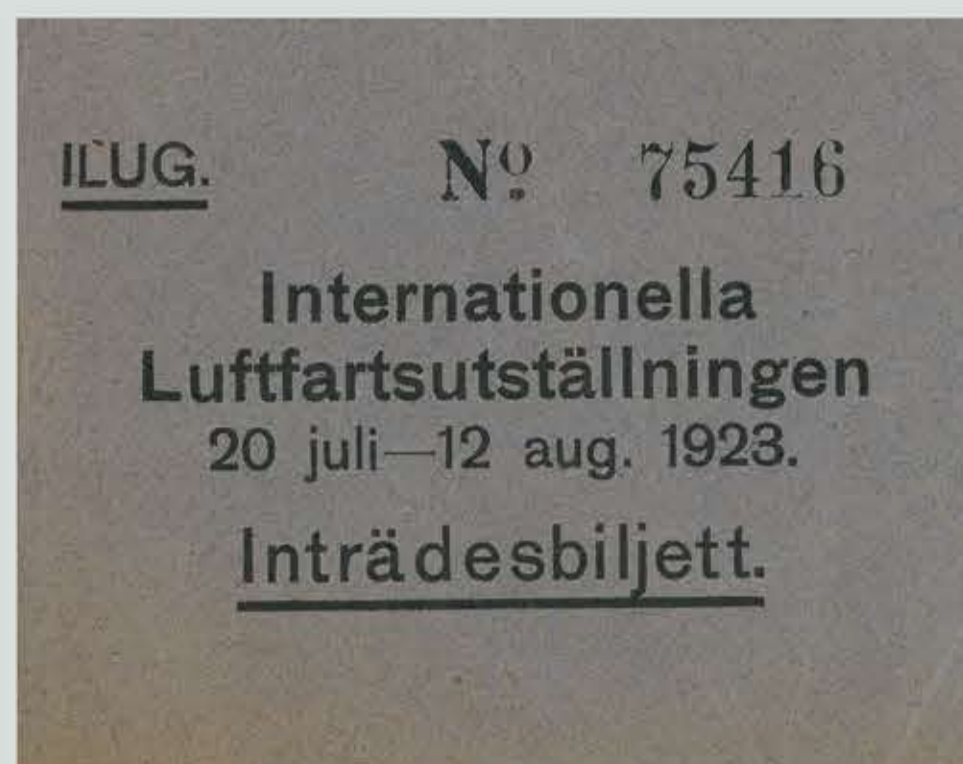


Samtliga bilder kommer från Stadsmuseet såvida inte annat anges.

