



1900 – 1909
Uppdaterad 2010-01-04

KRONOLOGI ÖVER FLYGET I SVERIGE

1900

♦ *Det första större luftskeppet, LZ 1, 128 meter långt, konstruerat av greve Ferdinand von Zeppelin och byggt vid Friedrichshafen, Tyskland, gör sin jungfrufärd den 21 juli. Det skrotades efter tre flygningar p.g.a. penningbrist och bristande militärt intresse.*

1900: Carl Richard Nyberg gör decimeterhöga hopp med flygplanet "Flugan" på isen vid Lidingö under sina studier av lyftkraft, stabilitet och ångmaskinens funktion varvid planet var tjudrat vid en påle. Studierna pågick under många år framöver utan att "någon lyftning" någonsin erhöles. Nyberg förblev flygintresserad fram till sin död 1939. Senare har "Flugan" restaurerats till stora delar.

1900 juli: Karl Albert Byron Amundson, känd som "KABA", och August Saloman besöker Paris för att ta del av de senaste nyheterna på ballongseglingsområdet. Erfarenheter från besök hos Aéro Club de France bidrog till att de båda blev två av stiftarna i Svenska Aeronautiska Sällskapet. Under besöket deltog KABA i en ballongtävling och placerade sig på andra plats.

1900, 15 december: Svenska Aeronautiska Sällskapet, SAS, bildas vid ett sammanträde på restaurant Riche i Stockholm. Pådrivande var K A B Amundson, först som sekreterare och sedan som ordförande samt August Saloman. Förste ordföranden var fil dr Nils Ekholm, som skulle varit med på den färd med Örnén mot Nordpolen som inte blev av 1896. Det blev världens andra nationella flygsällskap efter Aéro Club de France 1898. Sällskapet blev 1918 "kungligt" och ändrade 1921 namn till Kungliga Svenska Aeroklubben, KSAK.

1901

Flottan erhåller sin första drakballong på 750 kubikmeter. Den var tillverkad av Riedinger i Tyskland för en kostnad av 181 000 kronor. Till ballongen anskaffades en ballongpråm, Ballongfartyget Nr 1, "Albatross", på 220 ton utan maskin. Ballongen användes huvudsakligen vid Vaxholm.

Den 14-årige Stockholmspojken Harald Martin bygger landets antagligen första modellplan med gummimotor.¹

1901, 10 januari: En tysk ballong som startat i Berlin dagen innan med meteorologen Arthur Berson och artilleriofficeren Alfred Hildebrandt ombord, landar vid Högahytan ca 1 mil norr om Markaryd.²

1901 april: Underlöjtnant August Saloman erövrar militärt ballongförardiplom i Wien. Han blev därmed aeronaut och Sveriges förste militära flygförare.

1902

1902 februari: SAS styrelse riktar ett upprop till allmänheten "att bilda en frivillig ballongkår att vid behov ställas till krigsmaktens förfogande".

1902 juli: Enligt 1902 års härordning överförs ballongförbandet, baserat vid Vaxholm, till Kustartilleriet. Chef för förbandet blev kapten August Saloman.

Svenska Aeronautiska Sällskapets första ballong levereras och får namnet "Svenske". Ballongen var ritad av kapten Eric Unge, en då drygt 60-årig f d industriman som i Paris studerat ballongkonstruktion. "Svenske" var tillverkad i Hannover och dess volym uppgick till nästan 1 600 kubikmeter.

1902, 29 juli: Eric Unge, Wilhelm Swedenborg och Hans Fraenkel flyger premiärturen med Svenska Aeronautiska Sällskapets ballong "Svenske" om 1 600 kubikmeter från Idrottsparken i Stockholm. De landade nära sjön Ilmen vid Novgorod i Ryssland efter en flygning på omkring 760 kilometer. Flygtiden blev 14,5

timmar.

1902, 19 september: Ballongen "Svenske" sprängs på 1 500 m höjd över Danviksskogen utanför Stockholm. Ballongfararna Eric Unge och Ragnar Wikander kunde märkligt nog rädda sig genom att balonghöljet fungerade som fallskärm.

1902, december: Ingenjör Hans Fraenkel gör den andra långfärden med "Svenske" från Stockholm till Solzi i Ryssland. Flygtiden blev nästan 24 timmar och sträckan 720 kilometer.

1903

♦ *Den 17 december lyckas bröderna Wilbur och Orville Wright göra den första kontrollerade motorflygningen vid Kitty Hawk, North Carolina, USA. Bröderna hade studerat Otto Lilienthals skrifter och liksom Lilienthal börjat med glidflygare. Den första var en dubbeldäckare med rätvinkliga ytor. Steget vidare tog de med hjälp av en 16 hk motor med två propellrar.*

Norrmannen Francesco Cetti tillverkar en ballong i Stockholm. Ballongen döps till "Skandinav" och användes av Cetti vid uppvisningsflygningar framför allt i landsorten.

