

Länstyrelsen i Västmanland / Västmanlands läns museum
INDUSTRIINVENTERING

Inventerare: Jean-Paul Darphin

Inv. datum: 1999-10-05	Ek karta nr	Kommun: Västerås
Fastighet: KRYSSEN 3, REGATTAN 46		Ort: Västerås
Adress / motsv: Mälarparken		Socken: Västerås domkyrkoförsamling
Miljö / infrastrukturer. Området ansluten i sin södra del till Mälaren och i väster till park/skogsområde. Nya bostäder har uppförts längs med strandlinjen.		

Fd. företag	CVV, SMT Swedich Machine Tools.
Fd. verksamhet	Försvarsindustri. Underhåll och konstruktion av sjöflygplan. Senare tillverkning av verkstadsmaskiner.
Se även fastigheterna:	
Nuv. företag:	Mängder av olika företag.
Nuv. verksamhet:	Blandad verksamhet. Tillverkning, lager, kontor och bostäder.
Fastighetsägare:	Fastighets Renting ?
Kontaktperson:	Gunilla Klinga (SMT), Kenneth Antonsson, fd förvaltare.

Byggnader

Hus/del	Vån	Ursprunglig funktion	Grund / Sockel	Stomme	Fasad		Tak		Byggår
					mtrl	färg	mtrl	färg	

Arkitekter / byggmästare m.fl.

Omb. tillb. Många gånger.

Bygg. tekn. skick Gott. Delar fortfarande under upprustning.

Interiörer / utrustning.

Kort historik:

CVV anläggningar uppfördes 1926-27. Som främsta arbetsuppgift var översyn och reparationer av sjöflygplan. Även Sjöflygplansbas och tillverkning av sjöflygplan samt provning av flygplansmotorer. En transportväg för flygplan byggdes mellan CVV och Hässlö. Samband med Kasernområdet på Viksäng. Verkstadsområdet övertogs på 1960-talet av Swedich Machine Tools (SMT). Tillverkningen omfattade verkstadsmaskiner och maskinverktyg, bland annat precisionssvarvar. Konkurs 1991. Rekonstruerades, 200 man till 40 man. Kvar på området. SMT = Värnamo Maskiner. Fastigheterna ägs av Fastighets Renting ?

Uppgiftslämnare:

Bedömning / anmärkningar:

- 1) Avseende anläggningens historik, byggnad ursprungliga funktioner, dock av samtliga kvarstående byggnader, utvärdering av befintliga kvalitéter, underlag för ev. skyddsföreskrifter.
- 2) Området med stora kvalitéter och variationer, numera kopplat till bostäder och rekreationsområden.
- 3) Angående tekniska militärhistoria, försvarets historia och lokal industrihistoria (SMT).

Fördjupad dokumentation motiverad Ja 1) Av estetisk betydelse för miljön Ja 2)
Av betydande historiskt värde Ja 3)

Situationsplan, kartor, källor, ytterligare info: se följande sidor

Uppgifter ändrade: datum.....

Länsstyrelsen i Västmanland / Västmanlands läns museum
INDUSTRIINVENTERING

Inventerare: Jean-Paul Darphin

Inv. datum: 1999-10-05	Ek karta nr	Kommun: Västerås
Fastighet: KRYSSEN 3, REGATTAN 46		Ort: Västerås
Adress / motsv: Mälarparken		Socken: Västerås domkyrkoförsamling

Situationsplan / karta

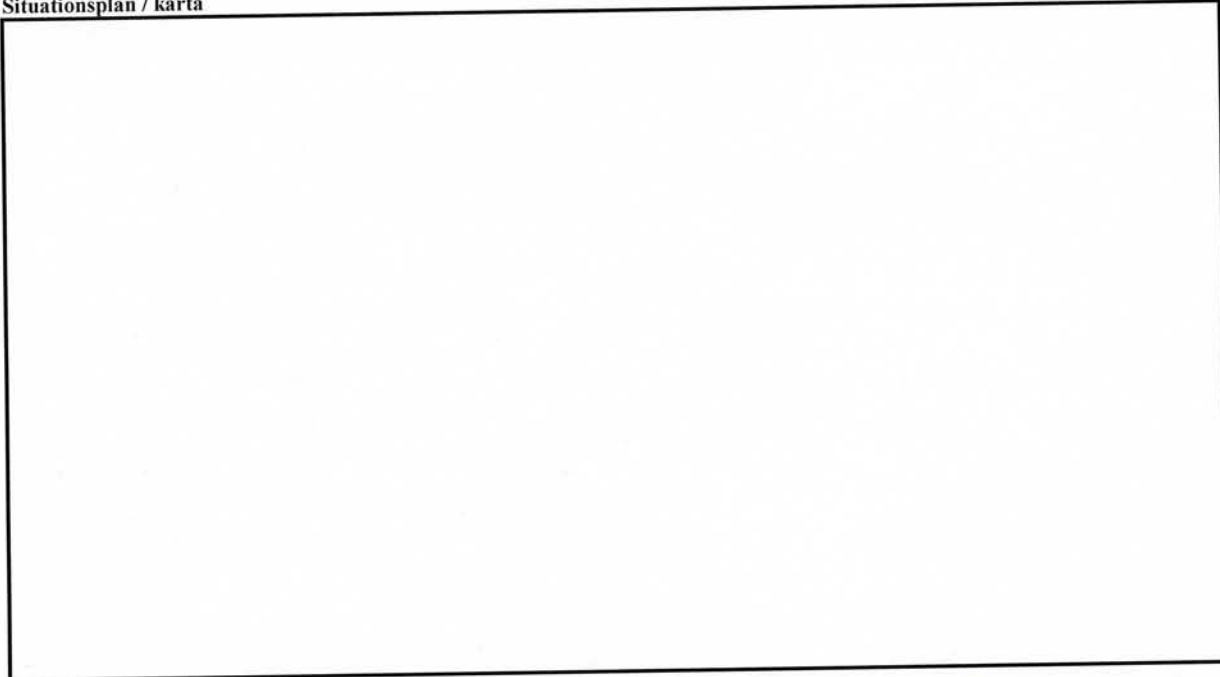
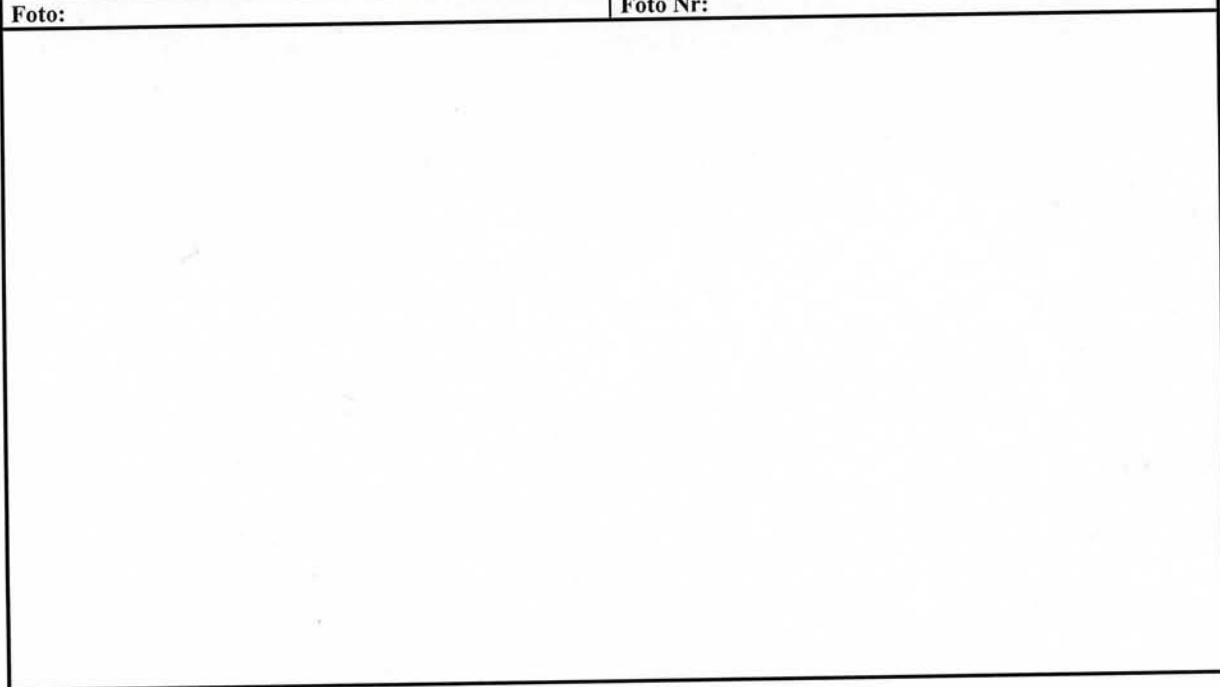


