



1930 - 1939

Reviderad 2010-01-04

KRONOLOGI ÖVER FLYGET I SVERIGE

1930, 14 maj: Ett luftskepp, Parcival Naatz DPN-29, SE-ACG, (2200 kubikmeter) anländer till Bulltofta från Tyskland där det byggts av Wasser- und Luftfahrtzeug i Seddin.¹ En motor av typen Siemens-Halske på 100 hk driver luftskeppet. Luftskeppet "Sidenhuset" användes som reklambärare, framför allt i samband med Stockholmsutställningen. Vid en flygning mot Pommern förolyckades luftskeppet redan 4 juni 1930. Ombordvarande räddades av ett tyskt ångfartyg.

1930, 16 maj: Nohab bildar Nohab Flygmotorfabrik AB i Trollhättan. Licensbygge började med engelska Bristol Pegasus I, i Sveriges kallad Mercury MY VI, en 600 hk luftkyld 9-cylindrig stjärnmotor.

1930, 19 juni: Stockholms Flygklubb konstitueras kl 16.30 vid en sammankomst på Grand Hotel. Ordförande blir överste Gabriel Hedengren.

1930, juli: Omfattande flygarkeologisk verksamhet bedrivs över Öland med löjtnant Gösta Hård som pilot och dr Mårten Stenberger som sakkunnig. Gösta Hård var en av arkeologins flygfotopionjärer och utvecklare. Även med Ljungbyhed som bas gjordes flygarkeologiska arbeten under 1930.²

1930, 6 augusti: Ett norskt forsknings- och fångstfartyg Bratvaag finner resterna av Andrée-expeditionens (se 11 juli 1897) sista läger på Vitön, öster om Spetsbergen. Expeditionens ballong hade enligt påträffade dagböcker landat på tredje dagen efter avfärden från Spetsbergen. Total flygsträcka blev 480 km. Besättningen hade genomfört en isvandring från juli till oktober 1897 innan deltagarna dukade under på Vitön.

1930, 1-2 september: De bilder från Andrée-expeditionens läger som Bratvaag fört till Tromsö, förs med flyg till Stockholm av Ernst Roll. Flygningen t o r till Tromsö om 350 mil utförs på effektivt 19½ timmars flygtid och inom loppet av ett och ett halvt dygn. Även Marshall Lindholm flyger bilder till Stockholm med en DH Moth.³

1930, 4 september: AB Svenska Järnvägsverkstäderna, ASJ, grundar i Linköping en flygplansavdelning. AB Svenska Järnvägsverkstädernas Aeroplanavdelning, ASJA. ASJA:s första flygplantillverkning blev ett reportageflygplan åt Stockholms-Tidningen, benämnt L 1 Viking samt två exemplar av övningsflygplanet Ö 9.

1930, 24 september: Luftskeppet Zeppelin LZ 127 "Graf Zeppelin" flyger över Stockholm under en tur från Tyskland via Baltikum och Finland. "Graf Zeppelin" landade inte men avlämnade och hämtade post.

1930, 24 oktober: 1930 års försvarskommission tillsätts. Betänkandet lämnades 1935 och innehöll bl.a. förslag till omorganisation och utbyggnad av flygvapnet.

1931

Flygvapnet ger ut Ordnings- och säkerhetsföreskrifter för flygtjänsten, OSF.

ABA har under föregående år ökat sin luftfrakt till 86 369 kg gods, ungefär halva startvikten hos en modern jumbojet.

11 jaktplan Bristol Bulldog IIA, J 7, tillförs flygvapnet. Det tjänstgjorde till 1940.

1931, 27 januari: Einar Lundborg, Nobiles räddare, omkommer vid ett haveri på Malmen med Jaktfalken, J 6. Haveriet utlöste en hätsk presskampanj mot flygvapnets ledning.

1931, 31 januari: En flygkommission tillsätts av försvarsministern för att utreda bl.a. Lundborgs haveri, flygstyrelsens åtgärder för materielanskaffning samt dess förvaltning i övrigt. Sedan kommissionen avlämnat sitt betänkande 9 november 1931 beviljades chefen för flygvapnet (CFV), K A B Amundson, och stabschefen Thor

Lübeck avsked. Ny CFV blev Eric Virgin och stabschef Arthur Örnberg.