1903, 14-15 januari: K A B Amundson, Ernst Eneström och Alf Amundson gör en ballongfärd med ballongen "Svenske" och landar i trakten av Randers i Jylland. Färden gick via Östersjön, Småland, Halland och Kattegatt och tog 26 timmar.

1903, 15 februari: Svenska Aeronautiska Sällskapets ballong "Svenske" sliter sig under gasfyllning inför en tävling i Köpenhamn och seglar iväg österut. Den återfanns aldrig.

1903 juni: Svenska Aeronautiska Sällskapets andra ballong, "Svenske II", med volymen 500 kubikmeter, levereras från Mallé i Paris.

1903 november: Eric Unge och löjtnant H Unge beställer en privatballong från Frankrike.

1904

Flottan får leverans av en modern tvåsitsig drakballong samt en förtöjningspråm för densamma.

1904, 25 januari: Ballongen "Svenske II" lyfter för första gången i Sverige i Idrottsparken, Stockholm, med Henrik Hamilton som förare. Ballongen landade på Ljusterö i Stockholms skärgård.

1904, 27 september: Svenska Aeronautiska Sällskapet, SAS, får sin tredje ballong, "Andrée". Den första flygningen startade med Hans Fraenkel som förare. Starten skedde i Stockholm och landningen i trakten av Örnsköldsvik.

1905

♦ *FAI grundas i Paris av flygklubbar från 8 länder 14 oktober. Fédération Aéronautique Internationale blir världens första organisation för främjandet av internationellt samarbete kring flygning för att senare få en inriktning mot flygsport och rekord.*

Erik Lindkvist anskaffar ballongen "Aeronaut" och Carl Smitt en ballong, "Argonaut".

1905 februari: Första svenska ballongtävlingen anordnas och gäller förflyttning från Stockholm till Vaxholm.

1905 december: Ingenjör Hans Fraenkel och löjtnant E Carlsson gör en ballongfärd från Stockholm till Estland. De landade på en av de mindre öarna i kustbandet och återkom till Sverige två veckor senare.

1906

♦ *Den officiellt första flygningen i Europa enligt principen tyngre-än-luften utförs den 23 oktober i Paris av brasilianaren Alberto Santos-Dumont med sitt biplan 14bis. Planet drevs av en skjutande 50 hk Antoinette-motor och var en "anka", där höjd- och sidoroder var placerade framför vingparet. Konstruktionen liknade något två låddrakar och piloten stod upp. Flygsträckan den 23 oktober var ca 60 meter. I Danmark gjorde samtidigt Jacob Ellehammer flygförsök där han lyfte från marken.*

Arméofficeren Ernst Fogman erövrar ballongflygcertifikat.

Ingenjör Bert H Wallin från Göteborg bildar AB Aviator och experimenterar med apparater försedda med

klaffvingar, en sorts slagvingeflygare med säreget utseende. Prototypen lyckades enligt åskådare utföra hoppövningar på stället, men flög gjorde den inte.

1907

♦ *Den 13 november lyckas fransmannen Paul Cornu få sin helikopterkonstruktion att låta med honom själv ombord. Även Louis Breguet gör vissa framsteg med sitt helikopterkoncept som flög obemannat före Cornu, men ingen av maskinerna är styrbara eller stabila.*

Under året håller först Clarence von Rosen och senare Henrik Hamilton föredrag i Svenska Aeronautiska Sällskapet om flygning enligt systemet "tyngre än luften". Bland flera medlemmar visades tydlig motvilja mot allt som inte rörde sig om ballongverksamhet. Frågan om tyngre eller lättare än luften blev kontroversiell inom sällskapet.

1907 april: Löjtnanterna Ernst Fogman och Boris Möller flyger ballongen "Andrée" till trakten av S:t Petersburg i Ryssland, en sträcka på 720 kilometer.

1907 maj: Gustaf von Hofsten och Carl Gustaf Fogman startar en ballongfärd med ballongen "Andrée" och flyger från Stockholm till Lappo i Finland, en färd på 600 kilometer på en tid kortare än 10 timmar.

1907, 13 oktober: Efter 19 timmars flygning från Crystal Palace i London landar jätteballongen "Mammouth", 3.050 kubikmeter stor, vid Vänerens strand nära Mellerud. Den obemannade ballongen fortsätter sedan några mil till Tösse. Flygsträckan blev 1.160 kilometer och man lyckades inte med sitt syfte att sätta nytt distansrekord.³

1908

SAS tillsätter tre sakkunnigkommittéer för att "möta den nya tidens kraf på fackmannakunskaper". Det var en vetenskaplig, en aerostatisk och en "aerodynamisk" kommitté. Den sistnämnda bestod av K A B Amundson, professor O E Lindblom, ingenjör Gustaf Dalén och fabrikör C R Nyberg.

