

# **NORRA SMÅLANDS FLYGKLUBB**

RÄNNE SLÄTT · EKSJÖ



## **Flygfältet RÄNNE SLÄTT**

**och**

## **NORRA SMÅLANDS FLYGKLUBB**

**1912 - 1989.**

**Fredric Lagerquist**

## **Flygfältet Ränneslätt och Norra Smålands Flygklubb.**

Att Ränneslätt utanför Eksjö är en gammal exercished vet nog åtskilliga. Anorna som truppsamlingsplats går tillbaka till 1400-talet och därmed aspererar platsen på att vara Europas äldsta militära övningsplats fortfarande i bruk. Men Ränneslätt har också en flyghistoria som går långt tillbaka - av naturliga skäl inte så långt som till 1400-talet, men ändå... För vad det gäller ålder på flygplatser fortfarande i bruk i vårt land ligger Ränneslätt inte långt efter välkända Ljungbyhed(1910) och Malmen(1911).

### **Första flygningarna på Ränneslätt**

I Eksjö-Tidningen från den 10 juli 1912 står bl a följande att läsa under rubriken "Flygningarna i Eksjö": "Med tåget från Nässjö kl. 1.17 i lördags middag anlände kapten H Sundstedt till Eksjö. I närheten af den kulle, där grenadierernas minnessten är uppsatt förlades ett enkelt skyddstält, den s k hangaren."

Vid åtta-tiden lördagen den 6 juli 1912 startade Sundstedt och gjorde en fyra minuter lång flygning. Även på söndagskvällen gjorde han uppstigningar, då inför en större åskådarmassa. Vid söndagens andra flygning började motorn krångla "...hvadan han tvangs helt plötsligt gå ned." När Sundstedt landade skadades Bleriot-planets ena vinge, men inte värre än detta var reparerat till flygningen på måndagskvällen.

Hugo Sundstedt hade börjat lära sig (själv) flyga på Ljungbyhed den 1 juni 1912. Detta skedde i den Bleriot, "Nordstjernan", som han tidigare hade förvärvat från Sveriges förste flygare, Carl Cederström. I Eksjö skulle en stor lantbruksutställning gå av stapeln i början av juli och arrangörerna hade kontaktat den välkände Cederström för flyguppvisningar. Då Cederström väntade nya delar till sitt tillfälligt groundade nya flygplan, rekommenderade han Sundstedt istället. Sundstedt var faktiskt den som lärde sig flyga först i Sverige(Cederström hade varit i Frankrike.) - han fick sitt certifikat den 3 februari 1913. Så uppvisningarna på Ränneslätt 6-8 juli 1912 gjordes utan certifikat och var Hugo Sundstedts första framträdande inför publik.

1918 fick AETA - A/B Enoch Thulins Aeroplanfabrik - tillstånd att flyga på linjen Stockholm - Malmö där Eksjö omnämndes som en mellanlandningsplats. Denna verksamhet kom dock aldrig igång. Året efter träffade Svenska Lufttrafikaktiebolaget(SLA) en uppgörelse med Fortifikations Förvaltningen om att få använda en rad exercishedar på samma sträcka som landningsplatser, däribland Ränneslätt. Men inte heller denna gång "lyfte" verksamheten riktigt på allvar - möjligen företogs några provturer. Ränneslätt var kanske lite "i ropet" efter följande händelse som hade inträffat i slutet på 1918.

### **Överste Adlercreutz märkliga hemresa**

Vid tiden för vapenstilleståndet i november 1918 hade den svenske militärattachén i Berlin, överste Nils Adlercreutz, fått en ny kommendering. Han hade utnämnts till chef för K4, Smålands Husarregemente i Eksjö, och var ivrig värre att få inställa sig på sin nya tjänstgöringsort. Adlercreutz tog kontakt med Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft - AEG - som tillverkade flygplan, i ärendet och efter några framstötter hos de rätta personerna hade man utverkat ett tillstånd för en provflygning åt DLR(Deutsche Luftrederei). Detta under förvärdningen att undersöka möjligheterna för civil lufttrafik mellan Tyskland och Sverige.

AEG ställde upp med ett tvåmotorigt bombplan av typen AEG G.V och en besättning bestående av piloten Paul Schwandt och navigatören Henry Schumburg.

Man startade kl. 10.09 lördagen den 23 november 1918 från Neiederneuendorf, norr om Berlin, med AEG G.V Nr. 1708/18 och flög i strålände väder direkt till Eksjö/Ränneslätt där man landade kl. 14.16. I landningen slogs den ena av den övre vingpetsarna av på det jättelika biplanet, vilket kom att ta några dagar att reparera. Det var annars tänkt att återresan skulle företas någon dag senare. Så blev nu inte fallet utan Adlercreutz fick på annat sätt själv åka ner till Berlin igen.

Ryktet om AEG:n på Ränneslätt spred sig snabbt. Från Flygkompaniet på Malmen kom Albatros nr. 756 ner till Eksjö på måndagen den 25 november fördd av Nils Rodéhn och Gustaf von Segebaden medan Ernst Fogman och Gösta von Porat kom i bil. Flera officerare vid K4 och I21 kom i Albatrossen få sina luftdop innan man påföljande dag återvände till Malmen. Reparationerna av AEG:n blev klara under onsdagen och nu var det meningen att planet skulle flygas upp till Malmen för "förtullning" m m. Av detta blev det inget av - Schwandt och Schumburg trivdes tydligen ganska bra i Eksjö.