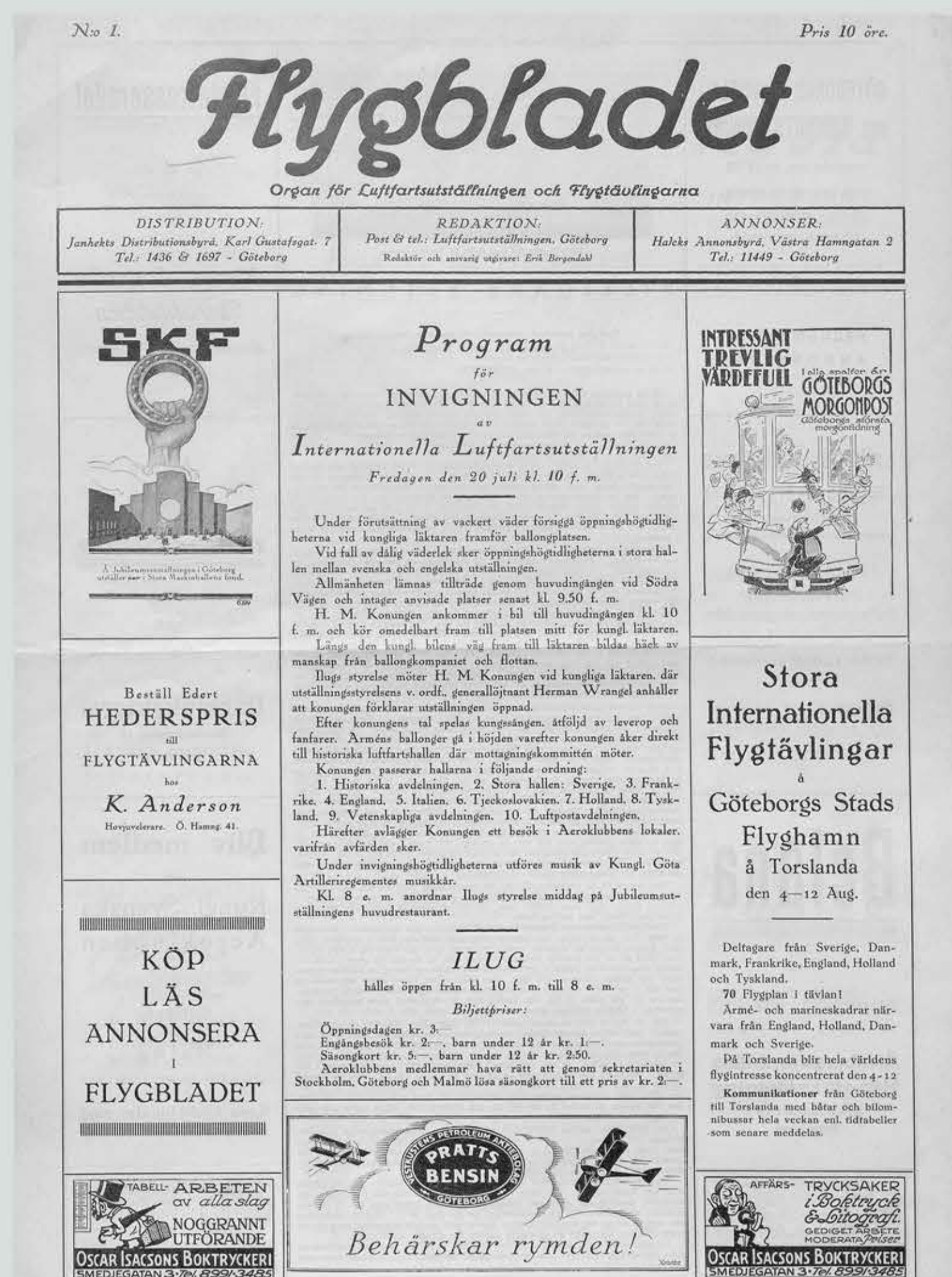
ILUG - aktiviteter på Heden



Det är nu 100 år sedan Internationella Luftfartsutställningen i Göteborg (ILUG) gick av stapeln. Detta är det största flyghistoriska evenemang som förekommit i Sverige. Själva utställningen var på Heden i Göteborg, samtidigt som det förekom flygtävlingar på flygplatsen i Torslanda.



