

Flygvapnets flygflottiljer

I detta nummer presenterar Svensk Flyghistorisk Tidskrift den första artikeln i Lennart Anderssons serie om alla de svenska flygflottiljerna. Vi kommer alltså under lång tid framöver att kunna se fram emot nya avsnitt i det svenska flygvapnets historia, speglat genom inte bara dess flottiljer utan också dess flygplanstyper. Vi inleder, logiskt nog, med F 1. *Red.*

Av LENNART ANDERSSON

Flygvapnets fredsorganisation har sedan 1936 utgjorts av ett antal flygflottiljer. Under perioden dessförinnan, 1926 till 1936, kallades de flygkårer. Var och en av flottiljerna har eller har haft ett namn enligt modellen Kungl Västmanlands flygflottilj, men eftersom det namnet är långt och opraktiskt att använda tilldelades för-

banden redan från 1926 också en kortare beteckning bestående av ett "F" och ett nummer.

Av de 24 flottiljer som existerat, F 1 till F 22, F 30 samt Helikopterflottiljen, finns som bekant idag endast ett fåtal kvar. F 1 till F 18, samt F 20 och F 21 sattes upp inom landets gränser, medan F 19 sattes upp i Finland och F 22 i Kongo. F 30 fanns bara på papperet och skulle ha organiserats först

efter en mobilisering. Helikopterflottiljen har inget F-nummer.

Denna artikelserie ska beskriva hur det gick till när varje flygflottilj bildades och vilka flygplanstyper som använts vid flottiljen. Beskrivningen är ganska detaljerad fram till 1945 och därefter mer översiktlig. Endast flygplan och flygförband behandlas, även deras krigsorganisation och planerad basering i krig. Med undantag av robotdivisioner tas andra typer av förband – som basförband och strilförband inte upp. För mer information om sådana funktioner hänvisas till de böcker med flottiljhistoriker som finns utgivna, se litteraturtips. Uppgifter som fortfarande omfattas av sekretess berörs inte.

F 1 – 1. flygkåren, Kungl Västmanlands flygflottilj



Personal samlad vid en av F 1:s B 18. Foto via Per Hemming.

Av LENNART ANDERSSON

Vid mobilisering skulle ett bombförband med tolv flygplan, ett jaktförband med 18 flygplan och fem gränsbevakningsavdelningar med sammanlagt 15 flygplan kunna organiseras av 1.flygkåren (F 1). F 1 skulle alltså bli en blandad flygkår och var tänkt att placeras i Uppsala, medan 2.flygkåren skulle förläggas till Västerås. 1927 kom man fram till att både F 1 och F 2, av besparingsmässiga skäl, kunde förläggas till Västerås! En ny utredning föreslog dock snart att endast F 1 skulle ligga där och det blev också riksdagens beslut den 1 juni 1928. Kåren skulle sättas upp den 1 juli

året därpå. Kaserner övertogs från nedlagda I 18 i Viksäng, strax öster om Västerås. Kårstab, kompani och – på pappret – två spaningsflyggrupper organiserades under chefskap av Harald Enell.

Eftersom något flygfält ännu inte fanns kunde flygning tills vidare endast bedrivas med sjöflygplan från den sjöflygstation, som byggts i Viksäng för Centrala Flygverkstaden i Västerås räkning. Där fanns hangar, brygga och slip. F 1:s första flygplan anlände den 6 november 1929 i form av två stycken S 2 Hansa sjöspaningsplan. S 2 var ett gammalt flygplan från marinflygets tid. Sommaren 1930 fick F 1 en egen S 5A Hansa och under hösten ytterligare

två. Man fortsatte sedan med sjöflygning till 1934 och flög mest över Mälaren och Hjälmaren, men även målbogseringsuppdrag i Karlsborg förekom, liksom samövningar med kustflottan.

