



**1920 - 1929**

Uppdaterad 2010-01-04

## KRONOLOGI ÖVER FLYGET I SVERIGE

### 1920

Marinen gör inledande prov med torpedstyrning (fällning först dock 1924) från flygplan Friedrichshafen 49C. Proven blev inte framgångsrika.

En kungörelse bemyndigar länsstyrelser att i samråd med bl.a. militära myndigheter godkänna civila flygplatser.

Försvarsrevisionen, med en avdelningen för armén och en för marinen, tillsattes med uppgift att nedbringa Sveriges försvar till för landet lämplig nivå. Arbetet ledde till 1925 års härordning med en avsevärd nedskärning av antalet militära förband, men med inrättandet av ett självständigt flygvapen.

**1920, 16 april:** En Fokker D VII landar på Malmen med tysken Hermann Göring som pilot. Flygplanet övertogs av Flygkompaniet.

**1920, 5 maj:** P O Flygkompani startar passagerartrafik Stockholm - Helsingfors med en Fairey III C. Pilot på första turen, vars returresa ägde rum 8 maj, är en kanadensare, Kenneth Saunders. Efter tre dubbelturer lades trafiken ned, eftersom inget statligt stöd erhöles.

**1920 juni:** Kaptan Ernst Fogman, Flygkompaniets chef, beställer för Flygkompaniet, utan godkännande av myndigheterna och utan att medel finns anvisade, ytterligare 20 Phönix D. III från Österrike med leverans, trots exportförbud, till Fogmans hushållerska, Maria Löfmark. Finansieringen ordnades med diverse knep. Leveranserna påbörjades i augusti 1920. Typen kopierades senare och byggdes vid Flygkompaniets verkstad på Malmen. Ett antal blev J 1 i flygvapnet och det sista utgick 1933.

**1920, 9 juni:** Löjtnant Raoul Thörnblad blir den första svensk som hoppar med fallskärm. Fallskärmen var av typ Heinecke, för vilket fabrikat Thörnblad är representant. Ernst Fogman begärde ett anslag på 31 500 kronor för inköp av fallskärmar till Flygkompaniet, men begäran avslogs av K.M:t (d v s regeringen).<sup>1</sup>

**1920, 28 juni:** Tummelisa, "Lisa", flygs för första gången. Flygplanet var en konstruktion av Gösta von Porat och Henry Kjellson, byggd vid flygverkstäderna på Malmen. Flygplanet benämndes senare Ö 1. Totalt 29 flygplan tillverkades på Malmen, de sista av delar från tidigare flygplan samt reservdelar. Sista exemplaret utgick 1935.

**1920, 29 juni:** I tävlingen om vem som blir först att flyga Kristiania (Oslo) – Stockholm vinner den norske flygaren Trygve Gran. Vid 3-tiden på natten landar Gran och hans kamrat Lesley Carter på Ladugårdsgårde. med sin Armstrong Whitworth F.K.8 med registreringen G-EATP.

**1920, 30 juni:** Elsa Andersson, Sveriges första kvinnliga flygförare, avlägger prov hos Thulins flygskola på Ljungbyhed för aviatördiplom.

**1920, 1 juli:** Vid ett startförsök från ett sädesfält vid Östanå några mil nordost om Stockholm havererar en Handley-Page HPO/400, G-EAKE. Fyra av de ombordvarande erhåller lindriga skador. Planet deltog i tävlingen Kristiania-Stockholm och hade kvällen innan tvingats landa vid Östanå i Stockholms norra skärgård efter en felnavigering.<sup>2</sup>

**1920, 1 juli:** På kvällen landar den norske piloten Hallvard Næss ”synnerligen elegant vid Lufttrafikbolagets flygstation på Lindarängen” enligt Dagens Nyheter. Han kom tillsammans med den svenska skeppsredaren Bernard Meyer från Kristiania och hade behövt göra flera mellanlandningar på vägen

**1920, 1 juli:** På väg hem till Kristiania från Stockholm landar Trygve Gran och Lesley Carter vid 23-tiden vid

Axberg utanför Örebro p.g.a. kraftigt regn. Vid startförsöket 2 juli 1920 havererar planet och brinner upp, och Gran och Carter fick fortsätta hemresan med tåg.

**1920, 9 juli:** Löjtnant Gustaf von Segebaden startar från Malmen för höjdflygprov. Han nådde efter 48 minuter höjden 6 900 m, svenskt rekord i höjdflygning. Flygmaskinen var den Fokker D VII, som hade inköpts månaden innan.

**1920, 12 augusti:** Svenska Lufttrafik AB, SLA, grundat i februari 1919, får i samverkan med tyska Deutsche Luftrederei koncession att bedriva reguljär luftposttrafik på linjen Köpenhamn - Malmö - Warnemünde med var sin flygmaskin. Första flygningen genomfördes med ett sjöflygplan Friedrichshafen och den sista turen för säsongen, 31 oktober 1920, gick utanför reguljär turlista.

**1920, 18 augusti:** P O Flygkompani startar för Vattenfallsstyrelsen räkning linjetrafik på sträckan Porjus - Suorva, en sträcka på ca 100 kilometer. Då P O Flygkompani inom kort tvingades dra sig ur avtalet, tog Vattenfallsstyrelsen över och drev trafiken till 30 april 1923 då den lades ned eftersom arbetena med dammbyggena vid Suorva var färdiga. Porjus - Suorva var Sveriges första inrikesflyglinje och världens dittills nordligaste. Under verksamheten fraktades sammanlagt 167 ton gods, 1,5 ton post och över tusentalet passagerare. Den sammanlagda flygsträckan blev över 71 000 kilometer.<sup>3</sup>

**1920, 8 november:** Mauritz Stillers film "Erotikon" har premiär. Det är troligen den första svenska spelfilm där flyg figurerar.<sup>4</sup>

**1920, 1 november:** Gösta von Porat blir chef för Flygkompaniet på Malmen.

## 1921

♦ *Den italienske generalen Giulio Douhet (1869 -1930) framlägger i en skrift "Il dominio dell'aria" (Herraväldet i luften) sina teorier om den framtida krigföringen i luften. Han förespråkade den strategiska bombningen, även terrorbombning. Det enda försvaret mot angrepp av detta slag var bombanfall mot fiendens flygbaser. "Douhetismen" fick stor spridning under 1920- och 1930-talen.*

Stockholm beslutar om en provisorisk lufthamn för sjöflygplan vid Lindarängen på Norra Djurgården.

**1921, 19 januari:** Kungliga Svenska Aeronautiska Sällskapet byter namn till Kungliga Svenska Aeroklubben, KSAK.

**1921, 21 februari:** Första exemplaret av svenskkopierade Phönix C.I Dront provflygs. Närmare trettio exemplar tillverkades på Malmen, och en del gick till flygvapnet som A 1, Ö 4, Ö 5.