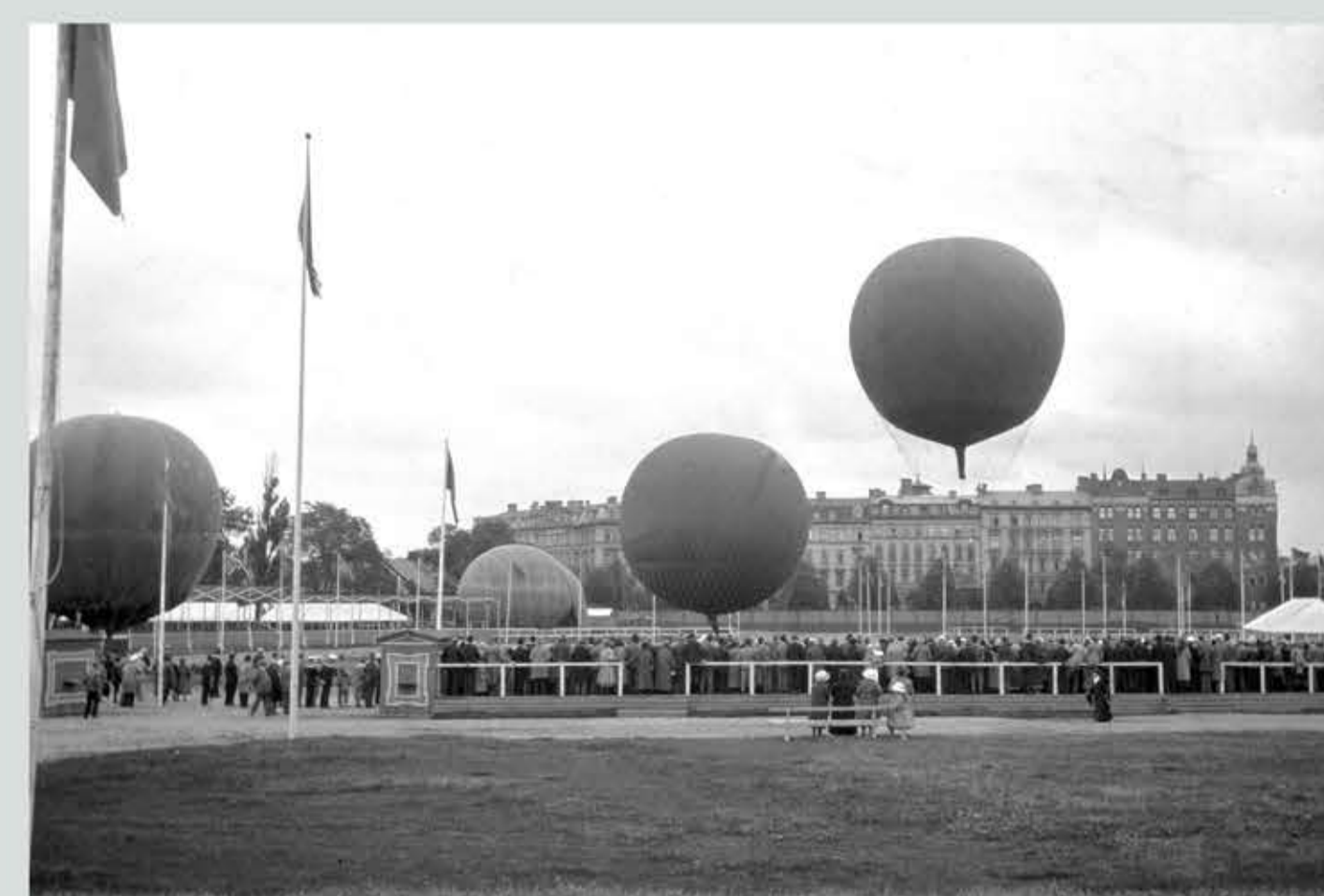
Entrébiljett till ILUG Internationella Luftfartsutställningen på Heden, Göteborg. (Regionsarkivet)



Under ILUG och de internationella flygtävlingarna, trycktes en specialtidning med information. Namnet var "Flygbladet" och tio nummer är känt för att ha tryckts. Tidningen gav information om några av händelserna och beskrev även skywriting, flygande med ballong och dagsprogrammet på utställningen på Heden. (Kungliga biblioteket)



Före öppnandet av ILUG, den svenska arméns luftballong, Avorio-Brassone m/23, fylldes med gas och var förankrad med linor i marken.



I förgrunden de tre gasballongerna som deltar i 'S A Andrée Cup'. Från vänster till höger: Gasballongerna Caprice, namnlösa och S A Andrée II. I bakgrunden en delvis tömd Avorio-Brassone m/23. Löjtnant Carl Gustaf Krispin Ekelöf var den bästa ballongföraren och fick det bästa resultatet och vann S A Andrée Cup. Han landade efter en flygning på 2 timmar och 2 minuter klockan 17:37 på gården Frugården, bara 13,25 km nordväst om den anvisade punkten. Han hade flugit genom molnen på 1 400 meters höjd trots hårda vindar och fick göra en tvångslandning. Han gick ner från 1 400 meter till marken på bara sju minuter. (Svensk Flyghistorisk Förening)



Den 20 juli, exakt klockan 10:00, körde bilen med H M Kung Gustav V upp vid den kungliga tribunen. Hans Majestät hälsades av ett hedersgarde bestående av officerare från Flygkompaniet och under musik av Göta Artilleriorkester gick han till hedersläktaren.