Vid Hässlö, två kilometer öster om Viksäng, byggdes ett 500 x 500 meter stort flygfält med tre hangarer och verkstad och det blev klart i juni 1931. Den 17 juli genomfördes den första starten på fältet. I december 1930 hade från F 5 överlämnats två J 1 Phönixjagare och fem A 1 Dront. I november 1931 tillkom en jaktflyggrupp med två, senare sex J 7 Bulldog. Under första hälften av året disponerades också tre Fokker S 6 och i november fick kåren



S 5A, Heinkel HE 5/t Hansa med flottörer, tillverkad av Centrala Flygverkstaden i Västerås (CFV). Foto i Lennart Anderssons arkiv.



A 1, Phönix C.I Dront, från F 1 år 1934. I bakgrunden en ASJA Ö 9. Foto i Lennart Anderssons arkiv.



J 7, Bristol Bulldog, på F 1 under 1930-talet. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



J 4, Heinkel HD 19, på F 1. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



Flygvapnets enda Tp 7, Miles M.3 Falcon, var stationerad på F 1 mellan maj 1940 och maj 1941. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

ytterligare två nya typer – två J 6 Jaktfalk och en ASJA Ö 9.

Vid det laget var det alltså en blandad samling flygplan som flygkåren disponerade, ungefär tjuugo flygplan av sex olika typer. Åren 1933–1938 var flygvapnets jaktkurs med J 6 och J 7 förlagd till F 1 och förste chef för den blev Magnus Bång, sedermera chef för F 9. J 1 och A 1 kasserades och i stället fick man 1933 fyra gamla Ö 1 Tummelisa och tre Fokker S 6. När även Ö 1 måste kasseras efter några år, kom tre tvåsitsiga Heinkel J 4 från F 2 och dessutom lånades ytterligare tre-fyra S 6 in från F 3 för att användas som övningsflygplan. Bristen på modern flygmateriel var stor och man fick nöja sig med vad som stod till buds.

När de tre första J 8 Gladiator kom till Sverige i oktober 1937 placerades de tillfälligt på F 1. De tillhörde F 8 Barkarby, men ytterligare ett antal flygplan av denna typ kom att först levereras till Hässlö. Den 1 juli 1938 flyttades de till Rinkaby i Skåne och flög sedan över till sin hemmabas i Barkarby, nära Stockholm, den 1 oktober. Därmed var jaktflyg ett avslutat kapitel för F 1:s del, åtminstone tills efter kriget.

Antalet skolflygplan för allmän flygträning var länge omfattande vid flottiljen. De användes bland annat för lärare och elever vid flygvapnets olika skolor i Västerås. Förutom redan nämnda typer fick man runt årsskiftet 1936–37 tre stycken Heinkel Sk 6A. Ett år senare kom en Sk 9 Moth, tre P 1 Sparmannjagare och en fjärde

Sk 6A. Beståndet av Sk 6A fylldes sedan på allteftersom tidigare levererade flygplan havererade, tills samtliga kasserades 1940. I stället kom då två Sk 11 Tiger Moth och 1941 fem Sk 15 Klemm 35. Två, senare tre, B 4 Hawker Hart användes både för övning och målbogsering. Fyra Sk 10 Tigerschwalbe tillkom 1942 och 1943 två Sk 11, fyra Sk 12 Stieglitz samt fyra P 1. I slutet av 1944 kom ytterligare fyra Sk 12 och ett år senare fyra Sk 15. De sex Northrop B 5 som man fick 1944 var avsedda för utbildning i instrumentflygning och för målbogsering.

Bombflottilj

I och med försvarsbeslutet 1936 blev det klart att F 1 skulle bli en tung bombflottilj. Sedan 1934 hade Egmont Tornberg varit chef för 1. flygkåren, som nu ändrade namn till Kungl Västmanlands flygflottilj och han efterträddes 1937 av Qviding Ström, som i sin tur ett år senare lämnade över till Axel Ljungdahl. Enligt då gällande mobplan (mobiliseringsplan) skulle F 1 organisera 11. till 13. bombdivisionerna med 36 B 4 Hawker Hart och det första exemplaret av denna typ kom till Hässlö den 17 april 1936. Planerna ändras nu, men som mest hade flottiljen 25 stycken B 4 innan de började överföras till F 4 på Frösön i december 1937.