**1921, 6 mars:** Flygare från Malmen deltar i vinterflygtävlingar i Norge och lyckas väl. Söndagen efter tävlingarna omkom dock en av de svenska deltagarna, Gustaf von Segebaden, när hans Phönix vid en uppvisning utanför Kristiania (Oslo) bröts sönder i luften och totalhavererade.

**1921 april:** Marinförvaltningen beställer ett sjöspaningsflygplan från Caspar-Werke i Travemünde. Flygplanet är en av Heinkel utvecklade version av Hansa-Brandenburg. Första exemplaret levererades under året. Typen utvecklades sedan i ett flertal versioner och blev kvar i tjänst till början av fyrtiotalet.

**1921 maj:** Lindarängens sjöflyghamn i Stockholm tas i bruk. Flygplatsen användes till 1952, varefter själva Lindarängsviken fylldes ut. Den hangar som invigdes 1931 finns kvar och är sedan 1997 byggnadsminnesmärkt.

**1921 juli:** Flygkompaniet på Malmen får fyra flygbåtar av typen Macchi M 7 från Italien. Flygkompaniet inrättade i samband med detta en sjöflygstation intill Bergs slussar vid sjön Roxen.

**1921, 19 juli:** SLA, Svensk Lufttrafik AB, startar flygtrafik Stockholm - Reval med en Junkers F 13 och två Savoia S-16 flygbåtar och med Albin Ahrenberg som en av piloterna. Han fann flygbåtarna olämpliga. Trafiken upphörde 1 oktober 1921 p.g.a. dålig beläggning på linjen under hösten.

**1921, 5-6 augusti:** Vid en nattlig brand på Galärvarvet i Stockholm gick sju flygplan och ett sextiototal motorer förlorade. För Marinens flygväsande var detta en stor förlust.<sup>5</sup>

**1921, 10 september:** Svenska Aero AB startas på Lidingö av Carl Clemens Bücker. Företaget skall tillverka/montera Heinkel-flygplan på licens. Senare tillverkades även egna konstruktioner. Bakom företaget stod den tyska flygindustrin Heinkel/Caspar-Werke. Svenska Aero AB tillverkade under åren en rad flygplan åt det svenska försvaret men också för export till Lettland och Norge med flera länder. Första flygplanet levererades

påföljande år. Företaget och dess konstruktörskompetens köptes upp 1932 av ASJA (AB Svenska Järnvägsverkstädernas Aero-planavdelning). Bücker erhöll Svärdsorden som tack för sina insatser för svenskt militärflyg.

**1921, 23 september:** Vid ett haveri med ett Albatros-plan i Segevång vid Malmö omkommer löjtnanterna Folke Raab och Raoul Kennedy.

**1921 oktober:** En flygbåt av typen Supermarine Channel II anskaffas för marinens räkning. Den togs i tjänst i december 1921 men utgick inom ett år.

**1921, 4 november:** Marinen har fått leverans av en Friedrichshafen-liknande kopia byggd av flottans varv i Stockholm. Den flyger för första gången. Ytterligare exemplar av typen levererades senare. Konstruktionen visade sig inte vara lyckad.

**1921, 15-26 november:** K A B Amundson får K.M:ts tillstånd att bevista Internationella luftfartskongressen i Paris.

**1921 december:** Lufttrafikkommittén av år 1919 avlämnar sitt betänkande och förordar ett statligt engagemang för flygmaskiner och luftskepp. Betänkandet föreslår även att en luftfartsmyndighet inrättas.

## 1922

♦ *Förbudet mot tysk lufttrafik utomlands upphävs.*

Svensk Lufttrafik AB läggs ned p.g.a. en dålig ekonomisk prognos. Något stöd från staten var inte heller att vänta.

Försvarets ballongverksamhet vid Vaxholm upphör.

Det av Henry Kjellson konstruerade S 21, ett enmotorigt biplan, provflygs. Serieleveranser av flygplanet från CFM påbörjades följande år. Tio exemplar tillverkades. Även en version med flottörer och större vingyta tillverkades i åtta exemplar som S 25. Utgick 1931 som S 1 i flygvapnet.

**1922, 22 januari:** Elsa Andersson, Sveriges första kvinnliga flygare, omkommer vid ett fallskärmshopp utanför Askersund.

**1922, 19 mars:** Första egentliga flyguppvisningen i landet äger rum vid Blockhusudden på Djurgården i Stockholm med "ballongjakt, konstflygning, fallskärmsutsprång och illuminerad aftenflygning".

**1922, 26 maj:** K.M:t utfärdar en förordning för luftfart och inrättar en luftfartsmyndighet som en byrå under Kommunikationsdepartementet. Myndigheten åläggs bl.a. att föra ett register över civila luftfarkoster. Myndigheten organiserades 1923.

**1922, 23 juli:** Löjtnant Axel Ljungdahl, Malmen, sätter svenskt rekord i uthållighetsflygning med 14 timmar och 10 minuter. Flygplanet var ett FVM S 18, konstruerat av Henry Kjellson 1918.

**1922, augusti:** Filip Bendel avlägger flygprov vid Hägerstalund (Barkarby) inför av KSAK utsedda kontrollanter med en av en tysk byggsats byggd Rieseler, SE-AAR. Se artikel i Flyghistoriskt Månadsblad 3/1984.

**1922, september:** Armén lämnar Malmen, och Flygkompaniet får hela fältet för eget bruk.

**1922, december:** Göteborgs Flyghamns AB bildas för att förvalta det blivande Torslandafältet. Staten tog över driften 1942.

## 1923

♦ *Juan de la Cierva flyger i januari med sin autogiro i Madrid. I Frankrike flyger Etienne Oehmichen i maj sin helikopter, försedd med en propeller för drivning framåt, några hundra meter under full kontroll.*

Albin Ahrenberg köper en Albatros och startar egen flygverksamhet. Han drev periodvis flygskola i Malmö. Ahrenberg bidrog under åren mycket till att popularisera flyget genom sina omfattande rundflygningar över hela landet.

De första exemplaren av marinspaningsflygplanet Hansa Brandenburg levereras till marinen. Närmare 60 Hansa

i olika versioner tillverkades av Svenska Aero, flottans varv och CFV och levererades till marinen/flygvapnet,

Kapten Arvid Flory, avreser på KSAK:s uppdrag till Wasserkuppe i Tyskland för att praktiskt studera den utvecklade segelflygning, som bedrivs där.<sup>6</sup>

KSAK meddelar att det i landet finns sju innehavare av segelflygcertifikat trots att det egentligen inte finns några bestämmelser för sådana certifikat.<sup>7</sup>

**1923, 1 januari:** Sveriges första moderna luftfartsförordning, 1922 års Luftfartsförordning, träder i kraft. Den kom att i över tre decennier bilda den rättsliga grunden för den svenska civila luftfarten. Den ersattes först 1958 (?) av lagen om luftfart (1957:297).

**1923, 19 januari:** Carl Florman och Gustaf Nordensvan ger ut en debattskrift "Flygvapnet och Sveriges försvar", i vilken de starkt argumenterar för ett självständigt flygvapen.

