

VÅRT FÖRSTA MILITÄRFLYGPLAN 40 ÅR 1951



Det första svenska militära flygplanet fyller 40 år. Man kan därför säga att vårt militära flyg har anledning att fira dubbeljubileum.

För de flesta torde det vara mindre bekant att det första flygplanet i det svenska försvaret - ett monoplan av typ Blériot-Nyrop - alltså finns i gott behåll, ehuru det ligger nedmonterat i Tekniska museets källare, där det väntar på sin återuppställelse om det någon gång i framtiden skulle bli större utrymme i det alltför trångbudda Tekniska museet - eller om vi rentav skulle få ett stort centralt flygmuseum.

Historien om det första svenska militärflygplanet är inte utan sina poänger. Intresset för aviatiken var då på många militära håll betydligt svalare än numera. Det var praktiskt taget obefintligt, med undantag av några få framsynta unga officerare. De båda löjtnanterna vid flottan Olle Dahlbeck och Fredrik-Magnus Neumüller (f n kommandörkapten i Kgl. Flottan) hade förgäves sökt intressera myndigheterna för att skaffa ett flygplan till flottan. Neumüller lyckades då förmå sin far, bryggeridisponenten Otto Neumüller, att som gåva erbjuda flottan ett Blériotmonoplan. Begeringen tog tacksamt emot gåvan. Sjöminister vid den tiden var Jacob Larsson, vårt lands förste civile "sjöförsvarsminister". (Försvarsdepartementet var på den tiden uppdelat i ett krigs- och ett sjöförsvarsdepartement.)

Erna och Fredrik P.
Ingenjör Hjalmar Nyrop i Landskrona hade redan 1909 försöksvis påbörjat flygplansbygge vid sitt båtvarv i samma stad. Under åren 1910-11 fortsatte han sitt pionjärarbete och provflög 1911 sitt andra monoplan av modifierad Blériottyp. Provflygningen skedde på Ljungbyhed.

Löjtnanterna Dahlbeck och Neumüller hade bl. a. som elever vid Sjökrigsskolan under den av dåvarande kaptenen Karl Amundson ledda undervisningen i ämnet "Militär luftsegling" fått upp ögonen för flygplanets möjligheter, närmast som spaningsmedel vid marinen. Båda ville utbildas till flygare, och de ville att flottan skulle skaffa flygplan. Men marinmyndigheterna (liksom andra statliga myndigheter) var vid den tiden oförstående för flygets militära värde och ställde sig avvisande.

Löjtnant Neumüller, vilkens far satte sig emot att sonen skulle bli flygare, fick då idén att animera sin far att skänka flottan ett flygplan. Disponent Neumüller erbjöd sig i gåvobrev av den 8/6 1911 att utan kostnad för statsverket skänka flottan det av Nyrop byggda, modifierade tvåsitsiga Blériotplanet, som skulle användas för "flottans spaning till sjöss". Villkoren för donationen var, att sonen Fredrik-Magnus icke finge beordras till flygtjänst, men att staten skulle bekosta flygförarutbildning åt löjtnant Dahlbeck, som skulle bli flygplanets förare.

Gåvan mottogs av regeringen genom kungl. brev den 1/12 1911, vilken dag

alltså kan betraktas som det svenska sjö-
 militärflygets födelsedag. Löjtnant Dahl-
 beck beordrades att i England, Frankrike
 och Schweiz "studera flygkonsten" och ut-
 bilda sig till flygförare. Flygutbildning-
 en skedde vid Graham-Whites flygskola i
 Hendon, England, varefter han erhöll sven-
 ska flygdiplomet nr 3. *Senare, i Sverige*

Efter provflygningar på Ljungbyhed
 hösten 1911 övertogs flygplanet av flottan
 och förvarades på Galärvarvet. I februari
 1912 utförde Dahlbeck den första militära
 flygningen i Sverige från Stora Värtans
 is. *Några dagar senare s.ä.* utförde han bl.a. en natt-
 flygning i månsken. Efter flygningarna för
 flottan vintern 1912 återfördes planet
 till Galärvarvet. Till följd av olämplig
 placering i ett otätt skjul blev det snart
 så förstört, att det inte mer kunde använ-
 das till flygning. År 1916 avfördes flyg-
 planet såsom kasserat till Marinmuseum
 och hamnade sedermera på Tekniska museet.
 Motorn, en 50 hk Gnôme roterande motor,
 användes under några år i ett annat flyg-
 plan (typ Donnet-Lévêque).