Foto:

Foto Nr:



Källor / litt.

Svenska Stadsmonografier 1946. Västerås.

Bilagor:

CVU. Fördjupad undersökning
fr- 1920-tal → 60-tal?

Stöflygplansbas, Reparationer

Tillverkning av stöflygplan.
Samband m. Kasernområdet på
Viksäng.

fr- mitten av 1960-tal.

SMT - Maskintillverkning

bl.a. preussbussarna

Konkurs 1991. rekonstruerades

200 man → 40 man

Kvar på området

SMT - Varuansvar Maskin

Fastighetserna av Fastighets Renting

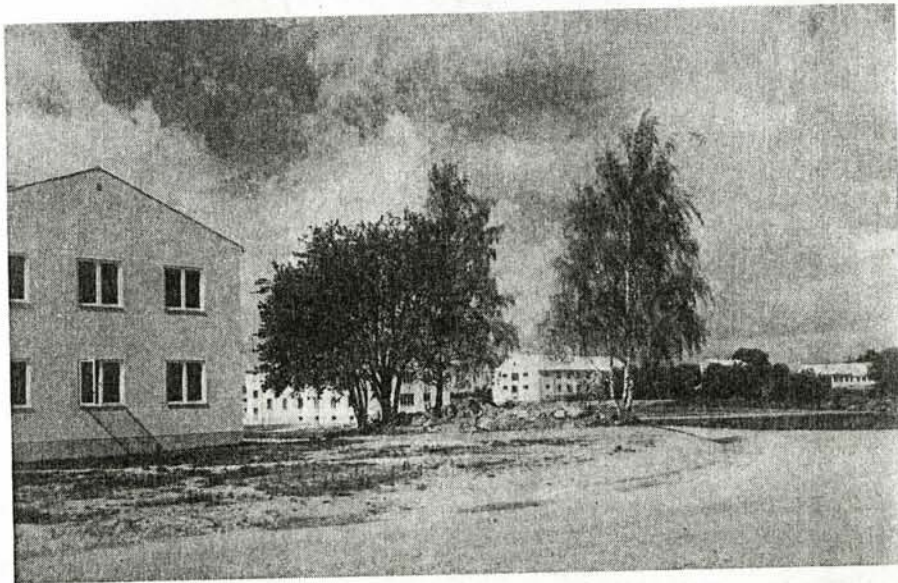
Gouilla Klänja på SMT

Har jobbat där länge

Kenneth Atousson

Förvaltare av området

under en period



arti från förläggningen
Hässlö.

CENTRALA FLYGVERKSTADEN.

Av flygdirektör Nils Söderberg.

Centrala Flygverkstaden i Västerås, eller CVV, som dess officiella och hävdvunna förkortning lyder, tillkom som en följd av 1925 års försvarsbeslut.

Som förste styresman för Centrala Flygverkstaden tjänstgjorde dåvarande förste flygingenjören numera flygdirektören av 1. graden Erik Sjögren. Flygdirektör Sjögren efterträddes hösten 1932 av flygdirektör Larsson och icke fullt ett år senare övertogs chefskapet för CVV av flygdirektören greve C. Sparre, som kvarstod som styresman intill den 31/10 1937, då nuvarande styresmannen, flygdirektör Nils Söderberg, tillträdde befattningen.

Verkstäderna uppfördes under åren 1926 och 1927 vid det natursköna Viksäng med direkt tillträde till Mälaren och arbetet kom på allvar i gång under år 1928.

CVV första och främsta arbetsuppgift var översyn och reparation av sjöflygplan och därför finns också förutom för denna verksamhet erforderliga verkstadsutrymmen av olika slag även en kaj- och slipanläggning. Sin huvudsakliga



Flygdirektör Nils Söderberg, styresman för Centrala Flygverkstaden i Västerås.

avsevärd utbyggnad förekommit, varigenom verkstadens kapacitet väsentligt utökats. Teknikens utveckling har emellertid gått i den riktningen, att sjöflygplanen trängts undan till förmån för landflygplan. Man skulle härav tro, att verkstaden vid Viksäng skulle mist sin betydelse. Genom anläggandet av flygplanväg, som möjliggör transport även av större flygplan mellan Viksäng och Hässlö, är det emellertid möjligt att även vid Viksäng ombesörja översyns- och reparationsarbeten å landflygplan.