**1923, 15 mars:** Ett betänkande från 1919 års försvarsrevision avges och i detta förordas fortsatt uppdelning av det militära flyget på armén och marinen.

**1923, 28 mars:** Det första svenska luftvärdighetsbeviset utfärdas av Kommunikationsdepartementet för S-AAAA, en Avro 504 KL.

**1923 juni:** Det första exemplaret av fem svenskkonstruerade och av Flygkompaniet byggda jaktplan J 23 blir färdigställt. Flygplanet var konstruerat av Henry Kjellson och Ivar Malmer och byggt av CFM. Det havererade senare under året. Ombyggnader i etapper till J 24 och J 24B gav inte förväntade resultatförbättringar.

Albin Ahrenberg beordras inför bildandet av ABA (se 27 mars 1924) att resa till Dessau i Tyskland för att köpa fyra Junkers F 13 och samtidigt hyra fyra förare och fyra mekaniker.

**1923, 4 juni:** Löjtnant Georg Gärdin når 7.400 meters höjd och slår von Segebadens höjdrekor från 1920.

**1923, 9 juni:** Företaget Sveriges Luftpostlinje AB genomför sin enda flygning Malmö - Hamburg.

**1923, 24 juni:** Den första Junkers F 13 anländer till Bulltofta.

**1923 juli:** Den första egentliga flygarkeologiska verksamheten i Sverige startar med fotograferingar av Bulverket i Tingstäde träsk och Rings på Gotland. Flygningarna utfördes med sjöflygplan från marinen och med löjtnant H af Trolle som pilot.

**1923, 2 juli:** Den engelske flygaren M L Bramson introducerar "Skywriting" i Sverige vid flygningar över Göteborg. Texten löd "Ät Läkerol". Han framträdde även i Örebro 29 och 30 mars 1924 och skrev då "Läkerol" resp. "Nobless" (vilket var en skokräm).

**1923, 20 juli:** Internationella Luftfartsutställningen i Göteborg, ILUG, öppnas. En stor mängd flygplan och kringutrustning visades och ett antal uppvisningar och tävlingar gick av stapeln under de 24 dagar utställningen pågick på [Torslanda](#). 36 länder var representerade i utställningen och i tävlingarna deltog ett 70-tal flygplan från ett flertal nationer. Både land- och sjöflygplan visades på samma flygplats. Armén visade upp sin ballongutrustning. I samband med ILUG hölls under augusti en konferens med Fédération Aéronautique Internationale, FAI. Trafikflygtävlingen, dvs. flygning enligt tidtabell Göteborg - Köpenhamn - Malmö under fem dagar, vanns av Alan Cobham, England. Ankomsttävlingen Rotterdam - Göteborg 4 augusti vanns av Nils Söderberg i ett biplan Breguet 14A-2 från 1919. [Även i staden fanns en utställning i samband med den under sommaren pågående Göteborgsutställningen.](#)

**1923 augusti:** Vid segelflygtävlingar på Wasserkuppe i Tyskland har Rolf Bergwik framgångar. Det handlade främst om att hålla sig uppe så länge som möjligt i hanguppvinden – varvid en tid på 13 minuter var mycket. Bl a vann han ett pris på 6 miljoner tyska mark vilket däremot inte var så mycket som det låter.

**1923, 1 augusti:** Malmö flygplats Bulltofta öppnas och invigs 1 juli året därpå. Den stängdes för reguljärt flyg 1972.

**1923, 4 augusti:** Göteborgs flygplats Torslanda invigs. Den stängdes för reguljärt flyg 1977.

**1923, 5 och 12 augusti:** Löjtnant Raoul Thörnblad gör under ILUG två fallskärmschopp med en fallskärm av egen konstruktion. Han gjorde dessutom 9 augusti ett hopp inför Gustav V.

**1923, 4 september:** Fransmannen J Dagnaux flyger från Paris till Barkarby flygfält utanför Stockholm på en dag. Flygningen tog tolv timmar.

**1923, 13 september:** Douglas Hamilton försöker flyga över Öresund från Laröd strax norr om Helsingborg med ett segelplan av typ Espenlaub E 4 som tätats så att det skulle tåla en landning på vatten. Möjligen användes gummirep för start från en uppbyggd starttramp, men det finns även uppgifter om planer på uppbygging med en bil eller to m efter en båt. Efter att ha hamnat i vattnet ett antal gånger gav han upp. Han gjorde senare ytterligare försök, det sista 1932 då han som flera gånger tidigare hamnade i vattnet. (Se notis 12 augusti 1933 för Edmund Sparmanns lyckade överflygning).

**1923, 23 september:** Belgarna Ernest Demuyter och Leon Coeckelbergh landar med sin ballong "Belgica" vid Sköllersta i Närke och vinner därmed den 12:e Gordon Bennett-tävlingen med en distans på 1155 km. Man har startat i Bryssel och flugit i 21 timmar.

**1923, 15 oktober:** Civilflygaren Folke Pettersson döms till 60 kronors böter för att inte ha fört lanternor och inte medfört vederbörliga handlingar vid flygning, meddelades från polisen i Göteborg.

**1923, 31 oktober:** Flyghamnen vid Lindarängen tas i bruk som Stockholms provisoriska flygstation.

**1923, 1 november:** Det finska flygbolaget Aero O/Y grundas med finansiering av Junkers. Flygtrafiken startades med en Junkers F 13 mellan Helsingfors och Tallin 24 mars 1924 och mellan Helsingfors och Stockholm i samtrafik med ABA 2 juni 1924.

**1923, 18 november:** KLM, DAL (Deutsche Aero Lloyd) och DDL kommer med ett anbud till den svenska generalpoststyrelsen att öppna en luftpostlinje från kontinenten till Malmö. K A B Amundson drev på för att i stället finna en svensk lösning. Carl och Adrian Florman kom med ett förslag, baserat på engelska De Havilland 50, fyra passagerare.

**1923, 31 december:** Albin Ahrenberg börjar flyga reklam-, passagerar- och skolflygningar med Lars Fjällbäcks NAB 9 (Albatros B II), S-ARAA, "Bolivar".

## 1924

♦ *Etienne Oehmichen flyger en helikopter i en cirkel om en kilometer. Flygningen tar 7 minuter och 40 sekunder.*

Flygkompaniets på Malmen tekniska enheter ombildas till en egen avdelning. Konstruktion och tillverkning av flygplan i större skala inleddes. Första seriebyggda flygplanet blev Dront E 1.

Bombflygplanet Fiat BR, B 1, anländer till Flygkompaniet. Det förekom senare i två versioner med vissa detaljkillnader. Fem exemplar köptes. Typen kasserades 1932 efter relativt ringa flygtidsuttag.

Tyska intressenter öppnar nattpostflygningar på sträckan Berlin - Warnemünde - Karlskrona - Stockholm. Efter fyra månader lades linjen ned p.g.a. olönsamhet.

Ett Fairey IID biplan på flottörer levereras till marinen. Utgick 1925.