1931, 27 februari: Ahrenbergs rundflygningar i landet fortsätter. I Mora Tidning kan man denna dag läsa: "Flygturnén Sverige runt 1931 kommer att under söndagen och måndagen besöka Mora, där passageraruppstigningar företagas. Som förare av flygplanet tjänstgör även i år den från liknande turnéer överallt i vårt land kände flygaren Kapten Ahrenberg, vilken även på måndagen i Mora ordenshus håller föredrag om flygning. Framställningen illustrerars med film och skioptikonbilder. Turnén, som började den 25 jan. och kommer att pågå under elva månaders tid, varunder 300 orter besökas, kombineras med en systematisk undersökning av landningsmöjligheterna i vårt land för sjöflygplan."

1931, 29 april: Albin Ahrenberg startar från Malmö med telegrafist Robert Ljunglund och mekaniker Sigurd Malm sedan han fått i uppdrag att efterspana en övervintrande medlem, Augustine Courtauld, av Watkins meteorologiska expedition på den grönländska inlandsisen. Ahrenberg flög en Junkers F 13, SE-ACK, från ABA. Han lyckades 7 maj 1931 finna den försvunne, som då redan undsatts av markbunden expedition, och kasta ned förnödenheter. Ahrenberg var styrman, när han utbildades till marinflygare 1919 och underofficer när han startade expeditionen men utnämndes som belöning till kapten i marinen, vilket meddelades av statsministern i maj under pågående ILIS (se omedelbart nedan).

1931, 15 maj: Internationella luftfartsutställningen i Stockholm, ILIS, öppnas med att det av Carl Milles skapade flygarmonumentet på Karlaplan i Stockholm avtäckts av prins Carl. ILIS avhölls vid Lindarängens flyghamn och pågick månaden ut. Samtidigt togs en nybyggd hangar i bruk som var så väl tilltagen att den kunde rymma dåtidens största sjöflygplan, Dornier X.⁴ Även en flygtävling, avkortad till sträckan Malmö-Stockholm, om den Nordiska Flygarpokalen, ägde rum.

1931, 16 maj: Flygvapnet drabbas av sin dittills svåraste olycka då besättningen om tre man på en S 5A "Hansa" omkommer då planet störtar strax efter start på Centrala Flygverkstädernas i Västerås område.⁵

1931, 11 juni: Vid en brand på Bulltofta, Malmö, förstörs den senast uppförda stora hangaren och en tremotorig Junkers G 23 "Norrland", SE-AAG.

1931 juli: Löjtnant Lars Gösta Hägglöf påbörjar flygarkeologiska undersökningar av bl.a. Ängakåsen och Koarum i Skåne.

1931 augusti: Det första av tio skolflygplan De Havilland DH Moth Trainer, Sk 9, börjar användas i flygvapnet som ersättning för de utslitna Heinkel HD 36, Sk 6. Det sista Sk 9 utgick 1947.

1931, 28 augusti: Kurt Björkvall gör den första direktflygningen Stockholm - London med en De Havilland Puss Moth. Flygtiden blev nio timmar.⁶

1931, 5 september: Det första hos ASJA konstruerade flygplanet provflygs. Det var ett högvingat, enmotorigt flygplan av robust konstruktion. Det fick namnet "Viking". De två exemplaren får registreringarna SE-ACX respektive SE-FYR. Det första havererade 1 maj 1934 genom kollision på vattnet med ett fartyg vid Västerås hamn, det senare som var Stockholms-Tidnings första reportageplan, havererade 9 augusti 1934. (Ett senare reportageplan av typ ASJA Viking II bar samma registrering.)

1931, 17 september: Vid Sveriges dittills svåraste haveri omkommer fyra personer. Ett av Domänverket inhyrt tyskt flygplan försedd med kamerautrustning för fotogrammetrisk kartläggning störtar i norra Småland. De omkomna var den svenska fotogrammetripionjären Fritz Danielsson, hans hustru Ruth samt två tyska besättningsmän. Året innan hade lyckade provfotograferingar utförts.⁷

1932

Kungliga Tekniska Högskolan, KTH, i Stockholm provar för första gången en ny vindtunnel, som tillkommit på initiativ av professor Ivar Malmer.

