

## Flygstaden Västerås

Av [Sven Olof Olson](#) 2002.

När [Kungliga Västmanlands Flygflottilj](#), F1, firade sitt 50-årsjubileum utgavs en minnesbok på 525 sidor om flottiljens historia. Denna kompletterades sedermera med ett tillägg på drygt 100 sidor. Ändå var det mycket som hade sovrats bort. Jag nämner detta för att belysa omöjligheten i att på några korta sidor teckna en någorlunda sann bild av flyget i Västerås. Min lilla essä skall därför endast ses som några fragmentariska tankar och bilder.

Det råder ingen tvekan om att beteckningen **Industristaden** passar väl in på Västerås. Men går vi tillbaka några år i tiden - låt oss stanna vid 1950-talet - så skulle beteckningen **Flygstaden** vara lika relevant. Dessutom hör rent generellt flyg och industriell verksamhet nära samman.



Flygstationen, Hässlö 2008

(Foto: Tord Säfvestad)

Tanken går naturligen först till den 1983 nedlagda flygflottiljen F1 ute på Hässlö. Men många har säkert redan glömt bort att i Västerås fanns då också [Flygvapnets Centrala Skolor](#), FCS, belägna på det gamla regementsområdet vid Viksäng. Huvudbyggnaderna finns fortfarande kvar som K-märkta byggnadsmnesmärken och används nu för skilda civila ändamål.



Viksängskasernerna från 1920-talet

(Foto: Västmanlands läns museum)

Härutöver fanns Centrala Flygverkstaden i Västerås - CVV - med huvudanläggning nära Mälaren vid Viksäng och med filial ute på Hässlö. CVV var ju en verkstads- och industrianläggning gemensam för

flygvapnet och utgjorde med sin tekniskt höga nivå ett väsentligt tillskott även vad gäller Västerås som industristad.



Flyghangar och pontonförsedda sjöflygplan vid Viksäng år 1930  
(Foto: Västerås flygmuseum))

Men vi skall heller inte glömma bort Flygförvaltningens mekanikerskola ute vid Johannisberg, där många av flygvapnets och även den civila luftfartens blivande tekniker har fostrats. Till detta skall läggas ett stort allmänintresse som västeråsarna hade för flyget och som bl a tog sig uttryck i en livlig och betydelsefull frivilligverksamhet, inte minst när det gäller Västerås flyglottor.



Flyglottor i verksamhet

Så visst har Västerås gjort sig förtjänt även av beteckningen *Flygstaden*. Detta tog sig också påtagliga uttryck i stadsbilden, eftersom många gick i uniform även på sin fritid, vilket kanske ibland också utgjorde ett visst konkurrensmedel, när det gällde att göra intryck på det s k täcka könet.

### Startpunkten

När vi talar om flyget i Västerås är det nog ändå flygflottiljen F1 som de flesta tänker på. Namnet Kungl Västmanlands Flygflottilj tillkom först 1938. Dessförinnan hette förbandet Första flygkåren, som började upprättas 1929. F1 var alltså ett av flygvapnets äldsta förband. Man utnyttjade till en början det indragna regementets kaserner vid Viksäng, vilket även var lämpligt med hänsyn till att de första flygplanen var pontonförsedda sjöflygplan. Hösten 1930 kunde flygfältet vid Hässlö tas i bruk och den första landbaserade flygplantsypen var A1 Dront. Det dröjde sedan ända till 1944 innan hela flottiljen kunde förläggas till Hässlö.

### Teknisk utveckling

Med de första flygplanen kunde man nå höjder på ett par hundra meter och motorstyrkan rörde sig kring 100 hästkrafter. Detta skall jämföras med dagens moderna krigsflygplan, som när de flyger på låg höjd nära ljudhastigheten med tänd efterbrännkammare utvecklar en effekt som motsvarar ca 90 000 hästkrafter. Det tog med de första flygplanen åtskilliga minuter att från start nå 500 meters höjd. När en [J35F Draken](#) startade från högsta beredskap ute på Hässlö kunde man nå 10 000 meters höjd på mindre än två minuter efter stillastående på banan. Tala om teknisk/taktisk utveckling!



F1s första landbaserade flygplan, Dront.  
(Foto: Västmanlands läns museum))



F1s sista flygplan, Saab J35 Draken här i ett exemplar som finns monterat på pelare vid flygplatsens södra ände. Foto taget 2010. Källa: Wikipedia Commons, Public Domain.

