



Försvarets Historiska Telesamlingar

Flygvapnet



2015-03-08

CVA

Centrala Flygverkstaden Arboga

Historien om CVA flygfält.

Arne Larsson

F01/15



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Starten för CVA.....	4
J 22 byggs vid CVA.....	5
Flytt från Bromma till Arboga.....	5
Flygningarna startar.....	6
Flygtrafikledning.....	7
Kommunikation.....	8
Väderinformation.....	9
Provflygare anställs.....	9
SK-16 epoken.....	10
Ny radio för flygtrafikledningen.....	11
CVA första flygdag 15 juni 1947.....	12
Flygtrafikledningen flyttar.....	13
J 21-epoken.....	15
Utrustningen i trafikledartornet.....	16
CVA flygdag 24 augusti 1952.....	17
Flygfältet får betongbana.....	19
Banan förlängs.....	19
Provflygare Dahlgvist slutar.....	20
CVA flygplansepok slut.....	20
Avgående CFV Axel Ljungdahl tar avsked.....	21
Öppet hus 11 september med flyguppvisning.....	21
CVA som krigsflygfält.....	22
Styresman Otto Dahlin slutar 30 juni 1961.....	22
CVA firar 25-år med flygdag den 30 augusti 1970.....	24
Flygdag 25 maj 1976.....	24
Ny radioutrustning.....	25
Kungäppet och riksdagen besöker ”CVA”.....	26
O-ringen 22-26/7 1991.....	27
Antennmätplats AMPA.....	29
Presentation av Ulf Dahlgvist, CVA:s första provflygare.....	31
Källförteckningar.....	39

Starten för CVA

Efter ett förslag från flygvapnet beslutade riksdagen den 20 juni 1942 att förlägga en ny central verkstad till Arboga (Centrala flygverkstaden Arboga, CVA).

Det fanns ett berg som var lämpligt att spränga sig in i och anlägga verkstäder samt ett fält som var lämpligt att använda som flygfält.

Världskriget pågick för fullt och de två centrala verkstäderna i landet var otillräckliga, det bråskade med den tredje centrala verkstaden. Under sommaren 1942 utförde Flygförvaltningens flygfältsbyrå noggranna avvägningar av det blivande flygfältet och entreprenadshandlingar uppgjordes. Entreprenör blev AB Bergendahl & Höckert i Stockholm och i oktober samma år påbörjades diknings och planeringsarbetena. Under hela 1943 pågick flygfältsarbetena och 9 mil dräneringsrör grävdes ned. Under våren 1943 fastställdes byggnadsplanerna för bland annat monteringshallen (By 6) och under slutet av året påbörjades byggnationen. Sprängningarna för bergsverkstäderna började i april 1943.

I de ursprungliga planerna var avsikten att ha en bergshangar i berget på 32 500m³ oöver bergsverkstäderna med plats för 45 flygplan. Denna bergshangar utgick enligt 1948 års utbyggnadsplan för byggande av skyddsrum för flygplan.

På våren 1944 såddes flygfältet med gräs och den 16 november landade det första flygplanet fört av chefen för flygvapnet (CFV) generallöjtnant Bengt Nordenskiöld med passageren verkstadsdirektören Kock. Omedelbart därefter landade souschefen generalmajor Söderberg med överste Magnell som passagerare. Flygplanen var av typ Sk 25 och Sk 15. Personerna inspekterade och godkände flygfältet och de pågående byggnadsarbetena.

Bilden nedan är CVA landnings- och startlista som visar att besöket varade i 50 minuter och avsåg en inspektion av flygfältet. Efter den korta inspektionen godkändes flygfältet.

Besök	Dat.	Tid kl.	Start Landn.	flygtyp	Besättning	Anmärkingar	KUNGL. FLYGFÖRVALTNINGEN MATERIELAVDELNINGEN
194	17/11-45	1100	Landn.	Sk 14	{ ff. Ljbt. Torstensson. mat.	studie av fältet	STARTLISTA CVA
Konfir	17/11-45	1120	Start.	Sk 14	{ ff. Ljbt. Torstensson. mat.		
194	18/11-45	1120	Landn.	J 22/30	ff. Ljbt. Torstensson.	Till CVA för Eversyn.	
	18/11-45	1120	Landn.	B 5	ff. Fänrik Halander	Avhämtat av Ljbt. Torstensson.	
	18/11-45	1155	Start.	B 5	{ ff. Fänrik Halander Ljbt. Torstensson.		
Godk.	16/11-44	1110	Landn.	Sk 25	CFV Fd Kock	Inspektion	
		1200	Start	"			
		1110	Landn.	Sk 15	Överste Söderberg		
		1200	Start		Överste Magnell		

CVA:s första start och landningslista 1944.



Sk 25



Sk 15

J 22 byggs vid CVA

CVA:s start och första år var sammankopplat med att flygförvaltningens verkstad i Bromma (FFVS) skulle avvecklas. Vid FFVS monterades flygplan J 22 som en tillfällig lösning då beläggningen hos Svenska Aeroplan AB (SAAB) ej medgav fler arbetsuppgifter. Avsikten var att flygplan J 22 skulle underhållas vid CVA och att maskiner samt personal skulle överföras dit från FFVS. Aluminium fick inte användas till J22 eftersom det var svårt att få tag på och det lilla man fick fram skulle gå till SAAB:s flygplan av typ B17 och B18. Det blev en konstruktion bestående av en stålörorsram som kläddes med björkfanér. Motorn (Twin Wasp) skulle vara densamma som satt i J9 (Seversky Republic EP-106) som Svenska Flygmotor AB (SFA) var i full färd med att kopiera fastän man inte erhållit licensrätten formellt. Denna svenskbyggda motor skulle också SAAB B17 och B18 utrustas med. J22 blev världens då snabbaste jaktplan i förhållande till motorstyrkan.



Flygplan J 22 och den svensktillverkade Twin Wasp motorn.

FFVS chef Otto Dahlin slutade den 30/4 1944 för att bli chef (Styresman) för CVA. Han blev CVA:s först anställda och fick därför ståta med anställningsnummer 1. Den 5 juli 1944 fick CVA sin första beställning från flygförvaltningen och den avsåg att snarast möjligt iordningställa monteringshallen för översyn och reparation av flygplan J 22. Monteringshallen var en tillfällig lösning i avvaktan på att utrymmen i berget skulle bli tillgängliga.

Flytt från Bromma till Arboga

Personal från FFVS anställdes vid CVA och i oktober 1944 kunde arbetena med reparation av delar till J22 påbörjas i monteringshallen.

Monteringen av J22 vid Bromma flygplats skedde i lokaler som var hyrda av ABA och på nyåret 1945 ville ABA så fort som möjligt komma igång med den expansion av civilflyget som man förutsåg.

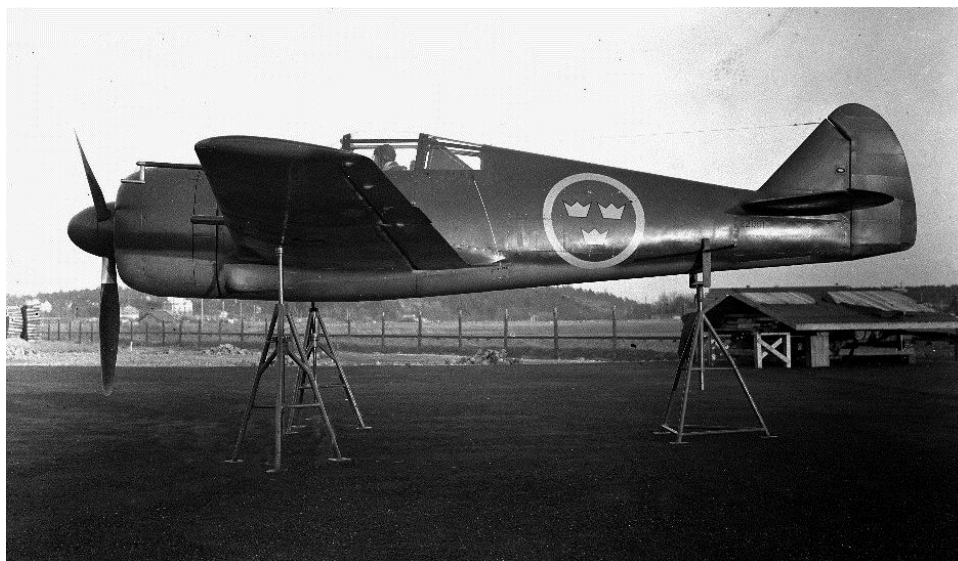
Nu fick FFVS läggas ned innan alla J22 var monterade och de sista 18 flygplanen fick monteras vid CVA. En successiv överflyttning av verksamheten från Bromma till Arboga påbörjades tidigt 1945. Flera av de anställda på FFVS ville inte lämna Stockholm för en småstad i Västmanland som man inte hört talas om sedan skoltiden då man läste om Engelbrekt och Gustav Wasa.

Personalstyrkan var därför till en början blygsam och i april 1945 var 41 personer anställda. Av FFVS 800 anställda flyttade till slut ett par hundra med till Arboga. I slutet av 1945 hade CVA 375 personer anställda mot prognoserade 700.

Bilden nedan visar J22 under montering i CVA berg samt en J 22 uppställd på bockar med flygfältet i bakgrunden. Bilden är hämtad ur CVA arkiv vid Krigsarkivet.



Montering av flygplan J 22 vid CVA tunnel 13 1947.



Montering av J 22 vid CVA. Foto Krigsarkivet.

Flygningarna startar

Den 18 januari 1945 landade den första J 22:an på CVA flygfält för översyn i monteringshallen (By 6) och den 12 mars kom nästa in för översyn. Därefter kom flygplanen tätare och tätare dels flygande för översyn eller på järnväg för reparation. Det första flygplanet var klart för leverans den 26 april, 4 dagar före utsatt tid, det hade då kontrollflygts av provflygare Ulf Dahlqvist.



En J 22 landar på CVA fältet 1946

Flygtrafikledning

Nu hade flygtrafiken på fältet kommit igång och för detta behövdes en flygtrafikledare. CVA:s första flygtrafikledare blev ingenjör Arne Rydeborg. Han var ingenjör, utbildad som vpl flygförare och var flygtrafikledare vid FFVS. Han alternerade först från november 1944 mellan CVA och FFVS för att den 19 februari 1945 anställas vid CVA 26 år gammal. Arne Rydeborg var också kontrollingenjör med uppgiften att utföra B-besiktning av flygplan.



Flygtrafikledarlanterninen i monteringshallen samt trappan upp. Luckan skymtar högst upp.

Flygtrafikledningen utfördes först från en provisorisk plats för att sedan från oktober 1946 utföras från en lanternin (även kallad kupan) på monteringshallens tak. Bilderna nedan, som är tagna år 2014, visar lanterninen som har en storlek av c:a 4*4 m. Upp till den leder en smal trappa som avslutades med ett hål att krypa in genom. Lanterninens sida mot fältet hade glasfönster som medgav en god sikt mot flygfältet. Under fönstret var en rejäl fotpall placerad för att få flygtrafikledaren placerad på en bra och bekväm höjd.



Arne Rydeborg



Arne Rydeborgs fotpall. Bild tagen 2014

Kommunikation

Från lanterninen skötte sambandet med flygplan med en kortvågsradio som beskrivits av provflygaren Ulf Dahlqvist. Olle Bromark, som följt med från FFVS till Arboga, skötte den provisoriska radiostationen tillsammans med Per Sjölin. Radion var installerad i monteringshallens lanternin. Enligt underlag från CVA hemliga arkiv, som finns vid Krigsarkivet, framgår att CVA under 1946 fick två radiomottagare Mrm 6 som bör ha installerats i lanterninen. Jaktflygplanen var under 40-talet bestyckade med kortvågsradion Flygradio Fr-III och det finns anledning att anta att sändaren i lanterninen var en Fr-III. Denna radio användes vid flygvapnet dels som Ls-radio i vissa luftbevakningstorn och dels som kärplacerad markradio.



Flygradio Fr-III

Äldre bilder på monteringshallen visar en antenn i form av en tråd uppspänd över monteringshallens tak som var ansluten till kortvågsradion. Av arkivdokumenten framgår att CVA sändaranläggning blev klar 1947 och bestod av sändare AK-142 C som var installerad i sändarrummet i byggnad 198. AK-142 C var en kortvågssändare tillverkad av SRA och som fanns på samtliga flygflottiljer, normalt tillsammans med en långvågssändare som då

fick beteckningen AKL-142C. Sändaren manövrerades och betjänades från lanterninen. Telefonsamband fanns till angränsade flottiljer samt berörda funktioner inom CVA. Utöver detta fanns även en signalpistol som kunde visa grönt eller rött sken till landande flygplan om inte radiosambandet fungerade.