**1924 januari:** Bolaget AB Flygstadion bildas med avsikt att bygga och driva Stockholms nya landflygplats vid Skarpnäck söder om staden.

**1924, 26 januari:** Prins Carl skänker Röda korset ett ambulansflygplan av typen Breguet 14 Tbis. Det baserades i Boden påföljande år med besättning ur Flygkompaniet och med den civila registreringen S-ASAA. Förare blev sergeant Ferdinand Cornelius och mekaniker Knut Gunnerfeldt. Gunnerfeldt blev senare själv legendarisk ambulanspilot. Han omkom vid ett haveri 9 januari 1953.

**1924, 1 februari:** Försvarspropositionen 1924 föreslår ett självständigt svenskt flygvapen, uppdelat på en arméflygkår och en marinflygkår samt en flygstyrelse med två avdelningar. Propositionen bordlades för ytterligare utredning. Till sakkunnig kallades bl.a. Carl Florman, som starkt förordade ett fristående flygvapen med egen stab och förvaltning, vilket 1924 års särskilda utskott sedan föreslog.

**1924, 7 mars:** Generalpoststyrelsen bemyndigas att teckna avtal med Aktiebolaget Aerotransport (under bildande) om luftbefordran av post.

**1924, 27 mars:** Aktiebolaget Aerotransport, ABA, bildas av bröderna Carl och Adrian Florman. Till att börja med innehades 58 % av aktierna av tyska Junkers ([genom bulvaner var ägandet egentligen större; siffran 82% har uppgetts för år 1925](#)), men bröderna Florman balanserade skickligt de utländska intressenterna. Junkers intressen i ABA upphörde först 1931.

**1924 april:** Första skolflygplanet, Avro 504 N, tillförs marinens flygväsende i ett exemplar för prov. Det kasserades 1927 efter ett haveri.

**1924 maj:** ABA får tillgång [till sina första flygplan, två](#) Junkers F 13de, för [fyra](#) passagerare. Det var först i tysk ägo men erhöll [under hösten](#) registreringarna S-AAAB [resp S-AAAC](#). Ytterligare [fem](#) F 13 levererades till ABA [under året](#).

**1924, 2 juni:** ABA gör sin första reguljära flygning med start vid Lindarängens sjöflygstation i Stockholm. Flygplanet var en tyskregistrerad Junkers F 13 med tysk besättning och destinationen Helsingfors. På grund av svår dimma tvingades man landa flera gånger på vägen och nådde Helsingfors först påföljande dag. [Även Aero Oy:s Junkers i motsatt riktning tvingades landa](#). Trafiken pågick till 23 augusti, då den upphörde för säsongen.<sup>8</sup>

**1924, 16-17 juni:** En Fairey IID som beställts av marinen, flygs den 1.800 km långa sträckan från Southampton via Amsterdam, Kiel och Karlskrona till Stockholm av marinofficeraren Arvid Flory med ingenjör Arvid Falke som navigatör och mekaniker på knappt 14 timmar flygtid.<sup>9</sup>

**1924 juli:** Ett provexemplar av flygplanet Bristol Fighter, Ö 6, anskaffas för utvärdering. Det blev kvar i tjänst till 1934.

**1924, 1 juli:** Malmö stads flygstation Bulltofta invigs, och ABA öppnar en reguljär flyglinje Malmö - Hamburg med [nyinköpta Junkers F 13](#) landflygplan. Trafiken pågick till fram i oktober. Under året började ABA även bedriva sjöflygtrafik från Malmö hamn.

**1924, 18 augusti:** Löjtnant Berndt Krook sätter världsrekord i höjdflygning, 5 691 meter, över Stockholm med en av marinens Hansa-Brandenburg.

**1924 september:** Det amerikanska luftskeppet ZR 3 "Los Angeles" (byggt i Tyskland som Zeppelin LZ 126) passerar över Skåne i samband med radiopejlingsförsök över Östersjön.

**1924, 26 september:** Marinen provar under hösten för första gången torpedfällning från flygplan. Som torpedflygplan användes en Friedrichshafen 49, fb 25.

**1924, 28 september:** Vid en kollision mellan två Phönix-plan vid Simtuna i Uppland omkommer båda förarna, löjtnanterna Wilhelm Nernst och Erik Åberg.

## 1925

Arméns ballongmateriel i Boden och i Frösunda överförs till A 6 i Jönköping, dit även ballongförarutbildningen skulle komma att flyttas.

Ett exemplar av övningsflygplanet Gloster Grouse, Ö 3, inköps från England. Det blev kvar i tjänst till 1929.

Leverans av på FVM byggda spaningsflygplanet S 1 påbörjas. Totalt elva flygplan producerades, och de sista togs ur tjänst 1932.

FVM börjar bygga Albatros, Sk 1, i åtta exemplar. Flygplanstypen utgick 1929.

Provflygplanet Heinkel HD 35 anskaffas i ett exemplar. Flygplanet blev Sk 5 i flygvapnet och var kvar i tjänst till 1929.

Marinen får leverans av ett sjöflygplan Heinkel HD 14. Planet uppfyllde inte kontrakterade prestanda och återlämnades därför till tillverkaren.

ABA upptar trafiken på Helsingfors inför säsongen. Anslutning finns därmed från Helsingfors till Reval (Tallinn), Riga, Memel (Klaipeda) och Königsberg (Kaliningrad).

**1925, 15 januari:** I Limhamn, vid Malmö, grundas AB Flygindustri, AFI. Bakom bolaget stod finansiellt den tyska Junkers-koncernen. Svenska partner var bl.a. grundarna av ABA, bröderna Carl och Adrian Florman.

Adrian Florman fungerade som chef under de första åren. Flygplanen byggdes helt eller delvis i Tyskland, men levererades via företaget i Malmö för att i vissa fall kringgå internationella restriktioner. Ca 150 Junkers-flygplan byggdes, delvis av från Junkers importerade delar. Dessutom registrerades ett 40-tal tyskbyggda flygplan genom AFL. Några av flygplanen såldes och användes inom landet. Företagets verksamhet upphörde efter 10 år 1935.

**1925, 26 januari:** Skandinaviska Luftfartsförbundet med representanter för lufttrafikföretagen i Norge, Danmark, Finland och Sverige konstitueras i Stockholm.

**1925, 20 februari:** I en proposition föreslår försvarsminister Per Albin Hansson att en organisation för ett självständigt flygvapen med fyra flygkårer och en flygskola inrättas från 1 juli 1926.

**1925 mars:** Ett exemplar av Hawker Siddeley Siskin anskaffas till Flygkompaniet för prov. Utgick 1926.

**1925, 20 maj:** Riksdagen beslutar att subventionera ABA med 500.000 kr årligen, en följd av en begäran från ABA under hösten föregående år.

