lång tid över den tillmätta att han blev tvingad utgå. Han hade oturen att ha fått ett flygplan med en läckande bensintank. I Barkarby blev också furir Pettersson betydligt försenad på grund av tändningsfel men startade i sällskap med Lillier, också han försenad, strax efter kl ett.

#### □ ADILZ PACKAR IHOP!

Stappmålet i Örebro var flygfältet vid Karlslund, dit löjtnant Montgomery kom kl 1.12 på eftermiddagen. Efter starten från Barkarby var det löjtnant Adils som råkade på oturén. Den nyckfulla motorn tvingade honom att nödlanda vid Tofta Gård på Adelsö, varvid maskinen fick sådana skador att den inte längre kunde flygas. Adils själv var dock helt oskadad och meddelade per telefon till Malmen att han inte behövde någon mekanikerhjälp. Med gårdsfolkets hjälp klarade han flygplanets nedmontering och lastning på järnväg.

På sträckan mellan Barkarby och Örebro utgick även furir Pettersson, som ansåg att det långa uppehållet med att reparera tändningsfelet frångått honom alla chanser i tävlingen. Han satte därför rak kurs på Malmen och kom fram välbehållen efter en dryg timmas flygning.

#### □ TOLV FULLFÖLJER TÄVLINGEN

De övriga 12 flygarna anlände till Karlslundsfältet vid Örebro, tankade och fyllde ut sin stadgade uppehållstimma med översyner varefter de startade för sista etappen mot Malmslätt.

Som första man kom löjtnant Montgomery efter

att ha lett hela tiden. I övrigt fullföljdes tävlingen i nämnd ordning av Kjellgren, Cornelius, Lysén, Söderberg, Philipsson, Norberg, O'Connor, Åberg, Runö, Bång och Lillier.

Över den redogörelse som efter tävlingen lämnades pressen stod som rubrik: "Tävlingen mycket lyckad, men kanske något för lätt".

Flygkolans chef, Kapten Gösta von Porat, framhöll att han var nöjd med tävlingen.

Maskinerna ansågs ha fungerat mycket väl. De maskinfel som drabbade Zackrisson, Adils och Pettersson tillskrevs den utländska materielen, medan Lundbergs trasiga bensintank inte gärna kunde skyllas på tyskarnas "realisationsvaror".

Ännu svårare torde det vara att förklara varför bensintankarna gick tomma för Gärdin och Lillier.

Till de delar flygmaterielen hade svenskt varumärke hade den med glans bestått provet.

För Malmenflygarna hade tävlingen emellertid varit ett angenämt avbrott i den dagliga rutinen. Det var efter dåtidens mått mått en långflygning man utfört.



Furirerna Lundberg och Pettersson (ovan), löjtnanterna Gärdin och Adils (nedan t.v. och t.h.)