De första två av 40 B 3 Junkers Ju 86 kom till F 1 i april 1937 och huvuddelen av leveranserna genomfördes sedan mellan januari och augusti 1938. B 3 var ett stort flygplan och krävde nya lokaler och ett



Till vänster: Ännu en udda fågel i flygvapnet, P 5 Handley Page Hampden. Ett enda exemplar användes för utprovning som bombflygplan. Det blev B 3 i stället. P 5 fanns vid F 1 mars 1941 till juni 1942. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Nedan: En effektivt vinterkamouflerad B 3, Junkers Ju 86K, i Kiruna. Foto Leif Fredins samling.



större flygfält. Den första av tre nya 40 x 110 meter stora hangarer färdigställdes i augusti 1937 och de övriga två följde under 1938. Flygfältet utökades samtidigt till 1 100 x 1 100 meter och det kom sedan att utvidgas ytterligare mellan september 1939 och juli 1940 samt 1942–1943. 1945 var fältet mellan 1 600 och 1 700 meter stort i alla riktningar.

Ett av F 1:s nattjaktplan J 30 – nr 30005 – de Havilland D.H. 98 Mosquito NF Mk XIX, efter ett haveri. Foto i Lennart Anderssons arkiv.



Beredskapsåren

I september 1939 började andra världskriget och det svenska försvaret var därefter partiellt mobiliserat under hela beredskaps-tiden fram till 1945. För F 1:s del började beredskapen redan i augusti 1939, när en grupp B 3 som skickats ned till Ljungby-hed började med fjärrspaningsflygningar. Bombplanet B 3 var den enda svenska flyg-

planstyp som var användbar i den rollen. Gruppen kallades Detachmentet F 1, och ombaserades snart till Trollhättan. Resten av flottiljen krigsorganiserades med flottiljstab och två divisioner. Varje flottilj skulle ju egentligen kunna sätta upp tre divisioner, men det fanns inte utbildad personal så att det räckte.

När den tyska invasionen av Danmark och Norge kom i april 1940 ombaserades 2. divisionen F 1 i tur och ordning till Bulltofta, Trollhättan och Ljungbyhed och därefter låg divisionen på Norrköpings flygfält efter en vecka på Bromma. 1. divisionen blev först kvar i Västerås, men låg också en kort tid i Trollhättan. Under eskaderövningen i september baserades båda divisionerna i Tierp. De tre krigsflygfälten där var anpassade för tunga flygplan genom att de försetts med hårdgjorda banor och skulle i fortsättningen komma att bli de flygfält som utnyttjades oftast av flottiljen vid utbaseringar.

Tredje divisionen kunde sättas upp först i november 1940 efter att ha varit skoldivision utan krigsflygplan sedan i april samma år. F 1:s vinterövningar bedrevs i Kiruna, Boden eller på F 21 och under eskaderövningarna baserades F 1 i Tierp och 1944 på Visby flygplats. Även Bunge och Romhedsfälten användes periodvis.

Från 1940 bedrev F 1 transportflygverksamhet med inhyrda ABA-plan och en egen Tp 9 Junkers Ju 86. Enligt mobplanen skulle flottiljen i krig sätta upp en transportdivision. Man flög med tre Tp 5 Junkers Ju 52/3m, en Tp 7 Miles Falcon och en Tp 9. P 5 Hampden kom till F 1 1941 och byggdes om till stabstransportplan och från 1942 byggdes ett antal B 3 om till transportflygplan. Från 1948 hade F 1 ansvar för att i flygvapnets krigsorganisation sätta upp en transportflyggrupp med det tiotal B 3 som tillhörde flottiljen. De kompletterades först och ersattes sedan i mitten av 1950-talet av sex Tp 83 Pembroke. Gruppens krigsbas var Västerås, men ansvaret för den flyttades från F 1 1975.

