

Flyget blev mitt liv

av Gösta von Porat

En smått legendarisk gestalt inom svenskt flyg är Gösta von Porat. Han var en av pionjärerna i det svenska flygvapnet och drog sig inte tillbaka förrän efter sista världskriget. Det är givet att för en flygintresserad måste hans memoarer bli en läsning av allra största intresse. von Porats bok "Flyget blev mitt liv" fyller väl det måttet. Kärvt och med mycken humor skildrar han de dristiga och stapplande stegen i flygets barndom.

Aviatördiplom nummer sju fick von Porat då han 1912 klarade av Nieuports flygskola i Frankrike. Han skaffade sig också viss berömmelse som den förste i världen som flög på rygg. Visserligen var den flygningen inte vad man brukar kalla kontrollerad och den slutade med en rejäl krasch men för von Porats del lade den grunden till hans "berömmelse" som flygare.

Det var idylliska förhållanden under de första flygaråren. De bristfälliga flygplanen kunde vara lynniga och driva mekanikerna till vansinnets rand och flygarna var nog inte några särskilt väldisciplinerade gossar. von Porat berättar också om många tillfällen då "kavaljerstartar", s k busflygning och dårskap i allmänhet kunde försätta "aviatörerna" i nog så penibla situationer.

Gösta von Porat fick den första flygutbildningen vid Nieuports flygskola i Frankrike 1912. Nedan sitter han i ett av skolans monoplan. Hans svenska aviatördiplom har nr 7. (Bilden nedan liksom de följande är återgivna från von Porats bok).



Men på den tiden hände inte så ofta att en störtning medförde döden. Oftast kunde piloten trassla sig ur spillrorna av sitt aeroplan och traska i väg till närmaste bondgård för att hämta assistans.

Nödlandningarna var legio - oftast beroende på de opålitliga motorerna. Men då första bästa hage var till fyllest och markägaren ofta betraktade det som en personlig utmärkelse att aviatörerna landade hos honom var detta inte några större problem. von Porat berättar i sin bok om hur han en gång tvangs landa på exercisfältet i Skövde på grund av tändstiftsfel. Det var lördagskväll och husarerna hade fest på officersmässen. Naturligtvis blev den nerdimpne flygaren väl mottagen och förplägad. Då von Porat skulle flyga vidare på söndagsmorgonen uppstod problemet med det trasiga tändstiftet. Någon reserv hade han förstas inte med sig. Men utmed en kasernvägg stod en gammal tvåcylindrig motorcykel. Med nådigt tillstånd av sekundchefen för kavalleristerna plockade von Porat ut ett av stiftet, monterade in det i flygmotorn och startade. Värre var det inte.

Så kom första världskriget och på Malmen startades en militär flygskola. För von Porat var de två första åren av kriget mycket lugna. Han låg nämligen på lasarettet i Jönköping med ett trasigt lårben - ett minne efter en misslyckad start som effektivt stoppades av en "felplace-rad" lyktstolpe.

Under tiden hade åtskilligt hänt i det militära flyget. Flera flygplan hade anskaffats och fördelats på arméns och marinens flyg. Det var en brokig samling maskiner av högst varierande värde. Men flög gjorde de - åtminstone ibland. Några vapen fanns inte om man borträknar pilotens handbevapning. Nåja, det var ju heller inte meningen att man skulle strida med maskinerna, deras första uppgift var att flygepana.

Flygskolan på Malmen utvecklades alltmer. Låt vara att livgrenadjärerna därstädes inte alltid var så glada åt att få hysa dessa "aviatörer" på sitt exercisfält. 1918 blev kapten Ernst Fogman chef för "Flygkompaniet" på Malmen och det var en gosse med ett suveränt förakt för lagar och förordningar i ett bestämt avseende. Han kunde skaffa fram pengar. Sådant hade det tidigare varit njuggt med från statsmakternas sida. Men Fogman struntade i den vanliga gången. Han hade som hobby att skaffa byggnader

till Malmen. Fanns det inga pengar byggde han på krita, i den förhoppningen att det "skulle nog ordna sig".

Han lärde också von Porat hur man lämpligen skaffar fram flygplan. Efter kriget köpte Fogman flygplan på kontinenten och han gjorde affärer som skulle ha fått ett ordinärt svenskt ämbetsverk att blekna.

En gång då det fattades nödiga medel till en sådan flygplansaffär tog Fogman helt sonika ett lån i en östgötabank och von Porat fick skriva på som borgenär!

1923 ordnades det en stor flygutställning och flygtävling i samband med den stora utställningen i Göteborg. von Porat och hans kamrater på Malmen var förstas med och en av dem vann i hård konkurrens med alla de kontinentala essen. Hur F 4 i Östersund fick sin ståtliga silverpokal avslöjar von Porat också. Engelsmännen



Löjtnant Björnberg och hans spanare löjtnant Sture Landergren har "kapoterat" på Lousea-järvis is (1917). Skadorna blev obetydliga och planet - ett Albatrosbiplan på 110 hk - vändes snart rätt. Omkring 1912 hade de franska flygskolorna en pittoresk samling elever. Här är några ur Nieuports skolan, von Porat är andre man fr v av de sittande.



hade nämligen sänt över en pensionerad amiral, medlem av utställningsstyrelsen, och denne råkade bestiga svensk mark i Göteborgs hamn just som de svenska flygarna tränade förbandsflygning. Flygplanen dånade fram över den gamle amiralens huvud och denne trodde att uppvisningen var ordnad som en honör för honom! von Porat blev lite konsternerad då amiralen tackade för uppmärksamheten men hade inte hjärta att ta amiralen ur hans villfarelse.

Men några år senare tackade amiralen med att skicka över som tävlingspris, och försedd med en väldig silverbuckla, avsedd som tävlingspris, och försedd med inskriptionen "In memory of the squadron, that greeted him"!

von Porat pensionerades i augusti 1941 men hann inte njuta sitt otium. Det var krig igen och som överste placerades han uppe i Luleå. Där fick han vara med om flygtransporterna av i Sverige utbildad norsk personal som skulle flygas tillbaka till Norge. Detta utfördes av amerikaner försedda med DC 3-plan. von Porat hade sina bekymmer med "jänkarna", bl a skulle allt vara så hemligt. Då kriget tog slut vågade han heller inte släppa lös dem i Luleå - det fanns risk att de skulle "rödmåla stan" - och bjöd dem istället på middag i mässen. Det var lugnare så.

I oktober gjorde von Porat sin sista flygning, lämnade in sina persedlar, packade väskan och för hem till Småland.

En pionjär vid flyget hade gjort sitt efter 34 år i aktiv flygtjänst.