ASJA övertar Svenska Aero AB och främst företagets konstruktörskompetens från ägaren Carl Bücker, som återvänder till Tyskland och där startar ett företag för tillverkning av skolflygplan, Bücker Flugzeugbau G.m.b.H.⁸ Ett flygfält anlades intill ASJA:s fabriker i Linköping.

Riksdagen förelägg ett förslag från 1929 års flygtrafikkommitté om lufttrafikledernas utbyggnad, med en beräknad flygplatstäthet av en flygplats var tionde mil. Man beslutade att hjälplandsflygplatser skulle anläggas för sträckorna Stockholm - Malmö vid Vängsö, Stigtomta, Norrköping, Hästholmen, Visingsö, Jönköping, Exen, Feringe, Fagerhult och Eslöv. Malmen, Ljungbyhed och Skillinge skjutfält ingick också i

systemet. Mellan Malmö och Göteborg och norska gränsen skulle nödlandningsflygplatser anordnas vid Halmstad, Varberg, Backamo, Svarteborg och Näsinge. Det första fältet som invigdes blev Norrköpings flygplats 9 september 1934. Enligt modell från det amerikanska nattpostnätet skulle även flygfyrar byggas på 20-30 km avstånd.

Flygstyrelsen tecknar avtal om licenstillverkning av Hawker Hart, B 4, och beställer samtidigt tre originalflygplan från England. Dessa levererades 1934. Flygplantypen betecknades från början S 7. Licenstillverkning skedde vid Götaverken och ASJA.

Jaktflygplanet Svenska Aeros Jaktfalken, J 6A, introduceras i FV. Det byggdes även av ASJA i sju exemplar år 1935 som J 6B. Det utgick ur tjänst 1940.

Första exemplaret av 36 De Havilland Tiger Moth, Sk 11, införs i FV. Ett trettiotal exemplar anskaffades i två versioner, dels från De Havilland och dels licenstillverkade hos ASJA. Utgick ur flygvapnet under 1940-talet.

1932 februari: ASJA erhåller rätten till licenstillverkning av Raab-Katzenstein RK 26 Tigerschwalbe, och får 25 februari en beställning av flygvapnet på 25 flygplan av typen. Flygplanet fick beteckningen Sk 10 och leveranserna påbörjades 1932. Av 25 byggda havererade 18, och typen blev mycket kontroversiell. Den orsakade skrivelser i pressen och ett flöde av inlagor inom FV. Flygplantypen avfördes officiellt ur rullorna 1945.

1932, 29 februari: ABA får leverans av Fokker F XII "Värmland", SE-ACZ, ett högvingat tremotorigt flygplan med plats för 14 passagerare.

1932, 18 maj: Fallskärmschopparen Arnold Waldau omkommer vid ett hopp i samband med ett reklamarrangemang vid Linderud nära Oslo.

1932, 23 maj: En engelsman vid namn Lacaoy på demonstrationsresa i Europa med en Comper Swift, ett relativt litet ensitsigt plan, visar upp planet på Barkarby inför bl a representanter för flygvapnet. Det skadas då vid ett mindre missöde. Lacaoy hade anlänt från Oslo fredag kväll 20 maj. **(I vilken utsträckning planet visades upp för Solvallapubliken på söndagen är oklart.)**

1932, juni: I en tidningsnotis kan man läsa att greve Douglas Hamilton lurat personer att betala för flygutbildning som de sedan inte erhållit. Notisen anger också andra besynnerligheter inom det s k Svenska Flygförbundet som Hamilton står i spetsen för.

1932, 14 juni: Vid en flygning med ett ungerskt flygplan av typ Gerle 11, som skulle kunna vara lämpligt som skolflygplan inom flygvapnet, får försteläraren vid flygskolekåren Nils Söderberg vingbrott. Han följer planet till marken när han saknar fallskärm men får måttliga skador.⁹

1932, 15 juli: ABA får sitt första exemplar av Junkers Ju 52 "Södermanland", SE-ADR, ett tremotorigt flygplan med kapacitet för 12 passagerare. Flygplanet var försett med flottörer och tillverkat av AB Flygindustri, Afi, i Malmö. Det köptes 1947 av Albin Ahrenberg. Ytterligare fem Junkers Ju 52 levererades under åren till ABA.