Den militära flygverksamheten och därtill hörande materiel har ju alltid legat på teknikens framkant. Genom de krav, som den militära flygverksamheten ställt och ställer, så har detta blivit en i hög grad pådrivande faktor vad gäller flygindustrins utveckling i Sverige. Och den tekniken har sedan också kommit det civila samhället tillgodo på olika sätt. Varken Saab, Volvo Aero eller den teletekniska industrin skulle vara vad den är idag om inte de militära kraven varit pådrivande. Och detta har i sin tur inverkan även på andra industriella områden.

### **Nattjakt**

F1 blev i många stycken en pionjärflotilj, när det gäller såväl teknik som taktik. Som en följd av erfarenheterna från andra världskriget insåg man snart behovet av en nattjaktflotilj. Man behövde ha förmåga att bekämpa en fiende även under mörker. F1 blev 1949 vår första och enda nattjaktflotilj, utrustad med tvåmotoriga J30 Mosquito med sin ganska gamla men för oss nya radar i nosen. Tillkomsten av radar i flygplanen var något nytt och blev omedelbart till en utmaning för svensk elektroteknisk industri, där dåvarande L M Ericsson spelade en stor roll. Återigen besannades flygets drivkraft för industrins utveckling.



J30 Mosquito

När nattjaktepoken började fick stora delar av flottiljen ställa om dygnsrytmen och göra natt till dag. Många olika rutiner provades för att bedriva flygtjänst under mörker. En av normalrutinerna var att vid en division flyga fyra kvällar eller nätter (beroende på årstiden) varannan vecka. Ännu hade begreppet "obekväm arbetstid" med ob-tillägg inte dykt upp. Det finns säkert många gamla västeråsare som kommer ihåg att vi ibland störde nattsömnerna med vårt flygbuller, men västeråsarna var toleranta. Kanske insåg man att allt vi gjorde var ändå för landets säkerhet.

För att förbättra mörkerseendet fick flygplansbesättningarna särskilt tillskott i kosten. Morötter och smör ingick bland annat i den, enligt expertisen, mörkersynskärpande åtgärden. Personligen märkte jag ingen påtaglig effekt, men vem vet. Speciell mörkerbelysning skulle också hjälpa till vid s k mörkeradaptation före start. Att upptäcka mål under mörker var ingen lätt uppgift. Radarn var ännu ganska oprecis i sin målangivning. Det gällde att spana ca 6-10 grader vid sidan av målet för att få säkrare upptäckt. Orsaken är att ögats stavar, som är spridda över hela hornhinnan, är cirka 1000 gånger ljuskänsligare än tapparna, som är koncentrerade till den s k gula fläcken. Prova själva får ni se. Eftersom stavarna dessutom är känsliga för syrebrist så gällde det att andas syrgas redan från starten.



J33 Venom under mörker  
(Prisbelönt bild i LIFE)

För att underlätta målupptäckt började vi på F1 tidigt göra prov med s k IR-sikte, dvs ett sikte som skulle indikera den infraröda strålningen från ett mål. Resultaten blev positiva om än stapplande i början. Och precis som inom många andra områden utvecklades IR-tekniken sedan av industrin till ett betydligt bredare användningsområde. Ytterligare ett exempel på att den militära utvecklingen har gett spin-off-effekter även inom det civila samhället.

## Beredskap

Flyget har rent generellt en hög beredskap. Under många år medverkade F1 i den jaktberedskap som fanns på varierande platser i Sverige dygnet runt under många år. Särskilt betydelsefullt var detta under det kalla krigets dagar, då kränkningar av vårt luftrum var förhållandevis vanliga. Då gällde det att snabbt visa vem som var herre i svenskt luftrum. Självt erinrar jag mig särskilt den dag 1952 då först DC3-an, sedan det obeväpnade räddningsflygplanet Catalina sköts ner av sovjetiskt flyg över Östersjön. Besättningen på DC3 har aldrig återfunnits. Deras detaljerade öde är därför alltså höljt i

dunkel. (Sedan detta skrevs har flygplanet bärgats, se [Catalinaaffären](#)). Men när bl a vi på F1 då skulle ut på spaning för att hjälpa till med eftersökningen, kände vi en indignation för att inte säga ilska som knappast går att beskriva och som jag klart kan återuppleva än i dag.



