



Text: Lennart Lindholm
i Linköping

Malmenflygets historia 1911–1913 – 1

Författaren har under flera år samlat och skrivit om flygets historia på Malmen. TIFF har fått förmånen att för läsarna publicera hans intressanta dokumentation.

□ Friherre *Carl Cederström*, med aviatördiplom nr 1 (74 i världen) genomförde den 18 juni 1911 den första flygningen på Malmen. Det var mellan 30–40 000 personer samlade för att se på flygningen. Flygplanet var en Bleriot XI med en 50 hk Gnomemotor.

Planet benämndes Nordstjernen.

Flaggan hissades på Stora Hotellet i Linköping som tecken på att det skulle bli flygning.

Starten skedde kl 19.45 och flygplanet landade efter en halv timmes flygning.

Försöksmaskiner anskaffades

En framställning från chefen för fortifikationen om anskaffande av försöksmaskiner samt medel för utbildning av två officerare, en underofficer och en mekaniker beviljades den 24 februari av 1912 års riksdag.

Summan var 63 000 kr.

Dessförinnan hade fyra medlemmar i Svenska Aeronautiska Sällskapet (SAS) skänkt 30 000 kr till inköp av ett flygplan på villkor att staten också inköpte ett.

Planen beställdes, ett monoplan av typ Nieuport IV G samt ett biplan av typ Breguet.

Som följd av riksdagens beslut beordrades löjtnanterna *Allan Jungner* och *Gösta von Porat* till flygutbildning i Frankrike. De avlade sina prov i Pau och fingo svenskt aviatördiplom nr 6 (Jungner) och nr 7 (Porat).

Två civila svenskar hade några månader tidigare avlagt sina prov i Pau och erhållit diplom nr 4 (*Lars Fjällbäck*) och nr 5 (*Tord Ångström*).

Den förste officer med flygutbildning utomlands

Kaptenen i fortifikationen, greve *Henrik Hamilton*, erhöll flygutbildning på egen bekostnad i Douai. Han fick svenskt aviatördiplom nr 2 nästan på dagen ett år efter det att flygbaronen tagit diplom nr 1.

Försöksflygavdelningen på Axvall

En försöksflygavdelning under chefen för Fälttelegrafkåren uppsattes på Axvall i juli månad 1912.

Chef blev kaptän Henrik Hamilton och förare löjtnanterna *Gösta von Porat* samt *Allan Jungner*. Som stationsunderofficer tjänstgjorde sergeant *E Andersson* (senare *Ahnsjö*).

De beställda flygplanen anlände i lådor varefter monoplan och biplan klargjordes.

I september flyttade avdelningen till Redberga, nära Falköping, för att delta i höstmanövern i oktober.

Efter manövern indrogs försöksavdelningen. Under vintern 1912–1913 etablerades avdelningen åter, nu för vinterförsök på Lidingö.

Flygavdelningen till Malmen

Tidigt under 1913 besökte *Gösta von Porat* Malmen, i syfte att bli orientera sig om slättens lämplighet som flygfält. Hans uttalande blev positivt.

Flygavdelningen sammandrogs under maj–oktober under benämningen flygskola och förlades till Malmen som ett detachement ur Ing 3.

Så inleddes den militära flygningen på Malmen. När flygavdelningen kom till Malmen "bosatte" den sig i slättens södra del och satte upp två stora tält för monoplanet och biplanet. Även ett mindre tält restes – det fungerade som expedition.

Flygverkstaden inrymdes i en mindre träbyggnad.

Flygavdelningens personalstyrka bestod av tre officerare, en underofficer, två mekaniker (utbildade utomlands) samt handräkningspersonal.