Väderinformation

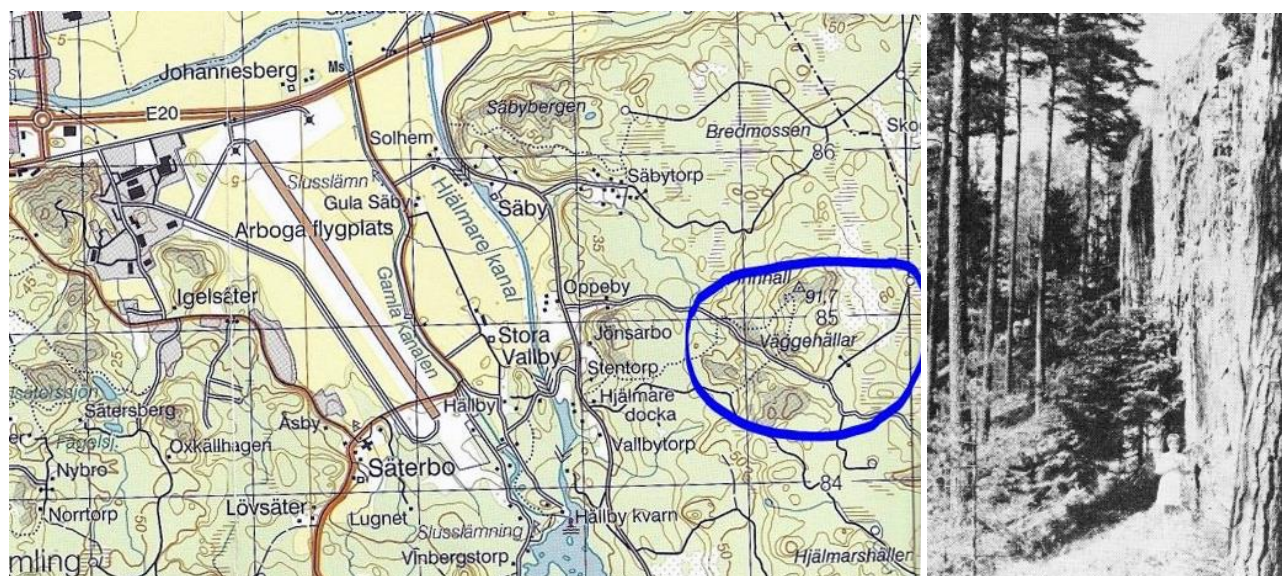
Meteorologisk information var under denna period dålig och många incidenter inträffade då flygplan oväntat hamnade i dåligt väder. En speciell ”dåligt väderprocedur” inarbetades för CVA fältet.

Från ett beräknat läge över Frövi sänktes flygplanets höjd i östlig riktning genom molnen mot den låga terrängen i triangeln Arboga-Kungsör-Köping tills visuell kontakt ficks med CVA fältet och landning kunde ske. I denna triangel fanns inga störande hinder, det närmaste var berget Väggehälla som ligger något öster om CVA.

Några år senare kunde F 1 inflygningsradar nyttjas för inflygning mot CVA fältet.

Vid flygning fanns en person på fältet som hade telefonkontakt med flygtrafikledaren för att meddela om hinder fanns på banan. Som telefonkur användes ett hemlighus som tidigare stått utanför bergsinfarten.

Bilder av flygtrafikledningen från denna tid har inte gått att få fram.



Väggehällar

Provflygare anställs



CVA:s provflygare Ulf Dahlvist

Ulf Dahlqvist var provflygare för J 22 vid FFVS Bromma. När FFVS skulle läggas ned och verksamheten flyttas till den nya centrala flygverkstaden i Arboga beslöt han sig för att följa med. Ulf Dahlqvist var provflygare i Arboga under 12 år och hans insats kom att sätta sin prägel på provflyg- och flygverksamheten i Arboga under en lång tid. I boken Svenska vingar 3 beskrivs hur Ulf Dahlqvist som värnpliktig kom i kontakt med flygvapnet och blev utbildad som värnpliktig jaktpilot och om hans flygverksamhet. Boken är mycket trevligt skriven med personliga upplevelser och känslor främst som pilot men även på verksamheten bredvid och framförallt om sina år vid CVA och Arboga. I boken beskrivs också de tekniska hjälpmedlen sett ur en pilots ögon och öron vilket är mycket sällsynt att hitta. I avsnittet om CVA flygfält är en del taget ur denna bok och kompletterat med ytterligare information.

Längst bak i denna artikel är delar ur boken införda som bilaga.

Det första flygplanet J 22 som monterades vid CVA var klart för leverans den 26 april 1945 och det kontroll flögs av provflygare Ulf Dahlqvist som först inhyrts från FFVS och senare anställdes av CVA. Utöver uppgiften som provflygare upprätthöll han även funktionen att utföra C-kontroll av flygplanen.

Att som provflygare byta Bromma flygplats mot gräsfältet i Arboga var positivt. I Arboga var annan flygtrafik sällsynt, såväl i luften som på marken.

Kring provflygverksamheten växte en liten arbetsgrupp fram som leddes av förman Erik Magnusson med tidigare erfarenhet från provflygverksamheten vid Saab i Linköping. Som tidigare nämnts kom från FFVS bland andra Arne Rydeborg, Olle Bromark och Per Sjölin. Gruppen ställde i ordning flygplanen för provflygning och efter flygningarna diskuterades resultatet från provflygningen. Bilden nedan visar personer i provflygningsgruppen.

Den 1 juni 1946 kunde P-tunneln tas i bruk för montering och översyn av flygplan J 22 varför monteringsverksamheten med J 22 upphörde i monteringshallen.



CVA-gänget och J 22. Ulf Dahlqvist, John Eklöv, Erik Magnusson sitter på vingen och längst fram på kåpan sitter Georg Eriksson och Ståhlander.

SK-16 epoken

I december 1946 kom till CVA från Amerika sjöskadade lådor med begagnade flygplan som i Sverige blev skolflygplan Sk 16. Flygplanen hade i USA tillverkats av företaget North American i över 10 000 exemplar och där fått beteckningen NA 16.

CVA fick i uppdrag att montera, utrusta och överse flygplanen för att få dessa i flygdugligt skick innan de levererades till F 5. Arbetena påbörjades i monteringshallen. Bland annat installerades vid CVA flygradio Fr-VII, fjärrkompass och en manuell radiopejl för långväg som gjorde flygplanets moln genomgång enklare.

Frp III var tillverkad av AGA efter förlaga från Bendix. Den användes för positionsbestämning och anflygning mot radiofyr samt även som radiomottagare.

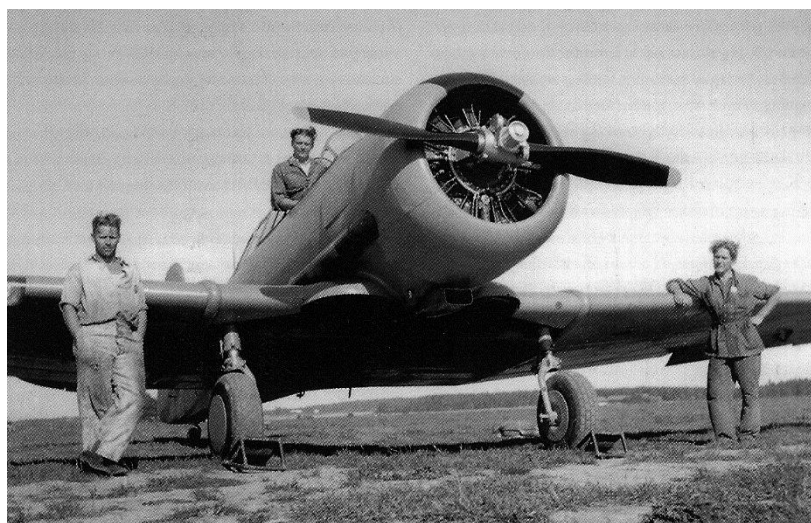
Pejlmottagaren var en s.k. superhetrodyn med tillsatser för automatisk pejling. Frekvensområdet var indelat i två band, 180 – 450 kHz och 500 – 1250 kHz.

Mottagning av telegrafi, omodulerad (A1) och modulerad (A2) samt telefoni (A3) var möjlig



Pejlmottagare Frp III och Pejlam

175 flygplan inköptes av vilka 143 kunde återställas och användas. Den 27 januari 1947 var det första flygplan Sk 16 klart för leverans och det provflögs av Ulf Dahlqvist som även ansvarade för provflygningen av de övriga flygplanen. Provflygningarna med Sk-16 vid CVA visade att de nya utrustningarna medförde bättre tillförlitlighet och säkerhet. De få mera allvarliga störningar som inträffade under provflygningarna vid CVA hade alla sin bakgrund i speciella ”lokala arrangemang”.



Flygplan Sk 16 på CVA flygfält

Ny radio för flygtrafikledningen

1947 installerades radiostation Fmr-IV f vid CVA. Den bestod av sändare AK-142 C som var en KV-sändare som kunde moduleras med såväl telegrafi som telefoni, två st radio mottagare Mrm-6, en kontrollmottagare MKL-444. Med kontrollmottagaren kontrollerades moduleringen och funktionen av den egna sändaren Till sändaren levererades en 18 m hög mastantenn som normalt var placerad på en stålkur i vilken antennavstämningseenheten var placerad. Antennen kunde även vara installerad på hustak med en isolator. Några uppgifter om hur radioutrustningen installerades vid CVA har inte hittats men troligt var att radiomottagarna installerades i lanterninen och sändaren i eller vid byggnad 198 (Fälthangaren). Sändaren manövrerades med en manöverenhet från lanterninen där den även kunde betjänas.



Radiomottagare Mrm-6



Kontrollmottagare MKL 444

CVA första flygdag 15 juni 1947

Söndagen den 15 juni 1947 höll Arboga flygklubb den första flygdagen på Arbogafältet. På lördagen på annonserade Arboga tidning flygdagen med att skriva:

”Den arrangerande flygklubben väntar storinvasion till flygdagen om bara vädret blir fint. Extrabussar kommer att sättas in mellan Järntorget och CVA. En utställning med flygplansdelar kommer att finnas vid bergsinfarten samt några ännu inte uppackade Sk 16 i de jättelådor av vilka en del redan gör tjänst som sommarstugor vid Högsjön eller Hjälmarens. Det kan ju alltid ha sitt lilla intresse att se hur skolplanen fått göra sin långa resa från Kanada till Arboga och ute på fältet kan publiken sedan ta del av hur en försvenskad Sk 16 tar sig ut”.

I samma tidning fanns en annons att man för 15 kr kunde få göra en flyguppstigning med Ahrensbergflyg.

Flygdagen lockade rekordpublik med en ringlande kö från Arboga till CVA. Då inträde inte togs kunde antalet besökare inte bestämmas men 7000 personer antogs ha tagit sig till flygfältet vilket utgjorde hela Arbogas befolkning. Vissa bedömde antalet besökare till 15 000 personer.

Arboga tidning skrev på måndagen:

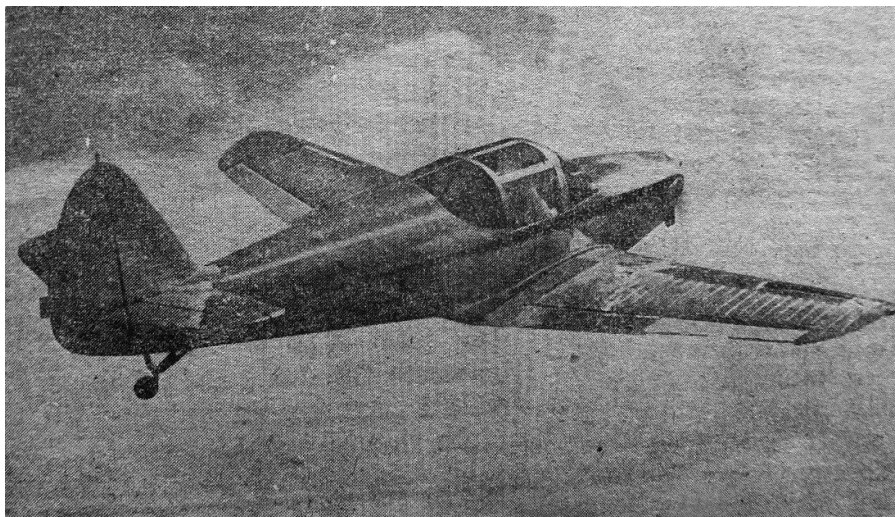
”Klassiskt luftskådespel lockade rekordpublik

Att Arbogaborna skulle bli åtskilligt flygsinnade sedan landets modernaste centrala flygverkstad flyttade in i den bastanta bergknallen vid Zakrisberg var ju bara väntat. Men att de och hela traktens innevånare dessutom och i så hög grad som besökarantalet vid första flygdagen i går utvisade, ja den saken hade väl inte ens CVA chefen flygdirektör Otto Dahlin vågat att drömma om. Nu var det folkvandring i flera timmar ut till CVA fältet och redan vid niotiden befann sig de första åskådarna där för att få så bra plats som möjligt till uppvisningarna fem timmar senare. Man kan påstå att hela stan var på bena. Ur publiksynpunkt var också skådespelet i luften en verklig kalasbit. Visserligen råkade man ut för malören att gå miste om J 22:ornas avancerade flygning i rote genom den dåliga sikten och en del andra omständigheter. Men den uppvisning som CVA:s provflygare Ulf Dahlqvist i stället bjöd på med en vackert gul Sk 16 blev en av höjdpunkterna på ett program där allting stod i högsta klass och där allting kom slag i slag utan döda punkter. Precis på punkten 14.00 dånade 4 B 18 in över CVA fältet i högsta fart. Planen gjorde en dykning mot det uppbyggda målet samtidigt som arrangerande anordningar gav en uppfattning om vad som skulle ha skett om de fyra medeltunga bombplanen varit ute i krigiskt syfte. Planen kom så precis att borgmästare Daniel Ekelunds välkomsttal fick delas i två delar.