Flygplanet DC3  
(Foto från F1 Kamratförening)



Flygplanet Catalina  
(Foto från F1 Kamratförening)

Det närmaste verkliga krigsinsats som F1-flottiljen varit härrör från april 1940. Den 9 april anföll tyskarna samtidigt Norge och Danmark. Hotet mot Sverige var påtagligt. Vårt land höll andan. Vår beredskap var, tvärtemot politiska deklARATIONER, allt annat än god. Men F1 var ett operationsdugligt krigsförband. Med dåvarande flottiljchefen (sedermera flygvapenchef) överste Axel Ljungdahl i spetsen befann sig F1 med sina B3-or fullastade med bomber patrullerande i luften innanför Öresund, beredda till omedelbar insats i händelse av att tyskarna skulle korsa Öresund. Ordern var redan given. Närmare en verklig insats än så är svårt att komma. Men som väl var slapp vi att dela våra broderländers öde. Dock utgör händelsen åter ett exempel på flygets beredskap, rörlighet och flexibilitet.



Bombplanet B3

## Flygningens risker



Tyvärr har det under årens lopp inte kunnat undvikas att haverier inträffar. En del har haft en lycklig utgång, andra har dessvärre slutat med att kräva människoliv. Det svartaste året i F1:s historia var 1949-50. Inte mindre än 12 människoliv gick då tillspillo i olika haverier. Det var den från England inköpta och under andra världskriget använda Mosquitos, som i detta hänseende blev en olycksmaskin. Men i övrigt var flygplanet trevligt att flyga och omtyckt bland oss piloter. Att en del haverier inträffade helt enkelt p g a svagheter i konstruktionen (flygplanet huvudsakligen byggt i trä) i kombination med åldring råder det ingen tvekan om. Men haverierna till trots fullgjorde F1 sina uppgifter utan avbrott, vilket visar på en mycket hög arbetsmoral hos personalen. Jag förmodar att de flesta skyddade sig genom att tänka: "Det händer inte mig!"

Många spännande händelser inträffar under ett långt flygarliv. Många skulle vara värda att återberätta. Jag nöjer mig här med att berätta en självupplevd händelse med [J33 Venom](#) från den 2 november 1954:

*Vi, min rotekamrat och jag med respektive navigatör, skulle genomföra en luftstridsövning under dagen. På ca 9000 meters höjd i trakten av Falun blev allt dödyst. Motorstopp! Motorn är ju flygplanets hjärta. Därför är det som musik för en pilot att höra motorljudet även om det kan vara störande för omgivningen. Jag kan försäkra att just den plötsliga tystnad som uppstår vid ett motorstopp är det tystaste som man som pilot kan uppleva. Det är närmast självklart att man blir rädd och genom tystnaden tyckte jag mig nästan höra eller i varje fall känna mina egna hjärtslag.*

*Reflexmässigt satte jag kursen mot hemmabasen F1. Jag lät flygplanet sjunka för att få gynnsammaste glidtal, d.v.s förlora så lite som möjligt i höjd och vinna så mycket som möjligt i distans. Jag rapporterade vår situation på radio till trafikledningen på F1 och vi fick genast "order" att snarast lämna flygplanet, då vi inte bedömdes kunna nå fram till Hässlö i det ganska dåliga vädret. Men det är lättare sagt än gjort att lämna ett flygplan som inte har katapultstol utan bara en trång lucka i kabin taket att ta sig ut igenom. Dessutom var vi ju två stycken. Som en skräckbild såg jag framför mig hur någon av oss eller kanske båda skulle fastna med fallskärmen i flygplanet och sedan bli hängande. Situationen var prekär och alla försök till återstartning var förgäves.*

*I detta ögonblick slog mig min navigatör på knät med handen och sa helt lugnt: "Det här klarar du!" Att uppleva att få ett sådant förtroende gjorde att jag växte med uppgiften och nästan glömde bort hur rädd jag var.*

*Radion var vår livlina, men jag visste att utan strömförsörjning skulle allt slockna efter ca 15 minuter. Det var med radions hjälp jag kunde få pejlingar från trafikledaren på F1. Utan detta skulle vi vara förlorade. Jag fortsatte att styra mot Hässlö, trots att vi fick nya uppmaningar att lämna flygplanet. Isbildning på flygplanet försvårade vårt läge, men vi fortsatte in i moln. Mina grundinstrument fungerade.*

*När vi nått fram över Hässlö låg vi fortfarande i moln på bara ett par hundra meters höjd utan att kunna se marken. Det svåraste återstod: att landa utan motor och med frontrutan täckt av is. Det är inte stor tolerans mellan framgång och katastrof i ett sådant läge. Vi lyckades landa utan vidare skador, dock inte på den permanenta banan. Min navigatör, Jack Carlsson, var hela tiden lugnet självt, något som hade stor betydelse för utgången av äventyret. Batteriströmmen höll dessutom i hela 22 minuter, vilket i sig var märkligt. Kanske hade Vår Herre hjälpt till lite med laddningen. Hur som haver blev det något av ett rekord för flygning med krigsflygplan utan motor. Men jag vill inte göra om det!*

Nu undrar läsaren förstås vad det egentligen var för fel. Ja, tack vare att vi kunde landa utan skador kunde felet snabbt klaras ut. Det var huvuddrevet i motorn som hade spruckit tvärt av och i sådana situationer är alla återstartningsförsök dömda att misslyckas.



