

# När flyget kom till staan

I Sverige var det från slutet av 1800-talet vanligt med varieté nummer där luftfärder var inblandade.

Vitryssen Viktor Rolla hade lärt sig av Charles Leroux att hoppa fallskärm från luftballong. När Leroux 1887 omkom vid en uppvisning i Revels hamn så köpte Rolla hans ballong Ecler och åkte 1890 till Stockholm för att göra uppvisningar.

Det första försöket blev ett misslyckande. Ballongen steg inte utan han gled iväg norrut utan att ta höjd och han landade i en av stadens planteringar. Tillströmmande trampade ned alla blommor och Staden krävde Rolla på 330 kr för förstörelsen.

Men Rolla tänkte bli förmögen på fallskärms-hopp från ballong. Han anlätades av källarmästaren Mellgren vid Mosebacke etablissemang att 18 maj 1890 försöka igen. Man beräknar att 100,000 åskådare tittade på.



*Ballonguppstigarens Rolla som siluettklipp i trä, plåt och järn på väggen till Mosebacke Etablissement.*

Rolla stod på en träplatta under en ballong. När det skulle hoppas så klev han ur ballongen och ned i en ring med tillhörande fallskärm.

Men han kom inte in i ringen utan blev hängande i armarna. Till slut lyckades det och fallskärmen dalade mot marken. Men Rolla hade trasslat in sig i linorna och när han hamnade i vattnet mellan Skepps- och Kastellholmen så höll han på att drunkna.

Vid den tredje uppstigningen på kvällen 29 maj 1890 kom ballongen i gungning och fallskärmen frigjordes. Ballongen var konstruerad för att då sjunka men ventilen öppnades inte. Ballongen

med Rolla steg allt högre och flög snabbt iväg och drev mot Stockholms skärgård.

Dagen därpå fann en fiskare honom död flytande utanför Ålön. Kroppen fördes till Karolinska institutionen där läkarna ansåg att han förfusit och avled innan han kom i vattnet. Rolla blev därmed det första dödsoffret för en flygrelaterad olycka i Sverige.

Olyckan väckte ett enormt uppseende och blev besjungen i skillingtryck. Det uppskattade att en folkmassa på minst 50 000 personer fanns längs liktågets väg till Karolinska institutets gravkapell.

## Flygplan

Den 17 december 1903 genomförde bröderna Orville och Wilbur Wright den första kontrollerade flygningarna med en motordriven flygmaskin som var tyngre än luft.

1911 fick det svenska försvaret sitt första flygplan genom en donation.

Den första registrerade flygplansolyckan i Sverige skedde 1912 p.g.a. en motorstörning vid start. Motorproblem var länge den vanligaste olycksorsaken. Det första dödsfallet kom 1915 och berodde på att flygplanet kom i spinn.

## Fallskärms-hoppning från flygplan

Raoul Thörnblad (1891-1955) blev 1920 den första svensk som genomförde ett fallskärms-hopp i Sverige.



*Åren 1920-1926 gjorde Raoul 51 fallskärms-hopp från flygplan där fallhöjden varierat från 100 meter upp till 2 700 meter.*

*Under perioden konstruerade han även en egen fallskärmsstyp med pendlingsdämpare som han fick patent på 1927.*

*(Wikipedia, färglagd)*

1920-04-10 Kapten Saunders gör flyguppstigningar

**P. O. Flygkompani**  
anordnar  
**Flyguppvisningar**  
och  
**Passagerareflygningar**  
I Byske Söndagen den 11 April,  
Passagerareflygningarna börja kl. 1 em och uppvisningarna i konstflygning kl. 2.30 em. Flygare: Den engelske strids- och konstflygaren Kapten Saunders.  
Biljetter à 2.50. Barn och skolungdom 1 kr. Nöjeskort tillkommer. Ingen bör försumma att åse de Engelska stridsflygningarna. Deras luftkonster överträffa i. o. m. fåglarnas flykt.  
OBS! 10,000 reklamkort från den välkända firman Ahlén & Holm komma att utsläppas under flygningarna. Bland dessa reklamkort finnas 15 presentkort, värda från 15 till 25 kr. pr st. som tillfalla upphittaren.  
Försumma ej tillfället att göra flygningar mellan olika orter och städer.  
**P. O. Herrström,**  
Ljtnant, Fältflygare.

1920-04-08 (NV)

Den engelske strids- och konstflygaren, kapten Kenneth Saunders gästade Skellefteå 10 april 1920 och Byske dagen efter.

Han flög en Avro 504 med 110 hästkrafters motor.



Avro 504 (Wikipedia)



1920-04-10 Saunders med sitt flygplan framför läroverket (Nils Degerstedt/Skellefteå museum, färglagd)

Det finns en skildring av en uppstigning i Skellefteå:

Vad ska man egentligen skriva om en flygfärd? Det är någonting så storslaget att det med den ringas tillgång vi ha på attribut i vårt svenska språk knappast kan beskrivas

Det var åtskilliga som hade följt med kapten Saunders på hans färder upp genom luften på lördagen då turen kom till mig. En nervös stämning lägrade sig under de första passagerareuppstigningarna men ju flera som gingo upp och kommo lyckligt ned igen, ju större tillit satte man till flygaren och ju mindre tänkte man på att en olycka skulle kunna inträffa.