Flygplan "nr 1" var ett tvåsitsigt
 Blériotmonoplan av trä- och dukkonstruk-
 tion och med träpropeller samt hade hjul-
 ställ. Motorn var som sagt en 50 hk Gnôme,
 roterande och luftkyld. Flygplanets spänn-
 vidd var c:a 10 m, längd 8 m och vingytan
 var 15 m². Max. hastigheten var 80 km/tim
 och marschfarten 70 km/tim. Aktionstiden
 c:a 2 tim, längsta flygsträcka c:a 150 km.

Svenska arméflygväsendets *två* första flygplan 1912.

Ovan har skildrats hur svenska
 krigsmakten och närmast flottan så-
 som en gåva fick sitt första flyg-
 plan redan 1911 - genom en enskild
 person, direktören O.E. Neumüllers
 intresse och offervillighet, roten
 och upphovet till marinens flygväs-
 ende. Även arméns flygväsende, vil-
 ket existerade från sommaren 1912
 t.o.m. den 30/6 1926, före det gemen-
 samma självständiga flygvapnets till-
 komst, fick sitt första flygplan ge-
 nom några enskilda svenskars person-

liga intresse och offervilja. För-
 loppet var följande.

Som en följd av det 1909 - 1911 i
 Sverige väckta intresseet för militärt
 flyg hade chefen för arméns fortifika-
 tion (den senare omfattade ingenjör- och
 telegraftrupper m m) på hösten 1911 före-
 slagit statsmakterna inköp av ett flyg-
 plan till armén för försöksändamål, samt
 äskats medel härtill och till flygövning-
 ar - i allt något över 60.000 kr - ett
 förslag som upptagits i regeringens pro-
 position till riksdagen - varav 30.000 kr
 för det tilltänkta flygplanet.

Utåsikterna att få den till "nymodig-
 heter" ohågade riksdagen med på saken var
 emellertid mörka. För att göra riksdagen
 något mera flygsinnad, och för att under-
 lätta ett positivt beslut i anslagsfrågan
 erbjöd sig då fyra medlemmar av det då-
 varande Svenska aeronautiska sällskapet,
 hrr Carl D. Danielsson, Carl Piltz, Allan
 H. Mattsson och Fritiof Ahlsell, samtliga
 välsituerade stockholmare, i gåvobrev av
 den 23/1 1912 att skänka staten ett be-
 lopp av 30.000 kr "till ytterligare ett
 aeroplan", därest regeringsförslaget om
 de 60.000 kr till ett plan plus flyg-
 övningar m m gick igenom.

Själva typfrågan låg så till, att
 fortifikationens sakkunniga med stöd av
 resultaten från den första militära flyg-
 tävlingen i världen (i Frankrike 1911)
 gått in för att söka få hit ett rätt
 "åbakigt" Bréguet-biplan, under det att
 SAS fyra flygintresserade helhjärtat stöd-
 de ett annat anskaffningsalternativ - in-
 köp av ett elegantare, aerodynamiskt och
 flygarmässigt sett betydligt mera avan-
 cerat flygplan, monoplanet Nieuport.
 Både Nieuport och Bréguet hade placerat
 sig som "segrare" i den franska tävlingen,
 ehuru i olika klasser. De fyra donatorerna
 fogade också till sin gåva önskemålet, att
 deras penningmedel skulle användas till
 inköp av ett plan av typ, som staten för
 sin del icke reflekterade på" (underför-
 stått: Nieuportmonoplanet).

Aeronautiska sällskapet vidarebeford-
 rade i slutet av januari 1912 donatorernas
 gåvobrev till regeringen, som underrättade
 riksdagen om erbjudandet, före statsutskot-

tets behandling av det "första flyganslaget till armén". Ärendets behandling kom genom de fyra mecenaternas gåva av medel till ett plan, det första, in på rätt spår. Riksdagen beviljade de 60.000 kr (noga räknat 63.000), som regeringen begärt till ett andra plan (Bréguet). Den 26 februari 1912 kunde också regeringen genom dåvarande statsrådet och chefen för lantförsvarsdepartementet David Bergström meddela styrelsen för aeronautiska sällskapet, att "Kungl. Maj:t funnit gott mottaga det erbjudna penningbeloppet", ävensom att lantförsvarsministern anmodats "betyga givarna Hans Maj:t Konungens synnerliga välbehag över deras därigenom visade varma intresse för försvarsväsendets utveckling."

Arméns flygväsende fick senare under året 1912 sina ovan omnämnda två första flygplan, monoplanet typ Nieuport - "M 1"- samt biplanet typ Bréguet - "B 1".

Bilder och kortfattade data om dessa (ävensom om det av Neumüller till flottan skänkta Blériot-Nyrop-monoplanet "Nr 1"- finns i vår jubileumsskrift "25 år Svenskt Flygvapen", sid 3.)