Ett flygplan är en synnerligen komplicerad teknisk produkt och kräver för sin skötsel såväl bland arbetare som tjänstemän specialister av olika slag. Utöver sedvanliga verkstadsavdelningar — maskin-, filare-, svetsare-, plåtslagare-, snickare-, sadelmakare- och målareavdelningar — finnas därför icke endast monteringshallar och större avdelningar för översyn, reparation och provning av flygmotorer utan också speciella verkstadsavdelningar för översyn och reparation av instrument och radiö m. m.

Organisatoriskt sett fungerar verkstaden i mångt och mycket som ett civilt företag. Verkstaden åtnjuter sålunda icke särskilda anslag för själva driften utan »lever» på beställningar, som inkomma från de flottiljer, CVV har att betjäna.

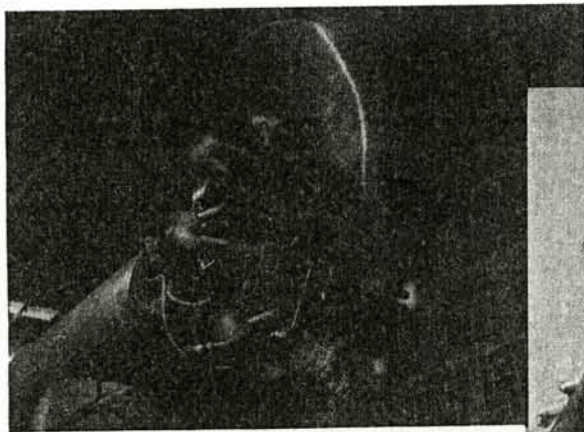
En icke obetydlig arbetsbörda har under de gångna åren åvilat CVV såsom centralt materialförråd. Även om huvuddelen av denna verksamhet inom en snar framtid övergår till Centrala Flygmaterieförrådet i Arboga, så kräver verksamheten vid CVV alltfört en icke obetydlig förrådsrörelse.

Särskilda bekymmer har frånvaron av bostäder i verkstadens närhet vållat. I och med att en **egnahemsbebyggelse** nu planerats, är det ledningens förhoppning att inom en snar framtid se ett stort antal av sina anställda sätta bo ute vid det vackra Viksäng.

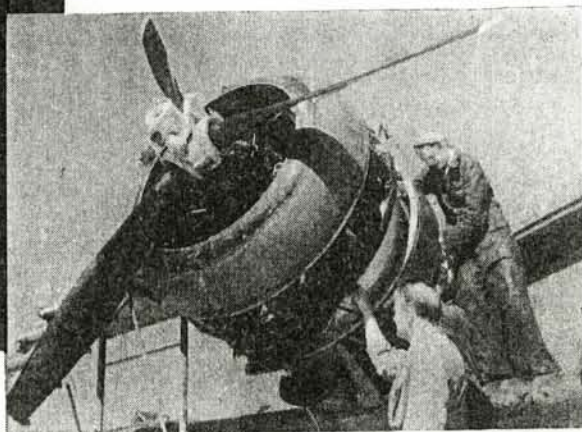
karaktär av översyns- och reparationsverkstad har CVV ständigt bibehållit även om ett antal krigsflygplan typ S 5 och ett antal skolflygplan typ Sk 12 tillverkats. Utöver sina ursprungliga uppgifter kom — i och med att F 1 som vår första bombflottilj tilldelades tyngre flygplan — på CVV lott att svara för reparation och översyn jämväl av dessa. För detta ändamål uppfördes å Hässlö — som ju numera också tillhör Västerås stad — en större verkstadsavdelning, som byggdes och utrustades speciellt för omhändertagandet av nämnda flygplan.

Det är givet, att under kriget särskilt stora krav ställdes på verksamheten vid CVV. Genom senare års försvarsbeslut har också en

BILDER FRÅN CENTRALA FLYGVERKSTADEN



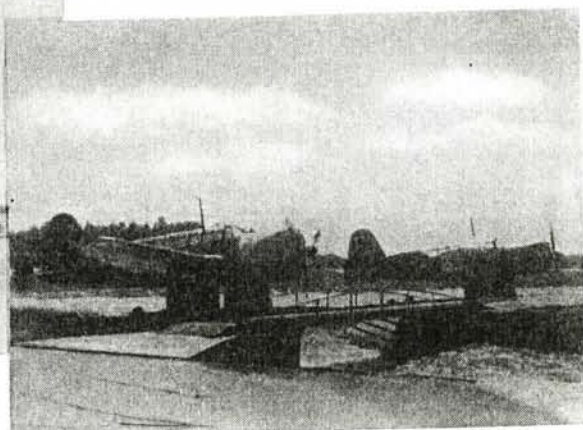
Efter översyn provköres flygmotorn i provhuset, vars konstfärdigt uppbyggda ljudabsorberande väggar synas å bilden.



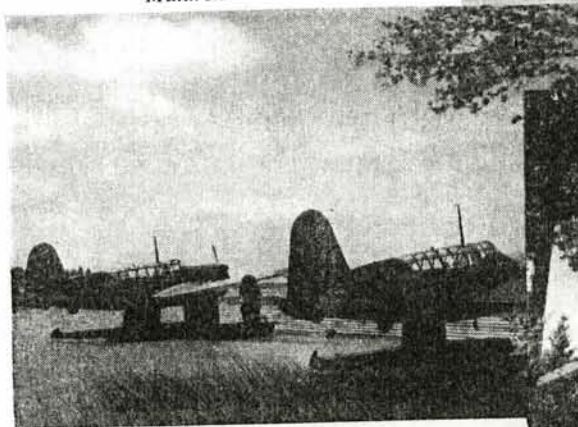
Motorn under slutmontering i flygplanet.



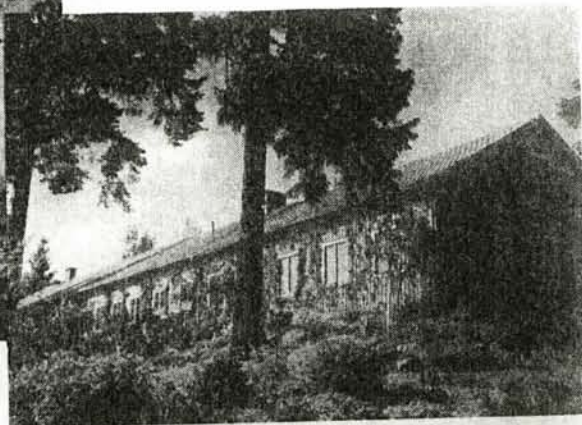
Sista körning efter motorbyte i ett svenskt byggt sjöflygplan typ 17. I bakgrunden skymtas Mälaren.



Klara för leverans.



Klara för leverans.