Chefen för Flygkompaniet, Fogman, inköpte det tyska planet tidigt i december 1918 för 60 000 kr - hur han lyckades med det är döljt i dunkel för 1918-års riksdag hade inte beviljat ett öre till flygplansanskaffning. För att hålla nyförvärvet under uppsikt landade löjtnanterna Paul af Uhr och F. Söderlindh på Ränneslätt med Albatros nr. 750 den 5 december. Någon dag senare anlände Flygkompaniets tygofficer Peter von Koch tillsammans med Rodéhn för att utföra vissa kontroller på AEG:n. Rodéhn gjorde några provflygningar och sedan beslöts det att man skulle flyga upp planet till Malmen.

Den 11 december 1918 kl. 14.45 lyfte Schwandt från Ränneslätt med det svenska militärflygets första tvåmotoriga flygplan. Övriga ombord var Koch och major Henrik Hamilton. Rodéhn flög före i Albatrossen och visade vägen. Det dåliga vädret gjorde att man kom ur kurs och ca kl. 16.00 landade man i Bjälbo. Dagen därpå landade man på Malmen vid 11-tiden efter en flygning på ca 20 minuter.

Men vad var det egentligen som här hade försegått? Det där med att Fogman inte hade fått några medel beviljade för flygplansanskaffning är inte riktigt korrekt. Det förelåg faktiskt så att ett tilläggsanslag utdelades den 8 november 1918 för inköp av tio st spaningsplan med 260 hk motorer jämte två reservmotorer. På AEG:n satt två 260 hk Mercedes-motorer, precis den av den typ man ville ha till det nya spaningsplanet S 18 som Flygverkstäderna på Malmen hade under tillverkning. I en skrivelse den 28 november 1918 inhämtade Fogman tillstånd att anskaffa de 12 motorerna (varav två var mer eller mindre levererade) via militärattachén i Berlin(!). Därför kom ytterligare fem AEG G.V inköpas - alla dessa hade havererat och/eller skrotats på Malmen hösten 1919. Kort och gott: AEG-affären var helt enkelt en plan uttänkt av Fogman för att få de motorer man behövde till S 18.

AEG G.V Nr. 1708/18 kom att bli nr 8101, 8501 och 8502 hos Flygkompaniet och skrotades någon gång i slutet på 1920.

### 1920- och 30-talen

En av de Eksjö-officerare som fick sitt luftdop i dessa dagar i november och december 1918 var löjtnanten vid I 21, Fredrik Adilz. Påföljande år kom han till Malmen för flygförarutbildning. Under 20-talet hände det att Adilz landade i Eksjö då och då. En gång kom han dock inte riktigt ända fram utan nödlandade vid Assjö prästgård utanför Askeryd. Det var den 26 april 1922 och skede med Albatros 756. Passageraren ombord var på väg till Eksjö för att omsätta en växel och fick låna en cykel för de sista milen ner till banken. Albatrossen nedmonterades och togs på järnväg tillbaka till Malmen.

Den 23 juni 1920 gästades Ränneslätt av P O Flygkompani. P O Herrström hette mannen bakom detta Sveriges första flygföretag som med en flygcirkus åren 1919-21 for landet runt. Denna dag var midsommarafton och uppvisningarna startade kl. 16.00. 1920 hade Herrström engagerat ett antal engelska piloter i cirkusen och vid en stor uppvisning på Ladugårdsgäde utanför huvudstaden den 6 juni mönstrade man hela tio flygplan samt hade 40 000 åskådare, däribland majestätet Gustaf V. Riktigt lika mycket var det nog inte på Ränneslätt men den stora sensationen utgjorde där som här den engelske majoren (ej RAF) Orde-Lee's fallskärmshopp från 500 meters höjd (Orde-Lee hade även hoppat inför 10 000 personer på Gärdet den 17 juni.). Det gick också bra att åka rundflyg med P O Flygkompani. 50 kr kostade en uppstigning och anmälan skulle dagarna innan ske till portiern på Stadshotellet. På begäran utfördes även avancerad flygning om man så ville.

Under dessa år lär även en viss Hermann Göring ha besökt Ränneslätt och gjort flyguppvisning. Kanske i samband med att han flög en Fokker D.VII från Danmark upp till Malmen där han landade den 16 april 1920 (eller en LVG C.VII då han flög för SLA från december 1919 och några månader framåt).

En annan som vid olika tillfällen landade på Ränneslätt var den sedermera generallöjtnanten i Flygvapnet, Björn Bjuggren. Han hade s a s sitt föräldrahem här då hans far var chef för Ing 2 och hade sin tjänstebostad på Ränneslätt. Bjuggren lär ha haft till vana att taxa ända fram till huset. Vid ett tillfälle på väg tillbaka mot Stockholm runt julen 1930 havererade även han (det var varken första eller sista gången). Detta skedde utanför Mjölby med den s k Spetsbergs-Mothen p g a motortrubbel och klassades som total havereri. Han klarade sig dock utan några större skador.