Det var ändå inte utan att jag kände mig litet nervös då min tur kom. Dir Wahlborg gjorde nämligen några anteckningar på min biljett för att bereda mig litet extra nöje, som han sa.

Jag blev något ängslig. Det hade jag inte blivit, om jag då vetat, vad jag nu vet.

Nå, motorn börjar sitt förfärliga surrande, planet sätter sig i rörelse framåt och, utan att jag

märker det, lämnar vi moder jord under oss. I skarp vinkel bär det allt högre och högre upp.

De tusentals skådarna där nere på älven och dess stränder försvinna allt mer och mer. Staden och byarna där omkring, bondstaden och landskyrkan bli så skrymmande små. Vad världen ändå är liten!

Snart vänder dock maskinen åter mot staden. Vi är då uppe på omkring 500 meters höjd. Vilken utsikt, vilken njutning för ögat! Västerbottnen är onekligen vackert i fågelperspektiv.

Vi ha kommit fram över staden, ännu högre bär det iväg. Då vi kommit 600 meter upp mot den klarblå himmelen och rusa fram med denna förfärliga hastighet, stannar helt plötsligt motorn, flygmaskinen ställer i på näsa och det här iväg rakt ned med en oerhörd fart.

Kanske var det den gången tur, att jag var förberedd på extranöjet. Jag hade säkert annars tagit det för en olyckshändelse.

200 m ha vi nu gått ned i en vindlande störtning då motorn åter tar fart och så vände vi och det bär åter uppåt. Innan jag riktigt hinner

fatta situationen, har maskinen vänt sig upp och ner och vi sitta med huvudet vänt mot jorden.

Jag är ju fastsurrad men håller för säkerhets skull ett kraftigt tag i passagerarhyttens vägg. Men då maskinen gör ännu en looping känner jag mig säkrare och vinkar glatt ned åt människorna, som nog förundrade sig över hur jag kunde sitta kvar och inte ramlade ur, medan maskinen låg helt upp och ned.

När maskinen kommit på rätt köl igen, gör den en ny lov ut över staden och så börjar den, till min stora missräkning, sänka sig ned mot älven och landar där lätt och elegant och utan att man märker det av någon stöt. De 10 minuterna voro redan till ända!

Färden var kort men den blev dock ett minne, icke som förbleknar utan som alltjämt är lika ljusst och klart och storslaget

P.s. J. P. hade fel, motorn stannade verkligen. D.s.

1924-04-13 (*Skelleftebladet*)

## 1921-02-19 Ljungbergs och Thörnblads flyguppvisning i Skellefteå

Legenden Raoul Thörnblad turnerade tillsammans med piloten Erik Ljungberg med flyguppstigningar och fallskärmshopp. De hade besökt åtta städer och kom närmast från Umeå. Lördags- söndag 19/2-20/2 1921 hade de uppvisning på ett inhägnat fält på Sörböle.

Ljungberg flög en Albatross-maskin som klarade hastigheter upp till 120 km i timmen. De ansågs vara de stabilaste och säkraste flygplanen i världen och var därför särskilt lämpade för passagerarflygningar.



*Albatross-flygplan i Boden 1916 (DigitaltMuseum, färglagd)*

Ljungberg flög från Umeå vid 2-tiden på lördagen och landade på älven i närheten av bron halv 4. Bron var full av folk och före landningen gav Ljungberg en uppvisning i konstflygning med de begränsade möjligheter som flygplanet erbjöd.

Passagerarflyg påbörjades vid 1-tiden under söndagen. Varje passagerare fick för 50 kr åka på en lov runt staden under ca 10 min. Men fältet var för gropigt för sådana uppstigningar och bara en utfördes.

De som löst entré till flygfältet à 2:50 kr deltog i en tävling där miniatyrfallskärmar kastades ut på 100 m höjd över ett begränsat område. Med en del av fallskärmarna medföljde i gondolen ett presentkort till någon av stadens affärer. De fem först upphittade fallskärmarna tilldelades dessutom ett pris där första pris var en gratisflygning. Det blev en hård kamp bland småpojarna!

Medan tusentals personer betraktade flygningarna utanför inhägnaden så hade bara 3-400 personer löst entré. Eftersom uppvisningen kunde betraktas från de två landsvägar som omslöt "flygfältet" så försökte arrangörerna ta betalt redan på

vägen. Men då den var allmän så traskade folk lugnt vidare. ”Vem ha bett je komma hit?”

Arrangörerna försökte huta åt publiken och hotade med att inställa föreställningen och t.o.m. sänka biljettpriset till 1 kr. Men folk håll hårt i plånboken.

Huvudnumret var fallskärmshoppning som skedde vid 2-tiden på söndagen. På 500 m höjd klev Raoul ut på vingen och kastade sig ut. Han föll först fritt i 30-40 m med en fallhastighet av 40-50 m i sekunden. Vid landningen var hastigheten 5 m/s.

Skelleftebladets reporter tyckte att åsynen av den lilla sprattlande figuren under den väldiga skärmkupan var närmast skrattretande. Men landningen blev dramatisk då Raoul med knapp nöd lyckades undvika en gärdesgård som han upptäckte på 50 m höjd.

Därefter fick den starka vinden på 15 m per sekund skärmen att pendla. Hopparen slog några

framlänges volter vid landningen och släpas med skärmen till dess den fastnade mot en gärdesgård.