Mässbyggnaden ligger lummigt inbäddad i grönskan.

Spaning, jakt och lätt bomb 1929-1938

GÖSTA ODQVIST

Enligt 1925 års riksdagsbeslut skulle 1. flygkåren, förlagd till Uppsala, direkt betjäna högsta krigsledningen och vara organiserad på

ett spaningskompani
ett jaktkompani och
ett bombkompani.

Till F 1 skulle även förläggas den speciella utbildningen av arméns flygspänare och den del av såväl spanar- som bombutbildningen, vilken lämpligen kunde göras *gemensam* för hela flygvapnet¹⁾.

F 1:s förläggningsplats ändrades, som framgår av tidigare kapitel, från Uppsala till Västerås 1928. Samtidigt beslöts att ett flygfält skulle anläggas på Hässlö²⁾. Det kunde emellertid bli färdigt för användning först 1931, och inte förrän då kunde landbaserade flygplan placeras på F 1. Kåren tilldelades ej heller flygplan, som motsvarade kårens uppgifter enligt riksdagsbeslutet.

Det blev därför inte, som man tänkt sig 1925. I stora drag innebar förändringarna för F 1:s del:

att flygverksamhet de första åren efter 1929 måste begränsas till allmän flygträning på sjöspaningsflygplan,
att någon "gemensam" spaningsutbildning ej påbörjades och att spaningsverksamhet upphörde 1934,

att jaktflygverksamhet kunde påbörjas i blygsam skala 1931,

att jaktutbildning förlades till F 1 1933, trots att den enligt försvarsbeslutet skulle ligga vid F 3³⁾ och

att bombflygverksamhet överhuvudtaget inte kunde börja, förrän spaningsflygplanet Hawker Hart, S 7, disponerades om och blev B4⁴⁾ och första lätta bombkursen 1937 förlades till F 1.

Ur. Kungl. Västmanlands Flygtiöthittijs
Historia 1929-1979.

Bilden upptill vänster visar en förare i flygplan S5 Hansa. Teckningen är gjord efter ett fotografi från 1932 taget från spanarsits. Föraren var löjtnant O'Konor.

Bilden till höger visar en SAAB B18A.

Bilden ned till vänster visar ett anfall under mörker med J33 Venom. Navigatorens radarindikatorer är infälda i bilden. Den vänstra benämndes C-skop, den högra B-skop. Centrum på C-skopet symboliserar det egna flygplanet sett rakt bakifrån. Avståndet till målet kan inte avläsas. På B-skopet däremot avläses avståndet beroende på ekots avstånd från skopets nederkant. De lodragna flygplanets symboliserar på B-skopet av hela nederkantens bredd. De lodräta linjerna på skopet visar gradtal åt vänster respektive höger ut till 60°. Anfallet visas alltså sett ovanifrån. Egentligen skulle skopet vara format som en ostbit skuren ur en rund ost för att rätt visa det område i lufthavet som radarn av söker. Måleket vandrar i en kurva på respektive skop, som bilden visar under ett rätt utfört anfall.

I följande kapitel i avsnittet "Nattjaktstrutiner och nattjaktstaktik" ges exempel på samarbetet mellan förare och navigator under ett mörkeranfall.

Längst ned till höger visar bilden hur ett anfall med automatkanon kan se ut genom en J35-förarens gyroskop. Här är målet en J32B. Föraren ser lysande "ruteress" i en ring. I centrum av den ringen finns en lysande punkt. J35-föraren styr så att han håller centrumpunkten på målflygplanet. När omkretsen på "ruteress"-ringen täcker spännvidden på målflygplanet har föraren lämpligt skjutavstånd.

Flygverksamheten vid F 1 blev alltså följande:

	Spaning (allm. flygträning)	Jakt	Bomb
1929	X		
1930	X		
1931	X	(X)	
1932	X	X	
1933	X	X	
1934	X	X	
1935	X	X	
1936	X	X	X
1937	X	X	X
1938		(X)	

Man ställer sig naturligtvis den frågan hur det kom sig, att man inte följde 1925 års riksdagsbeslut. Vad låg bakom alla de ompositioner, som gjordes dessa år? Några skäl har framgått ovan: förläggningssorten och flygfältet. Allt för ringa medelstilldelning för anskaffning av flygplan var ytterligare ett.

I övrigt är det troligt att flygvapnets ledning:

beträffande *spaning* ganska tidigt fann det olämpligt med gemensam spaningsutbildning och därför förlade armé- och marinspaningskurs vid F 3, respektive F 2. Dit förlades också utbildning i strategisk spaning, eftersom man inte hade annat än arméspanings- respektive marinspaningsflygplan att tillgå; fann det logiskt att flytta flygvapnets *jaktkurs* från F 3 till F 1 med hänsyn till försvarsbeslutet, som angav att F 1 skulle betjäna högsta krigsledningen (inte armén eller marinen);

insåg att *bombutbildning* i avvaktan på lämpligt flygplan (B4) endast kunde bedrivas vid armé- och marinspaningskurserna i form av "väpnad spaning".

Spaningsflygverksamheten

De första flygningarna på F 1 ägde rum hösten 1929 på sjöflygstationen vid Viksång (intill CVV, numera SMT). Där fanns en sjöflyghangar och möjligheter att betjäna sjöflygplan.

F 1 tilldelades tre 2-sitsiga flygplan, typ Hansa-Brandenburg (S 2-S 4) samt en Heinkel (Sk 4). Hansan var försedd med en fast synkroniserad och en rörlig 8 mm kulspruta. Marschfarten låg på ca 150 km/tim och landningshastigheten på 95 km/tim. En handkamera 13x18 cm kunde medföras av spanaren. Efterhand tillkom modernare 3-sitsiga Hansor med beteckningen S 5 (A, B o.s.v.).



Hansa S 5 på spaningsuppdrag över Öresund.

Uppsättandet av flygkåren hösten 1929 med alla dess detaljproblem samt utbildning av stammanskap och värnpliktiga tog så mycken tid i anspråk, att flygverksamheten blev minimal. Det blev de första åren endast allmän flygträning med korta flygningar över Mälaren och Hjälmaren för att hålla flygande personalen i någorlunda flygtrim⁵⁾. Ur kårorder, som också är belysande för flygverksamheten, framgår bl.a.:

"Det är t.v. förbjudet att så planera och utföra flygning, att icke säker landning kan ske i händelse av motorstopp e.d."

"Avancerad flygning får icke äga rum".

"Det är förbjudet att flyga utan fallskärm"⁶⁾.