1929 eller 1930 besöktes Ränneslätt av herrarna Arnold Waldau och Tage Wahrgren. Waldau var en välkänd spektakulär fallskärmshoppare och hans kompanjon Wahrgren var f d furir i Flygvapnet. I Wahrgrens (eller vems den var) gamla Avro 504 SE-ACC flög man riket runt och visade upp sig: Waldau gjorde sina dödsföraktande fallskärmshopp och Wahrgren passade på att använda den tvåsitsiga Avro:n för lite rundflyg. De hade aldrig några pengar och var alltid jagade av allt mellan blåsta bensinförsäljare till arga bönder vars gröda de förstört. Någon dag efter de hade varit på Ränneslätt kunde man läsa i Eksjö-pressen om hr Gösta Fraenkel i Göteborg som efterlyste sitt flygplan som han hyrt ut till Waldau och Wahrgren. Waldau omkom 1932 vid ett misslyckat fallskärmshopp i Oslo.

Under sommaren 1938 drogs en hänglidare efter bil på Ränneslätt. Den var av modifierad Zögling-variant och några ungdomar från Vetlanda hade byggt den själva efter ritningar. Tongivande i denna församling var bröderna Bertil och Torsten Karlsson samt en ingenjör Dahlén som tidigare hade jobbat på Sparmann-verken.

Mellan skuten förvarades glidaren i det gamla kokhuset invid Kokhusjölen. I februari 1939 havererade glidaren dock på sjön Grumlans is vid Vetlanda och Dahlén omkom. Ett nystartat bygge av ytterligare en glidare, en SG-38, kom i och med detta av sig och skrotades.

### 1940- och 50-talen

Den 16 augusti 1941 total havererade en S 14A Fieseler Fi.156 "Storch" ur F3 i starten på väg hem till Malmen vid kl. 10.50. Man hade tidigare på morgonen kommit från Skillingaryd. Storken, med Fv-nr.3807 och kodad F3-17, överstegrades på ca 20 meters höjd och turligt nog överlevde de båda ombordvarande - dock kraftigt mörbultade då de inte innan hade spänt fast sig. Flygföraren, löjtnant Karl-Erik Nittve, ådrog sig p g a detta i kraschen allvarliga ansiktsskador.

1950 var troligtvis det året då en S 14 från F11 Nyköping skadades lindrigt i landningen. Ett hål slogs upp rakt igenom stabilisatorn p g a att armeringsjärn fastgjutna i

marken fanns i landningsriktningen (Man brukade sätta upp helfigurer för skjutövningar på dessa järn.). Denna skada var inte värre än att man kunde provisoriskt laga den på platsen. S 14 baseringar förekom under dessa år av och till på Ränneslätt, men även t ex vid Stora Hagersryd några kilometer norrut. Storken användes för artilleriledning och andra armésamverkan-uppgifter av Flygvapnet fram till att det Armén skaffade egna flygplan.

Besökande civila plan, som sällan hade lika stryktåliga och välfjädrande landställ som S 14 Storken, begagnande ofta helst sig av grusvägen framför den sk Gula sjukan. Det rörde sig t ex om Sjunaryds-baserade AB Göta-Flygs Cubar och Klemm 35:or från flygklubbarna i Jönköping och Linköping. Modellflyg SM avhölls också på Ränneslätt under ett år i slutet på 40-talet. Annars verkar det som flygande besökare blev mer sällsynta efter 1950 och ungefär ett decenium framåt.

**60-talet: Norra Smålands Flygklubb gör sitt intåg.**

I början av 60-talet fanns en skara flygentusiaster i Nässjö, en del av dem hade tagit A-cert hos AB Stockholms Aeros flygskola på gamla Rocksjö-fältet i Jönköping. Två var Gunnar Borendal och Torsten Burman och tillsammans med ytterligare 38 personer (varav tio med cert) bildade de Nässjö Flygklubb den 20 september 1962. Kort därefter inköptes det första flygplanet, en Jodel D.112 försedd med en 65 hk motor och med registreringen SE-CIC från Halmstads Flygklubb som själva byggt den åren 1957-60. Den betingade ett pris av 17 000 kr och överlåtelsen noterades hos Luftfartsverket den 21 november 1962.

Redan i december 1962 ansökte den nybildade klubben hos Eksjö Garnison om att få använda Ränneslätt och fick därifrån ett positivt svar. Men det kom att ta ytterligare ett par år innan man kunde säga att man var fast baserade där - under tiden fick flygplanen stå i Jönköping. Man hade i mars 1963 även inköpt en Piel CP.301 Smaragd från den svenska importören Firma Aero Smaragd i Höganäs. Detta plan, D-EDRI, var tillverkad 1961 och infördes i svenska luftfartsregistret som SE-CWF på Nässjö Flygklubb i maj 1963. Smaragden hade finansierats av byggmästaren Borendal.

I maj 1963 landade Torsten Burman med ett av klubbens plan, Jodel SE-CIC, för första gången på Ränneslätt. Han fick göra detta på en grusväg då flygstråket inte ännu var anlagt. Ett repförband ur Ing 2 gjorde stråket i september och det kom då att mäta 600x50 meter. Man skalade av ljungen (och tyvärr också matjord) så att den underliggande sanden kom i dagen och fixade så att stråket låg i "0", dvs inte lutade åt något håll.

Redan nästa år var Gullviks på Ränneslätt med en Super Cub för att på militärens uppdrag flygbespruta skog med holmoslyr. Pilot var Nils Carlsson och han är numera luftfartsinspektör.