Den första svensk som flyger ett flygplan (800 m) blir civilingenjören Georg Unné, bosatt i Frankrike, flygplans- och motorkonstruktör, sedermera chef för Salmson flygplans- och motorfabrik. Han är dock mest känd som flygmotorkonstruktör och Flygvapenmuseets Breguet B1 är försedd med en 7-cylindrig vattenkyld Salmson Unné stjärnmotor på 85 hk.

Från 1895 och i ökad utsträckning efter sin pension 1899 utför professorn i maskinlära vid Tekniska Högskolan, Johan Erik Cederblom, systematiska aerodynamiska experiment kring flygproblemet och studerar även bärplan för färd över vatten. Han bygger nu en vindtunnel. Tyvärr blev hans arbete allmänt bekant först 1920 efter hans död.

1909

♦ *15 juni visar Georges Legagneux visar upp det första motordrivna aeroplanet på Klampenborgs trav- och galoppbana norr om Köpenhamn.*

♦ *25 juli blir fransmannen Louis Blériot i en Blériot XI den förste som flyger över Engelska kanalen från Calais till Dover på en tid av drygt 36 minuter.*

"Flygbaronen", friherre Carl Cederström, beställer sitt första flygplan, ett franskt monoplan av typen Blériot försedd med roterande stjärnmotor.

1909, 1 juli: Kungliga Fälttelegrafkårens ballongkompani organiseras på mark inköpt vid Lilla Frösunda i Solna. En kulballong, "Kronan", om 650 kubikmeter och en drakballong m/09 om 750 kubikmeter tillfördes under året. Förutom flottans ballonger, som senare övertogs, tillkom ett femtontal ballonger genom åren.

1909, 29 juli: Fransmannen Georges Legagneux provflyger på Ladugårdsgårde i Stockholm med sitt flygplan, ett biplan av Voisin-tillverkning, inför den officiella uppvisningen 2 augusti. Han inledde uppvisningen med en flygning om tre kilometer på tre minuter vilket blev en fart av sextio kilometer i timmen. En stockholmstidning rapporterade att aviatören "i ett ögonblicks djärighet [lät] maskinen höja sig till 10 à 15 meter och man kunde nu verkligen se att den flög". Bakom Legagneux stod ett danskt konsortium som engagerats av Svenska Motorklubben, där August Saloman var en drivande kraft. Detta var den första motorflygningen i Sverige.

1909, 3 augusti: Journalisten Erik Pallin flyger med Legagneux. Han blev därmed den förste flygpassageraren i ett motorflygplan i Sverige.⁴

1909, 26 augusti: Dansken Folmer Hansen försöker flyga över Öresund från Laröd norr om Helsingborg till

Marienlyst, strax norr om Helsingör. Han hamnar i vattnet efter starten och tvingas avbryta försöket.

Noter:

¹ Harald Martin (1887-1944) fortsatte att bygga modeller och blev senare känd flygskribent och flygboksförfattare. Om det första modellplanet, se Sven-Olov Lindéns bok "Drömmen om att kunna flyga - Modellflygets historia - Del 1" (utgiven 2004 av Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap)

² Denna ballongflygning 1901 om ca 80 mil sägs vara den första tyska överflygningen av Östersjön. I Flyghistoriskt Månadsblad 4/1988 har Martin Miettinen sammanställt vad några sydsvenska tidningar skrev om flygningen.

³ Besättningen ombord på ballongen "Mammoth" bestod av ägaren J L Tannar, ballongföraren Augustus E Gaudron samt Charles C Turner. Efter passagen av Nordsjön, Danmark och Kattegatt kom man in över Sverige men man var osäker på positionen och befarade att man skulle driva ut över Nordsjön. Man bestämde sig för en snabb landning vilken skedde vid badplatsen Vita Sannar i Holms socken i nuvarande Melleruds kommun i Dalsland. Ballongen fortsatte sedan på egen hand upp till Tösse i nuvarande Åmåls kommun där den bärgades. Flygningen var finansierad av tidningen Daily Graphic och man medförde en stor mängd förfrankerade brevkort som man avsåg kasta ut under färden. Flygningen är väl beskriven ur ett filatelistiskt perspektiv. Se bl a artikel i Åmålsposten -Dalslands tidning 16 oktober 1907 samt en artikel i "PS", Postens Personaltidning, nr 2 1978, skriven av Per Hjertberg med titeln "Ballongpost i början av seklet".

⁴ Erik Pallin har skildrat flygningen med Legagneux och berättelsen återges i Jan Waernbergs bok "Pionjärflygare – tidiga flygförsök i Norden" (AoH).