Det var ont om fallskärmar. Obligatorisk användning var en nyhet och fallskärmar hade inte riktigt flygarnas förtroende. De var inte alltid påtagna. En del av de äldre flygarna föraktade dem. "Ingen riktig flygare fann det med sin heder förenligt att ta med sig fallskärm eller att sitta fastbunden. Man dyrkade våghalsigheten". Så yrtrade sig fanjunkare W. Werngren, som tog sitt flyger-tifikat 1922, för en tidning⁷⁾. Det fanns alltså fog för kårchefen att anbefalla fallskärm vid alla flygningar.

Vintern 1929—30 flögs det knappast alls men på sommaren 1930 började man igen med allmän flygträning i närheten av Västerås. Under juli—oktober avdelades ett detachement under löjtnant Swedenborg för samverkan med ar-

Sommaren 1934 startade 11. spaningsgruppen med löjtnant Carl Bergström som chef för de sista sjöspaningsövningarna i F 1:s regi¹³.

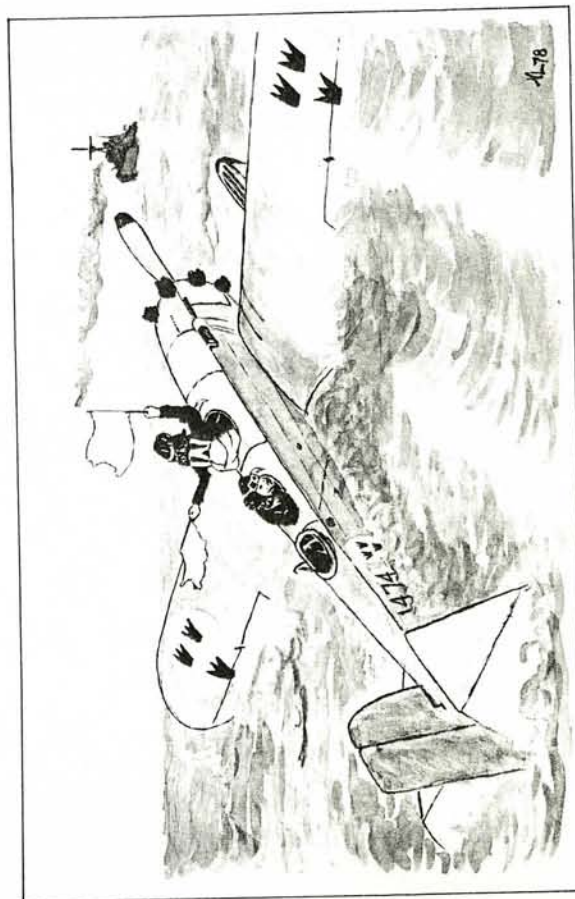
Många var de äventyr som dessa spaningsflygare fick uppleva med Hansorna. Ett av dem får gå till historien, eftersom fanjunkare Werngren var förare och löjtnant Gustaf-Adolf Westring spanare. Werngren berättar:

"En gång var jag tvungen att nödlanda i mycket grov sjö en tre mil ute till havs. Jag hade med mig nuvarande general Westring. Flottorna sprang läck och började fyllas. Planets stjärtparti lutade sig bakåt och snart vann vattnet in i sittbrunnarna. Men just då hade vi den där turen som man måste ta — vi fick se en rök vid horisonten och den tillhörde flottans jagare Vidar, som just hade fullfartsprov. När de var inom synhåll, semaforerade jag på Westrings order: "Annaller om bogsering" (1) och snart hade vi en tross om propellern och en slup under stjärtpartiet".¹⁴

Jaktflygverksamheten

Enl. 1925 års försvarsbeslut skulle F 1 uppsätta ett jaktkompani. Då flygfältet blev färdigt den 1 juli 1931 överflyttades från förvaring på CVV tre flygplan Phönix 222 Dront och ett jaktflygplan Phönix 122 J 1 till Hässlö-fältet¹⁵. Glädjen var stor för den ende av F 1:s förare som var jakrutbildad, löjtnant Swedenborg, då han den 17 juli fick göra den första starten på Hässlö med J1-an¹⁶.

På hösten organiserades på F 1 en första jaktgrupp med Swedenborg som chef samt två andra förare — löjtnant Knut Lindahl och vpl studentfurir Hóök-Nilsson. Gruppen tilldelades tre från England nylevererade Bristol Bulldog (J7)¹⁷.

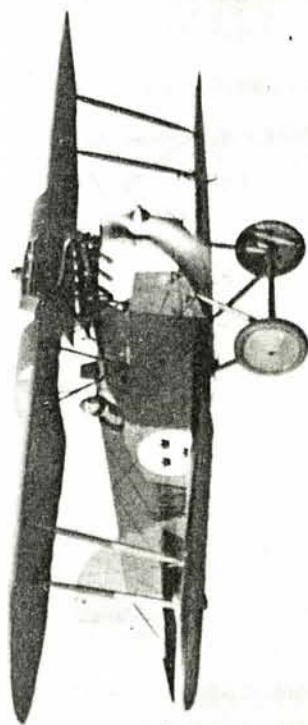


"Anhåller om bogsering".

tilleriregementet i Karlsborg. Luftvärnsskjutningar hade börjat på allvar inom artilleriet. F 1-flygarna bogserade korvmål och man sköt med luftvärns-pjäser från marken mot luftmål såväl i dagsljus som under mörker. Flygplan och bogserad malkorv belystes vid behov av luftvärnets strålkastare. Trots enkla flyginstrument (endast höjd- och hastighetsmätare) genomfördes mörkerflygningarna utan incidenter⁸.

De följande somrarna, då flygplanen fått driftsäkrare motorer, organiserades de kårchefen Enell, f.d. marinofficer och tidigare chef för kustflottans flygavdelning, ett antal överhavsflygningar mot kusterna på andra sidan Östersjön. Dessutom samövade man med kustflottan i form av artillerieldledning, mål-bogsering för luftvärnsskjutning och närspaning⁹.

Sommaren 1933 utrustades en S 5 B med en filmseriekamera för övningar i kartläggning från luften. Kameran drevs av en separat liten propeller med stor eller liten stigning. Ett detachement under ledning av löjtnant Sven Liljhagen och med en flygplan- och fotomekaniker, vice korpral John Berghäll, kartlade hela Gotland i skala 1:10.000¹⁰. Samtidigt fotograferades på begäran av riksantikvarien ett flertal fornlämningar. Här gjordes alltså en kulturell insats av 1. flygkåren¹¹. 1934 kartlades även Västkusten från Göteborg och norr-ut¹². Dessa flygningar måste ske i vackert väder och på exakt 2.500 m höjd för att få rätt skala. Föraren måste även se horisonten för att kunna ligga rätt på vingarna.