Den 27 juli 1964 var Jodelen ute för ett "större missöde" utanför Axamo och förklarades efter detta försäkringstekniskt som total havererad. Den försålades till Rune Nordh i Tibro som försatte SE-CIC i flygbart skick igen. Nu var man nere på bara ett fungerande flygplan och till detta ville man bygga en hangar på Ränneslätt. Det anvisades en plats i närheten av minnesstenshöjden, men militären höll inne med bygglovets och 1964 gick utan någonting hände i ärendet.

På årsmötet 1965 beslöt man att byta namn till Norra Smålands Flygklubb (NSFK) för att geografiskt så s bättre fånga upp höglandets orter. KSAK hade föreslagit Ränneslätt Flygklubb och det var deras policy just då att namnge nybildade klubbar efter hemmabasen (ex. Feringe Fk). På vårkanten blev hangaren färdig och Smaragden kunde äntligen flytta in. Men hangaren fick också en helt annan placering (nordost om stråket) än som först planerades. Borendal hade hjälp till med att placera två av sina snickare på detta bygge som kom att kosta 9 000 kr. Från Eksjö stad fick man senare ett bidrag till hangarbygget på 5 000 kr.

Samma år hade AB Syd-Aero ett upprop för intresserade av A-certifikatsutbildning på Restaurang Gyllene Sporren i Eksjö. Skolningen skedde på Axamo medan teorin ordnades på hemmaplan. Denna kurs kom att producera välkända flygare som Bengt Arvidsson, Bengt Lagerquist, Mats Martinsson och Allan Svärth.

Ränneslätt var under mitten av 60-talet ganska så välbesökt av gästande flygplan och nyfikna människor från stan sökte sig ut varje kväll det var flygning. Det rådde en tidstypisk entusiastisk atmosfär inom "det här med flyg".

Vid en genomgång av medlemmarna tidigt 1966 så hade 12 st giltigt certifikat medan ytterligare sex hade avlagt teoriprovet och var mitt uppe i skolningen. Under året demonstrerades en rad olika fyrsitsiga flygplantyper för NSFK på Ränneslätt. Smaragden hade som flygplantyp skaffat sig ett rykte som lite oberäknerlig och nu skulle man byta till ett lättflyget, större och mer användbart flygplan. Längre såg det ut som att man skulle anskaffa en Beech Musketeer från generalagenten i Norrköping, men då blev det inte - den 4 september flögs Smaragden SE-CWF upp till Nyge såsom inbyte för en Piper PA-28 Cherokee 180 B av 1963-års modell med registreringen SE-ECT. I inbyte värderades SE-CWF till 16 000 kr vilket medförde att inköpet av SE-ECT gick på 52 000 kr (eller 57 000 kr på tre år, hur man vill) och för att finansiera detta bildades Norra Smålands Flygklubbs Ekonomiska Grupp. Det nya flygplanet levererades till Ränneslätt den 16 september och var målat i blått och vitt.

Timpriset var första hösten satt till 87 kr om man tecknade ett personligt kontrakt på ett uttag av 20 timmar under det närmaste året.

Ett par försök att så in flygstråket med diverse olika gräsblandningar gjordes under mitten av 60-talet. Det kanske allvarligaste försöket gjordes 1966. Men tyvärr slog aldrig dessa ordentligt "rot" - det ville helt enkelt aldrig riktigt ta sig i sanden. Dessutom fick sådden aldrig vara ifred från ideliga buskörningar av raggare, för sanden var för dem bra rolig att sladda på.

1967 var Ränneslätt ett bland flera förslag på ny basering av Artilleriflygskolan. Detta förband kom dock inte flytta ifrån Nyköping förrän i mitten av 80-talet, men deras helgröna Super Cubar var en ofta sedd syn på Ränneslätt i samband med diverse övningar ända tills de togs ur tjänst 1973.

Sommaren 1968 använde Sundsvalls-företaget Maj-Flyg fältet för flygfotouppdrag med den ovanliga Helio Courier(SE-COA), tillsammans med en Cessna F.172 Reims Rocket(SE-FBO).

1968-69 planerades en flygplats i Björköby där det var meningen att NSFK skulle basera sig. De angränsande kommunerna skulle engageras i projektet och den asfalterade banan skulle fått sträckningen 08-26. Men av detta blev det som bekant inget.

Vintern 1968/69 hade man inom NSFK snöröjt banan i samband med att ett stabilt högtryck gav vackert väder och möjliggjorde flygning. Stora snöhögar kom då att läggas utmed stråkets sidor, och vid start och landningsövningar på nyårsdagen 1969 ville det sig inte bättre än att SE-ECT kanade med bra fart in i en av dessa. De bägge ombordvarande, piloten Mats Martinsson och bisittaren Bengt Lagerquist, tittade något förvånat på varandra när flygplanet inborrat i snön reste på stjärten, balanserade en kort stund, för därefter med ett brak sätta sig till ro på hjulen igen. Som tur var hade man hunnit kupera motorn i tid och efter det man skottat sig ut från haveristen var det bara låta Nyge hämta med lastbil. Efter ca en månad var planet tillbaka och flygdugligt igen.

### **70-talet: Gott flygtidsuttag men haverier och ekonomiska bekymmer i NSFK.**

Sommaren 1970 samlades F-läns avdelning av Frivilliga Flygkåren med sex flygplan ur flygklubbarna i Jönköping, Värnamo och Eksjö för första gången för en övning på Ränneslätt.