**1925 maj:** ABA erhåller leverans av den första av fyra Junkers G 23; den får beteckningen S-AAAD.

**1925, 15 maj:** ABA startar trafik Malmö – Hamburg -Amsterdam med Junkers G 23, nio passagerare. Inför starten annonserade ABA årets flygrutter med dessa angivna flygtider:

Sthlm – Helsingfors	3 timmar
Malmö – Hamburg	2 timmar
Malmö – Amsterdam	6 timmar
Malmö – Brüssel	9 timmar
Malmö – Paris	11 timmar
Malmö – London	11 timmar
Stockholm – Danzig	4 timmar
Stockholm – Berlin	9 timmar
Malmö – Berlin	3 timmar
Malmö – Köpenhamn	15 minuter

En resa med ABA Malmö - Hamburg - Amsterdam med anslutning till London kostade ca 700 kronor. ABA förfogade över åtta flygmaskiner under året.

**1925, 2 juni:** Riksdagen antar propositionen om ett fristående flygvapen från 1 juli 1926, organiserat med chef (CFV), flygstab och flygförvaltning. Flygvapnets omfattning bestäms till fyra flygkårer och en flygskola.

**1925, 5 juni:** Nordiska Flygrederiet AB, ett dotterbolag till Deutsche Aero Lloyd AG, startar flygtrafik med Dornier Wal flygbåtar mellan Stockholm och Danzig via Kalmar (senare via Slite). Linjen var världens längsta med över 600 km flygsträcka och ca fyra timmars flygtid i gott väder. Trafiken upphörde 1 oktober.<sup>10</sup>

**1925, 5 juni:** Statsverket undertecknar ett subventionsavtal med ABA, vilket ger ABA statligt stöd för verksamheten. Beloppet är 500 000 kronor per år under fem år. En statlig luftfartslånefond bildades även, med uppgift att underlätta anskaffning av flygmateriel för trafikflyget. Fondens verksamhet utsträcktes ett par år senare att gälla även flygplatser.

**1925, 9 juni:** Douglas Hamilton utför glidflygförsök från Galgberget i Halmstad och startar utbildning tillsammans med den tyske flygplanskonstruktören Willy Pelzner.

**1925 juli:** Prov med olika fallskärmstyper inleds på Malmen. Först efter flera års prov, utredningar och debatter enades man om en gemensam typ.

**1925, 7 juli:** Till chef för det nya flygvapnet (CFV) från 1 juli 1926 förordnas översten och chefen för Kungliga Fälttelegrafkåren, K A B Amundson.

**1925 augusti:** Tio jaktflygplan Nieuport-Delage 29C-1, J 2, inköps av flygstyrelsen hos Nieuport-Astra i Frankrike. De började levereras i mars 1926 och utgick 1930.

**1925, 28-30 september:** En internationell luftfartskongress med inriktning på flygpostfrågor hålls i Stockholm med deltagande från hela Europa. Från italiensk sida passade man på att propagera för italienskt flyg genom en rundfärd genom Nordeuropa med två Macchi 24 flygbåtar, där Umberto Maddalena var en av förarna.<sup>11</sup>

## 1926

♦ *Robert H Goddard gör 16 mars den första lyckade uppskjutningen av en vätskedriven raket till en höjd av 56 meter under 2½ sekund i Auburn, Massachusetts, USA.*

ABA träffar avtal med Deutsche Luft Hansa AG, och KLM om trafiken på Berlin resp. Amsterdam.

Douglas Hamilton startar glidflygutbildning vid Hammars backar vid Ystad.

Ballongen "Andrées" nya efterföljare, "Andrée II", sliter sig inför en ballongtävling i Köpenhamn. Flygkompaniets verkstad på Malmen, FVM, ombildas till Centrala flygverkstaden Malmen, CFM. Edmund Sparmann anställdes som kontrollingenjör och provflygare. Marinens flygverkstäder i Stockholm bytte namn till Centrala flygverkstaden i Stockholm, CFS. En flygverkstad i Västerås, CFV, tillkom. Ett betydande antal flygplan tillverkades av CFM, där produktionen av flygplan upphörde 1939.

**1926, 15 april:** Roald Amundsens luftskepp N1 "Norge", konstruerat av Umberto Nobile, passerar tidigt på morgonen Sverige på väg från Oslo till S:t Petersburg.

**1926, 3 maj:** Tyska flygbolaget Deutsche Luft Hansa AG öppnar flygförbindelse på linjen Berlin - Stettin - Kalmar - Stockholm med tvåmotoriga flygbåtar av typen Dornier Wal.

**1926, 11 maj:** En expedition med luftskeppet N 1 "Norge", chef Roald Amundsen, startar från Kings Bay på Spetsbergen mot Nordpolen. Konstruktören av luftskeppet, Umberto Nobile, medföljer. Nordpolen nåddes 12 maj och skeppet fortsatte till Teller i Alaska, där landningen skedde 14 maj efter 3 500 kilometer utan mellanlandning. Tre dagar tidigare, 9 maj, uppges att Nordpolen uppnått av amerikanerna Floyd Bennett och Richard Byrd i en Ford Trimotor. Så anses dock numera inte vara fallet.<sup>12</sup>

**1926, 1 juli:** Flygvapnet, FV, bildas som en fristående försvarsgren med K A B Amundson som förste chef. De flygande förbanden planerades bestå av:

- F 1, första flygkåren i Uppsala (uppsatt 1929, då i Västerås) för att utnyttjas av högsta krigsledningen och omfatta spanings-, bomb- och jaktflygavdelningar
- F 2, andra flygkåren, som kom att få sin centrala del i Hägernäs och som var avsedd för marinsamverkan
- F 3, tredje flygkåren, på Malmen och Karlsborg (senare enbart Malmen) och avsedd för armésamverkan och med en jaktkola
- F 4, fjärde flygkåren på Frösön (Östersund) och avsedd för armésamverkan
- F 5, Flygskolan i Ljungbyhed, senare Flygskolekåren
- Detachement till Kustflottan och på olika platser
- Flygverkstäder på Malmen och i Västerås

Flygplansbeståndet bestäms till 229 krigsflygplan plus reserver och 80 skolflygplan, en storlek, som det tog flera år att uppnå. Vid bildandet av FV fanns inklusive skolflygplan 214 flygplan, varav många var omoderna. Närmare halva antalet befann sig på reparation eller översyn. Bland flygplanen fanns fortfarande Breguet och Nieuport från Flygkompaniets begynnelse kvar i rullorna. FV startade med 130 officerare och 305 övrig personal. Anslaget till verksamheten var 6 000 000 kronor. Detachment sattes upp efter hand.

**1926, 7 juli:** Löjtnant Nils Söderberg blir den första svensk som räddar sig genom fallskärmshopp. Han hoppar med en Irving-fallskärm från en Phönix D.III, J 1, som under utprovning av risken för flatspinn råkat in i en sådan spinn vid Malmen. Då sedan motorn stannade lämnade Söderberg planet på 400 meters höjd. Det beslutades året därpå att flygvapnets personal skulle utrustas med fallskärmar.

