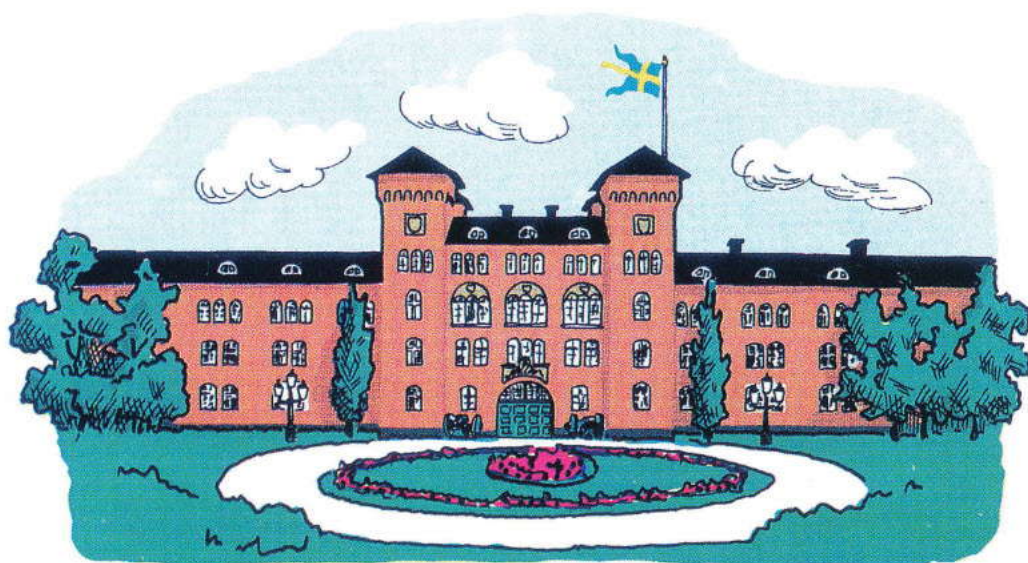


Smålandsartilleristen



*Tidning för
Kamratföreningen Smålandsartillerister*



2013
2

A6 övningsfält Jönköpings första flygfält

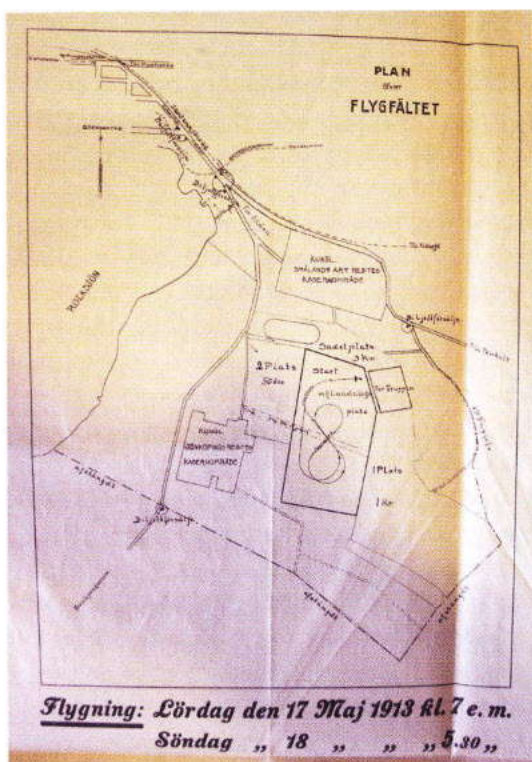
Av Magnus Widell

Under Jönköpings första flygepok mellan 1913 till sommaren 1935 låg stadens flygfält faktiskt på A6:s exercisfält, nuvarande A6 Centers stora parkering väster Ikea, Elgiganten etc. Det mer kända "Gamla flygfältet", som nu är industri- och affärsområde, vid Ljungarum, var förvisso gammalt men inte äldst, det invigdes 25 augusti 1935 och tjänade till 1961.