Söndagen den 25 oktober 1970 skulle den dåvarande svenske mästaren i precisionshoppning i fallskärm, Björn Ekblad tillsammans med Leif Nilsson och Christer Persson från Skånes Fallskärmsklubb i Kristianstad, ha hoppat vid en FBU-dag på Ränneslätt. Tyvärr fick man ställa in hoppet p g a dåligt väder och det fick bli en demonstration på marken istället. Den följande sommaren återkom Ekblad o. Co. och gjorde de utlovade hoppen. Bägge gångerna färdades gänget i en gammal Stinson Reliant, registrerad SE-BZP.

Så, den 24 november 1970, hände det som gjorde Mats Martinsson till årets nödlandare. På väg hem från Bromma i klubbens SE-ECT överraskades han av dåligt väder med dimma vid östgötagränsen. Han blev fångad i ett lågt parti i terrängen över sjön Västra Lägern där han kom att tillbringa flera timmar med flyga fram och tillbaka. Till sist ansatte han en nödlandning på vattnet. Mats hade för länge sedan slagit upp en check-lista för hur en sådan skulle tillgå och satte planet, skolexempelmässigt, väl utstallat på vattenytan. Det flöt sedan länge p g a de nästan tomma tankarna och Mats fick simma till en närbelägen kobbe, för att därifrån skrika på hjälp. En bonde i närheten som hade hört ropen och förstått flygarens belägenhet var snart på plats med sin eka. Mats var mycket nedkyld men annars vid tämligen god vigör.

Efter ett par veckor bärgades flygplanet av Ing 2 från 14 meters djup. SE-ECT klassades av försäkringsbolaget som totalhavererat, men skickades till Nyge där man för försäkringssumman gjorde flygplan av det tämligen intakta vraket igen. Den 17 februari 1971 kontrollflögs planet och var sedan klart för hämtning vilket skedde den 24 i samma månad av Rolf Burman. När SE-ECT kom tillbaka till Ränneslätt var den omlackad i färgerna vitt, svart och rött.

1971 var första året som NSFK lyckades prestera över 300 flygtimmar med sitt flygplan. Närmare bestämt flögs 322 timmar och antalet certifikatsinnehavare var nu 20 st.

Näst kommande vinter, 1971/72, baserades SE-ECT hos Jönköpings Flygklubb(JFK) på Axamo och även denna klubbs medlemmar fick tillgång till det. Detta enligt ett avtal som även stipulerade att ett motsvarande plan, PA-28-140 SE-FDA(som var det enda fpl som JFK för tillfället opererade) även var tillgängligt för medlemmar i NSFK, En faktor som säkert spelade in var att tre personer ur NSFK just då A-skolade hos JFK. Dessa var Rune Christensson, Christer Löfberg och Leif Nätterdahl. Pappa till detta arrangemang var sekreteraren Erik Hallström som ganska mycket satte sin prägel på klubben under sent 60- och tidigt 70-tal.

1972 fördes ett nytt flygplatsalternativ upp för diskussion från Nässjö kommuns sida, nämligen Broaryd. Men även detta projekt självdog ganska snart.

På våren skedde förlängning av Ränneslätt-stråket i båda ändarna så sammanlagd tillgänglig banlängd blev ca 800 meter. Under året kom det flygas 376 timmar med SE-ECT, vilket återigen var rekord.

1973 började också med ett lovande flygtidsuttag, men den 26 juni var det dags för ett haveri med klubbens Cherokee igen. Vid ett besök av ett privat stråk utanför Hässleholm landade man mycket plus och kom att rulla ut i terrängen, vilket stukade till ena huvudstället så att hjulet pekade snett. Piloten lyfte igen därifrån, landade på Ränneslätt och ställde in planet i hangaren utan att säga något. När nästa person skulle flyga(det var Torsten Burman) gick det bra att komma i luften, men när han landade på Axamo svängde planet tvärt av banan p g a att här var det asfalt, och det är inte lika "förlåtande" som gräs, grus eller sand.

Man fick montera ner maskinen och ta den på lastbil upp till Nyge och där kom den att vara kvar för reparation ända till i början av oktober. Under denna tid hyrdes då istället Bil och Flyg i Jönköpings PA-28-140 SE-FFN och flögs ett sjuttioal timmar. Just denna Cherokee hade enligt legenden någon gång under det sena 60-talet använts vid omtalad en

fritagning av en mor med dotter ut ur Tjeckoslovakien (dottern blev sedermera världskänd fotomodell och heter Pavlina Poriskova).

I mars 1973 var Artilleriflygskolan återigen på Rännesläotts-besök. Denna gång med ett halvduzin alldeles nya SK 61 Bulldog som man lånat från Flygvapnet då deras egna exemplar var under färdigställande. Under denna övning tillämpades s k taktisk (spridd) uppställning ute i skogen, och det skall sägas att det taxades friskt mellan fält och uppställningsplatserna - backe upp och hacke ner, över stockar och sten osv. En viss propelleråtgång blev naturligtvis följden, men det kanske fanns med i beräkningarna (inledande tjänsteprov?).

Kontakter med arméflyget togs vid detta tillfälle och dess trafikledare, kapten Sven Granath (Mr Nyge-tornet) hade hoppfulla förslag vad det gällde ett iordningställande av landningsstråket. Det skulle asfalteras och en kommitté från NSFK uppvaktade Eksjö kommun på arméflygets anmodan. Där var man mycket positiva till detta, men det hela stöp på att Garnisonen sade blankt nej. Den enda asfalt som fanns på sandstråket var en s k motorcheckplatta i norra banänden - och så förblev det.