Därefter blev det nya passagerarflygningar. Förmodligen startade man då från Skellefteälvens is. Ett 25-tal testade att flyga. Däribland handlare Johan Lustig, K. Nordström, O. Larsson, fröknarna Maja Tjulin, Ellen Hedensjö och Ingeborg Hedensjö, Märta Östlund, Birgit Öhlin, Lisa Wikström, Marta Swenborg, Lisa Wallin, E. Wallin från Norsjö och Sven Ahlberg från Öhrviken som vann tävlingen med miniatyrfallskärmar.

Handlare Hj. A. Gustafsson fick en flygtur på ca 40 min till Jörn och landade i närheten av stationen. Vägen tillbaka tog 15 (!) minuter med handlare J. Utterström i passagerarsätet.

På söndagskvällen blev det föredrag av Thörnblad på stora teatern. I samband med den visades en fullskärmsfilm som tagits under övningar i fallskärmshopp på Malmslätt.

### 1921-03-06 Ljungbergs flyguppvisning i Byske

På onsdag 23/2 var det meningen att samma program skulle genomföras i Byske. Men det hade uppstått motorfel på den pålitliga maskinen och den stod kvar på Skellefteälvens is till stor förargelse för alla Byskebor som samlats.

Torsdag 24/2 kunde Ljungberg med passageraren chaufför Friedrich Bleuhs styra kosan mot Kågefjärden. Där låg dimman tät och den vändande folkmassan kunde inte upptäcka planet förrän det var helt nära. Den kastade ned ett antal paket till dem och åstadkom en hetsjakt.

Paketen visade sig innehålla dagens nummer av Skelleftebladet stämplat med ”Flygpost”. Kågeborna blev de första i Västerbotten som fick posten utdelad på detta vis. Efter landning prövade 11 personer en flygtur.

Söndag 6/3 blev det till slut Byskes tur. Ingen fallskärmshoppning skedde men däremot bjöds man på konstflygning. Löjtnant Ljungberg flög under den 4 ½ m höga bron över Byskeälven vid Ytterstfors.



*1921 Ljungberg före start på Byskeälvens is.*



*1920 Ljungberg tog, med ingenjören Hans Pettersson som passagerare, sats från 1400 m höjd och dök rakt ned. Avståndet upp till bron och ned till isen var bara en halv meter.*

Utom Hans Pettersson så flög också dr John Strandborg med fru Sigrid Strandberg, kassör J. A. Grundström, landsfiskal O Gårding med son, fru Wahlgren med dotter, herr Helge Olsson, herr Erik Östlund, handlare Erik Källström, kassör Johan Norgren, kamrer Sven Hedberg med dotter, fru Klara Lundmark med son, herr Andreas Holmlund med dotter, herr Harald Holmlund, herr Vollrath Holmlund, chaufför Gustaf Eriksson, telegrafkommissarie Emmy Ljung, fröken Edit Holmlund, fröken Ellen Holmlund, fru Överberg, fröken Persson, ingenjör Alfsen, fabriker P. Johansson, fröken Marklund från Källbo-mark och herr Johan Östlund från Furuögrund.

Måndag 7/3 gjorde Ljungberg sju passagerarflygningar i Åbyn varefter han fortsatte till Jävve.

**A**lbatross-flygplanet ansågs vara de stabilaste och säkraste flygplanen i världen och var därför särskilt lämpade för passagerarflygningar. Dessutom var Ljungblad ”en av Sveriges skickligaste aeronauter som erhållit flygcertifikat redan för två år sedan. Risken för en uppstigning torde vara ringa eller ingen”.

Löjtnant Ljungberg dödsstörtade en dryg månad senare 8/4 vid en uppvisning i Haparanda med disponent Sven Unander som passagerare. Planet fick ett vingbrott på 300 m höjd och störtade mot Torneälvens is. Det var samma Albatross som i Skellefteå. Han efterlämnade hustru och fem barn.

Under året anordnades det flera andra ”Konst- och passagerarflygningar” med andra aktörer och på andra orter som ex. Bureå.

### 1926 Ahrenberg propagandaflyger för reguljärt norrlandsflyg



*1926-09-19 Natten mellan lördag och söndag ställde Ahrenberg upp flygplanet vid Scharinska massmagasinet i Klemensnäs (Birger Bäckman/Skellefteå museum, färglagd)*



1926-09-18 Annons för flyguppstigningar (Skelleftebladet)

I samband med SIF:s höstfest så företog kapten Ahrenberg flyguppstigningar.

Men Ahrenberg hade också en egen agenda, att propagera för att AB Aerotransport (ABA bildades 1924 som en föregångare till SAS) skulle få igång reguljära flygningar till Norrland.

Flygplanet var en Junkers F13 inköpt 1923. F13 flög första gången 1919. Detta plan hade en besättning på tre man och kunde dessutom ta tre passagerare. Motoreffekten var 310 hk och den kunde flyga i 185 km/h på en maximal flyghöjd av 5000 m.

Piloten var mycket påpälsad, då planet saknade vindrutor för siktens skull. Passagerarna satt bekvämt i buntade skinnfätöljer.

Massor av folk hade samlats för att se flygplanet landa vid 8-9 tiden på lördagen. Men starten från Holmsund var kraftigt försenat p.g.a. att den nya motorn krånglade.

Men klockan ett anlände flygplanet och landade på södra sidan av älven snett nedströms ångbåtskajen vid den s.k. Bölekajen.