Den första flygningen i Jönköping ägde rum helgen den 17 och 18 maj 1913. I annonsen för tillställningen angavs att kapten Hugo Sundstedt skulle företa uppstigning i ett Bleriot-Storm-monoplan. En ström av människor sökte sig på lördagseftermiddagen till regementsområdet för att vara med om denna med spänning emotsedda uppvisning. Vädret var bra även om det blåste väl starkt. Enligt ett tidningsreportage ansåg flygaren Sundstedt att det inte gjorde någonting. "Fruktan syns var något absolut oförenligt med kapten Sundstedts karaktär. Hela den lilla satta gestalten talar också sitt eget starka språk om lugn, mod och tillförsikt", skrev signaturen Tersites i Smålands Allehanda.

Skälvande surr

Klockan 19.00 skulle uppvisningen äga rum. Planet, som Sundstedt skulle flyga rullades fram ur hangaren, vilket var ett skyddande tälthus vid fältets nordöstra hörn.



Reklamaffisch med karta över flygfältet i samband med flyguppvisningarna den 17-18 maj 1913. Påpekas kan att Kungl. Jönköpings regementes kasernområde (I 12) höll på att bebyggas vid denna tidpunkt och regementet flyttade in i kasernerna i oktober 1914. (Skannad av Jönköpings läns folkrörelsearkiv).

Spänningen växte, publiken sträckte på halsarna och reste sig på tå. Man ville se så mycket som möjligt av denna ovanliga syn. Sundstedt klev upp i planet och motorn sattes igång.

"Ett skälvande surr skakar maskinen, ett mäktigt brus fyller luften och fram över fältet ilar stormfågeln för att så småningom höja sig i en vid stigande kurva mot skyn", fortsatte Tersites sitt reportage i Allehanda. Hurraropen från publiken blev ett effektfullt ljud till den mäktiga och betagande syn när planet avtecknade sig mot skyn. Färden gick mot Ljungarum och efter några minuter kom planet åter över flygfältet ut mot Vättern. Reportern uppskattade höjden till ett par hundra meter. Efter omkring 18 minuters flygning var planet åter för landning.

Och så återvänder vi till reportaget i Smålands Allehanda: "Vid landningen vilken skedde mot hangaren inträffade dock ett missöde av obetydlig art. Maskinen tog nämligen mark väl sent och för att icke av den starka farten föras in i folkmassan lät Sundstedt monoplanet törna mot hangaren, varvid en bräcka uppstod på ena vingen". Tydligt var skadan lättreparerad, eftersom Sundstedt gjorde ännu en flygning dagen därpå.

Regnskurarna avlöste varandra på söndagen och det fanns nog en del som tvivlade på om det skulle bli någon uppstigning. Men efter en stund när regnet hade upphört sköts planet ut ur sitt skyddande tälthus. Sundstedt tog plats och snart var flygmaskinen uppe i luften på ungefär 100 meters höjd. Planet satte kurs västerut över sjöarna och sedan mot Ljungarumskogen. Därefter tillbaka över flygfältet mot Vättern och Huskvarna. Då råkade flygaren ut för en regnby, som tvingade honom att göra en landning på ett för honom okänt fält vid Österängen. Landningen gick bra och Hugo Sundstedt sökte skydd för regnet under ena vingen. Efter en stund kom folk till hjälp och han kunde åter starta och vända åter mot flygfältet på A 6 där han gjorde en elegant landning.

Den korta bortavaron hade bland publiken väckt frågor om någon olycka hade hänt. En del hade rusat iväg mot den förmodade nedslagsplatsen. Men efter det Sundstedt hade landat på A 6 hissades han upprepade gånger.

Gratistittare

Lördagens uppvisning besöktes av cirka 2 000 personer medan publiksiffran under söndagen uppgick till omkring 2 500 åskådare. "Men skall man räkna in alla som var ute och tittade gratis torde man kunna bestämma antalet till omkring 15 000", fortsatte J.-P. (Jönköping hade då omkring 27 000 invånare).

Dahlbeck planerade flygning 1912

Redan den 9 oktober 1912 väntade flera Jönköpingsbor på att löjtnant Olle Dahlbeck skulle landa på artilleriregementets exercisfält. En flygtävling mellan Köpenhamn och Stockholm planerades i oktober. De första dagarna i oktober gjorde Dahlbeck en rekognoseringsresa med bil och besökte då Jönköping. På artilleriregementets övningsfält fanns bensinupplag och han var även förutseende nog att lägga upp vissa reservdelar, bland annat en propeller. Förväntningarna var stora i "Tändsticksstaden" när besked kom att "aviatorerna" startat. Tidningarna rapporterade om starttider och beräknade landningstider. När Dahlbeck väntades till Jönköping sökte sig stora skaror ut till artilleriregementets övningsfält, som nu kallades "flygfältet". Det dröjde till den 12 oktober innan han närmade sig Jönköpingsområdet, men det blev ingen landning i Jönköping utan han tvingades gå ned i Malmback.