Sedan två byggsatser till glidflygplan av typ G 101 (SG-38) anlänt i augusti 1941 bildades en segelflygavdelning. Glidflygplanen blev färdiga 1943 och 1944 och då hade man sedan sommaren 1942 flugit med två Se 102 Grunau Baby. Vintern 1943–1944 fick man också två Se 103 Kranich och en Se 104 Weihe. Sk 11, Sk 12 och Sk 15 användes för bogsering. Efter 1945 fick F 1 ett stort antal före detta krigsflygplan som skulle användas som övningsflygplan: bland annat fyra J 8 Gladiator och ett 15-tal B 17 och S 17. F 1 hade också fler Sk 16 Harvard än de flesta andra flottiljer.

Nattjakten

Det första exemplaret av Saab B 18A, som skulle ersätta B 3 på F 1, var en av prototyperna och den kom dit den 23 november 1943. Mellan mars 1944 och februari 1945 levererades 60 flygplan av denna typ, men de byttes redan 1946–1947 till versionen B 18B. Åren 1948–1949 fick F 1 i stället

J 30 Mosquito och blev därmed flygvapnets enda nattjaktflottilj. Vid eventuell mobilisering skulle F 1 tidigare vid krigsfall IIS ha haft fält 8 Mockeltorp och fält 9 Kyrketorp som krigsbaser och fält 28 Gunnarn vid krigsfall IIN. I och med övergången till nattjakt blev Hässlö krigsbas för samtliga tre divisioner, vilket även gällde när J 30 ersattes av jetplanet J 33 Venom 1952–1954, men från mitten av 1950-talet fördelades divisionerna i stället på baserna Bråvalla, Barkarby och Uppsala.

J 32B Lansen ersatte J 33 1959–1960 och ungefär samtidigt ändrades F 1:s utgångsbasering i krig till Nyköping, Arlanda och Uppsala. Uppsaladivisionen flyttades sedan till fält 44 Kubbe. Två av divisionerna utrustades med J 35F Draken 1966 och den tredje vakantsattes den 1 juli 1967, men redan ett år senare sattes den upp igen, nu med J 35F. Den 30 juni 1976 försvann en division ur krigsorganisationen. Den av de kvarvarande två divisionerna som då hade Tullinge och Strängnäs som krigsbaser flyttades den 31 augusti 1981 till ny fredsbasering i Tullinge. Den 31 december 1982 drogs den sista divisionen i Västerås in och den 1 januari 1983 överlämnades Tullingedivisionen till F 16.

Västmanlands Flygflottilj lades ned den 1 juli 1983.

Läs mer:

- Kungl Västmanlands Flygflottiljs historia 1929-1979, 1979
- Kungl Västmanlands flygflottiljs historia. Del 2, 1979-1983, 1985



J 32B Lansen på F 1 Hässlö. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



J 35F Draken på F 1 Hässlö. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



Sk 16A, Noorduyn AT-16 Harvard. Planet, nr 16073, flygs i dag av Swedish Air Force Historic Flight med civil registrering SE-FVU. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.



Sk 50B Safir. Planet, nr 50020, finns bevarat på Jämtlands Flyg- och Lot-tamuseum. Nedan: Hkp 3, Agusta Bell 204B, på F 1 Hässlö. Foton i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Flygplanstyper som tillhört F 1 1929–1983

- A 1
- B 3, B 4, B 5, B 17, B 18
- Hkp 2, Hkp 3
- J 1, J 4, J 6, J 7, J 8, J 30, J 32, J 33, J 35
- P 1, P 5
- S 2, S 5, S 6, S 17
- Sk 6, Sk 9, Sk 10, Sk 11, Sk 12, Sk 14, Sk 15, Sk 16, Sk 25, Sk 50
- Tp 5, Tp 7, Tp 9, Tp 83
- Ö 1, Ö 9
- G 101, Se 102, Se 103, Se 104