1932, 26-27 augusti. Årets stora flygtävling "Europa runt" där ett moment är en drygt 730 mil lång rundflygning, innefattar detta år en sträcka Köpenhamn-Göteborg-Köpenhamn. Aeroklubben i Göteborg organiserar mellanlandningskontrollen på Torslanda, vilken kräver hela 196 funktionärer, och vidare ordnas en passerkontroll vid Lagans utlopp. Flyguppvisningar och passagerarflygningar förekommer efter det att de tävlande fortsatt mot Berlin dit de skall anlända senast den 27:e på kvällen..

1932, 30 augusti: Nattpostplanet SE-AAE, "Svealand", en Junkers G 23/G 24, överraskas av dåligt väder vid tysk-holländska gränsen på routen Malmö - Amsterdam. Nödlandningen misslyckas. Piloten K B Liljeberg och telegrafisten N Uttergård omkom.

1932, september: En stor svensk flygeskader med både land- och sjöflygplan besöker Köpenhamn. FV-chefen Eric Virgin (CFV) avlägger officiella visiter. Ankomsten blev försenad och splittrad på grund av väderproblem.

1932 november: ASJA har tillverkat två Ö 9, ett enmotorigt övningsbiplan. Det första levereras till FV.

1933

◆ *Nazistiskt "Machtübernahme" 30 januari i Tyskland. Adolf Hitler blir rikskansler och tar makten.*

Arbetena på Bromma flygplats påbörjas. Flygplatsen invigdes först 1936.

1933, 1 februari: Edmund Sparmann startar flygplanstillverkning på Lilla Essingen i Stockholm. Företaget hade grundats året innan och det första flygplanet, Sparmann-jagaren, blev klart 1934. Fram till 1937, då Saab övertog företaget, tillverkades sammanlagt tio flygplan av typen, som i FV fick beteckningen P 1.

1933, 7 februari: Aerotransport meddelar i pressen att man i år planerar att öppna trafiken till Helsingfors 15 april, vilket är två veckor tidigare än förra året. Man avser också fortsätta trafiken längre, fram till 15 december. En försökstrafik sommartid på linjen Stockholm-Visby aviseras även (se notis för 1 juli).¹⁰

1933, 14 mars: Order tecknas på fyra st Hawker Osprey som får svensk beteckning S 9. Ytterligare två st inköps 1936. Typen är avsedd enkom att brukas från flygplankryssaren HMS Gotland.

1933, 23 mars: Nohab flygmotorfabrik levererar sin första flygmotor, en licensbyggd Bristol Pegasus, i Sverige kallad Mercury MY VI, med effekt 600 hk.

1933 maj: Flygvapnet fotograferar under sommaren hela Gotland i skala 1:10 000. En något modifierad S 5B från F 1 Västerås användes som kameraplattform. Ett antal fotograferingar gjordes samtidigt av fornlämningar för Riksantikvarieämbetets räkning.

1933 juni: ABA får tillstånd att använda Barkarby flygplats i avvaktan på att Bromma flygplats skall bli färdig.

1933, 1 juli: Den första reguljära inrikeslinjen för flygtrafik öppnas med sjöflyglinjen Lindarängen i Stockholm - Tingstäde trask på Gotland. Linjen trafikerades sommartid av ABA med Junkers Ju 52 på flottörer och flygtiden blev en timme. Bussfärden från Tingstäde till Visby tog 40 minuter. Redan efter tre veckor hade 600 passagerare flugit på linjen. ”Flyg och bada” löd reklamen. Busstransporten ersattes snart med motorvagn på järnväg. Förare på den första flygningen var Ernst Roll som också svarade för den sista flygningen i februari 1940 varefter Romafältet tog över trafiken som nu fått en annan och viktigare betydelse.