Den officiella huvudentrén till ILUG vid Sten Sturegatan avbildad här på ett officiellt vykort. Den var konstruerad av trä och revs i slutet av utställningen. (Regionsarkivet)



Huvudutställningshallen är redo att ta emot flygplan och utställningar från många företag. Bréguet Br. 19, S-ASAA, från svenska Röda Korset finns redan på plats i mässhallen.



"Avdelningen för Flygvetenskap m.m." visade konstruktionsmetoder, materialtestning, meteorologi, kartografi, fotografi, psykoteknik, litteratur, statistik, vetenskapliga instrument m.m.



I mitten de amerikanska tablåerna som visar flygets utveckling i USA. Till höger, världskartan med flygtjänster inritade. Till vänster en del av AB Göteborgs Luftdroskors monter, ansvariga för nöjesflyg från Torslanda flygplats och Tingstadsvassens flygplats



Tablåerna som förklarar utvecklingen av civilflyget i Tyskland fram till 1922 i figurer, fint illustrerad med fotografier som visar utsikten från flygplanen på olika flygtjänster från Rumpler Luftverkehr: i mitten service Nürnberg/Fürth-Leipzig, tre på rad från vänster: Augsburg - München, München - Nürnberg/Fürth och Leipzig - Berlin.



Två vyer från "Avdelningen för Flygvetenskap m.m.". I mitten ett FVM J 23 flygplan. På bilden till vänster på den vänstra sidan en modell av en så kallad HönigCircles. När flygaren kommer in för en landning visas bågar initialt som separata ellipser; när det är rätt orientering är de koncentriska cirklar. HönigCircles uppfanns av Edgar Hönig 1915.



