

# Malmenflygets historia – 2

## 1914–1915



Författaren fortsätter här historien om Malmenflyget mellan åren 1914–15.

Text: Lennart Lindholm, Linköping

### När ett av flygbaronens flygplan flög utan förare

Innan flygbaronen lämnade Malmen hände följande.

En dag observerades ett av flygbaronens flygplan, vinglande omkring i luften på ett okontrollerat sätt. Det konstaterades att maskinen var ute på egen hand. Den fick slutligen motorstopp, vilket hejdade dess framfart. Cederström samlade sina elever, för en förmaning "Kom ihåg gubbar att även om det ibland inte gör så stor skillnad, så måste för anständighetens skull alltid någon sitta i ett flygplan som är ute och flyger."

2 Breguet (B1)	Hamilton
3 Nieuport	Porat
6 Albatross	Jungner
4 Farman	Silow
1 Nieuport	Winbladh
5 Morane Saulnier	Thulin
9 Bastarden	Ångström
11 Bleriot	Germundsson
13 Bleriot	Rudberg

### Flygutbildningen

Flygutbildningen avsåg från början endast förarutbildning, men man kom snart underfund med att behovet av spanare var stort.

Därför uppdelades flygutbildningen på två linjer, flygskola och spanarskola. Flyget på Malmen kom därför att bestå av dels flygavdelningens förarutbildning dels arméns spanarskola.

Det var två självständiga avdelningar under befäl av chefen för fälttelegrafkåren, blivande CFV, K A B Admundson.

Flygavdelningen förvaldade flygplanparken, samt svarade för markpersonal och verkstad.

Förutom flygplan ställde flygavdelningen förare till spanarskolans förfogande. Under de första åren pågick spanarskolan från början av april till i oktober.

Nästa år följde en sex veckor lång vinterutbildning, som regel i Norrland.

### Flygplan typ Albatross

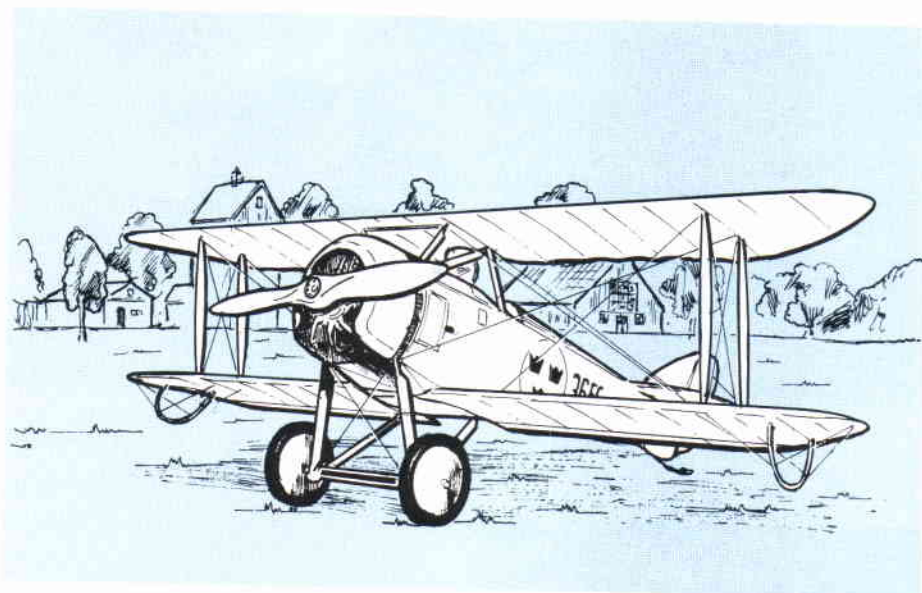
Den 26 juli 1914 landade en tysk Albatross på Ladugårdsgårde. Föraren hade oturen att slå runt i landningen.

Flygplanet drogs in till Svea Artilleri och vakt sattes ut.

I förhållande till Nieuport, Farman och Bleriot var Albatrossen ett modernt flygplan.

När kriget bröt ut inlöstes flygplanet av staten.

Tillverkning lades ut på Svenska Aero-planfabriken (SAF) och Södertälje Verkstäder och senare även Nordiska Aviatik och Flygavdelningens verkstad. Första flygplanet levererades i september 1915 (nr 16).



□ "Grevens" flygskola var flygavdelningen under befäl av Kapten H Hamilton, "Baronens" flygskola var givetvis flygbaronens flygskola. Både den militära och den civila flygskolan arbetade för samma mål.

### Gåvor för inköp av flygplan

Man kan med fog påstå att det var insamlingarna som gav flygplan under den första tiden. Några exempel; Anders Zorn skänkte 20 000 kr till Aeuronatiska Sällskapet, för inköp av ett militärflygplan.