1933, 28 juli: Andra flygkommissionen tillsätts av K. M:t för att utreda två flyghaverier med i Sverige licenstillverkade Raab-Katzenstein RK 26 Tigerschwalbe, Sk 10, vid F 1 Västerås. Även förhållandena vid flygvapnet skall belysas och den svenska flygplanstillverkningen utredas. I pressen förekommer mot flygvapnet kritiska skrivelser.¹¹

1933 augusti: Första transportflygplanet Junkers W 33/W 34, Trp 2, införlivas i FV som ambulansflygplan. Tre exemplar anskaffades.

1933, 12 augusti: Öresund överflygs för första gången fram och åter med ett segelflygplan fört av Edmund Sparmann.

1933, 1 september: En särskild försöksavdelning, Fa, inrättas vid Centrala Flygverkstaden på Malmen med Olof Dahlin som chef. Första kommenderade provflygare blev Helge Pihl. Under det följande året ändras namnet till Försökscentralen, FC m fl andra namn. 70-årsjubileet firades 1 september 2003 med bl a flyguppvisning och uppvaktning från kommun och industri.

1933, 8 september: Den amerikanske flygaren Charles Lindbergh, på besök i Sverige, provflyger på F 5 (eller på Barkarby eller båda, kanske även Malmen 13 september?) skolflygplanet Raab-Katzenstein RK 26 Tigerschwalbe, Sk 10. Han delgav sedan den andra flygkommissionen sina positiva intryck av flygplanet. Han reste för att rekognoscera möjligheterna för trafikflygförbindelser tillsammans med sin hustru i en flottörförsedd Lockheed Sirius och anlände till F 2 i Hägernäs 4 september.¹²

1933, 14 september: Flygplanskryssaren ”Gotland” sjösätts. Flygplan av typ Hawker Osprey (Hawker Hart med flottörer), S 9, baserades ombord fr o m april 1934. Åren 1943-1944 byggs fartyget om till luftvärnskryssare och möjligheten att ta ombord flygplan försvinner. Den sista S 9 kasseras 1947 och HMS Gotland togs ur tjänst 1960 och skrotades 1963.¹³

1933, 18 november: Den första svenska flygfilmen ”Luftens vagabond” har premiär på bioograferna Astoria och Grand i Stockholm. Den producerades av Europafilm medan Weyler Hildebrand regisserade. I rollerna märks Albin Ahrenberg, Märta Arbin, Åke Ohberg, Aino Taube samt Ragnar Widestedt.

1933, 20 december: Handley Page lämnar offert på bombplanet Hampden. Flygvapnet föredrog en annan typ men anskaffning av tyngre bombflygplan var politiskt känslig och valet drog ut på tiden (se notis för 30 juni 1936). 1935 beställdes två plan och slutligen levererades ett plan i september 1938. Då hade redan Junkers Ju

86K (B 3) valts som bombplan.

1934

♦ *Den tyska rikspresidenten Paul von Hindenburg avlider 2 augusti, och riksregeringen förenar ämbetena rikspresident och rikskansler under titeln rikskansler och Führer.*

1930 års försvarskommission föreslår i sitt betänkande en utbyggnad av flygvapnet till två medeltunga, F 1 och F 6, två lätta bombflottiljer, F 4 och F 7, en jaktflottilj, F 8, två spaningsflottiljer, F 2 (torped och marinspaning) och F 3 (arméspaning). Förhållandet mellan bomb och jakt skall vara 4:1 och det totala antalet flygplan 257.

Flygstabschefen Arthur Örnberg framhåller att "endast biplan kommer att vara användbara för svenska flygvapnet".

Bulltofta kan för första halvåret notera nästan en fördubbling av antalet resenärer medan andra mått på trafikmängden visar på en drygt 20-procentig ökning.

Flygtrafikbolaget Stockholm - Göteborg startar flygningar med ett Sikorsky S 38 amfibieflygplan, SE-EKN. 56 dubbelturer genomfördes. Se notis för juni.

1934, 9 januari: Luftvärnsdagarna inleds med syfte att genom demonstrationer och uppvisningar belysa materielens utveckling de senaste 20 åren.

1934, mars: Flygtekniska föreningen bildas under ledning av professor Ivar Malmer.