Det har ju talats så mycket om de från Kanada och i Arboga försvenskade till fantastiskt billigt pris inköpta skolflygplanen Sk 16 att publiken på ”lusen”, som bergknallen vid fältet kallas, med alldeles särskilt intresse följde provflygare Ulf Dahlqvist. Det blev en flyguppvisning som underströk inte bara att Sk 16 är ett av världens mest bullrande flygplan utan också ett plan som det går att lita på.

Flyguppvisningarna fortsatte med ett antal militära och civila flygplan och avslutades med ”pinuppan” bland sportflygplanen den glänsande ”Swift” av helmetall med greve Cronstedt från Aeroflyg vid spakarna visade i eleganta djärva svängar vad detta lilla civilplan förmår.





Swift, bild ur Arboga tidning

Det var en vacker avslutning på en trevlig flygdag och publiken var nöjd och kunde sedan gå till mässen och äta sig mätt på källarmästare Wallings "Parisare a'la Frasse. Överkonstapel Gustaf Lindberg var också åtskilligt nöjd och kunde rapportera 100 %:ig nykterhet."

1947 blev ett rekordår för CVA flygfält med sammanlagt 1001 starter med flygplan tillhörande flygvapnet.

Februari 1948 var CVA flygfält för första gången bas för flygförband. Två divisioner J 22, som under befäl av flottiljchefen vid F 8 överste Hägglöf, och som deltog i den stora vintermanövern kring norra Vättern var förlagda till Arboga.

Den 1 mars 1948 landade för första gången ett "Reaktionsflygplan" flygplan J 28 på CVA flygfält.



Flygplan J 28

Flygtrafikledningen flyttar

I juli 1948 flyttar flygtrafikledningen från monteringshallens tak till ett ovanpå flygplanförrådets pannrum byggd flygtrafikledarplats som då ännu inte var helt klart. I samband med detta ersattes Arne Rydeborg som flygtrafikledare av Arne Johansson. Under slutet av 1948 slutfördes arbetena med det nya flygtrafikledartornet som kunde tas i operativ drift den 15/1 1949. Det var ett nytt modernt trafikledartorn placerat vid flygfältet och med bra sikt åt alla håll.

Byggnaden benämndes By 198 och även för Fälthangaren.

Den 3 januari 1949 anställdes Georg Molander som flygtrafikledare och efterträdde Arne Johansson. Molander innehade tjänsten till den 31/11 1981 då F 1 övertog flygtrafikledningen.



Georg Molander vid sin sista arbetsdag i CVA tornet



Byggnad 198 (Fälthangaren) med trafikledartorn.

Nu hade radiostation Fmr-IV f:s radiomottagare och manöverdelar flyttats över till det nya flygtrafikledartornet och den kompletta radion togs i operativ drift den 20 januari 1949.

Bernt "Macke" Edin berättar att när han var anställd vid avd 270 utförde han översyn på radioutrustningen. Mottagarna var installerade i TL-utrymmet och sändaren i ett apparatrum under tornet. Antennerna fanns troligen på byggnadens tak. Det tidigare beskrivna sändarrummet vid CVA fanns under flygledartornet och det innebar att mottagarna och sändaren fick installeras som sändtagare som medförde att mottagarna blockerades vid egen sändning. Med anledning av detta kunde inte sändaren, som vid andra flottiljer, sända kontinuerlig bärvåg med stationskod för pejling från flygplan.

Med Fmr-IV kunde Georg Molander ha samband med dåtidens flygplan på stora avstånd. Markradioutrustningen användes även till att skicka och ta emot tjänstemeddelanden med andra flottiljer och CFV.



Kortvågssändare Fmr-IV (AK-142C). Radiomottagare Mrm-8.

Radiotelefonin på kortvåg var ofta osäker. Därför skulle alla flygförare kunna kommunicera med flygtrafikledningen med telegrafi. Radiotelegrafi utfördes med s.k. Q-förkortningar enligt speciella tabeller, förkortningarna innehöll tre bokstäver med Q som första bokstaven. Förhållandena i flygplanen kunde vara besvärliga och att sända hela ord med telegrafi av en flygförare som var ensam i flygplanet medgavs i vissa fall inte.

J 21-epoken

CVA flygfält var fortfarande ett gräsfält när verkstaden 1949 började med underhålls- och modifieringsarbeten på J 21A. Fältet dränering fungerade inte lika bra över hela fältytan när det regnade mycket. På vissa ställen sjönk marken när det fem ton tunga flygplanet passerade och det rullade mycket trögt. Flygplanet kunde fastna om inte piloten var försiktig. Kylsystemet för J 21A motorn DB-605 var underdimensionerat. Vid stort rullmotstånd på marken behövdes ett högt varvtal på motorn och kylvätskan kunde lätt börja att koka vilket kunde få till följd att motorn skadades.

Ulf Dahlvist skriver ”Att taxa ut på det mjuka fältet för start var alltid spännande. Var det varmt ute eller om flygplanet rullade trögt steg temperaturen under hela utkörningen. På den tilltänkta startplatsen gällde det då att starta genast eller att avbryta och rekvirera vattensprutning.”

J 21R kom första gången till CVA i november 1951 för vissa underhållsarbeten. Ulf Dahlvist som provflög flygplanet efter utfört arbete kommenterade. ”*Det kraftiga motorljudet och vibrationerna från J 21A:s DB-motor fanns inte längre. I stället märktes bara ett ivrigt vinande ljud. Det kändes som att sitta på en stor dammsugare som sprutade eld. Förarplatsen var utmärkt disponerad. Flygplanet var så stabilt i luften att kändes tungt att hantera i snabba manövrar. Som stadig lavett för automatkanonerna var flygplanet bra.*”

Flygplanet tillverkades i endast 64 exemplar och underhållet började att utföras vid flottiljerna vilket innebar att CVA:s arbeten med J 21R minskade.

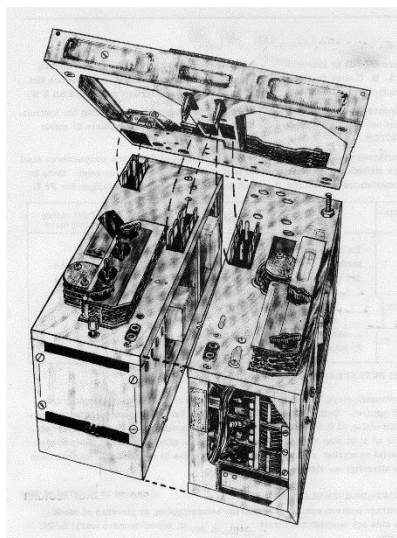


Flygplan J 21R

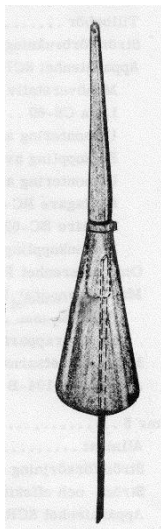
Efter kriget köpte flygvapnet, som surplus från förråd i Europa, ett stort antal sändtagare på VHF-bandet. I flygplansversionen fick de benämningen Fr VII och som markstation Fmr-V. Ulf Dahlvist beskriver att flygradiostation Fr-VII ersatte Fr-III i J 22 och att telefonisambandet på radio blev avsevärt mycket bättre. Eftersom att allt fler flygplan som bestyckades vid CVA innehöll Fr-VII var det nödvändigt att installera Fmr-V i tornet. Därför installerades 1951 två markradiostationer Fmr-V i CVA flygledartorn. Markradio Fmr-V fanns i ett stort antal olika varianter och den version som installerades i CVA

Apparatenheten utgjordes av en sändtagare som kunde bestyckas med fyra frekvenser som valdes från manöverenheten.

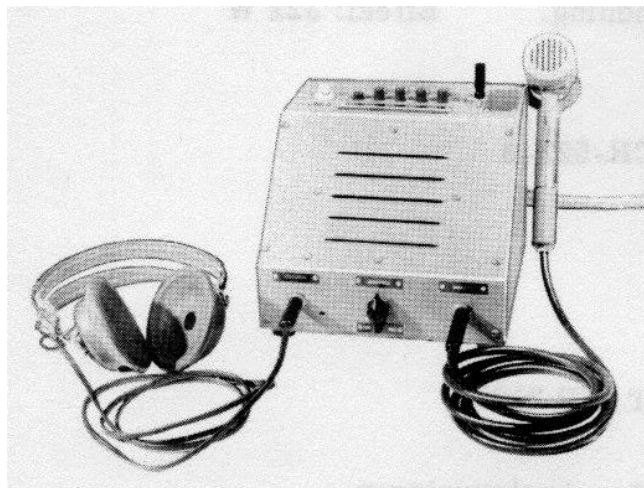
Fmr-V:s antenn som var av ek var ett signifikant tecken på att det fanns en Fmr-V sändtagare installerad. Antennens form medförde att den populärt kallades för Svärdsantennen.



Fmr-V sändtagare.



Antenn.



Manöverenhet.

Utrustningen i trafikledartornet

Bilden nedan visar interiören i tornet från tidigt 50-tal. Till höger syns ett stativ med en högtalarpanel med två passningshögtalare, underhögtalarpanelen kontrollmottagare MKL 444 och längst ned manöverdelen till Fmr IV sändaren. På bordet högra del står en mikrofon samt en telegrafnyckel. På bordets vänstra del står en av radiomottagarna Mrm 6 och på denna ett meteorologiinstrument. På bokhyllan står en signallampa som med rött eller grönt sken indikerar om banan är klar för landning som reserv för radiosambandet.

På en hylla över bordet finns två manöverapparater med högtalare för Radiostation Fmr-Va. Mellan manöverapparaterna är en klocka placerad som visar GMT-tid.



CVA trafikledartorn under början av 50-talet.

Sent 40-tal hade flottiljflygplatserna fått en radiopejl på VHF-bandet, Fmrp-V och kunde med hjälp av den pejla in bäringen från anropande flygplan. Ulf Dahlqvist beskriver att den tidigare angivna proceduren vid molngenomgång från Frövi kompletteras med krysspejling från F 1 (Västerås) och F 6 (Karlsborg) där flygplanets position var där pejllinjerna från de två flottiljerna skar varandra.

1952 fick CVA flygfält två transportabla pejlar Tmrp-V och med detta fick flygplanen sin aktuella bäring till CVA fältet. För Tmrp-V tog CVA fram ett apparatus enligt nedan. Samma år fick CVA en Fr-VII att installera i sin räddningsbil.



Tmrp-V apparatus.



Räddningsbil med radio.

I början av 50-talet började jetflygplan att införas vid flygvapnet och för att CVA skulle kunna hantera denna typ av flygplan fick CVA:s kontroll och provflygare Ulf Dahlqvist tjänstgöra en tid vid F 7 för utbildning och inflygning på jetflygplan 21 R. Det var flygvapnets första jetflygplan.

CVA flygdag 24 augusti 1952

Den 24 augusti 1952 hölls den andra stora flygdagen på CVA flygfält med KSAK och Arboga flygklubb som arrangörer. Flygdagens största sensation var när en flygande tunna flygplan J 29 för första gången visade upp sig i Arboga. Arboga tidning skriver:

”Succé är en lindrig beteckning på KSAK:s och Arboga flygklubbs flygdag vid CVA fältet på söndagen dit inte mindre än 8-9000 personer söks sig i det vackra sensommarvädret för att bevittna en demonstration av flyg i alla

dess former. Det blev också en uppvisning i hög klass där åskådarna både tjasades, roades och hölls i spänning av de olika programpunkterna som i rask takt avlöste varandra i det mest perfekta arrangemang som tänkas kan. Utan tvekan var det dock "Tunnan" som lämnade det starkaste intrycket efter sig genom den 10-minutersuppvisning som blev programmets höjdpunkt. Redan entrén blev effektiv värre och det dröjde inte mycket mer än fyra minuter efter det att speakern annonserat att nu har tunnan startat från Norrköping förrän det silverglänsande fartvidundret på låg höjd svepte fram över fältet.

Publiken fick tävla om den höjd som ett flygplan av typen Tiger Moth (SK-11) låg på, ett signalpistolskott markerade när flygplanet låg på en konstant höjd. Tre Arbogabor gissade rätt på höjden 765 m.

Stig Holmgren från AB Jordbruksflyg visade manövrar på lägsta höjd och speakern förklarade att inga andra än jordbruksflygarna kan behandla sina flygplan på motsvarande sätt.

Två skolflygplan av typen Sk-25 visade upp sina kunskaper i ballongjakt och en jaktdivision med åtta stycken Vampire visade upp anfall mot CVA fältet.