Relationerna med militären var ibland lite ansträngda. Flygklubben hade egentligen inte rättighet att på 70-talet utnyttja stråket under s k militär tjänstetid. Man drar sig då lätt till minnes ett tillfälle då våran danske flygande läkare, Flemming Lyrdal, förvägrades landa på sitt hemmafält p g a att ett större antal militära lastbilar hade lunchuppställt på stråket, samtidigt som det sköts närljus emot honom och en välkänd I 12-profil cyklade fram och tillbaka i landningsriktningen, viftandes med en röd flagga. Lyrdal fick finna sig i att denna gång behöva landa i Hultsfred.

Någon gång på det tidiga 70-talet landade en svartmålad Ercoupe (även kallad "Svarta Faran") med den amerikanska registreringen N99991 och stjärnbaneret på fenorna. Då blev det fart på garnisonens kuppförsvarsstyrka, och den svenske piloten Arnold Sundström fick ett tag finna sig i att ha ett antal skarpladdade bössor riktade mot sig. Det var kanske första gången man från militärens sida grundligt missbedömde ett utländskt registrerat flygplan på Ränneslätt som kuppförsvarsövning. Men det är kanske inte så lätt att ana skillnaden som jag tror.

Den 20 juli 1973 startade den dåvarande NSFK-medlemmen Philip Dumon med en inlånad Piper PA-32-260 Cherokee Six med registrering SE-FFP från Ränneslätt för att flyga till Voullerim. Planet hade hämtats på Bromma dagen innan och ägdes av en firma vid namn AB Private Press. Med ombord den 20 juli var även, enligt lokalpressen, de välkända eksjöborna Berndt "Paradar'n" Johansson, Sven Svensson, Per-Olof Ryltenius och Håkan Åkvist. Man hade nästan tillryggalagt två timmar i luften då SE-FFP fick motorbortfall p g a förgasaris(?) och Dumon nödländade på vattnet utanför Gräsö i Roslagen. Alla kunde kliva ur flygplanet och simmande (eller på annat sätt flytande) ta sig till en kobbe. Därifrån blev de turligt nog snart räddade med en med båt av en närboende. Belgaren Dumon försvann efter denna incident - det visade sig nämligen att han inte hade haft något giltigt certifikat. Men flyga kunde han: Mats Martinsson fick under en "check-ride" av Dumon vara med om en påbyggnadskurs i aerobatics - detta i klubbens Cherokee 180.

1973 och -74 flög Sterner Aero med sina Snow Commanders från Ränneslätt på lokala bepudringsuppdrag. Det murriga ljudet av Wasp-motorer och "följa-John"-flygningar på väg hem till basen som byttes mot "herre-på-täppan" på finalen, är saker man inte glömmer.

Klubben hade inte någon möteslokal och många menade att mötesfrekvensen kunde vara högre bara detta åtgärdades. 1974 tillfrågades militären om möjligheten att få hyra ett rum i den då tomma s k "Gula Sjukan", som låg i mer eller mindre direkt anslutning till stråket. Påstötningarna i ärendet "Gula Sjukan" skulle fortsätta 70-talet ut, men utan att någonting hände (Detta hus brann sedermera ner på hösten 1983).



I ett utskick i mars 1975 nämner kassören Tore Tydesjö att han ligger ute med närmare 8 000 kr för klubbens räkning. Detta till stor del beroende på att budgeten hade satts på ett avsevärt högre flygtidsuttag (350 tim) än som 1974 blev fallet (258 tim). Ekonomin var en svår stötesten och ideliga upprop till medlemmarna att inbetala "fasta avgifter" vittnar om detta. I förlängningen syntes ibland en försäljning av SE-ECT och upplösning av NSFK som fullt möjlig - och detta när man egentligen borde göra en nyanskaffning vad det gäller flygplan.

Ett radarpar under dessa år var Lasse Andersson och Stig "Skräddar'n" Thörnell som ofta var uppe och flög vid halv fem på morgonkvisten. Thörnell lär ha haft en egen "motionsslina"; Solgen runt. Bland övriga som anslöt sig till NSFK på mitten av 70-talet var Bruno Gangfors och Wåge Lägermo.

Vid en arbetsdag i slutet på april 1976 kom den plåtrena hangaren målas gul. När detta var gjort så var det dags för nästa haveri med SE-ECT. Den 10 maj kom Cherokee'n att under start gå av stråket och träffa en 50-skyllt med vingen. Man fick åter igen montera ned planet och skicka det för reparation hos Nyge. SE-ECT kom vara borta för "konvalescens" hela sommaren och inte förrän i början av oktober åter vara på plats på Ränneslätt med en ny vinge. För att fylla detta tomrum vad det gällde flygplan i klubben, hyrdes PA-28-140 SE-FAA från Holmström Flyg i Hultsfred. "Adam Adam" kom under den tid NSFK brukade planet, att försäljas till Ulf Engström med firma Ö-flyg i Oskarshamn. För att lösa ut SE-ECT (som man även passade på att byta motor på) fick kassören återigen inkräva stora belopp av de flygande medlemmarna.