1934, 18 mars: Rolf von Bahr ankommer till Örebro med den första autogiron i Sverige, en Cierva C-19, som den 24 mars registreras som SE-ADU. Rolf von Bahr samlade fler flygtimmar på autogiro än någon annan i världen. von Bahr skänkte 1948 den något senare inköpta autogiron SE-AEA av typ Cierva C.30A till Tekniska Museet i Stockholm.¹⁴

1934, 19 april: ABA demonstrerar på Bulltofta det nyinköpta enmotoriga post- och passagerarplanet Northrop Delta 1-C "Halland", SE-ADI. Flygplanet såldes i juli 1937 till den kvinnliga flygaren Beryl Markham men hamnade omgående i Spanien, där det förstördes i spanska inbördeskriget.

1934, 28 april: Militärbefälhavaren för övre Norrland meddelar att en utredning visar att under januari okända flygplan, s k spökflygare, överflugit militärområdet och bl a Bodens fästning men att, sedan en förstärkt bevakning införts 1 februari, i varje fall fästningsområdet inte överflugits.

1934 maj: Det lätta bombflygplanet Hawker Hart, B 4, börjar levereras till FV. Till en början betecknades flygplanet S 7 inom flygvapnet. Tre exemplar levererades som originalflygplan, 21 tillverkades på licens av CVM, 18 hos ASJA och 3 hos Götaverken i Göteborg. Flygplanet var vid anskaffningen avsett som spaningsflygplan. De sista avskrevs i februari 1947.

1934, maj: Sex svenska marinflygplan gör ett besök i Polen.

1934, maj: I Stockholmstidningen skriver signaturen Beson (Birger Brinck) utförligt och illustrerat om hur blindflygningsutbildning med landning enligt "Z-metoden" med radiohjälpmedel går till på Ljungbyhed.

1934, 1 maj: Genom samtrafik med det sovjetiskt-tyska bolaget Deruluft erhåller Stockholm 6 månader framöver daglig förbindelse med Leningrad enligt uppgift i pressen.

1934, 4 maj: Sedan Eric Virgin begärt avsked p.g.a. kritik från Andra flygkommissionen, tillträder Torsten Friis som chef för flygvapnet (CFV), formellt från 1 juni. Under hans ledning lades grunderna till det moderna flygvapnet genom en personalpolitik som för många år kom att påverka flygvapnet. Han medverkade till att bl.a. Bengt Nordenskiöld, Axel Ljungdahl, Nils Söderberg och John Stenbeck övergick till flygvapnet. (Virgin beger sig omgående till Etiopien för att bli kejsarens militära och politiska rådgivare.)

1934, juni: Den svenska delen av Caterpillarklubben omfattar nu tio medlemmar vilka presenteras i en artikel i tidskriften Flygning (?) tillsammans med sina hopp som alla utförts vid militär flygning. Den senast tillkomna "caterpillaren" var Björn Lindskog.¹⁵

1934, juni: Ingenjör Olle Ekmans ansökan om att öppna flygtrafik mellan Stockholm och Göteborg avslås av Kommerskollegium men regeringen ger i slutet av månaden tillstånd till en månads försöksverksamhet med

Ekman Sikorskymaskin. Ekman har i pressen tidigare uttryckt sitt missnöje med den rådande monopolsituationen inom svenskt trafikflyg.¹⁶

1934, juni: Sveriges flygattaché i London anmäls till Militieombudsmannen för att under flera år bidragit till att otillbörligt gynna företag under Carl och Adrian Flormans kontroll vid inköp av materiel till flygvapnet. (Skall kompletteras:)

1934, 2 juni: AB Aerotransport firar 10-årsjubileum med en mindre högtid vid Lindarängen. Carl Florman håller tal till de församlade stående på vingen på "Södermanland" SE-ADR.

1934, 11 juni: Vid en olycka med ett Pan Am trafikplan vid Mar Chiquita i Argentina omkommer bl a piloten Karl Lindeberg, bördig från Landskrona.

1934, 15-16 juni: Ett förband om tre Fokker spaningsplan med bl a major Axel Gyllenkrok startar från Malmen tidigt på fredagmorgonen och flyger till Boden. Man flyger sedan vidare via Haparanda till Treriksröset och tillbaka till Boden. Därifrån går färden tillbaka till Malmen och fortsätts så till Smygehuk. Via Västkusten nås åter Malmen dit man anländer efter 34 timmar, varav 24 är effektiv flygtid. Flygsträckan utgör i det närmaste 4.000 km.