Flygplan J 29, Tunnan

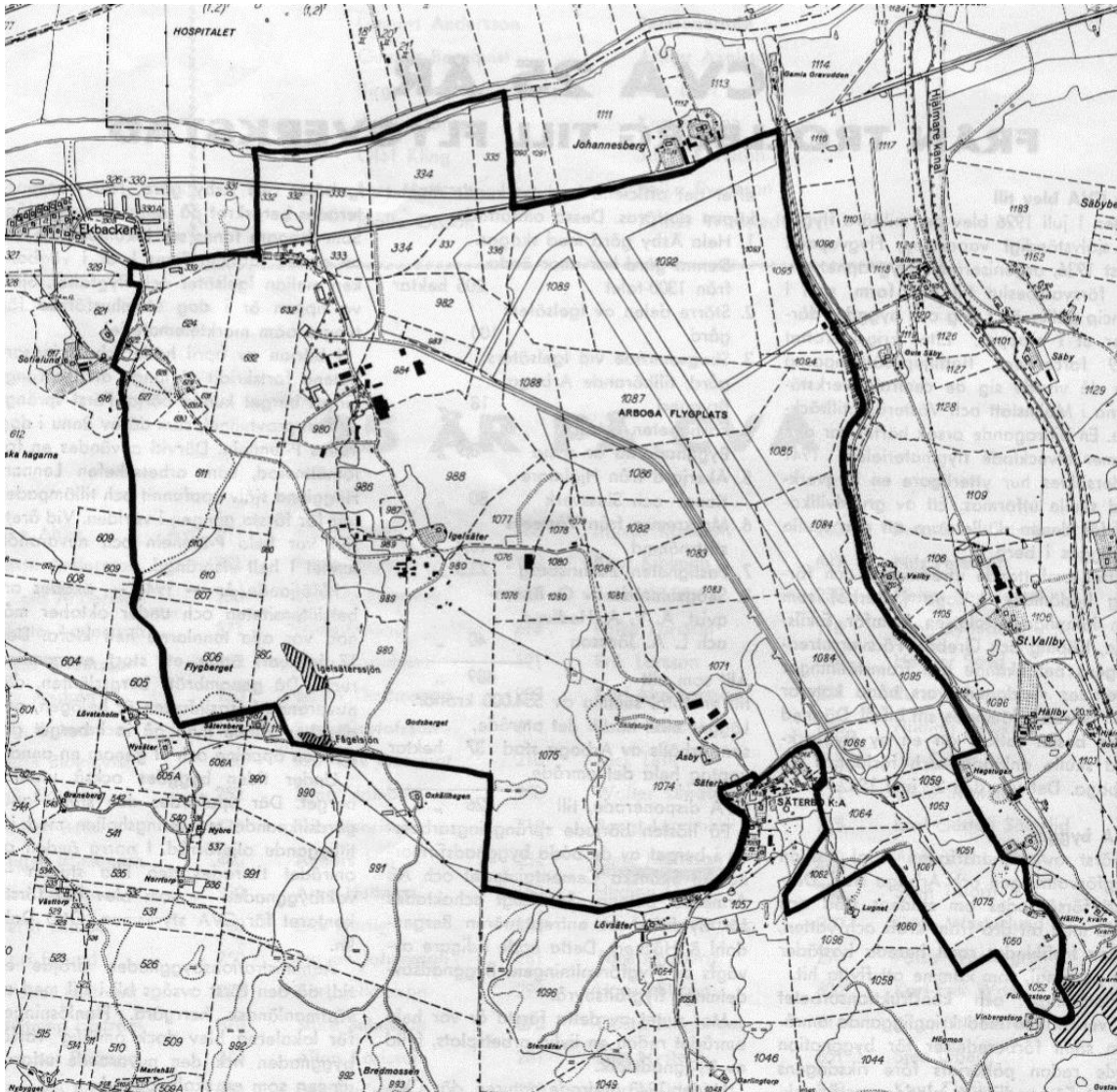


Flygplan Sk 11, Tiger Moth

Flygfältet får betongbana

J 21A och andra tyngre flygplan medförde nu att CVA:s gräsfält inte var lämpligt att använda och att en hårdbelagd bana krävdes. 3 april 1952 påbörjades arbetet med att schakta för en permanent bana, 15/33, på CVA flygfält. Utvidgningen av flygfältet innebar att en större kulle öster om f.d. ålderdomshemmet i Säterbo fick sprängas bort. Ett flertal på kullen liggande forngravar utgrävdes under ledning av landsantikvarie Sven Drakenberg Västerås.

Första landningen på den nya banan skedde den 4 december 1952 och den första starten gjordes av CVA provflygare Ulf Dahlqvist den 17 januari 1953 med en J 21.



CVA med Arboga flygplats

Under 1955 utfördes basövningar på CVA fältet, först var F 18 som den 27 juni till den 9 juli höll en stor övning på fältet. Med en liten överlappning följdes den av F 1 som den 8 juli till den 19 juli höll en övning på fältet för att sedan följas av F 7 som höll sin basövning mellan den 1 till 12 oktober.

Banan förlängs

I juni 1955 får CVA ett uppdrag på att tillverka komponenter till flygplan A 32 som bland annat omfattade 450 stabilisatorer och 571 höjdroder. Detta medförde kontrollflygningar av 278 stycken flygplan A 32 mellan den 11 april 1956 och 20 augusti 1958. CVA permanentade bana 15/33 var för kort och behövde förlängas. Den 10 september 1956 började schaktningsarbeten för förlängning av banan söderut och för en södra taxibana. Den 20 maj 1957 startade betongbeläggningen och den färdiga banan besiktigades den 3 september 1957.



Betongbeläggning av bana 15/33 sommaren 1957

Under slutet av 50-talet började flottiljerna själva att ta över underhållet av flygplan vilket fick till följd att flygaktiviteterna på CVA fältet minskade. CVA:s arbetsuppgifter förändras alltmer till underhåll av motorer, komponenter och elektronikapparater. Arbeten på kompletta flygplan förekom nu mer sällan.

Ulf Dahlqvists provflygverksamhet utförs periodvis vid CVV och han blir chef för CVA:s instrumentverkstad. På fritiden utbildade han privatflygare vid flygklubbarna i Arboga, Eskilstuna, Västerås och Örebro.

Ulf Dahlqvist startade tillsammans med två andra personer Nordflyg i Eskilstuna. (Ett företag som ”CVA” senare under många år använde för att utföra kontrollflygningar av landningshjälpmedel).

Provflygare Dahlqvist slutar

1957 slutar Ulf Dahlqvist vid CVA för att fortsätta inom civilflyget. Han skriver:

”Att sitta djupt inne i urberget och allt mer och mer bli engagerad i rationaliseringar och ackordsförhandlingar med fackföreningen, i stället för att flyga, var nog ett för stort hopp. Svenska jaktflygets fantastiska uppbyggnad från akrobatiska dubbeldäckare i små svärmar, till ett jaktflyg i klass med världens bästa med radarledda jetflygplan och målsökande missiler, hade jag fått uppleva på nära håll. Flera av mina kamrater fick tyvärr inte tillfälle att vara med att uppleva freden och utvecklingen därefter. Utbildningen samt beredskapstjänst hade medfört hög haverifrekvens. Vi som överlevde var nog inte försiktigare eller skickligare än de som förolyckades. Beredskapsåren med intensiva upplevelser av glädje och sorg, varvade med stunder av eftertanke, satte djupa spår i mitt sinne”.

Detta var dessutom slutpunkten för CVA fältets epok med provflygningar efter monteringar, modifieringar och översyner av flygplan som utgjordes av J 22, Sk 16, B 18, J 21A, J 21R, A 32 m.fl.

Ulf Dahlqvist var inte den enda provflygaren vid CVA. Några av oss träffade vid SATT på Curt Boström som gärna berättade om sin provflygartid vid CVA som tog slut i samband med en nödlandning med flygplan A 32.

Under tidsperioden 1945-1981 utfördes totalt 160 551 flygrörelser (start och landning) på CVA fältet. Totalt utfördes 5 164 provflygningar efter översyner samt ett stort antal provflygningar med flygplan som sattes ihop vid CVA.

61 nödlandningar har noterats.

CVA flygplansepok slut

Nu på slutet av 50-talet hade CVA fått en förlängd betongbelagd bana och CVA flygplats var i ett gott skick.

Motorunderhållet hade ökat vid CVA och motorer i stora emballage flögs till och från Arboga. Till förråden kring Arboga kom en mängd material som till viss del flögs in.

CFA hade bytt namn till UHF och med den ökande mängd utrustningar följde också ett stort reservdelsbehov.

Flygvapnet köpte stora markradarstationer från utlandet som i förekommande fall flögs till Arboga med flygvapnets Herkules flygplan. PS-66 och PS-870 är några exempel på detta. En mängd historier cirkulerar också

om hur enskilda personer lyckats att få flottiljer att sända flygplan till Arboga för hämtning av material. Det var inte så svårt på den tiden då piloterna behövde få flygtimmar och att det räckte med tillstånd från divisionschefen.

Avgående CFV Axel Ljungdahl tar avsked

Den 1 juli 1960 avgick Axel Ljungdahl med pension som CFV. På förmiddagen den 30/6 tog han avsked av flygvapnets personal genom att besöka samtliga flottiljer och CVA. På CVA flygfält hade samlats representanter för arbetsledning, vid CVA och UHF.

På bilden till höger talar avgående CFV till CVA och UHF personal på CVA fältet.



Öppet hus 11 september med flyguppvisning

Söndagen den 11 september 1960 hölls öppet hus för anställda med familjer inom CVA:s område. Superlativen blev stora. Bergtrollet beskrev dagen bland annat enligt följande:

”Succé var ett slitet uttryck, jättesuccé räcker inte till. Över 2 000 besökare hade kommit till fältet. Det var sommar hela dagen och en varm och härlig sol lyste intensivt och försökte att smyga sig in i bergsinfarten och vidare in i tunnlarna.

En imponerande flyguppvisning utfördes av två Lansenplan från F 1. Absolut ljudlöst svepte flygplanen in över fältet och när flygplanen passerat kom jetvrålet. Så kom en uppvisning som fick den flygbitne att falla i trans och alla andra att angripas av magpirr. De tunga planen uppförde sig som fallande löv i höststormens virvlar. Lika överraskande som dom kom lika överraskande var dom borta.

Mässen hade döpts om till Restaurang Lansen som lockade med en härlig söndagsmiddag med musikunderhållning.

CVA styresman Otto Dahlin skrev i sin inbjudan ”Låt den 11 september bli en riktig CVA-dag”. Denna önskan kunde inte bli tydligare uppfylld”.

Bilden visar hur de två Lansenplanen kommer in mot fältet bredvid en uppställd forskningsrobot.

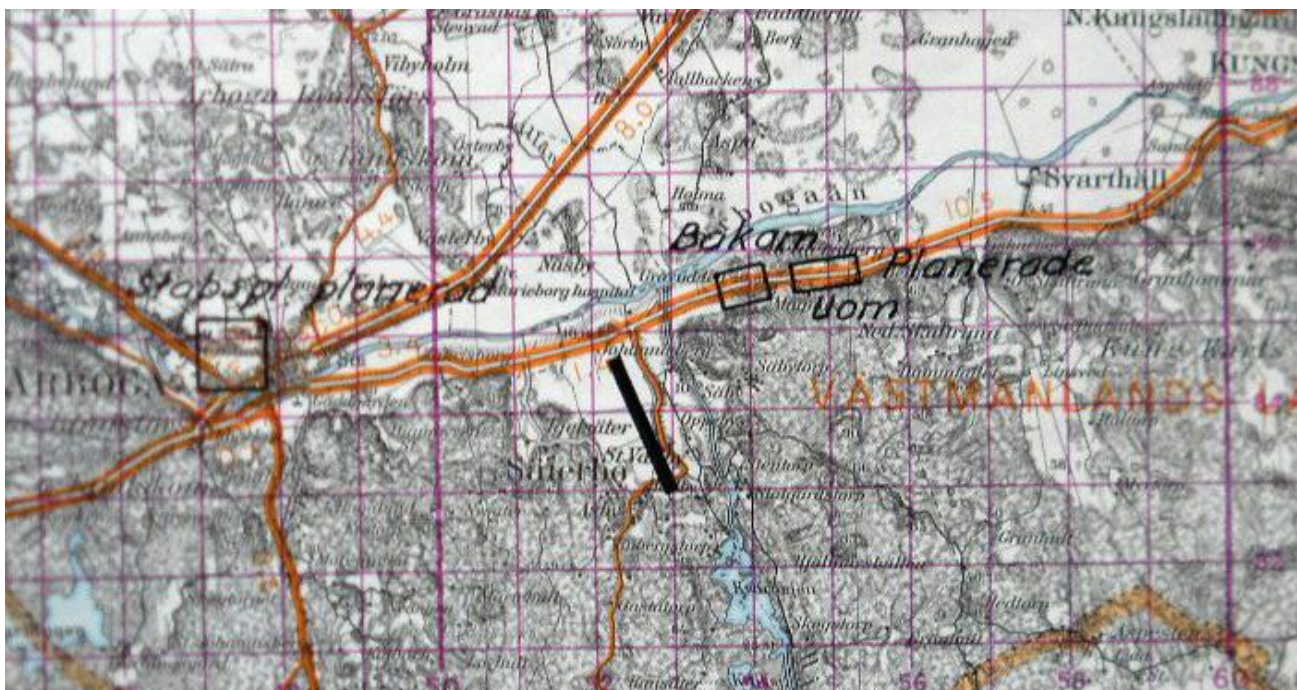


De två Lansen flygplanen. Foto Reinhold Carlsson.