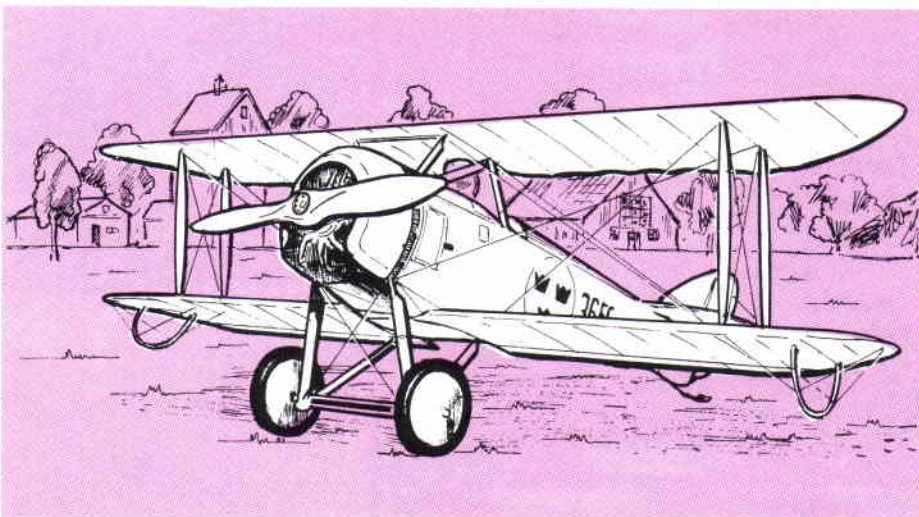
Flygbaronens flygskola

Under 1912 drev flygbaronen en flygskola på Malmen. Skandinaviska Aviatik AB bildades och fick statsbidrag med 15 000 kr under förutsättning att fyra militärer utbildades.

Flygskolan startade 1912 på sommaren, de två första eleverna var *C Silow* och *J Björnberg*. *Tord Ångström* var biträdande flyglärare.

Skolan låg i slättens sydvästra hörn. De två flygplanen, en Bleriot och en Farman placerades i ett stort plåtskjul.

Under en uppvisning skadades Farmanplanet motor och fick sändas till Paris för reparation. I slutet av september stod bägge flygplanen på marken. Utbildningen fullföljdes året därpå.



Tummelisa med lägret på Malmen i bakgrunden, med baracker, lägerhyddor och vattentorn. Bilden är hämtad ur Flygvapenmuseets gamla flygplankatalog.



Flygbaronen i typisk pose framför en Bleriot XI.

Den första spanarskolan

Till Malmen kommenderades några elever till den första spanarskolan. Detta resulterade i att flyget kunde deltaga i 1912 års fälttjänstövning. Övningsområdet var i närheten av Skänninge. Chef för spanings-skolan var kapten *M Hamngren*.

Riksdagsbeslut

Den 23 januari 1913 beslutade riksdagen att en luftflotta skulle uppsättas.

Flygbaronen lämnar Malmen

Carl Cederström försvann från Malmen 1913, då han blev chef för Södertälje Verkstäders nyuppsatta Aviatikavdelning.

Två nya flygplan till flygavdelningen

På hösten 1913 tillfördes flygavdelningen två nya flygplan, tillkomna genom Björkquistiska fonden, en svenskbyggd kopia av Nieuport (M2) byggd av Svenska Aeroplankonsortiet i Stockholm, där von Porat och Jungner var engagerade. Det andra flygplanet var ett Farmanbiplan (Farman HF 20).

Samtidigt kom två nya förare, C Silow och J Björnberg.

Under åren 1912–1917 skänktes 12 flygplan till Armén.

Vinterövning

Vintern 1913–1914 förlades vinterskolan till det övergivna lägret på Frösön. Därigenom grundlades Frösöns tradition som militär flygplats.