Då det fanns farhågor för den nya motorn så blev det inga uppstigningar under lördagen. Men Ahrenberg var intresserad av publicitet så Skelleftebladets medarbetare bjöds på en flygtur.

Ett litet missöde inträffade då en förtöjningslina hade fastnat i högra vingpetsen. Men mekanikern Lövkvist klev så ut på vingen, lossade linan och halade in den.

Därefter startade man nedströms. Uppe i luften så vände man vid Bergsbyn så att tidningens medarbetare skulle få se staden från luften denna soliga dag.

Journalisten häpnade över leksaksstaden under sig. Men de hade också ett uppdrag som var att ett och ett kasta ned 1500 Skelleftebladet. Det orsakade kapplöpning nere på marken.

Efter loven över staden så fortsatte man norrut till Byske. Där vände man söderut och landade så småningom i Klemensnäs. Där fanns det bättre svängrum än på älven i staden.

Tidigt på söndagsmorgonen gjorde flygplanet en tripp tillbaka till Skellefteå. Men nu landade man inte på älven utan på Falkträsket. Det hade visat sig att det var svårt att starta från älven.

Den första uppstigningen var annonserad till klockan 10. Men vinden hade ändrat sig och först vid fyratiden så kunde de tre första passagerarna kliva ombord och det gjordes en uppstigning inför folkmassorna.

Men bara sex personer han flyga under söndagen. Planen var att gör ytterligare uppstigningar under måndagen men den nya motorn krånglade så man vände om till Stockholm.

Propagandaflygningen var egentligen tänkt att fortsätta norrut till Luleå och Piteå men det fick anstå fram till vintern.

År 1928 den 20/7 återvände Ahrenberg till Skellefteå. Mellan 17.00 och 18.00 gjorde han i det mulna vädret 10 uppstigningar med totalt 40 passagerare.

Redan dagen efter vid 1-tiden bar det iväg till Piteå och därefter fortsatte han till Arjeplog (1/8) och Arvidsjaur (2/8).

Propagandaturén var sponsrad av Åhlén & Holm och hade inletts 5 maj i Skåne och resulterade i att över 5000 personer fick se sin hembygd från luften.

Ahrenberg återkom. 1933 var han i Skrämräsk och 1934 landade han på Gärdefjärden i Lövånger

## 1928 Ambulansflyg till Falkträsket

Svenska Röda Korset beställde en ambulansutrustad F 13 från Junkers flygplansfabrik i Limhamn.

Alltså samma flygplanstyp som Ahrenberg använde. Den stationerades i Boden och opererades

av Flygvapnet. Flygplanet levererades i maj 1928 och totalhavererade 1946.

Fredag 10/5 1928 besökte man för första gången Skellefteå och landade vid halv 5-tiden på Falkträsket.

Patient ombord var Karl Ossian Edlund (1912-1959), son till banvakt Edlund på Morön. Han hade varit på tillfälligt besök i Töre när han insjuknade i lunginflammation. Komplikationer tillstötte och ett snabbt operativt ingrepp ansågs nödvändigt.

Eftersom hans föräldrar ville ha honom i Skellefteå så rekvirerades ambulansflyg. Vi 1-tiden hämtades pojken i Töre. Besättningen bestod av piloten, chefsläkaren vid garnisonssjukhuset i Boden samt en sjukvårdselev.

På Falkträsket möttes flygplanet bl.a. av dr Lundberg och pojkens far.



*1928-08-10 Den sjuke lyfts ut på bår och förs i land (Skelleftebladet, färglagd)*

Sedan patienten förts ur planet så bars han på bår de 200 meterna till landsvägen där stadens nya ambulans väntade för en snabb transport till lasarettet.

Flygplanet låg kvar ett tag på Falkträsket men vid 7-tiden lyfte det och var vid 8-tiden tillbaka i Boden.

## 1928 Militära flygövningar med Kåge som bas



*1928-08-18 Torpedkryssaren Jacob Bagge med flygplan i Kåge gamla hamn (Skellefteå museum, färglagd)*

Omkring 19/8 1928 anlände ett tiotal flygplan med 20 mans besättning till Kåge hamn tillsammans med sitt depåfartyg torpedkryssaren Jacob Bagge med sin 100 mans besättning.

Under måndagen övade de luftanfall mot Boden och verkstäderna i Notviken och under tisdagen

låtssbombades järnvägsstationen i Luleå. Dessutom nattliga raider mot Luleå och Haparanda.

Aldrig sinande strömmar av folk från hela länet vallfärdade till Kåge. Flottisterna har i sin tur gjort otaliga strandhugg bland ortens skönheter. Även i Skellefteå var blåjackorna ett par kvällar ett vanligt inslag i gatubilden.

## 1937 Von Bahr flyger autogiro i Skellefteå



*1938 Von Bahr flyger ett autogiro Cierva C.19*

*Enligt fotots märkning ska detta ha skett 1937 men det har inte gått att hitta något tidningsreportage från evenemanget.*

*(Ragnar Gustaf Insulander/Skellefteå museum, färglagd)*

Rolf Lars Adolfsson von Bahr (1912-1988) var en svensk ingenjör och pionjärflygare av autogiro.