CVA som krigsflygfält

CVA:s flygfält blev från starten 1944 klassad som flottilflygplats och mobiliseringsmässigt som Krigsflygfält. De flesta krigsflygfälten hade en "Fältbeteckning med nummer" medan detta fält hette "Fält CVA".

Under 50-talet togs beslut om att ersätta krigsflygfälten med BAS-60. 70 st BAS-60 baser skulle byggas ut varav "Fält CVA" var ett. Det skulle användas för transport- och ambulansflyg. Tidigt 60-tal byggdes bunkern för kommandocentralen (KC) och 1964 skickades en skrivelse ut med planering för Stabsplats, Bakom och Uom. Nu hade de storstilade planerna för 70 stycken flygbaser skurits ned till 43 stycken och "Fält CVA" fanns bland de som skurits bort.



CVA BAS-60.

KC-bunkern och mastfundament var gjutna. El och manöverkablar var indragna i bunkern och CVA stod beredda att installera radiomasterna när förändringen kom. I dag återstår en el-central, mastfundament och en övergrävd KC-bunker.



El-centralen.



Den övergrävda KC-bunkern.



Mastfundament.

Styresman Otto Dahlin slutar 30 juni 1961

Den 30/6 1961 kom flygvapenchefen Torsten Rapp med eget flygplan till CVA för att framföra flygvapnets tack till CVA:s avgående styresman Otto Dahlin för lång och trogen tjänst. Han åtföljdes av souschefen Lage Thunberg. På bilden nedan på väg i snabb marsch från flygplanet till administrationsbyggnaden.



Anders Högfeldt, Torsten Rapp, Otto Dahlin, Lage Thunberg. Otto Dahlin styresman CVA 1/7 44- 30/6 1961.

Den 24 mars 1962 kom ÖB Torsten Rapp, som nu blivit ÖB, till CVA för att inspektera CVA. Han landade på CVA flygfält och togs emot av bl.a. Styresman Anders Högfeldt.



Anders Högfeldt, General Torsten Rapp och generalmajor Carl Erik Almgren.

CVA firar 25-år med flygdag den 30 augusti 1970

Som en värdig avslutning på CVA:s 25 årsjubileum hade Arboga flygklubb söndagen den 30 augusti 1970 ordnat med en stor flygdag i anknäring till CVA 25-årsjubileum. Det var en varm sensommar dag där 10 000 besökare fick se en mycket fin flyguppvisning.



Ansvariga för flygdagen Eva Söderberg, Olle Jonsson och Kjell Söderberg.

Verkstadsdirektör Anders Högfeldt hälsade åskådarna välkomna och erinrade om att även Arboga Flygklubb har sitt 25-årsjubileum. En 4-sitsig Beech Musketeer utförde en avancerad flygning som följdes av att Leif Kalmliden visade avancerade konster med ett segelflygplan av det polska märket Mucha. En Beech Baron demonstrerades av Jan-Olof Karlsson, ett flygplan som kan göra 340 km/tim. På utsatt tid dånade fyra flygplan J 35 Draken från F 16 in och gjorde en mycket vacker uppvisning i avancerad formationsflygning. Från en helikopter östes rosor ut över publiken. Halv två kom den omtalade viggan flygplan AJ 37. Den visade styrka, snabbhet och rörlighet men presterade inte överljuds fart. Viggens pilot var den på FC placerade kapten Kaj Nyberg, son till f. förrådsdirektören Erik Nyberg Arboga.



Här landar Arbogasonen Kaj Nyberg med flygplan 35.

Flygdag 25 maj 1976

Tisdagen den 25 maj 1976 arrangerade Köpings flygklubb en flyguppvisning vid CVA-fältet inför 5 000 åskådare som resulterade i en tragedi.

En 45-årig uppvisningsflygare från Höganäs som ingick i Rothmans Aerobatics omkom när hans flygplan störtade intill CVA:s flygfält i Arboga. Olyckan inträffade i slutet av flyguppvisningen med en Sk-16 från andra världskriget. Piloten gjorde en stört dykning mot marken men lyckades inte ta upp flygplanet i tid. Det kraschade strax öster om vägen vid Hjälmare kanal på ett gårde tillhörande Vallby gård. Planet exploderade vid nedslaget som var bara några hundra meter från en grupp åskådare. Omedelbart slog stora lågor upp och flygplanet brann som en fackla. Brandkår och ambulans fanns nära olycksplatsen men kunde inget göra. Flera personer svimmade och ambulanspersonal förde chockade åskådare till lasarett. Vägarna vid flygfältet blev fullständigt tillproppade och det tog mycket lång tid att ta sig tillbaka till Arboga.

Rothman Aerobatic internationella flygshow skulle genomföra en flyguppvisning i avancerad luftakrobatik där den förolyckade piloten tillhörde en av de mest avancerade piloterna. Senast utförde de en flyguppvisning i Västerås på måndagskvällen, alltså dagen innan uppvisningen i Arboga.

Samtliga svenska piloter som deltog i flyguppvisningen avbröt genast sin verksamhet men de engelska piloterna ville på egen begäran fortsätta. Olle Jonsson ordförande i Arboga flygklubb förklarade detta med att de engelska piloterna har som kutym att genomföra sina flyguppvisningar även om det händer olyckor.

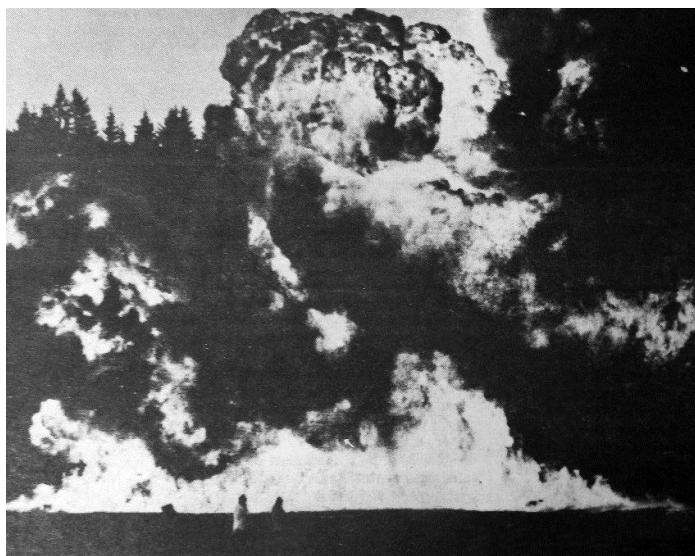
En olycka av detta slag inträffar mycket sällan och piloterna är väl medvetna om de risktagningar som de tar. Men trots riskerna har de valt luftcirkusen som sitt levebröd.

” The show must go on”.

På onsdagen började haverikommissionen sitt arbete och meddelade att de inte kunde hitta något som tydde på tekniska fel varför den troliga orsaken var en felmanöver från piloten. Det var en uppfattning som utredarna kunde få bekräftat när de intervjuade några av de personer som bevittnade olyckan.



Flygplanet störtar



En våldsam brand uppstår.

Ny radioutrustning

På 1970-talet började flygledarens radioutrustning att bli föråldrad och den byttes ut mot en radiostation Tmr-16. Den innehöll två flygradiostationer Fr-16 som vardera kunde bestyckas med 5 radiokanaler. Radiostationen var framtagen för trafikledning i TLF-kärror och var lämplig för CVA fältet med den då förekommande flygtrafiken.



Radiostation Tmr-16.

Leif Brinkhagen var handläggare på FMV för utrustningen och bodde i Uppsala. Där hade man mycket tidigt fått de nya registreringsskyltarna för bilar. Han parkerade sin bil vid flygledarbyggnaden och han, artikelförfattaren och Gösta Almberg var på väg upp till tornet när vår dåvarande säkerhetschef kommer. Vi hälsar på honom på distans och fortsätter uppåt. Plötsligt ropar säkerhetschefen. Var är tysken! Vi stannar upp och ingen av oss förstår något. Han ropar igen, denna gång ännu högre. Jag ropar ned, här finns ingen tysk. Svaret kommer snabbt, bilen står ju här. Han hade inte sett de nya svenska registreringsskyltarna förut. Man skrattar inte åt sin säkerhetschefen utan vi förklarar hur det ligger till. Snabbt avlägsnar han sig. Vi har senare haft roligt åt denna episod många gånger.

Kungaparet och riksdagen besöker "CVA".



— och Arboga
fick ett nytt
kungsord...

När sedan jubileet "kryddades" med ett oväntat kungsord, som går till Arbogahistorien, må det vara kung Carl Gustaf förlåtet . . .

Kungaparet utanför Engelbrektskyrkan och det nya "kungsordet".

En stor händelse var fredagen den 24 maj 1985 när riksdagen firade sitt 550-årsjubileum i Arboga. Med ett extrainsatt direktåg kom kungaparet, talmannen, ett tiotal statsråd, några hundra riksdagsledamöter och andra prominenta gäster till Arboga. Statsministern kom med bil tillsammans med Tanzanias president Nyerere.

Efter besök i Engelbrektskyrkan var det dags för den högtidliga jubileumsceremonin på Stora Torget med ett flertal talare med bland andra kommunfullmäktiges ordförande Gösta Carlsson, statsminister Olof Palme och kungen som fällde den ännu omtalade devisen "Kära Örebroare".

Efter lunch bar det iväg till CVA fältet där en scen var uppställd vid kanten till fältet.

Där tog det 40-årsjubilerande FFV emot av FFV Generaldirektör Rune Nyman. Till denna mottagning släpptes allmänheten inte in och även antalet anställda var begränsat. Bengt Nilson uppgav att det skulle kosta företaget över 200 000 kr om alla anställda skulle få ledigt och det skulle man inte ha råd med. Artikelförfattaren var där med en kund från FMV. Det var intressant att följa SÄPOs undersökning av området med bombhundar mm.

Plötsligt kommer en bil inrullande med kungaparet och drottningen vinkar glatt till oss två som stod en liten bit från scenen. Första och sista gången som vi spontant fått en vink från en drottning. På scenen fanns sedan kungaparet, talmannen, Rune Nyman samt några till och nedanför ett stort antal riksdagsledamöter. FFV generaldirektör Rune Nyman nämnde i sitt anförande att 40 år inte kan ses som mycket jämfört med riksdagens 550 år men med tanke på flyget historia så är 40 år mycket. I en för tillfället ordnad utställning visades FFV:s produkter och flygmotorer som underhålls i Arboga. Här noterades att Olof Palme tog President Nyerere under armen och tog honom till Drakens motor där en diskussion startade. Presenter lämnades över till kungaparet och talmannen. Kungen fick motta ett jaktgevär Carl-Gustav 2000, drottningen ett dussin handdukar vävda med koppling till Arboga och talmannen fick en malmklocka tillverkad i Arboga. Därefter fick kungen skriva sitt namn på en minnessten. Bilderna nedan visar när kungen skriver sitt namn på stenen och till höger stenen som står utanför mässen i Arboga.



Samtliga bilder Arboga Tidning



Flyguppvisningen fick Drottningen och Talmannen att hålla för öronen.

Som avslutning visades ett flygprogram med flygplan 37 Viggen som dånade fram över fältet och som fick hedersgästerna att hålla för öronen.

Efter flyguppvisningen flög de närvarande riksdagsledamöterna till Stockholm med flygvapnets Herkulesplan och kungaparet med sitt eget flygplan från CVA flygfält.

O-ringen 22-26/7 1991.

Det största evenemanget som hållits på CVA flygfält var 5-dagars-orienteringen, O-ringen, som hölls mellan den 22-26/7 1991. CVA fältet var centralort för tävlingarna vilket innebar att en enormt stor campingplats med tält och husvagnar upprättades samt en stor scen där invigning och prisutdelningar efter varje etapp hölls. Hit började

deltagarna med familjer att samlas några dagar före tävlingsstart. 17 000 tävlande var anmälda och som med familjer uppskattades till en bra bit över 20 000 personer som samlades på flygfältet.



Campingen på CVA flygfält.

Det blev en spektakulär ankomst till flygfältet i Arboga på lördagen då regnet, som pågått i tre dagar, strilade ner från en vidöppen himmel. På några timmar vräkte regnet ner och gjorde det omöjligt att låta vanliga personbilar dra ut husvagnar på fältet. Det var till att ställa upp husvagnarna på den asfalterade delen av flygfältet men problemet var att de blev packade så tätt att brandkåren ställde som krav att det skulle var ständig brandbevakning vilket Arboga OK (AOK) som arrangörer inte räknat med. I all hast fick AOK kalla in folk som utförde detta. Nästa dag ordnade man fram ett antal fyrhjulningarna som då kunde dra ut husvagnarna till de reserverade platserna rätt.