På våren 1977 övertog Eksjö Taxi bokningen av klubbens flygplan från VL-åkeriet. Från detta år och ända fram till 1983 flög NSFK årligen över 300 timmar med sitt flygplan. Ny ordförande 1977 blev Lorentz Holmgren ifrån Vetlanda.

1978 fick NSFK tillstånd av de militära myndigheterna att uppföra en "värmestuga" bredvid hangaren. En insamling bland medlemmarna började och intresset var till en början stort, men projektet drog ut på tiden. Vid årsmötet 1979 avvaktade man en besiktning av fältet av Luftfartsverket och innan den var gjord ansågs det inte som någon mening att starta bygget.

Under 1978 och -79 använde Eksjöföretaget Wamac sig ofta av flygtransporter ifrån Ränneslätt. Till dessa användes en Cessna 337 "Sug-å-blås" SE-FEB. Sent på hösten 1979 försökte Wamac-planet starta med stråket nedsmetat med ett stort lager snömodd. När föraren till slut skulle avbryta startförsöket var det för sent och att planet hamnade mellan tallarna i södra banändan. Cessnan stod därefter länge på den asfaltsbelagda pådragsplattan i andra banändan. Haveristen monterades så småningom ner av folk från Swedair och togs på lastbil upp till Bromma för reparation.

### **80-talet: Åren med Petter Sigurd och pånyttfödd optimism.**

1980 fick NSFK, enligt en Garnisons order, under Juni och Juli "...rätt till start och landning på landningstråket även under tjänstgöringstid". Efter denna försöksperiod fundamentades detta och inga välkända I 12-profiler som cyklande viftat med röd flagga, har sedan dess tjänsteutövat på stråket under vare sig start- eller landning. I samma Garnisons order meddelades att fältet var upplåtet till FFK den 22 maj och NSFK hade ganska nyligen då också blivit tilldelat ett hjälpflygtillstånd.

Detta år valdes Wåge Lägermo till ny ordförande och SE-ECT flög rekordmycket: 440 timmar! Men gamla Ceasar Tore:s skick var inte något vidare bra, så vid ett allmänt möte i december beslöt man att byta flygplan. Klubbens trotjänare SE-ECT flögs upp till Nyge den 10 februari 1981 och på vägen tillbaka färdades man i en Piper PA-28-161 Cherokee Warrior II av 77-års modell med registrering SE-GPS. Detta inköp finansierades genom ett

reverssystem där medlemmarna satsade 6 000 kr var och sedan fick flyga av sin investering i flygplanet. Norra Smålands Flygklubbs Ekonomiska Grupp gick med flygplanbytet i graven.

Under 1981 börjades så äntligen den sk värmestugan uppföras bredvid hangaren, mycket tack vare Allan Svärdh som redan snickrat åtskilligt på stugan uppe på sin egen loge i Askeryd. Vid ett styrelsemöte 1982 i den nästan färdiga klubbstugan beslöts som § 12 att "...medlemsmöten skall hållas kl.19.00 första helgfria måndagen i månaden" - och så har det varit sedan dess. Stugan blev dock inte riktigt färdigställd förrän på vårkanten 1983.

Den 1984 införda skatten på flygbränsle slog hårt på flygtidsuttaget. Detta och påföljande år flögs SE-GPS endast ca 200 timmar vardera.

En ny sekreterare, som kom att rycka upp NSFK ur dvalan, valdes vid årsmötet 1985. Det var Sören Jonsson och tack vare dennes idoga arbete kunde stråkets östra hälft besås under hösten - och denna gång slog sådden väl ut. Påföljande höst såddes även den västra sidan. Kommunen hade ställt upp med matjord och även delvis med medel för inköp av gräsfrön. Flera tusenlappar till iordningställandet av fältet tiggde även Sören ihop från företag på orten.

Den sista maj 1985 gjöts en ny motorcheckplatta i betong skänkt av Arvid Eriksson på VL-åkeriet. Plattan används fortfarande och ligger hundratalet meter norr om den plats där det förutvarande ditot i asfalt var placerat.

Den 20 oktober samma år genomfördes en spaka-själv-dag med hjälp av flygläraren Bengt Nilsson som kom över från Hultsfred i Nordöstra Smålands Flygklubbs Warrior SE-GNS. Intresset var stort och som en spinn-off från detta arrangemang startade en teorikurs i Eksjö - de praktiska övningarna fick göras i Hultsfred. Det var det dåliga flygtidsuttaget som var anledningen att man genomförde spaka-själv-dagen, och här någonstans i tiden började man känna en att optimismen började spira i NSFK. Man började vända problemen till möjligheter.

Ett bra exempel på detta var hur man löste behovet av en ny motor till SE-GPS: Denna gick under 1986 över tiden(2 000 tim), och efter några gångtidsförlängingar med 100 timmar i stöten, dömdes den ut av den tekniskt ansvarige, Kurt Heidfors på Ljungbyhed. Det fanns inga medel avsatta till detta, vad göra? Den nye ordföranden, Peringe Kindstrand, hade sett en idrottsklubb göra stora pengar på ett reselotteri där varje lott visserligen kostade 250 kr, men antalet lotter var begränsade till 600 och dragningarna var 5 stycken. Denna idé "adopterades" och lotteriet såldes under hösten-vintern 1986, vilket gav NSFK ett tillskott på ca 75 000 kr som kunde användas till en ny motor.