Sundstedts återkomst

Kapten Hugo Sundstedt skulle återkomma till A 6 inom några månader. I början av augusti 1913 deltog Sundstedt i en flygtävling på sträckan Malmö-Stockholm. I Jönköpings-Posten den 4 augusti kan man läsa att den flygande kaptenen blev tvungen att nödlanda "å en klöfveråker" utanför Vaggeryd, då bensinen höll på att ta slut. Efter att ett bud anlät från Skillingaryd fylldes bränsle på och färden fortsatte, men redan efter 15 minuter blev han tvungen att gå ned på Smålands Artilleriregementes exercisfält i Jönköping beroende på stark blåst. När flygplanet Nordstiernan tog mark och bromsats upp tog en stark vind tag i planet som vält, men kapten Sundstedt

klarade sig utan skador, trots att han hamnade under planet. Planet blev dock skadat och propellern förstördes. Officerarna tog hand om flygaren och regementets gevärshantverkare började genast reparera maskinen. Både Sundstedt och hans medtävlande Thulin tvingades bryta tävlingen.

Chevillards uppvisningar

I mitten av september samma år, 1913, var det dags för ytterligare en stor flyguppvisning i Jönköping. Den berömde franske flygaren Maurice Chevillard höll på med uppvisningsflygningar på olika platser i västra Sverige. Den franske flygaren skulle den 17 september ge uppvisningar och erbjuda hugade spekulanter en lufttur. Som medpassagerare på "flygtur-nén" medföljde kapten Sundstedt.

Tiden för evenemanger var utsatt till klockan 17 på eftermiddagen. Redan före utsatt tid var Chevillard uppe i luften för en liten provflygning. Åskådarna häpnade av beundran över de djärva manövrer, som utfördes vid provflygningen. Vid nästa uppstigning medföljde kapten Sundstedts fru då ingen annan passagerare anmält sig ännu. I omkring 20 minuter briljerade flygaren med sina konstgrepp. Han steg till 600 meters höjd, där han plötsligt ställde planen med "nosen" nedåt och singlarade ned rakt mot åskådarna, som förfärade sprang undan. Men flygaren vinkade glatt åt publiken varefter han gjorde den ena volten efter den andra.

Fem intresserade passade på att testa flygkonsten. Den sista landningen genomfördes vid halv sju på kvällen då mörkret började lägga sig över artilleriregementets övningsfält. Dagen därpå var det dags att flyga vidare. Redan vid 10-tiden på förmiddagen hade omkring 200 personer samlats för att se när fransmannen flög vidare mot Östergötland. Klockan 11.35 lyfte planet med Chevillard vid "spakarna" och kapten Sundstedt medföljde som kartläsare och vägvisare, målet var Malmslätt.