Till invigningen på söndagen hade vädret blivit bättre även om det förekom regnskurar. Bergslagsposten uppskattade antalet besökare på flygfältet till 20 000 personer från 30 nationer. Arrangörsklubben hade ordnat fram flis som strötts på gräset för att göra det lättare för åskådarna. Invigningen bestod av fallskärmshoppning, flyguppvisning, högtidliga tal och underhållning med Thore Skogman som programledare och bröderna Slut från Surahammar som uppskattade underhållare. När Thore Skogman presenterade programmet regnade det men när bröderna Slut kom in blev det uppehåll. Efter deras galna och mycket uppskattade program tog Thore Skogman över och då började det att duggregna igen. En av bröderna Slut tar mikrofonen och säger ”när han från Hallsta tar över då blir det regn igen”, så kan stämningen vara mellan tvillingkommunerna Sura och Hallsta.



Klockan 17.00 drog armens musikkår igång och landshövding Jan Rydh hälsar alla välkomna till Arboga och Västmanland. I sitt tal säger han ”*nu får det sluta att regna för det är på bröllop och invigningar som det regnar vilket betyder lycka*”. Han fick rätt, vädret blev sedan strålande under resten av veckan och detta överskuggade den tråkiga inledningen.

Arrangör för centralorten var Arboga OK som gjorde ett mycket stort arbete. Eftersom att CVA/FFV var skyddsområde krävdes bevakning att inga obehöriga försökte att ta sig in på området. För detta hade AOK ständig rondering av området. I nordöstra delen av flygfältet fanns en speciellt anlagd gräsyta för antennmätningar som inte fick beträdas av de som bodde på fältet (mätplatsen före AMPA). Ett problem som AOK fick dras med under hela veckan, var att kyrkan placerats på en plats där bonden som arrenderade marken hade gödslat ordentligt vilket föranledde en kväljande stank. Det bekom inte de ”icke troende” så mycket men var besvärande för besökarna i kyrkan.

CVA:s goda kontakter med försvarsmakten kunde i några fall utnyttjas. Logistiken krävde ett bra radiosamband över det stora område som användes. Här fick markradioavdelningen vis Flygstabens sambandsavdelning låna ett stort antal basradiostationer som arrangörerna kunde använda.

För att komma till den sista etappen, som var förlagd till Säby, vilket var på andra sidan av Hjälmarekanal, hade man bett Ingenjörstrupperna från Södertälje om hjälp med ett brobygge.

Problemet var att AOK inte fick stänga av kanalen någon längre tid då detta var en tid då många förflyttade sig till och från Hjälmaren. Kanalen var avstängd efter sista slussningen torsdag kväll till fredag kväll kl 1730. Detta medförde att den provisoriska bron skulle avlägsnas efter det att den sista lämnat tävlingsområdet men före kl 1730. Det gick bra.



Bron över Hjälmare kanal.

Antennmätplats AMPA.

CVA representerade ett stort tekniskt kunnande som utvecklats genom de konsulttjänster som KFF/FMV nyttjat. Det fanns inom ett stort antal områden. Som konsult krävdes att man låg på framkanten inom tekniken och helst några år före produktionen. Inom kommunikationsområdet var ett nytt radiosystem mark-flyg aktuellt att anskaffa. Det skulle vara säkert att använda, omöjligt att störa ut och kunna förmedla tal och data digitalt. Utöver en simulering i testbänk behövdes en mätplats där det gick att utföra utprovning av nya koncept som s k adaptiva- eller situationsanpassande antenner för flygplan, fordon och markanläggningar.

Här väcktes förslaget om att bygga en antennmätplats på ”CVA flygfält”. Det skulle innebära höga master på några fasta platser på flygfältet.

För flygvapnet var det angeläget att ha tillgång till en dylik antennmätplats för att säkerställa optimala egenskaper till och från det nya flygplanet, flygplan-39, som var under framtagning. Ärendet förankrades högt upp i organisationerna hos flygvapnet och FMV där medel tillskötts från alla tre vapengrenarna.

På 90-talet var det också viktigt för kommunerna att ha civila flygplatser för att få snabba persontransporter för affärsresenärer samt att ge samhället goda transportmöjligheter.

I Arboga arbetade några kommunpolitiker för att göra "CVA-fältet" till en kommunal flygplats. Det fanns en bra och lämplig bana och flygfältet låg mellan de kommunala konkurrenterna Örebro, Västerås och Eskilstuna. Antennmätplatsens master skulle bli sådana att Luftfartsinspektionens krav på hinderfrihet inte skulle innehållas.

Nu uppstod en tvist i Arboga, vilket var viktigast en kommunal flygplats eller en antennmätplats. Diskussionens vågor svallade för och emot. Flygvapnet behövde en antennmätplats och Arboga var ur många synpunkter en lämplig plats för en sådan.

Arboga kommun visade sitt missnöje över förslaget och uppvaktade FMV med ett motförslag där antennmätplatsen skulle byggas på annan plats. Vid ett sammanträde mellan Arboga kommun och FMV förklarade CFsyst/FMV att kommunen förslag inte var acceptabelt och att mätplatsen skulle byggas på föreslagen plats. Så blev det och antennmätplats AMPA byggdes upp på den plats som FMV och FFV föreslagit.



John Hübbert och Bengt Bardvall tar det första spadtaget följt av det andra med Claes-Göran Danielson.

Nu finns antennmätplatsen på flygfältet och utrymme finns för Arboga flygklubb att bedriva sin verksamhet. Däremot är flygplatsens möjlighet att nyttjas för reguljär flygtrafik stoppad för lång tid framåt.

Flygtrafikledningen är nu borta sedan många år och all teknisk utrustning kopplat till detta är demonterad.



Antennmätplats ovan jord. Kontrollrum under jord

Presentation av Ulf Dahlqvist, CVA:s första provflygare

Ulf Dahlqvist var under sina 12 år vid CVA en känd och uppskattad person. Som provflygare var hans flygningar över Arboga uppskattade och välkända samt i vissa fall mer avancerade än det han visade på flyguppvisningarna. Det hände att CVA styresman Otto Dahlin kallade till sig Ulf Dahlqvist och gav besked om att han måste bli litet försiktigare. Även utanför provflygverksamheten var han en välkänd och uppskattad person inte minst som flyglärare vid flygklubbarna i Arboga, Köping och Örebro. Hans utbildning som ingenjör, värnpliktig vid infanteriet, värnpliktig pilot vid flygvapnet, jaktstridsflygare vid F 9 samt provflygare vid CVA gör honom mycket intressant.

Allt detta ger en såväl indirekt som direkt koppling till CVA-fältet och hans tekniska kommentarer till verksamhet i CVA verkstäder. Därför är det på plats att presentera Ulf Dahlqvist litet djupare i denna artikel om CVA flygfält. Detta beskrivs i jag form” i boken Svenska Vingar 3 på ett mycket läsvärt och trevligt sätt. Det följande är saxat ur boken som intresserade uppmanas att läsa. Bokens upphovsman har godkänt att utdraget får göras.

Under värnplikten 1941 anmälde jag mig som intresserad till en speciell signalistbefälsutbildning vid I 12 i Eksjö dit jag blev antagen efter vissa prov. Utbildningen omfattade kortvågsradio, telegrafi, fälttelefoner mm. Jag gjorde mitt bästa under utbildningen men när det blev tal om långtidskommendering till Karlberg för ytterligare utbildning blev jag och en kamrat övertygade om att vi måste hitta på något annat. Flygvapnets annons om utbildning till värnpliktiga flygförare blev räddningen.

Flygvapnet.

UTBILDNING AV VÄRNPLIKTIGA RESERVFÖRARE.

Utbildningen börjar i februari 1942 och omfattar grundläggande flygutbildning vid flygvapnets flygreservskola under omkring 9 månader, omedelbart följd av grundläggande flygslagsutbildning vid någon flygflottilj under omkring 6 månader.

Utbildningen berättigar icke till anställning som officer eller underofficer på aktiv stat eller i reserven. Chefen för flygvapnet äger avbryta utbildningen för dem, som visa sig olämpliga.

För antagning fordras

- a) att vara villig att genomgå ovannämnda utbildning och att därefter fullgöra beredskapstjänstgöring, då så erfordras;
- b) att vara inskriven som värnpliktig;
- c) att under år 1942 fylla högst 25 år;
- d) att inneha erforderlig skolunderbyggnad (minst realexamen önskvärd) samt
- e) att uppfylla fordringarna på kroppsbeskaffenhet för utbildning till flygförare; detta utrones genom läkarundersökning, som genom chefens för flygvapnet försorg företas efter det ansökan om antagning inkommit; innan ansökan insändes skall vederbörande genom egen försorg undergå läkarundersökning för fast anställning vid krigsmakten.

Utbildningen kan sökas av varje värnpliktig, som fyller ovan angivna fordringar oberoende av tilldelning, tidigare militär utbildning m. m. Utbildningen tillgodoräknas vederbörande såsom i fredstid fullgjord värnpliktstjänstgöring eller del därav.

Ansökan att bli antagen till denna utbildning skall ställas till **Chefen för flygvapnet, Stockholm 10**, och vara insänd före **den 30 november 1941**.

Ansökan skall åtföljas av inskrivningsbok, av militärläkare utfärdat läkarintyg, att den sökandes kroppsbeskaffenhet fyller kraven för fast anställning vid krigsmakten, åldersbetyg, styrkta avskrifter av betyg i avlagda examina och intyg rörande event. praktisk tjänstgöring, övriga handlingar, varmed sökanden vill styrka sin behörighet, intyg, därest sökanden är omyndig, att målsman icke har något att erinra mot ansökan samt uppgift om postadress och telefonnummer.

Annons om värnpliktiga reservförore.

Fredagen den 20 februari 1942 kom jag med nattåget till Eslöv för att anmäla mig som flygelev till flygvapnets flygreservskola i Eslöv. Tjänsten i flygvapnet kom att börja med en kommendering till flygflottiljen F 3 i Malmslätt utanför Linköping. Jag blev efter en tid tillfrågad om jag ville flyga vilket jag självfallet ville. En leende ung fänrik hälsade på mig och sa att nu ska vi göra en trevlig flygtur tillsammans. Jag blev placerad i den främre sittbrunnen i en Tiger Moth, Sk 11. Plötsligt hörde jag att motor accelererade snabbt och rätt som det var flög vi. Vad som sedan hände vet jag inte riktigt. Horisonten började luta åt olika håll och jag hängde ibland med huvudet nedåt. I början höll jag mig hårt i sargen men när jag märkte att jag inte kunde ramla ur flygplanet kopplade jag av helt och hållet. Jag tittade inte ut utan följde bara med i de snabba lägesförändringarna så gott det gick. Alltsammans var obehagligt. När vi landat och kört in kände jag mig ordentligt omskakad och det enda som kändes bra var att se de besvikna ansiktena som mötte mig på hangarplattan. Någon extra rengöring av flygplanet

behövdes inte. De närmaste dagarna funderade jag på om den våldsamma introduktionen ingick i provtjänstgöringen eller om det låg en privat vadhållning bakom. Hur det än var accepterades jag och hamnade en fredagsmorgon på järnvägsstationen i Eslöv.

Reservflygskolan var etablerad på Eslövs flygplats. När den grundläggande flygutbildningen avslutades i oktober 1942 var vi 49 (av 75 som började) lyckliga flygelever som fick sina silvervingar. Två år senare hade 12 av oss förolyckats vid haverier.

De radioutrustningar för kommunikation som då fanns i flygvapnets jaktflygplan var kortvågsapparater. När det fanns radiopejl var det lång- och mellanvågsmottagare.

Radiotelefonin på kortvåg var ofta osäker. Därför skulle alla förare kommunicera genom telegrafi med en speciell nyckel. Radiotelegrafi med s.k. Q-förkortningar, förkortningar med tre bokstäver och Q som första, ingick i programmet. I den teoretiska utbildningen var meteorologi försummat, brister som sedermera skulle visa sig allvarliga. För oss flygelever hade det dagsaktuella vädret varit bra eller dåligt som resulterade i flygdag eller icke flygdag.

Vi var sju förväntansfulla flygförare som skulle börja jaktflygutbildningen vid Kungliga Göta Flygflottilj F 9 utanför Göteborg de första dagarna i november 1942. Nu skulle vi börja att flyga riktiga stridsflygplan. Snart skulle vi sitta som piloter i de snabba, dundrande flygplan som vi alltid tittade så långtansfullt efter. Hur skulle det bli? Hur skulle vi klara de nya kraven som skulle ställas på oss? Vi kände varandra ganska bra tyckte vi, men under det kommande året skulle vi komma mycket, mycket, mycket närmare varandra.

Silvervingar är ett militärt flygarmärke m/36 som i stället för att vara guldförgyllt försilvrades, enligt Flygvapenorder Nr 41. 15 maj 1940.

Silvervingar blev även benämningen på de civila piloter, som ställde upp som frivilliga värnpliktiga flygförare i det svenska [Flygvapnet](#) vid [andra världskrigets](#) utbrott. Efter godkänd utbildning vid någon av Flygvapnets reservflygskolor tilldelades de numrerade försilvrade flygarmärke m/36. Märket var formgivet av [Erik Fleming](#).

Vid den första ceremonin där vingarna delades ut , 1940, läste [flygvapenchefen](#) General [Friis](#) upp ett skrivet tal:

”Eftersom jag anser att ni ej är fullvärdiga flygare i Flygvapnet kommer ni ej att få de vanliga guldingarna. I stället kommer ni att få försilvrade vingar. Några sådana har ej hunnit framställas utan kommer att tillställas er senare”.