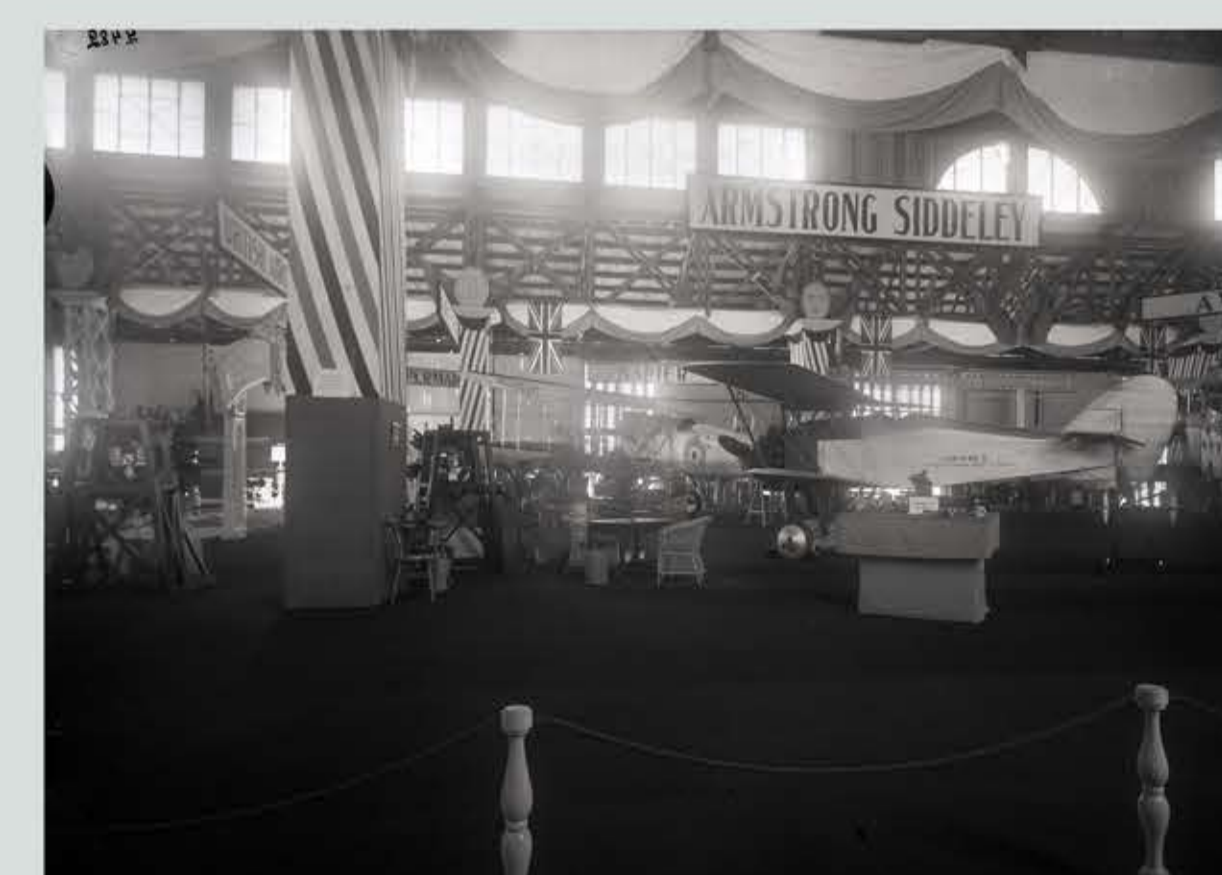
Ingången till "Nordiska Luftfartshistoriska avdelningen". Till vänster det första militärflygplan som köpts av Sverige: Nieuport IV G, M 1, som finns även i dag och visas på Flygvapenmuseum i Linköping.



Den svenska montern under uppbyggnad. Till höger jaktflygplanet FVM J 23, '3115' och till vänster strids- och spaningsflygplanet FVM S 21, '3204'



Monter nr 50: En av de mest imponerande montrarna var av medlemmarna i Society of British Aircraft Constructors. Den visade flygplan, motorer och många informationstabeller.



Monter nr 51. Det brittiska företaget Armstrong Siddeley Motors Ltd presenterade Siskin Mk II vilken drivs med en 360 hk Armstrong Siddeley Jaguar-motor. Visad här var registrerad G-EBEU och hade sommaren 1923 vunnit den prestigefyllda tävlingen King Cup Air Race.



Det enda italienskdesignade och -konstruerade flygplanet på ILUG var en flygbåt av typen Savoia S.16bis M, utrustad med en 300 hk Fiat A.12bis-motor. Flygbåten var en vanlig militärtyp med tre säten och liknande flygplan levererades till den spanska militär- och sjöflygtjänsten.



I monter nr.83 visade Nederlandsche Vliegtuigenfabriek (Fokker) två militärflygplan: till vänster Fokker D.XI, utrustad med en 300 hk Hispano-Suiza 8Fb V-8 kolvmotor och till höger Fokker C.IV, där en panel har tagits bort från flygkroppen.



Denna oregistrerade Caspar CLE 11 var en av två CLE 11:or på ILUG. Vid Caspar Werkes monter, fick kungen sig ett gott skratt när detta flygplan presenterades och fick veta att det hade smeknamnet Hochzeitsflugzeug (Bröllopsflygplan), dvs. att den hade en sluten hytt för två passagerare och en pilot. När kungen såg den lilla passagerarhytten med de två sittplatserna, uttryckte han: "Det lönar sig nog inte att jag försöker resa i den".



Under Svenska Röda Korsets kongress i Göteborg den 30 juni ställdes en Breguet Br.14 T bis, S-ASAA ut utanför Kongresshallen. (Regionsarkivet)