Navigatören Jack Carlsson (t v) och piloten (författaren) Sven-Olof Olson, när de träffades 2003, 49 år efter den äventyrliga färden med motorstopp.  
(Foto från F1 Kamratförening)

Vad lär man sig av en sådan här händelse? Det är åtskilligt, men jag skulle vilja inskränka mig till två saker: det första är respekt för livet parat med ödmjukhet; det andra är betydelsen av att få och ge förtroende samt samarbete. Det sistnämnda är något som jag i olika sammanhang har poängterat när jag talat om Ledarskap, där just de egenskaperna är viktiga.

### Arvet från det förgångna

Traditionen är en viktig del, när det gäller att förstå de långsiktiga sammanhangen. När Västmanlands regemente drogs in fick F1 uppgiften att överta regementets traditioner. Bl a fick F1 överta och förvalta de nattvardskärl, som regementet medförde bl a vid det ödesdigra slaget vid Poltava år 1709. När regementet kapitulerade grävde man ner nattvardskärnen i jorden. Regementspastor Georg Notman satt därefter många år i rysk fångenskap i Sibirien. När han efter många svåra år frigavs vände han inte stegen hemåt. I stället gick han till fots den långa vägen via Poltava, erinrade sig var kärnen hade grävts ner och förde dem till Sverige där de 1729 kunde återbördas till regementet.

*Se separat artikel "Nattvardskärl kom hem från Poltava" i Internetboken under Berättelser & anekdoter.*

När jag i egenskap av chef för flygvapnet formellt lade ner F1 1983 skedde detta under högtidliga former och för F1:s del alltjämt med "flaggan i topp" både i bokstavlig och bildlig bemärkelse. Det sistnämnda visar vilket gott krut det fanns i F1-personalen. Flottiljen hade då verkat i 54 år. Vid detta tillfälle överlämnades också nattvardskärnen till landshövdingen i Västerås för att sedan förvaras på läns museet i Västerås, där de finns att beskåda. Så blev alltså flyget i Västerås också en förmedlande länk mellan forntid och framtid. Och vem skulle idag kunna göra om Notmans fantastiska bravad?



Fanöverlämning vid nedläggningen av F1

### Framåtblick

Den gamla flygstaden Västerås finns inte längre. Men flyget finns fortfarande i Västerås, om än i andra former.

Traditionerna från flygflottiljen F1 hålls levande och förs vidare genom "[F1 Kamratförening](#)", som omfattar flera hundra medlemmar. I den s k Gula Villan ute på Hässlö är det öppet hus varje torsdag, ibland med något intressant föredrag med anknytning till flyget i Västerås.



Gula Villan

Från Hässlö bedrivs idag en icke föraktlig kommersiell flygverksamhet, som har alla möjligheter att expandera i framtiden. Vid Hässlö finns också ett FlygTeknik Centrum, där utbildning med flyganknytning bedrivs inom ett brett spektrum. Utbildningen är såväl gymnasial som eftergymnasial. Bl a sker där utbildning av blivande trafikflygare samt av flygmekaniker och flygtekniker, som delvis är en modern fortsättning på den utbildning som tidigare bedrevs vid Johannisberg.

Västerås Flygmuseum drivs av flygentusiaster av det rätta virket och förenar det gamla med det nya. De huserar i den gamla numera K-märkta CVV-hangaren ute på Hässlö, och man är väl medveten om byggnadens historiska värde. Förslag har lämnats till kulturdepartementet att byggnaden skall förklaras som nationellt byggnadsminne och därmed bevaras. Att flygmuseet håller denna byggnad levande är i sig en såväl byggnads- som industrihistorisk viktig gärning.

Flyg och flygintresse saknas med andra ord inte i Västerås vare sig nu eller i framtiden. Med den entusiasm som de olika verksamheterna bedrivs så undrar jag om inte F1:s gamla valspråk alljämt hålls levande ute på Hässlö: **Per Aspera Ad Astra!** (Genom svårigheter till stjärnorna)

*Sven Olof Olson*