Följande lista visar de flygelever som 1942 fick mottaga silvervingarna av General Nordenskiöld.



7. Nedanstående vpl

hava med godkännande vitsord genomgått GPU vid 1942 års FRS, ^{fr}
 äro berättigade bära flygarmärke m/36 (silver),
 beordras fr o m den 23/10 till flöjtsknutgöring säson Ff samt
 påbörja den 2/11 GPSU, l. per enligt följande:

Vpl nr	Namn	GPSU vid	Vpl nr	Namn	GPSU vid
200-28-40	Abrahamsson	F 7	427-41-41	Arvidsson	F 9
155-62-41	Andersson	F 3	495-32-39	Bartilsson	F 9
313-59-39	Andersson	F 2	1467-45-41	Bengtsson	F 7
519-14-40	Andersson	F 6	1116-45-41	Brandel	F 9
141-18-41	Andreasson	F 6	214-13-39	Carlsson	F 7
1149-45-41	Arbischoung ^{R. 106}	F 3	238-6-39	Cronholm	F 10
1965-28-41	Dahländer	F 10	186-63-41	Lindblad	F 9
6282-45-41	Dahlquist	F 9	887-45-41	Lindman	F 10
109-28-41	Egés	F 11	64-20-38	Linell	F 6
1843-45-37	Egnerts	F 3	469-67-40	Mellberg	F 6
2336-45-39	Engström	F 6	1549-46-41	Paavola	F 10
77-40-40	Grahn	F 6	329-35-40	Persson	F 9
302-23-41	Hedström	F 10	420-8-41	Liurn	F 11
554-2-37	Hjertstrand	F 3	2490-43-40	Sandberg	F 7
766-44-41	Holm	F 11	850-2-38	Schoultz	F 11
656-46-39	Hök	F 7	70-26-41	Sjlander	F 6
6511-45-41	Jansson	F 6	578-60-41	Skog	F 7
320-57-41	Johansson	F 9	1336-23-37	Ståhljors ^{R. 106}	F 10 ^{Enk 1}
475-45-41	Jungnélius	F 7	788-67-39	Sörstoby ^{v. 320}	F 9
508-28-41	Kloflund	F 7	272-54-39	Uhländer	F 3
114-7-41	Knutsson	F 10	163-63-40	Sahlstedt	F 7
33-2-41	Kullberg	F 2	264-23-41	Weider	F 7
487-57-41	Kvist	F 2	558-59-39	Witberg	F 2
95-73-41	Larsson	F 7	3362-45-40	Åhlberg	F 10
779-60-41	Larsson	F 11	616-31-40	Åman	F 7 ^{Enk 2}

Ovanstående vpl utrustas, redovisas och avslönas fr o m den 2/11
 vid de depåer, där GPSU påbörjas.



Jaktflygplan J 11 över Åby i Göteborg.

Flygplan J 11 hade en svensk kortvågsradio, Fr III, med en fast frekvens som avstämde på marken före start. Kortvågsapparaterna var mycket känsliga och fordrade ständig skötsel av kunnig personal. Markpersonalen som kommit med till Sjöbo hade problem med verktyg, mätutrustning och annat i det fuktiga vädret. Speciella mikrofoner, s.k. strupmikrofoner användes i flygplanet för att föraren skulle slippa att hålla i någon mikrofon vid sändning. När föraren pratade tog mikrofonerna upp talet genom huden vid struphuvudet, men åtskilligt annat ljud från motorn och fartvinden kom också med. Att inte läsbarheten blev den bästa är lätt att förstå. Allt detta tillsammans gjorde radiokommunikationerna opålitliga.

Under flygningarna brukade divisionschefen stå ute på fältet för att leda trafiken. En portabel kortvågsradio hade hopmonterats speciellt för flygningarna i Sjöbo. Fältradion var stor som en ordinär hundkoja på hjul och var sammankopplad med en jättetung batterivagn.

Kanske såg radion som Ulf Dahlqvist beskriver ut som på bilden nedan. Det är en Flygradio Fr III monterad på en kärra med batteri under. Det är samma typ av radio som installerade i Ls-torn och som benämndes LS-radio.



Markradio "Fr-III".

Som reserv hade divisionschefen med sig en röd trafikledarflagga. En episod är följande två exempel:

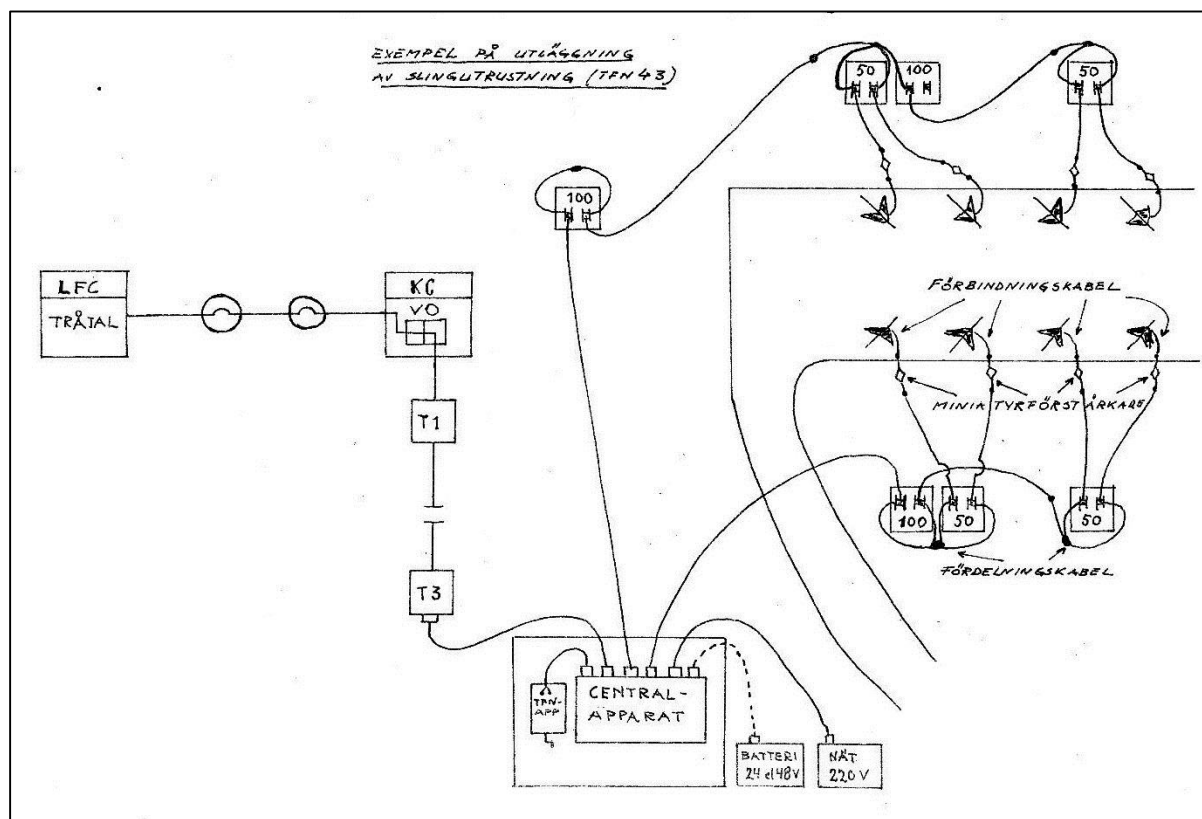
Divisionschefen tog upp fältradions mikrofon och beordrade start. Gruppchefen hörde inte ordern utan stod kvar med sin grupp. Divisionschefen upprepade sin order några gånger men tog sedan den röda signalflaggan och vinkade startsignal. Då startade gruppen i i samlad formering. Gruppen låg snyggt tillsammans och steg i vänstersväng när dimman från söder började att komma in över fältet. Divisionschefen blev synnerligt förskräckt över att dimman kom så snabbt. Upprepade gånger anropade han gruppchefen på radio och gav order om att han genast skulle landa med gruppen men ingen reaktion syntes. Tydligt fungerade inte gruppchefens radio. Divisionschefen blev upprörd och ändrade plötsligt sin order. – Alla som hör mig, landa omedelbart- Samtliga flygplan, utom grupplederen, dök genast ner mot flygfältet och landade.

Ett annat exempel på radiosamband var vid en skjutövning med bogserat mål mellan Stora Pölsan och Måseskär med höjden 1500 m. När jag startat och stigit märkte jag att molnslöjorna var tjockare och låg lägre än som bedömts från marken. Jag anropade bogserplanet på radio men fick inget läsbart svar. Radioförbindelsen på bogserplanet som var en B 4 fungerade inte alltid så det bekymrade mig inte så mycket. Knattret i lurarna som hördes efter mina sändningar tolkade jag som svar med bekräftelse på att flygplanet var på väg mot skjutsträckan. Molnen blev tjockare och tjockare och det började att kännas otrevligt. Jag försökte att komma under molnen men det gick inte. Därför steg jag men nådde flygplanets maximala stighöjd utan att komma igenom molnen. Nu visste jag inte var horisonten var. Det var som att rulla utför en ett brant stup med en mjölsäck över huvudet. Vitt, vitt, bara vitt. Med en mental kraftsamling och utan att titta ut i dimman lyckades jag att dämpa instrumentens livliga utslag och efter några allt mindre och lugnare pendlingar visade de så småningom att flygplanet låg stabilt i planflygläge. En ilning av berusande lycka strömmade genom kroppen. Jag sjönk långsamt och till slut såg jag

havet på en höjd av 150 m. Sikten var dålig, kanske någon km i duggregnet. Jag flög sjunkande i plan flykt, allt var grått men någon horisont syntes inte. Ön Rörö dök upp och hemflygningen mot F 9 via Nordre älvs utlopp var inget problem. Kurt i bogserplanet hade mött väderförsämringen och vänt hem till basen och på radio försökt att meddela mig utan att få radiokontakt. Mina anrop hade han hört och försökt att besvara. Detta allvarliga tillbud skakade om mig ordentligt psykiskt men stärkte samtidigt mitt självförtroende.

Under en period i kriget då vi hade en rote i högsta beredskap var jag rotechef. Vi skulle vara i luften på två minuter. Jag satt i flygplanet med en fälttelefon i knät. Den var direktkopplad till Luftbevakningscentralen. På så sätt kunde vi få larmrapporterna snabbare. Plötsligt ringer fälttelefonen. Luftbevakningscentralen rapporterar att en formation stora flygplan hade siktats utanför nidingen i södra skärgården med kurs mot Göteborg. Jag langade ut fälttelefonen till markpersonalen och gav tecken för start. Var detta ett inledande anfall mot Göteborg? Skulle min rote nu möta den första vågen bombare? Fanns det eskortjakt på högre höjd? Då kom ett anrop från SLI, F 9:s kortvågsradio, att den formation flygplan som nu rapporterats inte var flygplan utan tranor.

”Trådförbindelserna till jaktflygplanens uppställningsplatser moderniserades och startorderförbindelse m/43 infördes. Med detta system kunde startorder ges från Lc direkt till jaktpiloten vid krigsflygplats. Utrustningen vid krigsflygplats kallades ”Flygplanstelefon”. Bilden nedan visar en skiss på utförandet av Startorder m/43”, det var troligen en telefon i denna kedja som Ulf Dahlqvist använde”.



Slingutrustning Tfn 43

I december 1944 fick vi våra nya flygplan J 22. Vi upplevde flygplanen med stor glädje. J 22 flög nästan dubbelt så fort som J 11:an. Instrument och radioutrustningen var dock för enkla, radion var samma kortvågsradio som vi hade haft så många problem med i J 11:an (Fr III). Flera uppdrag fick ställas in på grund av dåligt eller befarat dåligt väder. Med bättre instrument och radioutrustning hade dessa kunnat utföras.

Sommaren 1944 upplöstes division vid F 9 och det var dags att hitta något nytt. Och jag började som provflygare vid FFVS Bromma som var flygförvaltningens flygverkstad och som byggde jaktflygplanet J 22 på Bromma flygplats i Stockholm. De följande 12 åren stannade jag sedan i flygvapnet och fortsatte med provflygning vid CVA och CVV. Därefter startade jag Nordflyg och flög där några år innan jag blev luftfartsinspektör i Luftfartsverket.

Provflygverksamheten började med en koncentrerad utbildning vid Försökscentralen i Malmslätt varefter jag fick ett kontor i en hangar vid Bromma flygplats.