Medel ur Björkquistiska försvarsinsamlingen 150 000 kr för inköp av flygplan. Allmänna Försvarsinsamlingens stora insamling och kvinnornas försvarsinsamling 225 000 kr för inköp av flygplan.

### Krigsutbrottet 1914

Vid krigsutbrottet disponerade flygavdelningen över fyra flygplan.

### Mobilisering

När mobiliseringen 1914 var ett faktum, mobiliserades allt flygbart inom landet. Resultatet blev att det samlades en brokig blandning flygplan på Malmen.

Det var egentligen inga krigsflygplan, de flesta var experiment- och skolflygplan. Utbildningen av piloter forcerades, vid utgången av 1914 fanns i landet ett tjugotal utbildade förare.

### Mobiliseringsplan för flygskolan

Planen innebar två flygavdelningar flp nr



Sammanlagt levererades 26 st svensktillverkade Albatross 100/120 mellan 1915–1924.

Trossarna togs i tjänst som spaningsplan.

De byggdes om till skolflygplan under åren 1918–1919, och utrustades med DK. Motorstyrkan höjdes till 120 hk genom ökad kompression.

Det byggdes även 160 Trossar med 160 hk motor. Flygplanen var förstärkta och något förstärkade. Vid Flygkompaniets verkstäder tillverkades 16 st 160-trossar under åren 1921–1924.

### 1914 års härordning

Genom denna erhöll militärflyget äntligen en fast organisation. Därmed inte sagt att det blev någon omedelbar ändring av flygavdelningens verksamhet. Ett flygkompani måste byggas upp, det existerade bara på papperet fram till år 1916.

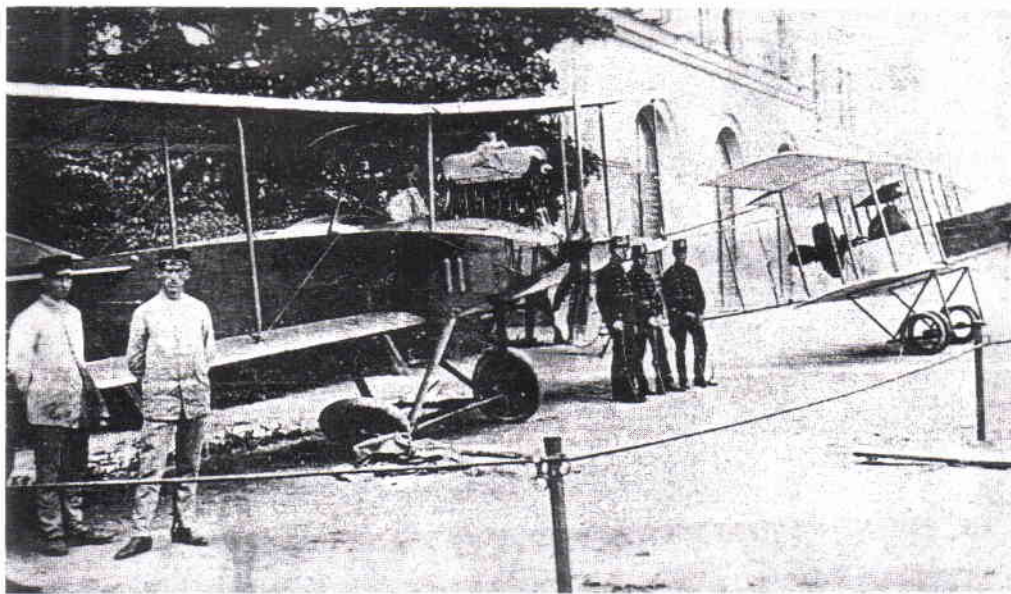
### Vårt lands första flyghaveri med dödlig utgång

Den första maj 1915 provflög Löjtnant Carl Silow ett Farmanplan, varvid flygplanet gick i spin. Från ca 700 m höjd gick flygplanet rätt i backen. Silow fick den bakplacerade motorn över sig och dog tre timmar senare på Linköpings lasarett.

Den första minnesstenen försvann vid schaktningsarbete på flygfältet. Den 9 november 1974 utplacerades en annan sten i förlängningen mellan 300 m – och förutvarande 400 m vällen, i riktning mot flygfältet.

### Bombfällningsförsök

Under 1915 påbörjades försök med "bombkastning över sittrumsanten". Bomberna var danska haubitsprojektiler.



"Urtrossen" utanför Svea Artilleris kaserner. Juli 1914. Den bortre maskinen är en Farman.

Försöken ingick i spanarskolans program, några sikten fanns ej.