Infanteristernas syn på flygningen

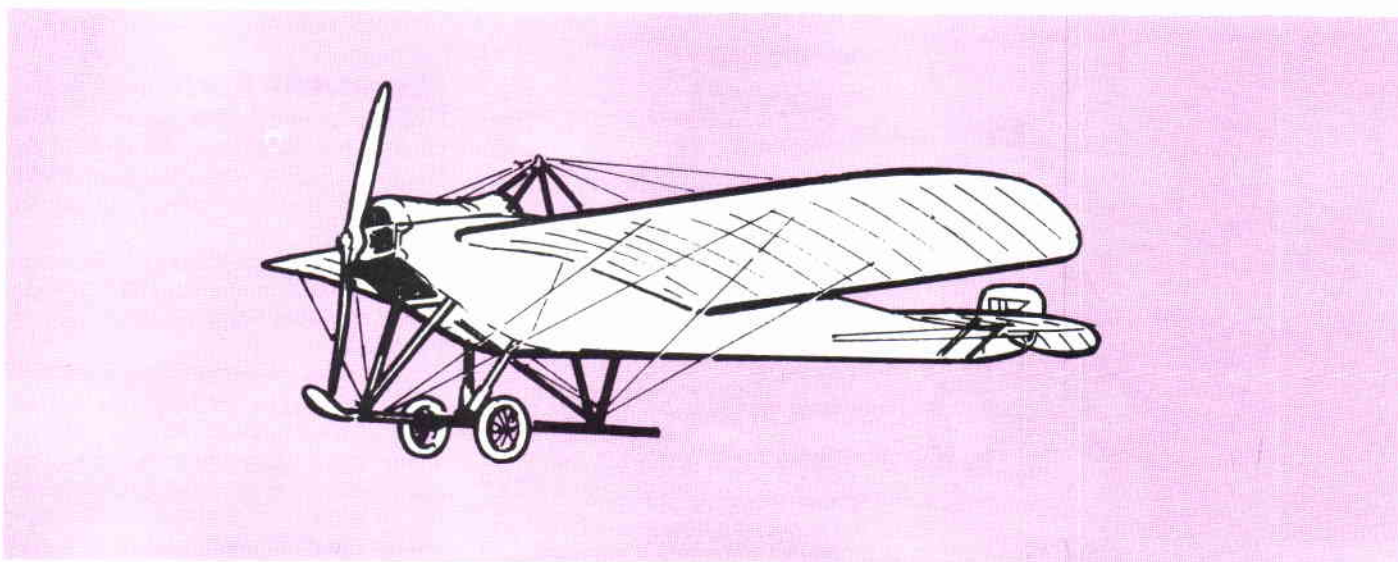
Första Livgrenadjärregementets chef förbjöd flygning under grenadjärernas övningstid. Flygplanen drog mannarnas uppmärksamhet från exercisen och undra på det.

Flygningen fick ske vid fyra-femtiden på morgonen eller sent på eftermiddagen.

Märkning av flygplan

Följande bestämmelser gällde mellan augusti 1914 till september 1915:

- Svensk örlogsflagga på sidorodret.
- På vingarnas undersida, en blågul kokard med ett svart S.
- På kokarden en siffra, angivande flygplanumret.



Bilden av Nieuport IV G (M 1) är hämtad ur Flygvapenmuseets gamla katalog.

- Udda nummer för monoplan och jämna för biplan.

Flygavdelningens första flygplan:

1	Nieuport IV G	1912	Gnome 50 hk
2	Breguet III	1912	Salmson M 7 85/90 hk
3	Nieuport IV G	1913	Gnome 60 hk
4	Farman HF 20	1913	Gnome 80 hk
5	Morane-Saulnier	1914	Le Rhone 70 hk
6	Albatross B II	1914	Benz 100 hk Urtrossen
7	Avis	1914	Gnome 50 hk
8	SW 10 HF 21	1914	Gnome 80 hk
9	Fjällbäck	1914	Gnome 50 hk Bastarden
10	Farman HF	1914	Gnome 80 hk DK
11	Bleriot XI	1912	Gnome 50 hk
12	SW 10 HF 21	1915	Oberursel 80 hk
13	Bleriot XI	1911	Gnome 50 hk Nordstjerman
14	SW 10 HF 21	1915	Oberursel 80 hk
15	Thulin D MS L	1915	Gnome 80/90 hk

Nordstjerman fick efter haveri nytt nr: 17. ■



Bilden av paviljongen är hämtad ur Flyghistorisk Revy nr 22.