Ett autogiro ser ut som en helikopter men fungerar mer som ett vanligt flygplan. Rotorn ovanför flygkroppen drivs av fartvinden och är farkostens vinge. Vid start kan man driva rotorn med motorn och i kombinationen med att rotorbladens skevning ställs om så kan man landa som en helikopter och starta nästan som en sådan.

Inspirationen till autogiro hämtades från lönnens vingförsedda frö som med autorotation förs långt från moderträdet.

Fördelarna med autogiro gentemot helikoptern var att den är billigare att använda, bygga och konstruera genom att den innehåller färre rörliga delar och ingen komplicerad mekanik.

Om motorn skulle stanna så autoroterar motorn precis som en helikopter. Men den är lättare att landa än en helikopter med samma fel

Nackdelen var att autogiro inte kunde starta helt lodrätt. Men den kunde landa som en helikopter.

Den som drog igång tillverkningen av autogiro var spanjoren Juan de la Cierva. Han startade en industri som försåg stora delar av världen med autogiron under 1930-talet, som användes bland annat till postflygningar i USA.

Den vanligaste modellen var Cierva C.30 som var den von Bahr vanligtvis flög.

Von Bahr tog flygcertifikat som yrkespilot i Storbritannien 1933. År 1934 anställdes han i nygrundade AB Autogiro Agenturen i Örebro.

Han leveransflög den första autogiron i Sverige till det privata flygfältet på Karlslunds herrgård i mars 1934. Denna var en av brittisk licenstillverkad Cierva C.19.

Så småningom tog Rolf von Bahr över verksamheten och drev den vidare. Han flög bland annat turister i de svenska fjällen och under kriget utförde han spaningsflygning utefter den skånska kusten åt svenska marinen. Från 1945 använde han namnet AB Helikopterflyg.

Efter andra världskriget gick han över till helikopterflygning och hans kvarvarande tre autogiron såldes 1949 till Örebro Bil- och Flygklubb.





1950 Det autogiro SE-AFI han flög i Skellefteå är här på Gustavsvik i Örebro

SE-AFI användes av flygklubben till 1951, då den havererade i Eskilstuna. Möjligen beroende på en felaktig start i förhållande till vinden. Resultatet blev en förstörd rotor.

Detta autogiro såldes efter relativt kort tid därefter till flygmuseet Aviodrome i Lelystad i Nederländerna.

### 1938 Världens nordligaste flygskola i Skellefteå



1938 Skellefteå Motor Sällskaps skolflygplan Falken på Falkträskets is. Den var tjeckisk av typen Zlin XII.

(Ragnar Gustaf Insulander/Skellefteå museum, färglagd)

Hösten 1937 annonserade man efter intresserade av att gå flygskola i Skellefteå och beställde efter ett flygplan.

Det nyinköpta flygplanet anlände måndag 24/1 1938 till Skellefteå och Falkträsket. Dagen efter så startade flygskolan.

Skelleftebladet och Motorsällskapet startade omedelbart en namngivningspristävlan som resulterade i att flygplanet döptes till Falken efter Falkträsket som var utbildningsplats.

Annonseringen för flygskolan började under hösten 1937 och åtta elever godkändes för den avslutande undervisningen. För Assar Svensson, blivande industriledare, så blev de 7 timmars flygning med dubbelkommando och 8 solo.



1938-04 06 Gruppbild av lärare och elever i första flygkursen i Skellefteå: handelsresanden Holger Nilsson, Skellefteå, järnhandlare Gunnar Ejevemark, Skelleftehamn, smältverksarbetaren Erland Nilsson, Skelleftehamn, sergeant Harry Blomquist, Boden, gummiarbetaren Assar Svensson, Ersmark, ingenjörerna Nils Billing och Ingvar Bengtsson, Skellefteå, samt arbetaren Alvar Berglund, Boviken (Skelleftebladet)

Att Assar gick flygskolan berodde på att han då hade en flickvän i Bureå. Bureå kommun hade nämligen upplåtit Grönnan som flygplats. Assar hade räknat ut att om flygutbildningen hölls där så skulle han under utbildningstiden kunna bo hos släktingar och då komma närmare flickvännen.

Men planerna på utbildning i Bureå skrotades och det blev utbildning på Falkträsket istället.

Assar Svensson har i sina memoarer berättat om sin första soloflygning under utbildningen Jag skulle starta och flyga till 150 meters höjd, svänga vänster och gå ner i lä om märket och landvanlig ordning i motvind.

På 150 meters höjd kom jag in i moln, vilket inte bekymrade mig någonting eftersom jag inte visste att det var farligt, eller rättare sagt omöjligt, att flyga i moln utan instrument.

Detta visste fanjunkare Blomqvist desto mer om, och när jag landade utan bekymmer var han halvt

avklädd. De som stod bredvid honom berättade efteråt att han var övertygad om att jag skulle störta och i sin ängslan eller raseri hade han börjat klä av sig.

När jag öppnade huven tittade han på mig som om jag var ett spöke. Han hade ett mycket häftigt temperament och det var mycket intressant att se honom halvnaken växla ned från ängslan-/raseri stadiet till en mer sansad nivå.

Det var fanjunkare Blomqvist som rekommenderade Assar till att ingå i en värnpliktig reserv för flygplanet. Det ledde till att han blev Sveriges yngste provflygare och att han blev den förste svensk som flög amerikanska P 51 Mustang.