Samma år skrev man också kontrakt med Hjelmco och installerade en 3 000 liters tank. Det fanns efter det flygbensin att tillgå på Räneslätt. Den nya andan märktes även på flygtidsuttaget. KSAK ordnade fram tio skattefria flygtimmar i ett sk "egen träningsprogram". Detta medförde att SE-GPS detta år flög 300 timmar. Så sakterliga började man också avveckla reverssystemet inom NSFK.

I september 1986 skrev den socialdemokratiska idésprutan Bengt "Kolte" Karlsson en motion till kommunstyrelsen med titeln; "Räneslätt - Höglandets Flygstation", och detta kom att medföra mycket livliga skrivelser i Smålands-Tidningen under hösten och vintern. Bl a skulle Räneslätt få en asfalterad bana, eventuellt något vinklad jämfört med rådande bansträckning(01-19) för att få ut maximal längd (ca 1 500 meter).

Vintern 1986/87, stod förutom klubbens plan, en Jodel D.120 SE-XGK tillhörig Otto Deli då boende i Sävsjö, i hangaren. Trängseln blev lite i mesta laget, så denna hyresgäst blev inte långvarig.

Tidigt 1987 fick NSFK tillstånd för mobilradio på frekvens 123.45 av televerket med anropet "Eksjö Flygklubb". Vid halvårsskiftet togs bränsleskatten bort och detta medförde att flygtidsuttaget fortsatte uppåt. Den 26 juli nödlandade en TB 10, SE-IMP, som under en

flygning mellan Bromma och Göteborg/Säve blivit helt strömlös. Enligt tidningsrubriker var piloten vilse och hade tur att hitta ett flygfält att landa på. Väl nere på Ränneslätt stannade han en förbipasserande bil och frågade var han hade landat.

### **NSFK arrangerar flygdag 1987**

Redan 1985 skrev Jonsson om att när fältet är iordning "...måhända kunde vi ha en liten flygdag framåt 1987". Sagt och gjort: Från början kändes det som om det var lite på skämt. Om man skulle gå iland med ett sådant arrangemang så skulle det vara ungefär som om NSFK tog klivet upp i en annan division - i en "serie" som de närbelägna klubbarna i Jönköping och Hultsfred hittills spelat ensamma i. Datum sattes till den 16 augusti.

Under sommaren 1987 regnade det, inte bara mycket, utan kopiöst mycket. Gräset på stråket (som genom sin sandbotten är snabbdränerat) mådde bra av detta. Det ska sägas att det var en skön syn att stå vid södra banändan och blicka ut på det för första gången klippta grässtråket helgen innan flygdagen.

Veckan innan arrangemanget skulle gå av stapeln meddelade Flygande Veteraners flygchef, att han vid en besiktning av Ränneslätt kommit till slutsatsen att stråket var för kort för att landa på med DC-3. En mobilisering skedde och NSFK gick man ur huse, förlängde stråket söderut ytterligare närmare 200 meter samt tog ner störande träd.

Lördagen den 15 augusti hällregnade det, men när söndagen grydde sken solen och kom så att göra ända till flygprogrammet var avslutat efter kl 16.00. Då började det regna igen. Klubben hade hoppats på kanske 3 000, max 4 000, betalande besökare. Det kom det dubbla, minst. DC-3:an kunde med det förlängda stråket (ca 1 000 meter att rulla på) landa utan några större problem. När den förlängda biten väl också sedermera sätts in, blev den det bästa partiet på stråket p g a att matjorden denna gång lämnats kvar.

Allt på flygdagen den 16 augusti 1987 var en succé - utan invigningstalaren, Garnisionschefen Öv.1 Sven-Erik Nilsson, som här satte stopp för planerna att göra Ränneslätt till Höglandets Flygstation.

Helgen efter flygdagen anordnades spaka-själv-dagar med två flyglärare i varsitt flygplan: Bengt Nilsson i SE-GNS och Krister Sjökvist i SE-GPS. Tillströmningen var så god att Sjökvist även fick vika nästföljande helg åt NSFK i Eksjö.

Efter flygdagen och två reselotterier (även ett sådant 1987/88) hade den annars genom åren så problemfyllda ekonomiska situationen för NSFK förändrats. 1987-års bokslut visade banktillgångar på över 200 000 kr.

Nästföljande år blev något av ett mellanår - inte så konstigt då kvoten för åtskilliga år fylldes 1986-87. Den ganska nyligen tillkomne NSFK-medlemmen Hans Sparv köpte eget flygplan, Piper PA-28-140 SE-GIL, som anlände till Ränneslätt den 18 juni 1988.

Den 4-5 februari 1989 arrangerade klubben den s k Värnamo-konferansen på Hotell Högland i Nässjö. På anmodan från Eksjö kommun blev det återigen flygdag på Ränneslätt den 13 augusti detta år. Organisationen var intrimmad, för det var ju inte speciellt länge sedan sist. Publik tillströmningen var mycket god - 12 000 personer - denna gång, liksom kassaklirret. Man kan påstå att det var med den andra flygdagen NSFK skapade sig ett renommé som god flygdags-arrangör.

Med goda ekonomiska förutsättningar bestämdes under senhösten att anskaffa ett nyare flygplan då SE-GPS nu hade en gångtid på över 5 200 timmar. I december 1989 skrevs ett köpekontrakt på en Piper PA-28-181 Archer II av 83-års modell med ca 750 gångtimmar, som fanns på Island och bar registreringen TF-GBG (avreg. 89.12.21.).