Flygplan Phönix 122, J 1.

Den för flygvapnet gemensamma jaktkursen var ännu inte överförd till F 118). Jaktflygverksamheten var därför ringa, men för att fira 1-årsminnet av flygstationens tillkomst anordnades den 4 juni 1932 den första flyguppvisningen för allmänheten på Hässlö. Största intrycket gjorde jaktgruppen med de tre flygplanen J7 Bulldog. Uppvisningen leddes med duksignaler från marken. Radio fanns ej i flygplanen. 8.000 åskådare beräknas ha åsett evenemanget¹⁹⁾.

För utbildning av karens flygare i avancerad flygning krävdes ett lämpligt 2-sitsigt flygplan med dubbelkommando. För detta ändamål ställdes under försommaren 1933 ett antal av det omdebatterade flygplanet Sk 10 från F 5 till karens förfogande²⁰⁾. Under pågående instruktionskurs omkom löjtnant Palmblad och några dagar senare tvingades löjtnant Herbert von Schinkel att hoppa i fallskärm. Hans passagerare omkom. Flygplantypen blev då förbjuden att användas för det, den var avsedd för — avancerad flygning. Flygläroarna på Ljungbyhed ansåg beslutet olyckligt. De hade goda erfarenheter av flygplanet. De mindre vältränade förarna på F 1 ansåg beslutet riktigt. Årendet var "minst sagt infektat"²¹⁾.

Jaktkursen till F 1

Flygvapnets jaktkurser var 1928—1931 förlagda till F 5 och 1932 till F 3²²⁾. Från och med sommaren 1933 förlades kursen till F 1. Chef var den legendariske kaptenen Magnus Bång. Till förfogande som lärare hade han bl.a. löjtnanterna Torsten Rapp och Knut Lindahl. Kursen hade 13 elever och tilldelades 12 jaktflygplan av typerna svenskbyggda J6, Jaktfalken och engelskbyggda J7, Bristol Bulldog²³⁾.

Chef för jaktkursen sommaren 1934 var kapten Bengt Jacobsson²⁴⁾. En av eleverna G. Hammarén berättar om utbildningsprogrammet:

"Efter de första inflygningarna fortsatte eleven med landning i sväng och vingledning, avancerad flygning och förbandsflygning. Ett moment bestod av höjdflygning till 7.000 m. En av eleverna förlorade då medvetandet, råkade i spinn ett par tusen meter, återfick medvetandet och fortsatte att flyga som om ingenting hänt. Han visste inte varför han 'tuppat av'. Aven om syrgas kunde tillföras genom en provisorisk anordning, utnyttjades den ej alltid. Man var överhuvud taget dåligt medveten om riskerna vid syrgasbrist.

Jaktflygutbildningen skedde i stegrad tempo med olika anfallsmetoder uppifrån, från sidan o.s.v. 'Skjueningen' skedde med fast sikte. Skarpskjutningar ägde sedan rum under hösten dels mot mål vid Kärrbolandet i närheten av Hässlö, dels vid flygskjutskolan i Rinkaby mot markmål och mot flygplandraget korvmål²⁵⁾.

Jaktflygets uppgifter skulle vara ortsförsvär, eskort av bombförband och anfall mot markmål. Det taktiska uppträdandet vid ortsförsvär var omtvistat. Med jakten i beredskap i luften kunde i gynnsamma fall fienden engageras, innan den anföll sitt mål. Men eftersom det inte fanns medel för ledning av jakten mot en anfallande, kunde uppträdande fientliga flygplan bara lokaliserats genom egen effektiv målspaning, där

de olika förarna tilldelades olika spaningssektorer. Ofta blev det då förbandschefen, som först siktade fienden, eftersom övriga förare måste dela sin uppmärksamhet på spaning och att hålla sin plats i förbandet. Den som först upptäckte målet, gjorde vingspänning ditåt och ledde sedan förbandet, som fick 'följa John'. Det förekom också tillfällen, då man fått in uppgifter om ett anfall och på en överenskommen plats kunde lägga ut pilar på marken som angav riktningen mot fienden.

Såväl J6 som J7 levererades först utan radio men försågs sedan med en kortvågsradio med telegrafi (som någon gång fungerade) och telefoni (som nästan aldrig fungerade). Dessutom var frekvensinställningen besvärilig för föraren."

Vintern 1934—35 ledde löjtnant Erik Ekman jaktdivisionen på F1²⁶⁾. För att höja jaktens effektivitet utarbetade Ekman ett försöksprogram för fällning av jaktbomber mot bombflygplan. Prov utfördes på Storsjöns is vid F 4 14/2—15/3. Några påtagliga resultat fick man ej fram av dessa bombfällningar, trots allvarliga försök. Däremot genomfördes under soliga dagar en rolig och nyttig övning, där det ena flygplanet gick mål och lät sin skugga flyga fram över Storsjöns is, medan det andra sköt mot skuggan. Snöuppkastan gav omedelbar självmarkering. Att det var risk för rikoschetter mot målflygplanet, var det ingen som brydde sig om²⁷⁾.

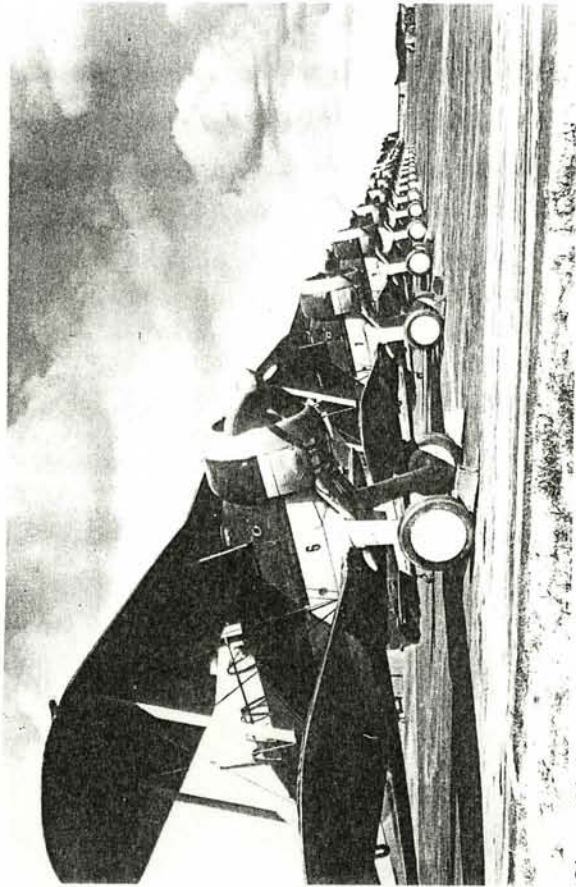
Jaktflygverksamheten under åren 1935 och 1936 fortsatte i stort som året innan.