Falken användes också till annat. Ett användningsområde var flygspaning för att klarlägga situationen. I samband med det så trodde man sig 13/4 1938 ha hittat tre försvunna dåligt utrustade säljägare från Ångermanland på isen i Bottenviken. Det visade sig dock vara andra säljägare. De sökta hade tagit sig till Finland

## Från 1930-tal. Bolidens prospektering från luften

Genom att använda flyg kan man snabbt grovt prospektera stora ytor. Framkomligheten är hög genom oberoende av vägnät och terräng. En annan fördel är att man inte behöver ta hänsyn till ägogränser och därigenom kan komma fram överallt,

Vid rekognoscering av stora områden kan man därför planera mätningarna så att man får ett regelbundet linjenät över hela området oberoende av topografi, vägar och bebyggelse.

Mätresultaten registreras kontinuerligt så att man alltid kan gå tillbaka och studera detaljer i mätningen.



1937 Den Fokker F VIIa som Boliden Gruv AB köpte in var tillverkad 1927. Den såldes 1946 till AB Skåneflyg. Oklart vilka år 1927-46 som Boliden var ägare. Planet kunde ta 8 passagerare och hade en motoreffekt 3 x 200 hk. Marschfarten var 170 km/h (Skellefteå museum, färglagd)



*1948 Den Noorduyn Norseman SE-AYF som Boliden använde för prospektering ägdes av Aros-Flyg åren 1946-53 och var stationerad i Porjus. Den hade en motoreffekt av 600 hk och kunde ta 10 passagerare*



*1948 Helikopter Bell 47B tillverkades 1947 och köptes 1948 av Boliden Gruv AB som direkt försåg den med prospekteringsutrustning. Pilot var Lasse Westlund. Den var den andra helikoptern i Sverige. År 1953 såldes den men förstördes när den skulle starta från bryggan i Lysekil och stjärtrötn stannade med påföljd att huvudrotorn slog i en stenpelare och helikoptern hamnade på rygg vid en krasch i Lysekil (Skellefteå museum, färglagd)*



*1956 DeHavilland DH 89 Dragon Rapide SE-BTA tankar vid bryggan i Laisvall. Flygplanet tillverkades 1941 och ägdes 1953-59 av Boliden. Den tog 6-10 passagerare och drevs av 2x139 hk som gav en maxfart 206 km/tim (Skellefteå museum, färglagd)*



*1960 Dornier Do27Q-4 SE-COB i Boliden med piloten Sven Sandström. Den tillverkad 1959 och Boliden ägde den 1960-67 (Skellefteå museum, färglagd)*



*1973 Dornier Do 28B SE-CWP. Tillverkad år 1966. Ägdes av Boliden 1966-87 (Sven Stridsberg)*

## 1941-07-13 Militärt tysk plan kraschar i Myckle



*1941-07-23 Ett tyskt bomb- och spaningsplan av typ Dornier Do 17 kraschade på Frängsmoren utanför Myckle.*

*Svensk militär håller vakt.*

*(Ragnar Gustaf Insulander/Skellefteå museum, färglagd)*

Ca 13:30 på söndagen 23 mars 1941 hörde man i Skellefteå ljud från ett flygplan på relativt hög höjd över Skellefteå. De som tittade upp kunde se de tyska nationalitetsbeteckningen och röken som omgav planet och höra att motorerna hackade.

Planet hade fått ett motorhaveri och nödlandade på ett skifte i Myckle. De tre i besättningen klarade sig oskadda och inkvarterades på stadshotellet. Där var intresset av att äta middag vid ett bord bredvid de tyska gästerna, så stort att det upprättades en inofficiell kölista.

Där bodde de medan de övervakade planets nedmontering. När det var klart så bjöd planets befälhavare oberleutnant Karl Hasslach de som arbetat med nedmonteringen på konjak.

Därefter reste besättningen till Finland för att ansluta till de tyska trupperna. Dornierplanet avgick med fartyget Hestia från Skelleftehamn med destination Tyskland.

De tyska kurirflygningarna över Sverige skulle enligt avtalet mellan svenska staten och Hitler-tyskland, ske med civila flygplan, flygplanen skulle ha civil besättning samt vara obebäpnade, men Luftwaffe ignorerade återkommande avtalet.

Det misstänks även att de tyska flygplanen under flygningarna insamlade information som kunde bli användbar vid en eventuell framtida invasion av Sverige.

## 1958-01-06 Första landning på Ersmarks flygfält Erslanda



### 1960 Flygfältet Erslanda.

I förgrunden Skegas disponent Assar Svensson och hans konkurrent i biltävlingarna, Arne Lindberg från Lycksele.

Planet längst t.v. är den Auster J/1N som ersatte det flygplan Assar först flög hem. Närmast är Klemm Kl107B och t.h. Cessna 180A.

(Assar Svenssons memoarer, färglagd)

Första landningen i Ersmark gjordes i 30-gradig kyla av Assar Svensson 6/1 1958. Planet, en Auster 5, var utrustad med skidor. Flyget startade dagen innan från Skå-Edeby utanför Stockholm.