### Märkningsbestämmelser för flygplan

Den 22 september 1915 kom det nya bestämmelser om märkning. Vita fält på vingarna, på monoplan – på vingarnas båda sidor, på biplan på undersidan av de undre och på översidan av de övre vingarna.

På de vita fälten tre svarta kronor. Svensk örlogsflagga på sidodret.

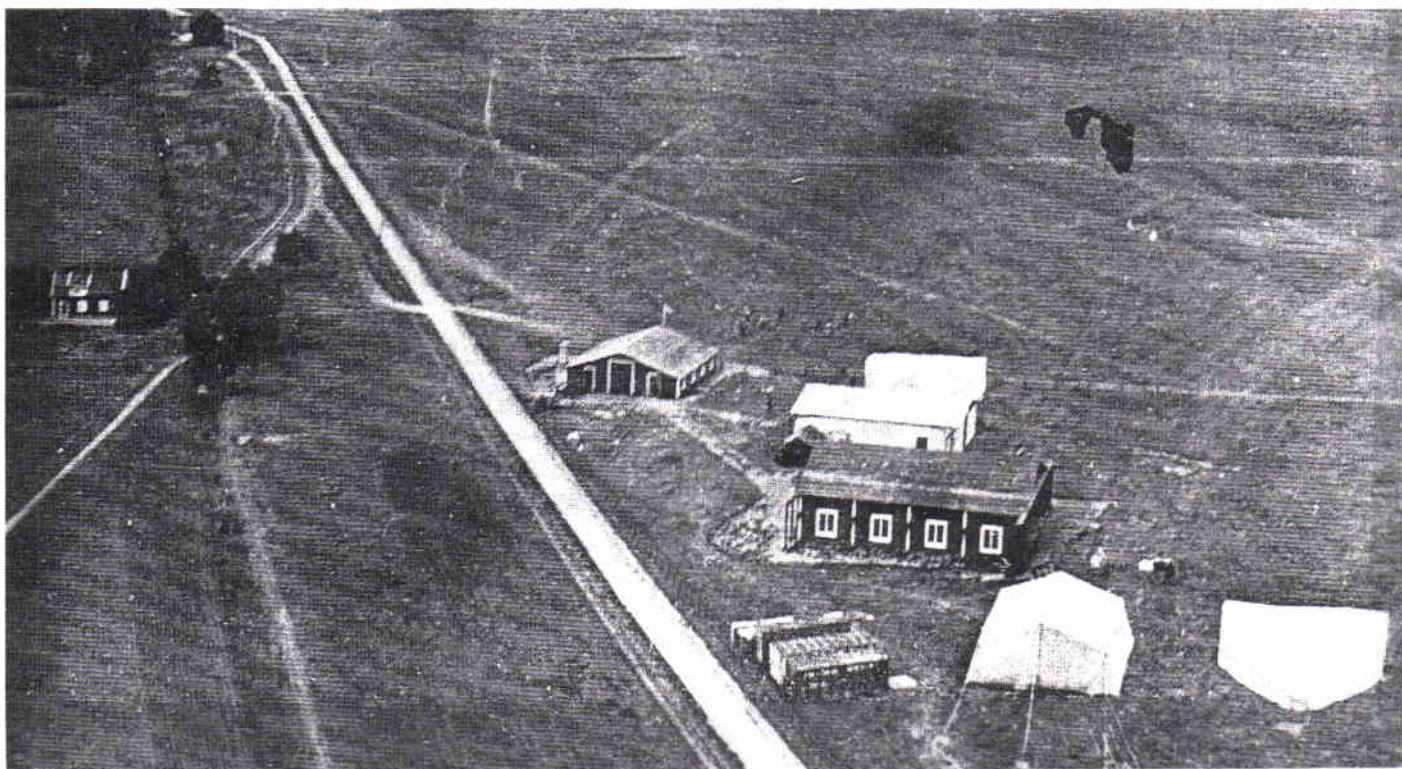
### Prov med arméns flygvapen

Under perioden 27 september – 3 oktober 1915 utfördes prov med arméns flygvapen. Proven avsåg järnvägs- och landsvägstransporter, flygtransporter, strate-

gisk och taktisk spaning, förbindelse- och rapporttjänst. Vidare kontrollerades flygplanens bestyckning samt artillerieldledning.

### Skänkta flygplan 1912–1917

1912	ett fpl skänkt av fyra medlemmar i SAS
1913–1916	fyra flygplan skänkta av Björkquistska nationalinsamlingen
1914	ett fpl skänkt av Anders Zorn
1915–1917	tre fpl skänkta av Skånska Kvinnor
1917	ett fpl skänkt av Smålandskvinnor
1917	två fpl skänkta av Svenska Kvinnors Försvarsförbund.



Flygstationen våren 1915, byggnaden vid vägen mot lägret är Röda Förrådet (i fotots bortre del).