**1926, 20 augusti:** Omfattande luftförsvarsövningar i stockholmstrakten slutar med en flyguppvisning över Ladugårdsgärde med omkring 10 000 åskådare. Från sex sjöflygplan gjordes fem fallskärmshopp av flygspanare med Thörnblad-fallskärmar. Två av hopparna dödades, då deras fallskärmar inte utvecklades.<sup>13</sup>

**1926 november:** Första skolflygplanet Heinkel HD 24, Sk 4A och B, levereras till flygvapnet. Sammanlagt åtta exemplar anskaffades. Utgick 1939.

**1926, 10 november:** Den svenske marinflygaren kapten Egmont Tornberg sätter nytt höjdrekord med en Heinkel HE 5a (med Napier Lion-motor) i Tyskland. Rekordet blir 5731 meter med 500 kg last i flygplanet.

**1926 december:** En utredning föreslår att marinen skall anskaffa en kryssare med möjlighet att föra flygplan ombord.



## 1927

♦ *Svenskättlingen Charles A. Lindbergh flyger 20-21 maj ensam non-stop över Atlanten från Roosevelt Field i New York till Le Bourget i Paris på drygt 33 timmar.*

Riksdagen beviljar efter en parlamentarisk utredning medel för en tilltänkt "hangarkryssare", som sedan blir flygplankryssaren Gotland. Den kom att sjösättas 14 september 1933.<sup>14</sup>

Anskaffning av Fokker C.V påbörjas. Det var avsett som jaktplan, J 3, och spaningsplan, S 6, men användes som spanings- och övningsplan. Sammanlagt anskaffades 48. De sista togs ur tjänst 1945.

Första exemplaret av Heinkel HD 36, Sk 6, införs i FV; ett tjugotal anskaffades. Alla utom ett tillverkades av CVM. Typen utgick 1940.

Svenska Luftfartsförbundet bildas med syfte att främja civil luftfart. Initiativtagare var bröderna Florman. 1937 uppgår organisationen i det "nystartade" KSAK.<sup>15</sup>

**1927, 21 januari:** Nya nationalitetsbeteckningar införs: Tre svarta kronor, med eller utan vit cirkelyta, blå-gult sidoroder.

**1927, 23 april:** Sverige-runt-flygningar startas i ABA:s regi med Albin Ahrenberg som ansvarig. Rundflygningarna gav ett gott ekonomiskt stöd åt ABA under flera säsonger. Fotografen Oscar Bladh följde de första flygningarna och tog med tiden flera tusen bilder på bl.a. glasplåtsnegativ av historiska och geografiska motiv. Bladh började fotografera från flygplan 1918 och höll på till 1965. Under säsongen flög mer än 8 000 personer från 140 platser med Ahrenberg. Sammanlagt gjorde Ahrenberg och hans piloter 38 sommar- och vinterflygturnéer, besökte 2.200 platser och gjorde 75.000 flygningar med en kvarts miljon passagerare utan några personskador.<sup>16</sup>

**1927, 27 maj:** ABA får leverans av en Junkers G 24ce, S-AABG, "Uppland", det enda exemplar av typen som ABA anskaffade. Flygplanet deltog i expeditionen för undsättning av luftskeppet "Italia" (Se 25 maj 1928).

**1927, 1 juli:** Flygvapnets flygskola, F 5 Ljungbyhed, sätts upp.

**1927, hösten:** Centrala flygverkstaden i Stockholm flyttas till Västerås, Viksäng, vid Mälaren och kallas därefter Centrala flygverkstaden i Västerås, CFV. Den är i full drift från 1928 och där tillverkades under åren 1928-1943 26 sjöspaningsflygplan Heinkel He 5 Hansa, S 5, av olika versioner och 37 Focke-Wulf FW 44 Stieglitz, Sk 12. S 5 användes ända till 1945.. CFV, senare CVV lades ned 1970.

## 1928

♦ *I en Junkers W33 "Bremen" gör Hermann Köhl, J Fitzmaurice och baron von Hünefeld 12-13 april en flygning över Atlanten från öst till väst, från Irland till Labrador.*

Det Danske Luftfartselskab, DDL, inträder i samarbetet mellan de svenska och holländska flygbolagen.

Riksdagen beslutar att den nya flygflottiljen F 1 skall lokaliseras till Västerås i stället för Uppsala, som tidigare beslutats.

Uppsättning av flyglarmsiréner påbörjas i Stockholm så att invånarna vid luftangrepp enligt myndigheterna påbud "...därvid ha att sätta sig i säkerhet under jorden i källare eller dylikt".

**1928 februari:** AB Aero Materiels civila flygskola startar med Lindarängens flygstation i Stockholm som bas.<sup>17</sup>

**1928 maj:** Det enmotoriga transportflygplanet Junkers F 13, Trp 1, byggt av AB Flygindustri, baseras på F 4 Östersund som ambulansflygplan. Tre anskaffades och typen kvarstod i tjänst till 1943.

**1928, 3 maj:** Det italienska luftskeppet N 4 "Italia" med dess konstruktör, general Umberto Nobile, som befälhavare passerar vid tiotiden Stockholm på sin väg till Nordpolen. Löjtnant Einar Lundborg hade startat från Malmen i sällskap med löjtnant Nils Adlercreutz för att med ett par Nieuportjagare eskortera Italia mellan Landsort och Nynäshamn.<sup>18</sup>

**1928, 19-21 maj:** Det första nordiska sportflygarmötet äger rum i Göteborg.

**1928, 25 maj:** Luftskeppet "Italia" förolyckas på återfärden från Nordpolen i trakten av Spetsbergen. Sju man av besättningen försvann för alltid med luftskeppet. Av de nio, som blev kvar på isen, avled, innan räddning hann

anlända, den svenske meteorologen Finn Malmgren. Ett stort antal länder engagerade sig i spaningarna efter de förolyckade. En svensk flygexpedition med sju flygplan under ledning av kapten Egmont Tornberg sändes som undsättning. Einar Lundborg och Birger Schyberg, som färdats till Virgo Bay för att delta, påträffade 23 juni, flygande i en Fokker C.V-E, överlevande från expeditionen, Umberto Nobile och hans män, på isen. Nobile fördes 24 juni som förste man tillbaka. Påföljande dag 25 juni havererade Lundborgs Fokker vid landningen hos de nödställda, dit Lundborg hade återvänt ensam. Vid spaningarna försvann Roald Amundsen spårlost.<sup>19</sup>

**1928 juni:** Skolflygplanet De Havilland DH 60 Cirrus Moth, Sk 7, levereras till FV.

**1928, 18 juni:** ABA genomför försök med [nattpostflygningar](#) Stockholm, Barkarby flygfält - London via Hamburg och Amsterdam. Flygningarna genomfördes med en Junkers F 13 ombyggd till flygande postkupé, den första i världen. Flygplanet var till och med försett med en brevlåda i vilken allmänheten kunde lägga sin post. Med Karl Bernhard Liljeberg som pilot genomfördes flygningen till London på 19 timmar och återflygningen på 17 timmar. Post, som hade avsänts från Stockholm vid lunchtid, delades ut i London nästa dags eftermiddag. Portot för ett 20 grams brev var 35 öre. Trafiken upprätthölls en månad under 1928 men ökades gradvis de följande åren [och inlemmades i det europeiska postflygnätet](#).