1958-04-29 Gösta och Folke Svensson var de första flygeleverna till Assar. Här tillsammans med brodern framför den Auster V som inköptes 1958 (Nordsvenska Dagbladet, färglagd)



Erslanda med ICAO beteckningen ESNE finns i nordöstra delen av Ersmark på gränsen till Käge

För att förbättra ekonomin med flyget så testade man turistflyg till fjällen och import av fisk från Bodö. Det senare stoppades av Norrlandsfiskarnas organisation. Det flögs också brandbevakning

Därefter började man i aktiebolaget Sveli-Flyg med flygutbildning och hade tre lärare och 40 elever. Första flygutbildning inleddes 17/12 1959 med 18 elever. Så småningom hade man tre lärare

som utbildade 40 elever och använde fyra flygplan, Sveli-Flyg förfogade då över en Auster, en Klemm och en Cessna.

Sveli-Flyg fick 1960-08-12 tillstånd för yrkesmässig luftfart. Man annonserade ex. om resor Ersmark-Stockholm som tog 2 tim 50 min och fiskeresor till Gautosjö ovanför Arjeplog. Där hade man också ett flygplan fast stationerat.



*1969 Erslanda med en Piper PA-18 som 1968 levererades till Skellefteå Flygklubb.*

*Den havererade 2003 på Lissjön p.g.a. nedisning.*

*(okänd, färglagd)*

### Plan ägda av Skega



*1958-04-29 Auster J/1 Autocrat, SE-ARK (Nordsvenska Dagbladet, färglagd)*

Tillverkad 1946. ägdes av Skega 1958-59. Det första flygplanet som inköptes.



*1959 Klemm Kl107B, SE-CHE på tallhed i Orsa (Sven Bäckström, färglagd)*

Tillverkad 1959 och köptes då av Skega. År 1959 skadades den vid en tung landning i Edsbyn och 1960 på Rommehed då den körde in i ett buskage. Sålde 1961 till Edsbyn.

I september 1960 så ordnade man också rundflygningar i Ersmark.

Men det blev för mycket att göra för Assar. 1963 såldes tre av planen och man behöll bara en Cessna 185.

Erslanda användes från omkring 1967 för segelflygning och därefter fallskärms hoppning. När flygplatsen lades ned i slutet av 80-talet så användes den för modellflygning.



*1959 Klemm Kl107B, SE-CHI*

Tillverkad 1959 och köptes då av Skega. Haveri 1964-04-11 i Vilhelmina då en bräda i bakkroppen låste roderlinor vid start från isbelagd sjö och tre omkom.



*Ca 1961 Cessna 180A SE-CNY i hangar på Erslanda (LFV, färglagd)*

Tillverkad 1959 och köpt 1960 av Sveli-Flyg som 1960 sålde den till Skega. De i sin tur sålde den vidare 1963 till Solberg Flyg i Malmö.



*Ca 1961 Cessna 180C, SE-CTY*

Tillverkad 1960. Köpt 1961-03 av Skega som utrustade den med flottörer 1961-08 såldes den till Forsströms Flyg i Luleå.



*I brist på bild på den Klemm Kl107B, SE-CPD som Skega och Skellefteå Flygklubb ägde, så visas denna bild av ett annat flygplan av samma typ*

Tillverkad 1959. Köpt 1961-03 av Skega som 1965 sålde den till Skellefteå Flygklubb som i sin tur 1965 sålde den till Norge



*1970 Cessna 185B Skywagon SE-EHA i Tärnaby (Sven Stridsberg)*

Köptes ny 1963 av Skega som sålde den 1969.

Havererade 1972-05-05 Bjästa. Det var en nödlandning pga. motorstörning som gav omfattande skador.

Havererade igen 2010 i Gällivare. Soppatorsk tvingade fram en nödlandning i Vassaraträsk, Flygplanet kolliderade med ett flertal större björkar. Omfattande skador på flygplanet men föraren klarade sig bra.



*1973 Piper PA-30 Twin Comanche 260, SE-FHA (Sven Stridsberg)*

Tillverkad 1969 och då köpt av Skega. Incident 1970 på flygning mellan Östersund och Skellefteå när ett propellerblad gick sönder och slog in i flygplanets nos. Motorn stängdes av och tack vare hög höjd så kunde Assar ta sig till Falmark och nödlanda där.

Planet såldes 1974 till Danmark.

### Plan ägda av Sveli-Flyg



*1959 Auster J11N Alpha, SE-CMA*

Tillverkad 1959. Ägdes första av Motorfirman A Lindberg i Lycksele. Såldes 1960 till Sveli-Flyg av Skega. De i sin tur sålde vidare 1960 till Storuman.

1963-03-03 kraschade planet och ägaren och piloten Gunnar Ohlson omkom. I det dåliga vädret tappade han förmodligen visuella orienteringspunkter vid landningen på Övre Ältsvattnet nära norska gränsen



*1960 Klemm Kl107B, SE-CPC (Freddy Stenbom, färglagd)*

Tillverkad 1959 och köptes 1960 av Sveli-Flyg som 1965 sålde den till Skelleftebygdens Flygklubb





1960 Cessna 180A SE-CNY på väg mot Malmberget med försäljningschef Robert Jonsson och Assar Svensson (Skellefteå museum, färglagd)

Tillverkad 1959 och köpt 1960 av Sveli-Flyg som 1960 sålde den till Skega. De i sin tur sålde den vidare 1963 till Solberg Flyg i Malmö.