Utökad jaktkurs sommaren 1937

Försvarsbeslutet 1936 innebar bl.a. att en särskild jaktflottilj, F 8, skulle uppsättas. Det krävde en ökning av antalet jaktförare. Efter slutförd grundläggande flygutbildning vid Ljungbyhed våren 1937 kommenderades till jaktkursen 17 aspiranter, av vilka de flesta önskade bli officerare på stat. Till en början hade kursen 12 flygplan J6 och J7²⁸⁾.



5-grupp J 7 i höger flankformering.



Gloster Gladiator, J 8, på linje.

Ian Iacobi berättar om den omväxlande tjänsten ²⁹⁾.

"Efter genomgång av förrinstruktionen och lektioner i flygplan- och motorlära första dagen släpptes eleverna iväg på den första inflygningen redan andra dagen! Flygplanen var lättflugna men ej helt 'pålitliga'. Skurna motorer med nödländningar som följd, intryckta landställ på J6 samt skadade vingnockar på den sidvindsånsliga J7 höll tyghantverkare Fredriksson och hans mannar mer än väl sysselsatta, men brist på flygplan blev det aldrig. Under sommaren hämtades de tre första Gloster Gladiator-flygplanen (J8), men de flögs enbart av lärarna.

Jaktdivisionen ombaserades den 24—27 augusti till Torslanda för att delta i en luftförsvarsovning i Göteborg³⁰⁾. 'Anfallande' flygplan var B3, B4, S5 och S6. Landets då enda jaktförband måste konstatera att B3 och B4 var alltför fartöverlägsna för annat än slumpvisa kontakter från höjdoverläge medan S5 och S6 fick notera så många flera 'nedskjutningar'."

Sista jaktkursen

Sommaren 1938 förbereddes uppsättandet av F 8 genom en väsentligt utökad jaktutbildning vid F1. "F 8 Detachement", med kapten Magnus Bång som ansvarig chef, utgjordes av två jaktdivisioner. Vid den ena under Bång själv utbildades 16 elever, varav 9 kadetter. 18 st av det från England nylevererade jaktflygplanet J8 disponerades. Den andra divisionens chef Knut Lindahl ledde utbildningen av 21 aspiranter på 10 flygplan J6 och J7 ³¹⁾.

Ian Iacobi berättar om verksamheten:

"Utbildningen vid Hässlö omfattade vid denna tid även tunga och lätta bombkurser med flygplan B3 och B4. Det var trångt i luften kring Hässlö och från den 1 juni base-

rades jaktförbanden på Rinkaby. Där fullföljdes utbildningen med luftstridstaktik och skjutning mot luft- och markmål. Nytt för jaktförarna var stigning med J8 upp till 10.000 meters höjd. Syrgastillförseln skedde genom en gummislang med trämunstycke!

Ett säregt inslag i äldre kursens utbildning var den s.k. 'Cirkus Bång'. Magnus Bång ledde själv avancerad flygning i sammanhållnen 9-division i vilken 6 kadetter ingick. Så gott som varje förmiddag inleddes med ett sådant övningspass. 'Cirkus Bång' deltog i flera flygdagar under sommaren och kulmen nåddes i samband med Bromma-invingningen den 11 september.

En stor luftförsvarsovning genomfördes i mellan-Sverige den 6—9 september. Under Bångs ledning organiserades vid F1 en jaktflottillstap med två jaktdivisioner ³²⁾. De luftstrider som på låg höjd utfördes över Stockholm under denna övning torde sakna motstycke under senare tider ³³⁾.

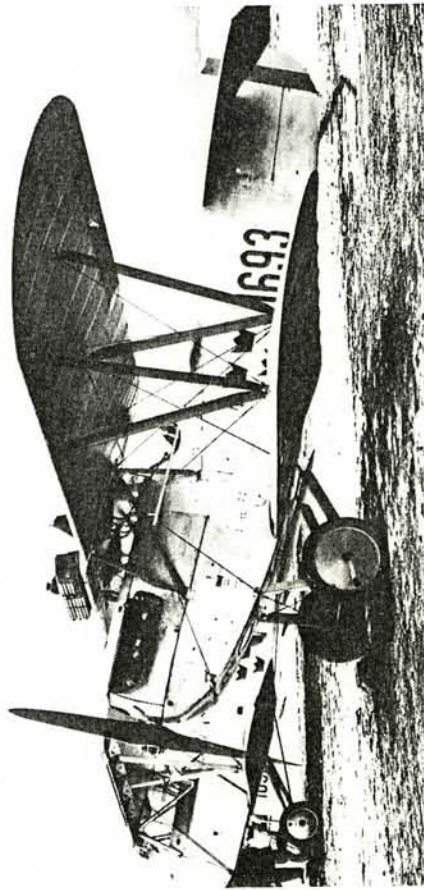
Lördagen den 1 oktober 1938 lämnade F 3 detachement Hässlö för att införas med den nu färdiga Barkarbyflottillen³⁴⁾. Magnus Bång ledde överflygningen, som innefattade alla jaktflygplan, som kunde komma i luften. Ett årevarv gjordes först över Västerås och F 1 och sedan över Stockholm. På F 8 väntade ett stort antal honoratiories som välkomnade flygförbandet till sin nya förläggningsplats³⁵⁾."

Därmed var jaktflygverksamheten vid F 1 avslutad för denna period. Den skulle komma att återupptagas igen, då F 1 blev nattjaktflottilj.

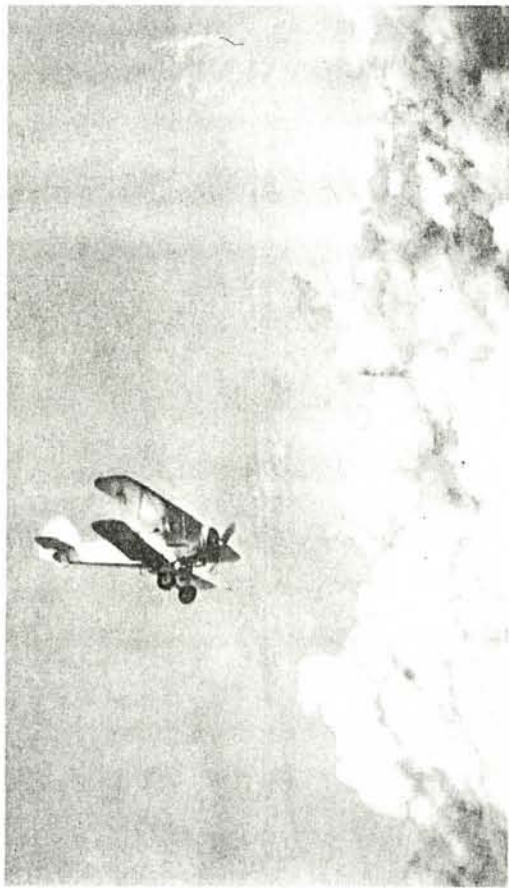
Bombflygverksamheten

1925 års försvarsbeslut innebar, som ovan angivits, att F 1 vid sidan av spaning och jakt även skulle ha ett bombkompani. Men det skulle dröja länge än, innan denna tanke blev genomförd. Faktum var att svenskt försvar saknade bombflyg ända fram till 1936 ³⁶⁾.