**1928, 19-20 juni:** I samband med räddningsinsatserna för "Italias" besättning flyger ABA:s G 24 "Uppland" med Wictor Nilsson som pilot på 6 timmar och 45 minuter från Tromsø i Nordnorge till Kings Bay på västra Svalbard. Detta var den första flygningen från norska fastlandet till Svalbard någonsin, men ett italienskt flygplan som flugit samma sträcka landar bara någon minut senare.<sup>20</sup>

**1928, 6 juli:** Lundborg, som blivit kvar efter haveriet den 25 juni i samband med undsättningsförsöken av överlevande från Italia-haveriet, räddas från isen av Birger Schyberg i en De Havilland Moth. Senare tvingades även Schyberg ned av bränslebrist vid en räddningsflygning men undsattes av fanjunkare Svensson och löjtnant Rosensvärd, som fällde en gummibåt fylld med bensin, med vilken det lyckades Schyberg att återvända. Räddningsexpeditionen fortsatte ännu en tid sitt uppdrag och återvände mot slutet av juli 1928 till Sverige.

**1928, 16 augusti:** Svenskättlingen Bert R. J. "Fish" Hassell och Parker B. Cramer startar i en enmotorig Stinson Detroiter från Rockford, Illinois, för att via Grönland försöka nå Stockholm. De tvingades dock landa på Grönlands västkust och nådde först efter 2 veckors vandring tryggheten.

**1928, 18 september:** ABA-piloten flygkapten Karl Gunnar Lindner startar en resa tillsammans med en tysk von Hünefeld. De flög en Junkers W 33. Resan gick över Sofia, Konstantinopel, Bagdad, Karachi, Allahabad, Calcutta, Mandalay, Hanoi, Kanton och Shanghai till Tokyo. Den tillryggalagda sträckan blev 15 000 kilometer och tog över en månad med en effektiv flygtid på 150 timmar.

**1928 oktober:** Första exemplaret av jaktflygplanet J 4 introduceras i FV. Det är av typen Heinkel HD 19, ett sjöbaserat jaktflygplan. Sex exemplar anskaffades. Flygplanet utgick 1937.

**1928 december:** Det första av två torpedflygplan Heinkel HD 16, T 1, levereras till FV. I tjänst till 1938.

## 1929

Kommunikationsministern tillkallar sakkunniga för att utreda "Trafikflygets framtida ordnande".

Jaktflygplanet Svenska Aero SA-11, J 5, inköps till FV i ett exemplar. Det kvarstod till 1933.

ABA får leverans av Junkers W 33. Flygplansflottan omfattade därmed sju Junkers av typerna F 13, G23, G 24 och W 33.

Deutsche Luft Hansa AG gör provflygning på linjen Stralsund - Stockholm. Någon reguljär trafik startades dock inte.

**1929 januari:** Svenska Aero levererar ett exemplar av SA-10 Piraten, Ö 7, ett enmotorigt, tvåsitsigt biplan med flottörer, till FV. Kvar i tjänst till 1937.

**1929, 25 januari:** Sju spaningsplan av typ Fokker S 6 från Malmslätt startar enskilt mot Stockholm för en navigeringsövning. Man möter snöbyar och tre plan haverar på olika ställen söder om Stockholm varvid en av förarna omkommer.<sup>21</sup>

**1929 februari:** De svåra isförhållandena i Öresund gör att post mellan Sverige och Danmark börjar fraktas med flyg. Redan året innan hade ett par sådana flygningar genomförts, men under 1929 pågick trafiken i mer än en månad. Trafiken sköttes av ABA med Junkers G 23.

**1929, 12 april:** En Sk 4A Heinkel HD 24 tillverkad av Svenska Aero havererar vid Hågernäsviden efter en skarp sväng på låg höjd, varvid Immanuel Johansson och Harald Westberg omkom. Flygplanet hade FV-nr 203 och c/n 36.

**1929 maj:** Pansarbåten Dristigheten, byggd 1901, sjösätts efter ombyggnad till flygdepåfartyg. Fartyget kunde ta ombord fyra plan av typerna Heinkel HD 16, T 1, och Heinkel HD 19, J 4. Fartyget uttrangerades först 1947.

**1929, 2 juni:** Under månaden utförs försök med postflyg av ABA, DDL och Halle & Petersen (Norge). De sträckor som trafikerades var Stockholm - Malmö - Hamburg - Amsterdam och Oslo - Göteborg - Malmö. Totalt 22 flygningar genomfördes.

**1929, 9 juni:** Albin Ahrenberg gör ett försök att flyga över Atlanten i en Junkers W 33. Han startade från Stockholm och nådde efter många tekniska problem Grönland någon månad senare. Ahrenberg fortsatte därifrån västerut men tvingades vända cirka två flygtimmar från New Foundland på grund av dåligt väder.

**1929, 1 juli:** 1. flygkåren, från 1936 Kungliga Västmanlands flygflottilj, F 1 Västerås, sätts upp. Den fick under hösten sina första flygplan Hansa, S 5. Hässlöfältet togs i bruk 1930. Första flottiljchef blev Harald Enell. Flottiljen lades ned 1983.

2. flygkåren, senare andra flygeskadern och från 1936 Kungliga Roslagens flygflottilj, F 2, sätts upp vid flottans varv i Stockholm. Den flyttade 1929 till ny basering i Hågernäs.

**1929, 12 september:** Gösta Andrée startar med en De Havilland Cirrus Moth, SE-ABS, "Sandvik", med destination Kapstaden, dit han anlände 24 oktober 1929 efter 133 timmar i luften. Han kom åter till Stockholm 22 juni 1930.

**1929 november:** Skolflygplanet Svenska Aero SA-13 Skolfalken, Sk 8, levereras till flygvapnet i ett exemplar. Sk 8 utgick 1938.

#### Noter:

<sup>1</sup> Stig Kernell har i sin bok "Hopp i nöd & lust" (*SFF 1977*) givit en mycket livfull skildring av Thörnblads hopp på Malmslätt 9 juni 1920. Han redovisar också de hoppkurser Thörnblad höll för arméns och marinens flygare senare under året. Albin Ahrenberg, som var en av dem som då fick hoppa, berättar om de hopp som i slutet av september gjordes i Karlskrona i sina memoarer "Ett flygarliv" (*Allhems förlag, 1957*).

<sup>2</sup> Om denna flygning från Kristiania (Oslo) till Stockholm berättas i Örjan Lünings bok "Luftpostens historia i Norden" (*Sveriges Filatelist-Förbund 1978*).