### Plan i Ersmark ägda av Skellefteå flygklubb



I brist på bild på den Klemm Kl107B, SE-CPD som Skega och Skellefteå Flygklubb ägde, så visas denna bild av ett annat flygplan av samma typ

Tillverkad 1959. Köpt 1961-03 av Skega som 1965 sålde den till Skellefteå Flygklubb som i sin tur 1965 sålde den till Norge



Slutet av 1950-talet. Scheibe Bergfalke III/55 SE-SUC på Bulltofta i Malmö (Robert Danewid)

Tyska Bergfalke var det vanligaste segelflygplanet i Sverige under 1960 och 1970-talet. Denna är tillverkad 1956 och köpt 1968 av Skellefteå flygklubb. Den havererade 1974-09-21 då den fick stall vid landning. Sålde 1978.



Ca 1969 Segelflygplanet Schleicher K 8B SE-TGE vid Hemavan (Yngve Norrvi)

Segelflygplanet är tillverkat 1966 av ett finskt företag. Köptes 1968 av Skellefteå Flygklubb. När den 1970-08-30 skulle svänga in på Erslanda så vek den sig och störtade varvid piloten omkom.



1975 Cessna F172M Skyhawk II SE-GOB på Bromma för att säljas till flygklubben (H Wallin)

Tillverkad 1974 i Frankrike och köpt 1975 av Skellefteå Flygklubb som 1980 sålde den till Skellefteå Motorflygklubb. Förstörd 1987 av ett hangarras men var reparerad 1988



1972 Piper PA-18 Super Club 150 SE-EZX (Sven Stridsberg)

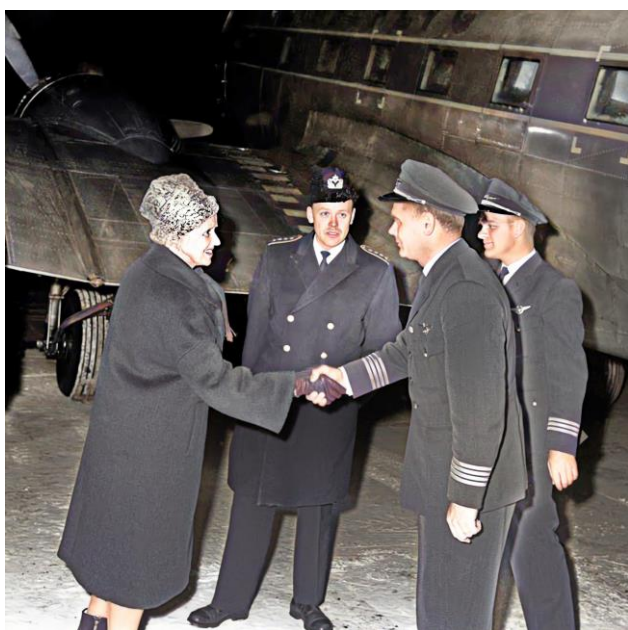
Bildens Piper PA-18 tillverkades 1968 och köptes in ny till Skellefteå Flygklubb. Den havererade 2003 på Lissjön p.g.a. nedisning och skotades 2008.

## 1960-12-16 Falmark flygplats invigs



1960-08-27 Stationsbyggnaden på Falmark under uppförande (Ragnar Gustaf Insulander/Skellefteå museum, färglagd)

Vid niotiden på tisdagskvällen 12/12 1961 landade för första gången Linjeflyg i Skellefteå. Det var ingen ordinarie flygning som deras DC-3 var ute på utan en kontrollflygning från Nordmaling till Skellefteå för att testa landning och start på det nya fältet.



1961-12-12 Stadsfullmäktiges vice ordförande doktor Sigrud Nygren och flygplatschefen Ingvar Björkbom hälsar piloterna Sigrud Pettersson och Åke Spång välkomna till Skellefteå (Wollmar Lindholm/Skellefteå museum, färglagd)

Efter tal och middag fortsatte flygningen till Örnköldsvik för test av deras flygplats.

Lördag 16/12 var det dags för den stora invigningen. Först anlände en DC-3 med ett

antal inbjudna dignitärer med stadsfullmäktiges ordförande Viktor Lindfors i spetsen. Därefter en militär De Havilland från Kallax med överste Odquist och några andra gäster. Slutligen en Metropolitan SE-CRP med bl.a. kommunikationsminister Gösta Skoglund och landshövding Filip Kristensson.

Linjeflyg satsade till en början på två dagliga flygningar i varje riktning.



1961-12-16 Invigningen hade stor publik (Norran, färglagd)

Douglas DC-3 var Linjeflygs flaggskepp när företaget startades 1957 då man ägde tio stycken fanns med redan från starten. De hängde med i tre år innan de ersattes av betydligt modernare Metropolitan.

Propellerplanet hade en motoreffekt på 2x1200 hk, marschfarten var 270 km/h och den tog 32 passagerare utöver 2 piloter och en flygvärdinna.



*Ca 1958 DC-3 på Jönköpings gamla flygfält*

Ersättaren till DC-3 var Convair Metropolitan. Propellerplanet hade en motoreffekt på 2x2500 hk, marschfarten var 425 km/h och den tog 52 passagerare utöver 2 piloter och en flygvärdinna.



*1963 Metropolitan var en av de vanligaste flygplanstyperna som flög på Falmark.*

*(Gustaf Öberg/Skellefteå museum)*

Måndag 1/4 1968 skedde den första direktflygningen Skellefteå-Stockholm. Det var 18 passagerare ombord på den Convair Metropolitan som på 1 timme och 55 minuter tog dem till huvudstaden.