Introduktionen vid FFVS började med information om att de två första provflygplanen hade totalhavererat. Det första med dödlig utgång och det andra med att föraren skadats. Dessutom hade två andra flygplan skadats under

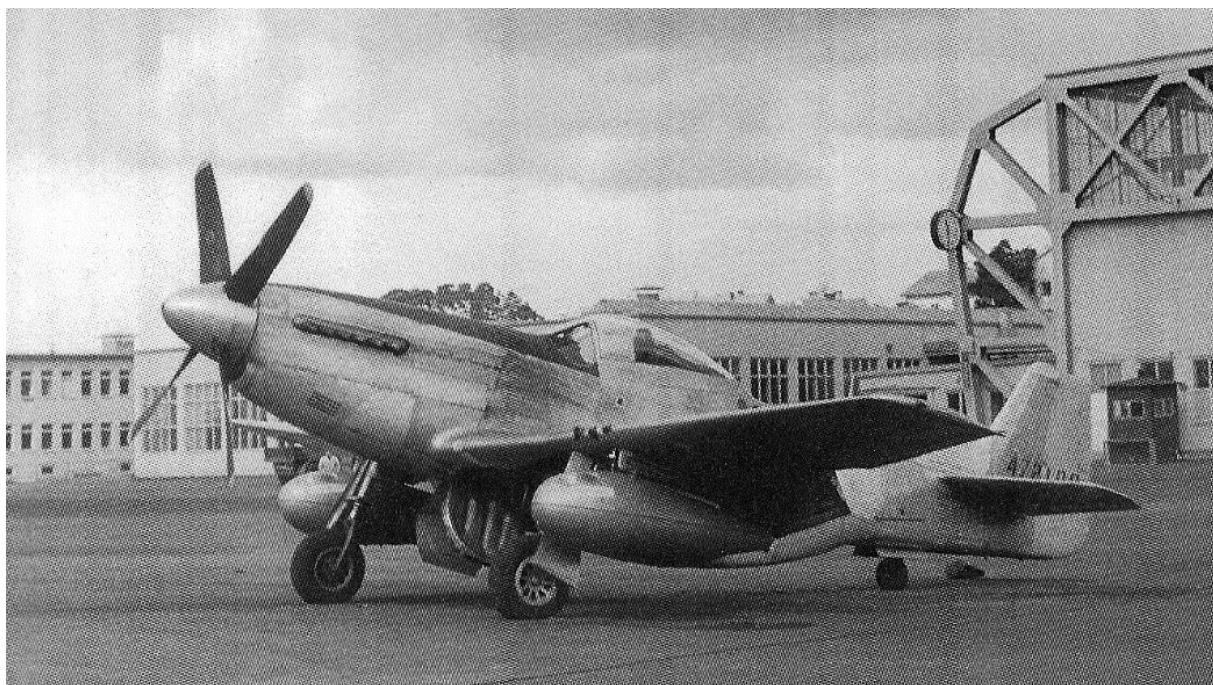
inskolning av piloter som skulle leverera flygplanen till F 9. Eftersom att jag redan hade flugit J 22 vid F 9 i krävande tjänst blev jag förvånad och undrade vad man gjorde för mystiska prov på flygverkstaden. Något riktigt svar fick jag inte då men den kommande tiden skulle visa att provflygning på FFVS inte var helt riskfri.

I augusti 1940 beslutades att ett nytt jaktflygplan J 22 skulle tillverkas i Sverige. 500 underleverantörer engagerades och som skulle tillverka 12 000 av de 17 000 olika delarna som flygplanet bestod av. Motorn var ett allvarligt problem. Tyskarna hade tagit ett antal amerikanska motorer som krigsbyte i Frankrike. Dessa köptes från Tyskland men de täckte bara 50 % av behovet. Resten tillverkades av SFA i Trollhättan där man kopierade originalmotorn utan tillstånd från tillverkaren Pratt & Whitney i USA. Detta var en teknisk bedrift som visade vårt lands höga verkstadstekniska standard. Motorerna betecknades STWC3.

J 22:orna hade en egen markradiostation i FFVS hangar. Radiooperatörerna Olle Bromark och Per Sjölin skötte den interna radiotrafiken som var på kortvåg och hade kontakt med flygtrafikledningen på telefon.

I mars 1945 köpte flygvapnet 50 exemplar av dåtidens bästa jaktflygplan, P-51D Mustang, från England som i Sverige fick benämningen J 16. De första maskinerna flögs i april av allierade piloter till Bromma flygplats. Flygplanen som var fullt stridsutrustade landade på flygplatsen med laddade automatkanoner. Några av piloterna sa till och med att de varit inblandade i strid under flygningen till Bromma.

FFVS fick i uppdrag att iordningställa de första flygplanen för leverans till F 16 i Uppsala.



Nylevererad Mustang P-51D framför FFVS april 1945.

Jag fick då tillfälle att flyga alla jaktpiloters drömflygplan. Motorns brusande jämna gång samverkade med flygplanets utrustning och förarplatsens utformning till att genast ge föraren en känsla av kraft och tillförlitlighet. Alla reglage fanns på rätt ställe och var ergonomiskt utformade. Instrumenteringen var komplett för instrumentflygning med bland annat fjärrkompass och gyroskopiskt sikte. Syrgasanläggningen var en helautomatisk reglerapparat syrgasmask som innehöll radiomikrofonen.

Mustangen var det första flygplanet som jag flög som hade en verkligt funktionell kommunikationsradio (UKV med FM). Klar störningsfri sändning/mottagning på flera valbara frekvenser bara genom att trycka på en knapp. Otroligt bra!

Radiostationen som Ulf Dahlqvist beskriver köptes sedan i stora antal och fick i flygplansversionen benämningen Fr-VII.



Sändtagare Fr-VII med manöverapparat.

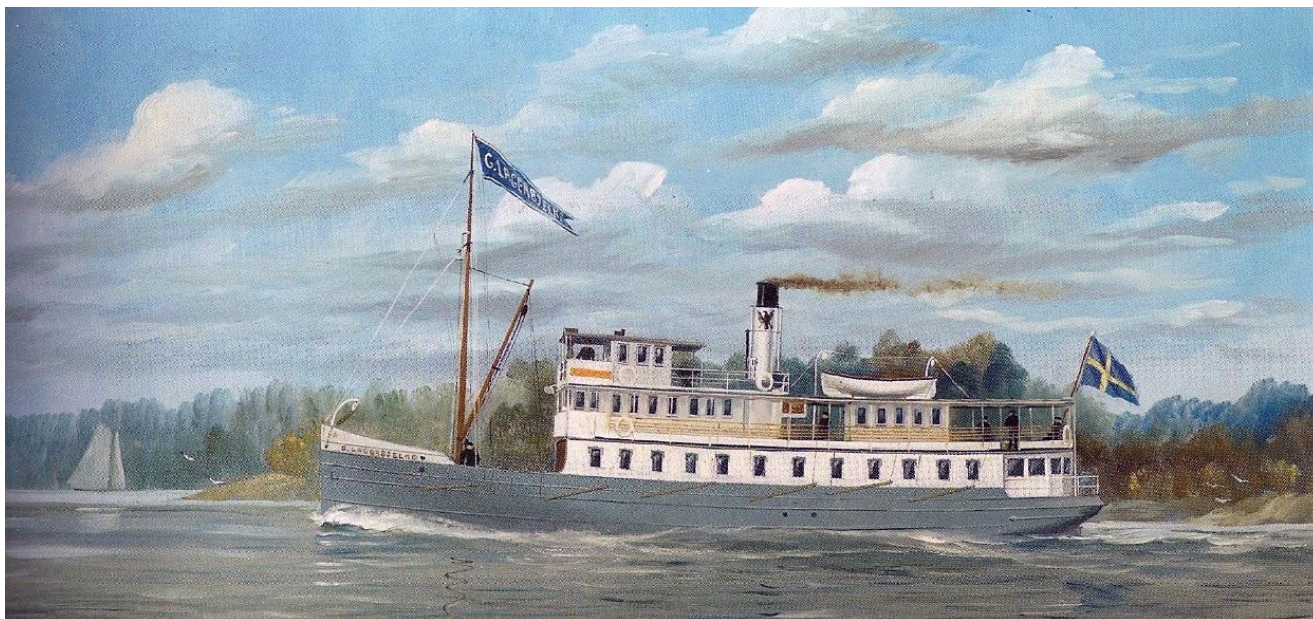
Att flyga jaktplan och självständigt få svara för flygvapnets provflygningar vid en av flygvapnets centrala flygverkstäder lockade mig. Flygförvaltningen lovade dessutom att befattningen skulle bli en civil tjänst.

Medan förberedelser pågick hade jag en del uppdrag i Arboga som inte direkt innebar flygning. Normalt tar man tåget till Arboga men det fanns ett trevligare färdssätt. Kapten Sjödins ångbåt , Gustav Lagerbjälke, avgick från Riddarholmskajen i Stockholm till Arboga några dagar i veckan. Jag brukade cykla till Riddarholmen på kvällen , gå ombord och parkera cykeln mot relingen på däckat.



Riddarholmskajen på 1940-talet

När ångbåten lagt ut och långsamt gled förbi stadshusets lyriska arkad hördes hur fartygets sjöjungfru –kaptenens hustru- började att förbereda serveringen. Läckra smörgåsar med öl och iskylt kryddat brännvin i höga etsade glas trollades snabbt fram på ett litet bord av järn. När skymningen tätnade var det dags att lämna däckets för att somna i den reserverade minihytten. Ångbåten angjorde kajen vid Stureparken i Arboga tidigt på morgonen.



Ångbåten Gustaf Lagerhjälke

När den första J 22:an anmäldes färdig i Arboga pågick fortfarande provflygningarna på Bromma. Jag flög fram och tillbaka med Sk 12:an den 26 april 1945 för den första provflygningen i Arboga. Det kändes historiskt med det första flygplanet som iordningställdes vid CVA och den första produktionsflygningen på fältet. Detta borde vara den verkliga invigningen av CVA och inte den formella som planerats litet längre fram under året. Den första provflygningen borde markeras på något särskilt sätt inom vårt arbetsteam. Jag ringde min vän Arne Rydeborg och omtalade min ankomst. Sk 12:an gjordes startklar och strax innan starten kom en ung ingenjör, som jag tror hette Nord, fram och frågade om han fick följa med till CVA vilket jag inte hade något emot. Under hela flygningen i lugnt och fint väder över Mälaren satt jag och funderade på om jag vågade att genomföra mitt upptåg. Hur skulle passageraren reagera? När vi var rakt över Kungsör kunde jag inte hålla mig längre. Med en mjuk lugn manöver rollade jag över till ryggläge och fortsatte sedan i det läget mot CVA. Gräsfältet började just synas i horisonten. Motorn arbetade utmärkt. Jag såg att passageraren framför mig krampaktigt höll i sig med händerna i sargen under frontrutan. Där svängde jag fortfarande i ryggläge ut med medvindslinjen, minskade flyghöjden och började att svänga in på finalen Först när svängen var färdig rollade jag flygplanet tillbaka i rättvänt läge för en normal final och landning. Som väntat hade en grupp intresserade CVA:are samlats på flygfältet för att ta emot mig. När en liten prick dök upp i öster började man att spana med kikare för att se vad det var som kom. Vad var det ovanpå flygplanet? Satt hjulen på översidan? När flygplanet till och med svängde in mot finalen i ryggläge avstannade samtalen. Skulle han landa så? Arne Rydeborg som tidigare själv varit pilot i flygvapnet, sade efteråt att han först varit litet undrande, men tidigt förstått mitt praktiska joke. Han hade då inte sagt något utan haft roligt åt de övrigas spekulationer. Efteråt ville jag tala med min passagerare och förklara sammanhanget, men det gick inte. Så fort maskinen stannat hoppade han ur flygplanet som gubben ur lådan, och sprang i ilfart mot kontorsbyggnaden. Troligen åkte han hem med SJ som garanterat körde med alla hjulen på rälsen, hela sträckan.

Att byta Bromma flygplats mot gräsfältet i Arboga var positivt för mig på flera sätt. I Arboga var all annan trafik sällsynt både på marken och i luften. Olle Bromark hade följt med från FFVS och skötte en provisorisk radiostation tillsammans med Per Sjölin. Stationen anordnades i en liten skrubblängst upp i monteringshallens lanterin. Meteorologisk service fick jag varje flygdag per telefon från F 1. De första åren använde jag en dålig väderprognos med ett beräknat läge över Frövi sjönk jag på östlig kurs genom molnen mot den låga terrängen i triangeln Arboga-Kungsör-Köping. Några år senare blev molngenomgångar lättare med hjälp av inflygningsradar på i F 1 i Västerås.

1957 slutar Ulf Dahlqvist vid CVA för att fortsätta inom civilflyget. Han skriver:

”Att sitta djupt inne i urberget och allt mer och mer bli engagerad i rationaliseringar och ackordsförhandlingar med fackföreningen, i stället för att flyga, var nog ett för stort hopp. Svenska jaktflygets fantastiska uppbyggnad från akrobatiska dubbeldäckare i små svärmar, till ett jaktflyg i klass med världens bästa med radarledda jetflygplan och målsökande missiler, hade jag fått uppleva på nära håll. Flera av mina kamrater fick tyvärr inte tillfälle att vara med att uppleva freden och utvecklingen därefter. Utbildningen samt beredskapstjänst hade medfört hög haverifrekvens. Vi som överlevde var nog inte försiktigare eller skickligare än de som förolyckades. Beredskapsåren med intensiva upplevelser av glädje och sorg, varvade med stunder av eftertanke, satte djupa spår i mitt sinne”.

Som avslutning i sin bok skriver Ulf Dahlqvist ”Att civilflygets utveckling skulle bli minst lika spännande att uppleva visste jag inte då”.

Källförteckningar.

- Bergtrollet
- FFV-Nytt
- Svenska Vingar 3
- Arboga Tidning
- Bergslagsposten
- Krigsarkivet
- Personliga minnen