<sup>3</sup> Se webbplats för Flygets Hus i Luleå på <http://www.flygetshus.nu/historia.htm>

<sup>4</sup> Om flyg i "Erotikon" och svenska spelfilmer där flyg har en mer central roll samt om svenska flygfilmer kan läsas i Bertil Skogsbergs två böcker "Svenska filmluftigheter" (*Allt om Hobby 2005*) och "På filmens vingar" (*Bra Böcker, 1981*)

<sup>5</sup> Branden på Galärvarvet 1921 och dess konsekvenser har skildrats av Hans Reichenberg i Flyghistoriskt Månadsblad 10/75 (finns även publicerad i Flyghistorisk Revy för 2003)

<sup>6</sup> I Arvid Florys dagbok som Mikael Forslund givit ut under titeln "Arvid Flory – En flygarlegend berättar" och försett med illustrationer (Mikael Forslund Produktion, ca 2001) skildras Florys upplevelser i Tyskland och speciellt då på Wasserkuppe. På resan till Tyskland möter han den tyske flygaren Otto Ballod som också var på väg till Wasserkuppe efter en verksamhet som pilot i Sverige (bl a hos Malmö Flygkompani och Örebro Flygkompani/Örebro Flygaktiebolag). På Wasserkuppe träffar Flory bland annat några svenska segelflygelever samt den tyske konstruktören Alexander Lippisch.

<sup>7</sup> Under 1923 vistades Rolf Bergwik (Bergvik), Sven Lindberg, Douglas Hamilton m fl fler svenskar (Olle Aspegren, Otto Dahlin, Nils Kindberg och Roxström) på Wasserkuppe och fick där glidflygutbildning. Bergwik och en annan svensk hjälpte Lippisch att bygga ett plan som denne döpte till "Djävlar Anamma" (Hol's der Teufel) med anledning av svenskarnas utrop när de råkat träffa fel med hammaren. Se Stig Kernells artikel "Rolf Bergwik och glidflygplanet Anfänger" i Flyghistoriskt Månadsblad nr 8/1987.

---

<sup>8</sup> [Trafiken på Helsingfors bedrevs i samarbete med finska Aero Oy](#). För 1924 visade ABA:s bokslut en förlust på 5.789 kr och 85 öre. Man hade befordrat 3.230 passagerare, 1.072 kg post och 481 kg frakt, allt med en regularitet på 96,5%. Se bl a artikel "ABA 80 år" av Hans Boëthius och L A Nilsson i "I luften 2005" (AoH 2004) samt boken "Junkers for Scandinavia" av Rob J M Mulder ([www.europeanairlines.no](http://www.europeanairlines.no)).

<sup>9</sup> Arvid Flory har i sina memoarer "Arvid Flory - En flygarlegend berättar" (*Mikael Forslund Produktion*) berättat om denna leveransflygning samt vistelsen i England.

<sup>10</sup> Vid den första flygningen från Stockholm mot Danzig 5 juni 1925 medföljde bl a greve Folke Bernadotte som passagerare. Möjligen var Hermann Göring förare på denna premiärtur enligt Björn Fontanders bok "Görings Sverige" (*Carlssons 2001*).

<sup>11</sup> Om denna flygpostinriktade konferens 1925 under ordförandeskap av generaldirektören för Kungl. Generalpoststyrelsen Julius Juhlin, kan läsas i Örjan Lünings bok "Luftpostens historia i Norden" (*Sveriges Filatelist-Förbund 1978*).

<sup>12</sup> Huruvida Richard Byrd och Floyd Bennett 1926 nådde Nordpolen blev tidigt omdebatterat. Lennart Johnsson har i "Flyghistoriska Kåserier 2" i essän "Den förargliga Nordpolen" (*Johnssons kök, 1990*) redovisat diskrepanser som finns mellan loggbokens tids/positionsuppgifter, vindar och planets fart. Planet, en Fokker F.VIIa/3m var för övrigt försett med skidor som Bernt Balchen, som ingick i Amundsens expeditions markbas i Kings Bay på Spetsbergen, i hast tillverkat åt Byrd.

<sup>13</sup> Den sorgliga Gärdesolyckan 1926, som kom att sätta punkt för Raoul Thörnblads fallskärmsverksamhet trots att han inte ansågs ha någon direkt skuld i den, behandlas i Stig Kernells bok "Hopp i nöd och lust" samt, i form av läsareaktioner och -minnen, i Martin Stugarts spalt "Fråga om Stockholm" 18 september 2005 i Dagens Nyheter.

<sup>14</sup> Om bakgrunden till byggandet av flygplankryssaren Gotland berättar Bertil Skogsberg i ÖFS Meddelande 2/2003. Se även Mikael Forslunds bok "Katapultflygplanet S9 Hawker Osprey och flygplankryssaren Gotland" (*Mikael Forslund Produktion...*)

<sup>15</sup> Svenska Luftfartsförbundets drivande generalsekreterare var överste Gabriel Hedengren (avliden 1936).

<sup>16</sup> Ahrenberg anger i sin bok "Ett flygarliv" att han själv luftdöpt ca 168.000 personer och hans medhjälpare ungefär 100.000 under senare år.

<sup>17</sup> Bakom Aero Materiel stod dess VD, Gustaf Hedengren, medan bröderna Florman var intressenter. För den nyuppsatta flygskolan gjordes god reklam genom att utse den kände Albin Ahrenberg till chef och i varuhuset NK:s stora ljushall i januari hänga upp en Moth för att uppmärksamma detta då helt okända "sportflyg". Verksamheten bedrevs vid Lindarängen och på Stora Värtans is, då Stockholm saknade en lämplig landflygplats. (Se artikel av Nils Söderberg i *Flyghistoriskt Månadsblad nr 10/1977*.)

<sup>18</sup> Vid passagen av Stockholm 1928 gör "Italia" med expeditionens meteorolog Finn Malmgren ombord en sväng över dennes moders villa i Äppelviken och släpper ned ett brev. Anna Malmgren var dock själv inte hemma, utan hade tagit sig till ett av stadiontornen för att komma sin son så nära som möjligt. (Enligt en aftonbladsnotis i Erik Lindorms bokfilm "Ett folk på marsch 1914-1932". *Redigerad upplaga, Bonniers 1958*.)

<sup>19</sup> Om räddningsinsatserna i samband med luftskeppet Italias förlisning 1928 finns en rik litteratur. Bl a kan nämnas Fred Goldbergs artikel i SFT 6/2004 samt Goldbergs bok "Drama in the Arctic - S. O. S. Italia. The search for Nobile and Amundsen".

<sup>20</sup> Om Wictor Nilssons insatser vid Italia-räddningsinsatsen och om Wictor Nilssons liv berättar Gunnar I Ericsson i MACH nr 67.

<sup>21</sup> "Den olyckliga övningsflygningen till Stockholm" 25 januari 1929 dominerar helt Dagens Nyheter's förstasida dagen därpå, lördagen 26 januari, med inte mindre än sju bilder av två av de havererade planen samt ett porträtt av den omkomne föraren, löjtnant Carl Axel Gerhard Thunström. Thunströms plan störtade i Västberga strax söder om Stockholm och ett andra plan nära Uttran. Ett tredje plan skadades vid ett försök att starta efter en nödlandning vid Vagnhärad.