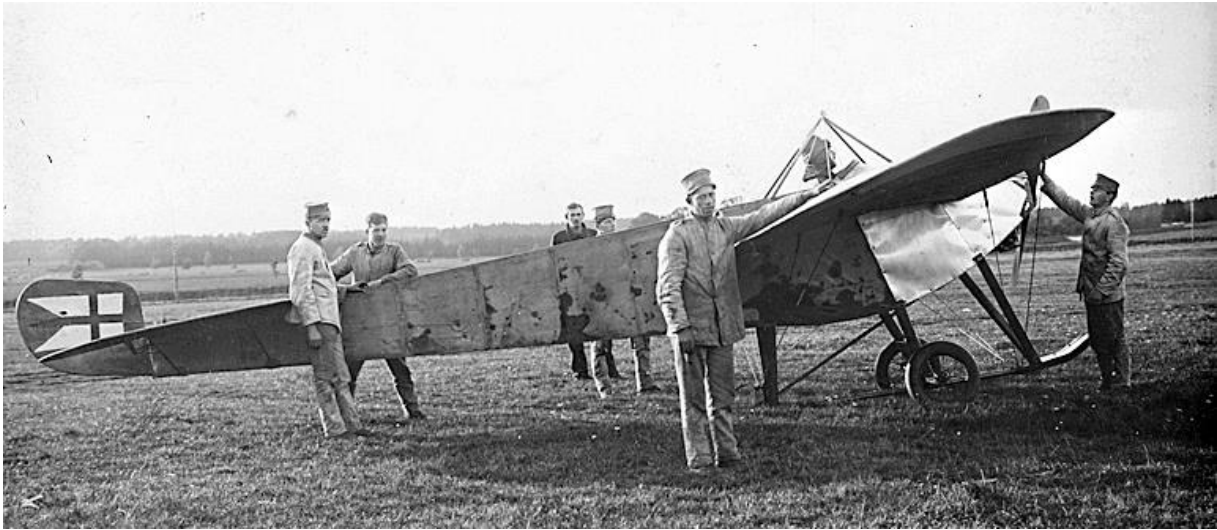


Flyget på Axvall



Initiativet till anskaffning av arméns första flygplan togs av chefen för Fortifikationen, dåvarande generalen Munthe. Det första flygförbandet kom att lyda under Kungl. Fälttelegrafkåren, Ing 3, på Marieberg i Stockholm. Försöksavdelningen förlades till Västgöta regementets läger på Axevalla hed från slutet av juni 1912 och var kvar där till slutet av augusti.

Från Frankrike hade två plan inköpts, Nieuport IV G och Breguet C U-1. Nieuport som var ett monoplan benämndes M1, medan Breguet som var ett biplan benämndes B1.

Anledningen till valet av Axvall som provplats för de första flygningarna inom försvaret, var att en större fälttjänstövning skulle hållas i trakten av Falköping 1912 och i denna skulle flygplanen ingå. Sommaren skulle användas för att göra personalen förtrogen med materielen och terrängen.

Flygavdelningens personal hade startat från Stockholms Centralstation den 2 juli klockan 08.02 och anlände till Axvall station 16.35 där de inkvarterades. Dagen efter uppsattes de specialtillverkade tälthangarerna.

Vi kan följa händelserna på flygavdelningen genom sergeanten Eugen Anderssons dagbok: "14. Söndag. Breguetmaskinen utdrogs ur hangaren kl 4 fm. Kl 5 fm var maskinen klar för start då kaptan Hamilton besteg den, gjorde en vacker start, men störtade plötsligt ned 400-500 meter från startplatsen och från en höjd av 25-30 meters. Kaptanen blev oskadd, men maskinen blev ganska svårt ramponerad. Maskinen isärtogs i och för hemforslingen, varvid skjuts anlätades från Västgöta regemente. Klockan 8 på kvällen avslutades arbetet denna dag."

Händelsen lär även ha varit av den storleken att den hade berättats på högmässan i Skara domkyrka. I massmedia refererades grundligt från olyckan. Stockholms-Tidningen berättar att olyckan berodde på att motorns

tändning inte fungerade.

Den 31 juli noteras i dagboken: ”Flygning på aftonen. Löjtnant von Porat flög i fem min men måste gå ned för att motorn gick ojämnt. Motorn provkördes dagen därpå, men en hund kom in i denna så att den sprack.”

Efter löjtnant von Porats första flygningar på 10 - 15 meter, ökade både den tid och höjd som maskinerna var i luften till att i slutet av augusti, nått till en vanlig höjd av 400 meter, vid något tillfälle noteras att man varit uppe på över 800 meter.

I slutet av augusti började förberedelserna för uppbrott, den 26 augusti, packade man för att flytta avdelningen till Redberga söder om Falköping. Man hade kommit så långt med reparationerna av B1, att det endast var motorn som fortfarande fanns kvar i Frankrike man väntade på.

Hur bygdens människor tog del av flygverksamheten på heden och hur man kunde uppleva denna nya och nästan ofattbara teknik, kan belysas med ett citat ur överste von Porats memoarbok Flyget blev mitt liv: ”En gång när jag en eftermiddag kom tillbaka till Axvall efter några dagars tjänstledighet, fick jag höra att en gubbe, som satt där bland den övriga publiken på staketet, kommit för att se flygning och vägrade att gå hem förrän han fått sin önskan uppfylld. Enligt uppgift skulle han ha setat där hela tiden jag varit borta! I alla händelser blev han, efter vad jag fick höra, fort nöjd, ty så snart flygplanen gav sig iväg efter start, yttrade han besviket. ”Åh faen, gick han åt det hållet”, hoppade ner från staketet och gick hem. Jag vet inte vad han väntade sig få se.”

Måndagen den 2 september flög löjtnant von Porat med monoplanet kl 5.45 på morgonen från Axvall till Redberga. Klockan 2.18 på eftermiddagen avreste resten av flygavdelningen från Axvall mot Redberga och flygepoken på Axevalla hed gick till hävderna.