Flygspaning 1915 i Skillingaryd

Våren 1915 bestämdes i generalorder att en

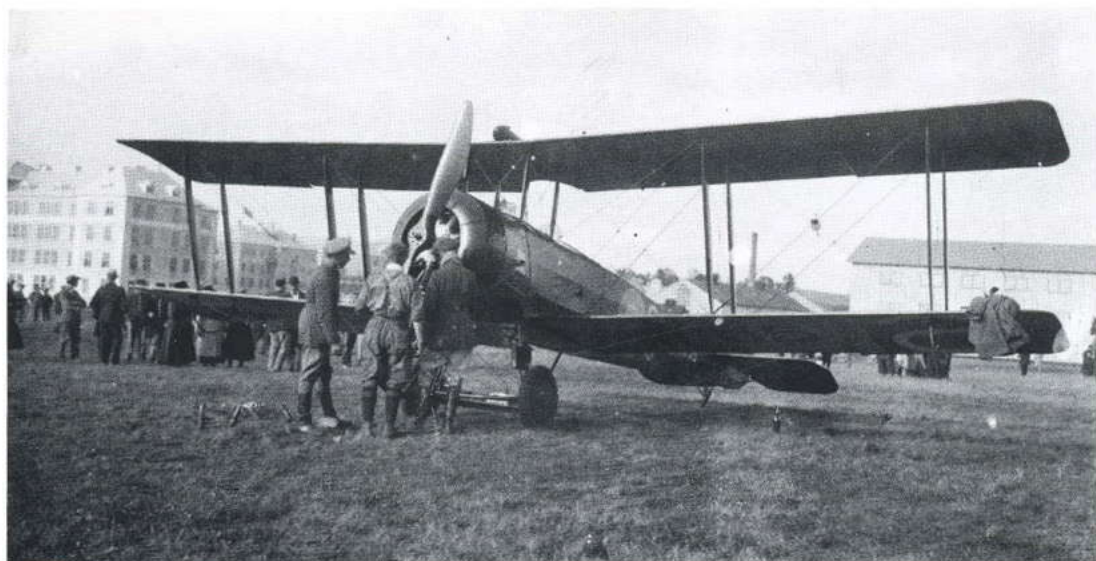
flygavdelning på två flygmaskiner och en fältballongavdelning om en ballong skulle ställas till artilleriets skjutskolas förfogande under tiden 25 maj-7 juni. Skjutskolan var förlagd till Skillingaryd. Det var första gången man systematiskt övade samverkan mellan artilleriet och flygavdelningen. Bland annat utfördes prov med olika signalanordningar som hjälpmedel vid eldreglering från flygmaskin. Efter övningsarnas slut återvände avdelningen till Malmen. Underlöjtnant Allan Hygerth, vid A 6 var en av flygarna. Med flygplan nr 8 valde Hygerth att göra en mellanlandning på Smålands Artilleriregementes övningsfält i Jönköping. Vid starten därifrån tidigt på morgonen den 13 juni skadades planet. Skadorna var så omfattande att de inte kunde åtgärdas på platsen. Planet skickades med tåg till tillverkaren Södertelge Werkstäder för reparation.

Under de kommande åren utnyttjades artilleriregementets övningsfält vid ett flertal tillfällen när flyget samövade med artilleriets skjutskola i Skillingaryd.

Saunders uppvisningar och passagerarflygningar

Den engelske strids- och konstflygaren, kapten Saunders gästade Jönköping den 6 oktober 1919. Kenneth Saunders spakade en Avro 504 med 110 hästkrafters motor när han vid elvatiden den 6 oktober 1919 flög in över Jönköping från Eksjö där han på söndagen hade gjort uppstigningar med 15 passagerare. "Ankomsten aviserades förmedelst en rond över staden och nedkastande av flygblad varpå maskinen efter en looping gick ned på Ryhovsfältet", meddelade lokalpressen. Med Ryhovsfältet menades I 12:s övningsområde söder om I 12-kasernerna och bara ett par hundra meter från A 6 övningsfält som tidigare använts flitigt när flygplan skulle landa och starta. Nere på marken väntade 17 personer som var ytterst intresserade av en flygtur.

Arrangör var P.O. Flygkompani, som ägdes av löjtnanten och fältflygaren Per Oscar Herrström, som tidigare flugit flitigt i Skillingaryd under övningarna där. Klockan två på efter-



Flygplan på I 12:s övningsfält i Jönköping, där kapten Saunders hade sin uppvisning 1919. Det är inte omöjligt att bilden är från detta tillfälle. Flygplanet står några hundra meter söder om Jönköpings Regementes skymda matinrättning, nästan ända in i nuvarande Länssjukhuset Ryhovs norra flank. Till vänster i bild syns 3. Bataljonskasernen, något till höger och bakom denna kasern ser vi ännu existerande stabshygnaden. Från planets position fanns utrymme ytterligare söderut med jämn "gräsplan". (Foto: Privat).