Som ovan angivits började flygverksamheten på Hässlö med de tre Phönix Dront flygplanen. Beväpningen bestod av en fast och en rörlig 8 mm kulspruta. Några bomber kunde ej medföras. Flygplanet var därför rätt och slätt ett övningsflygplan.



Phönix 222, Dront.



Hawker Hart, B 4, i brant dykning.

Det var först 1934, som man kunde ana början till ett bombflyg. Då inköpte flygvapnet tre Hawker Hart från England under beteckningen S 7 (alltså spaningsflygplan). I England hade man utfört störtbombfällningsprov med denna flygplantyp³⁷⁾. Försök påbörjades i Sverige³⁸⁾, i vilka bl.a. löjtnant Björn Bjuggren deltog. Bomberna träffade bra. "Sensationell svensk störtbombfällning" var en av tidningsrubrikerna³⁹⁾.

Jämförande prov med horisontalfällning och störtbombfällning utfördes 1935 och 1936 på F 4 och CVM med flygplanet Hawker Hart. Både flygare och flygplan utsattes i dykningen för mycket hårda prov upp till maxfart. Löjtnant Carlgren, utlånad från F1, beskriver att han efter intensiva dykövningar i svag vind kunde hålla dykvinkel 80—85°. Efter 58 flygningar under våren 1936 kunde Carlgren konstatera att flygplanet var lämpligt för uppgiften. Även prov med nytt gyrosikte (AGA) utfördes⁴⁰⁾.

Sommaren 1937 organiserades på F 1 den första egentliga störtbombflygkursen i Sverige. Carlgren var chef och Bjuggren lärare. Som elever deltog bl.a. 21 reservofficersaspiranter⁴¹⁾. Många av dessa övergick senare till officerare på aktiv stat i flygvapnet.

Den 7 oktober inspekterade chefen för flygvapnet utbildningen. Han var mycket nöjd med resultatet⁴²⁾. Sverige hade fått sitt första lätta bombflyg, som nu emellertid överfördes till F 4⁴³⁾. Enligt försvarsbeslutet 1936 skulle F 1 enbart ägna sig åt tungt bombflyg — en verksamhet som redan i begränsad omfattning påbörjats under 1937, i och med att de första flygplanen Junkers Ju 86 (B3) börjat tillföras flottinjen.

Noter

1. Riksdagens (Rd) skr 310/1925.
2. Rd skr 355 och 368/1928.
3. Rd skr 310/1925 sid. 31.
4. Förf. intervju med general N. Söderberg 1978.
5. Förf. intervju 1977 med överste W. Swedenborg, som tjug på F 1 1929—1934. Bandinspelning, Flygmuseet Malmislätt.
6. KrA. F 1 kårorder nr 8/1929.
7. Vestmanlands Läns Tidning 1/6 1951.
8. Intervju Swedenborg. Uppgifter ur S flygdagbok.
9. Intervju Swedenborg. Uppgifter ur S flygdagbok.
10. Förf. intervju med förvaltaren vid F 6 J. Berghäll 13/12 1977. Bandinspelning, Flygmuseet Malmislätt.
11. KrA. FV ink 9/3 1933 nr 405. F 1 kårorder 23/1933.
12. KrA. F 1 kårorder 15/1934.
13. KrA. F 1 kårorder 15/1934.
14. Intervju Werngren i Vestmanlands Läns Tidning 1/6 1951.
15. KrA. F 1 kårorder 27/1931.
16. Intervju Swedenborg. Ur S flygdagbok.
17. KrA. F 1 kårorder 45/1931.
18. KrA. Fo nr 19/1932. KrA. F 1 kårorder 11/1932.
19. Vestmanlands Läns Tidning 5/6 1932.
20. KrA. F 1 kårorder 41/1933.
21. N. Söderberg "Med spaken i näven" sid. 171. Flyglitteratur. Smålands stenar 1971.
22. Jfr KrA flygvapenorder 1928—1932.
23. KrA. F 1 kårorder 14/1933.
24. KrA. F 1 kårorder 15/1934.
25. Förf. intervju med överstelöjtnant Gunnar Hammarén. Bandinspelning 24/1 1978. Flygmuseet Malmislätt.
26. KrA. F 1 kårorder 40/1934.
27. Intervju Hammarén 1978. Ur H flygdagbok.
28. KrA. F 1 flottijorder 15/1937. Chef var löjtnant Lindahl. Bland lärarna fanns löjtnanterna G. Hammarén och A. Söderberg. Som elever Mangård, Iacobi, Frykholm, Salvén, Wennerström, Nettelbladt-Hollsten, vilka (utom Mangård) senare under Söderbergs chefskap ingick i F 19 jaktdivision under vinterkriget i Finland 1939—40.
29. Meddelanden från överste Iacobi och överstelöjtnant Lange 1978. Utdrag ur L dagbok.
30. KrA. F 1 flottijorder 35/1937.
31. KrA. F 1 flottijorder 19/1938.
32. KrA. F 1 flottijorder 41/1938.
33. Intervju överste Iacobi och överstelöjtnant Lange 1978.
34. KrA. F 8 flottijorder 1/1978.
35. Intervju överste Iacobi och överstelöjtnant Lange 1978.
36. N. Söderberg "Med spaken i näven" sid. 152. Smålands stenar 1971.
37. Flyghistoriskt månadsblad (FM) nr 6/1971.
38. Kbr 23/3 1934.
39. B. Bjuggren, *Attack*, sid. 96. Militärhistoriska förbundet 1936.
40. R. Carlgren i brev till N. Söderberg 4/6 1976. Uppgifter ur C flygdagbok.
41. KrA. F 1 flottijorder 15/1937.
42. Vestmanlands Läns Tidning 8/10 1937.
43. Svenskt flyg och dess män, sid. 174. Bokförl. Mimer, Stockholm 1939.