middagen gick Saunders upp med den första passageraren, en dam. Det var Ruth Svensson, underläkare vid lasarettet, som efter vederbörlig skrudning med hjälm och flygglasögon besteg det luftiga åkdonet. Mekanikern gav propellern en påstötning om att rotera och med ett öronbedövande oväsande från motorn hoppade flygmaskinen ett tiotal meter över gräset för att därpå elegant och graciöst höja sig i luften. Snart var planet på 200-300 meters höjd. Efter omkring åtta minuters färd landade planet. Nya passagerare som ville vara med om lite äventyr väntade. "Looping", "spin" och "fallande lövet" erbjöds. En av de 17 som hade anmält sig valde att vara anonym. Spekulationerna i pressen var stor om vem den okände var. Som sjunde passagerare tog den anonyme plats i planet och det visade sig vara stadsfullmäktige Botvid Johansson från Huskvarna, en av stadens honoratiore. När han återvände efter tio minuters flygning, där han hade haft förmånen att få se sin hemstad från ovan, steg han ur planet, tog kapten Saunders i hand och yttrade med hög och tydlig stämma så att det

hördes av de närmaste i publiken: Thank you! Något som Smålands Allehanda kommenterade; "därmed begrep de församlade att om det kniper, så kan det talas engelska i Huskvarna stadsfullmäktige! För övrigt begagnar sig herr Johansson samtalsvis av småländska språket".

Kapten Saunders flög även dagen därpå och mycket folk hade samlats på Ryhovsfältet. Flygaren visade sin tricks och skämtade med publiken. Han gjorde vådliga cirklar i luften, försvann plötsligt och huvudstupa bakom ett högt magasin vid I 12-kasern och dök lika plötsligt upp igen över dess tak, seglade omkring i skogsdungarna som kantade fältet. Den andra dagen passade nio passagerare på att prova på att flyga.

Men det fanns de som var kritiska till P.O. Flygkompanis priser och ansåg att de var väl tilltagna. För 100 kronor fick passagerarna vara med om en "enkel flygning" och om man ville vara med om lite mer äventyr i form av volter, fallande löv med mera fick man lägga till ytterligare. Kritikern meddelade att i England kostade en flygning ett pund och i



A 6 övningsfält användes som flygfält under Jönköpings första flygepok från 1913 och framåt. Foto från 1920-talet. (Foto: Privat).

Malmö hade flygturen utbudits för 25 kronor. Han ansåg att P.O. gav ringa valuta för penningen.

Planerad reguljär flygning

Första världskriget medförde en snabb och genomgripande utveckling av flygtekniken. År 1919 tillsattes en statlig utredning om civil luftfart. Men näringslivet väntade inte utan de såg till att ett bolag, Svenska Lufttrafikaktiebolaget (SLA) bildades. Bolaget skulle förbereda flygvägar, landningsplatser och etablera egen flygtrafik. Flygleder mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö förbereddes. På sträckan Stockholm-Malmö rekognoserades lämpliga landningsplatser och under hösten 1919 gav armémyndigheten tillstånd att använda bland annat "Kungl. Fälttelegrafkårens flygplats på Malmen, Kungl. Smålands artilleriregementes övningsfält i Skillingaryd samt Kungl. Jönköpings regementes och Kungl. Smålands artilleriregementes övningsfält vid Jönköping". SLA fick inte tillfälle att använda resultatet av sina undersökningar för civila flygleder. Bolaget upphörde efter några år.

Flygfält till 1935

Kungl. Jönköpings regemente, I 12, hade 300-årsjubileum den 9 juni 1923. I anslutning

till regementsområdet genomfördes bland annat en förevisning av en stridsövning. Mitt under bataljen kom två flygare från Malmslätt och visade hur kulsprutorna kunde användas.

Två år senare kom försvarsbeslutet som innebar att Kungl. Jönköpings regemente skulle läggas ned 1927. Diskussioner förekom om att som ersättning skulle Jönköping få en flygkår jämte flygverkstäder. Nu blev det aldrig så.

A 6 exercisfält kom att användas som flygfält när flygplan behövde landa eller mellanlanda i Jönköping. Det skulle dröja till 1935 innan Jönköpings flygfält invigdes och ibland kallas detta Rocksjöfältets gräs bana. Nya Axamo flygplats började sin verksamhet 1961.



Autogiro SE-ADU på A 6:s övningsfält i Jönköping, foto från 1930-talet. (Foto: Jönköpings läns museum).