1934, 25 juni: Ett flygförband från Litauen besöker Sverige och landar på Barkarby för några dagars besök.

1934, 28 juni: Northrop Gamma E "Småland", SE-ADW, levereras till ABA. Det är avsett enbart för postfrakt. På den första ordinarie flygningen Stockholm (Barkarby) - Malmö - Hannover 6 juli utsattes flygplanet för så kraftiga skakningar att besättningen, Karl Gunnar Lindner och telegrafisten Helge Nordborg, tvingades lämna flygplanet med fallskärm i trakten av Virestad i Småland. Flygplanet förstördes helt vid nedslaget.¹⁷

1934, ca 17 – 24 juli: Segelflygpionjären Douglas Hamilton genomför en långbogsering Riga-Tallinn (Reval)-Helsingfors-Åbo-Stockholm-Jönköping med sitt segelflygplan av typ "Grüne Post". Hans vän, den tyska flygkonstruktören Antonius Raab bogserar. Flygningen väcker berättigad uppmärksamhet, men det officiella flygsverige ställer sig som vanligt avvisande till Hamilton, och hans påstående att han fritt flugit sträckan Tallinn-Helsingfors betvivlades av många.¹⁸

1934, 23 juli: Sparmann S 1-A, avsett som ett övningsflygplan och byggt i Sverige i en liten fabrik på Lilla Essingen i Stockholm, provflygs på Barkarby denna dag enligt en artikel i Dagens Nyheter dagen därpå. Flygplanet, benämt P 1 i flygvapnet eller "Sparmann-jagare", var avsett att ge piloter övning på ett jaktflygplanliknande men billigare alternativflygplan, men användes huvudsakligen som sambandsflygplan. Till FV levererades med början 1936 totalt tio exemplar. Flygplantypen utgjick 1946. Ett exemplar (tillvnr. 8) finns bevarat på Flygvapenmuseet.

1934, 11 augusti (?): En amerikansk Beechcraft B17L "Staggerwing", NC12584, besöker Barkarby på en demonstrations- och reklamrundresa för Gargoyle (Mobiloil). Besöket av ett så futuristiskt plan uppmärksammas i dagspressen och filmas för SF-Journalen vilket utnyttjas i en senare Gargoyle-annons i tidskriften Flygning.

1934, 21 augusti: Den engelske flygplanstillverkaren Edgar Percival landar i Västerås med sin Percival Gull. Han hade tidigare på dagen startat från London och mellanlandat i Köpenhamn och Malmö.

1934, 22 augusti: 16 svenska militära och civila flygplan startar i tävlingen om den Nordiska Flygarpokalen. Man startar från Köpenhamn för att via Ljungbyhed och Malmslätt nå Oslo/Gardermoen. Dagen därpå mellanlandar man i Göteborg på väg tillbaka till Köpenhamn. Vinnare blir löjtnant Lage Thunberg med en Fokker S 6 medan i den civila klassen segrar F Magnusson, en pseudonym för en ingenjör Simonsson från Göteborg.

1934, september: Flygvapnet begär 16,4 miljoner i anslag för det kommande budgetåret. En anskaffning av två autogiros förutses.

1934, ca 1 september: I närheten av Sala träffas en person på marken av ett startande flygplan och dödas.

1934, 9 september: Norrköpings nya flygplats, det första på luftfartsleden Stockholm - Malmö, invigs.¹⁹

1934, 19 september: Den amerikanske läkaren Richard Upjohn Wright anländer från Köpenhamn på sin världsomflygning med en flottörförsedd Bellanca Skyrocket. Den 22:a flyger han och hans navigatör Robert Wilson vidare mot Stettin. Under vistelsen i Stockholm har han bl a imponerats av kollegan Herbert Olivecrona

geschwinda hjärnoperationer samt upptäcktsresanden Sven Hedin förmåga att rita och skriva, något Hedins syster visade honom.

1934 25 september: Andra flygkommissionens betänkande konstaterar att det omstridda flygplanet Sk 10 inte är lämpat som övningsplan.²⁰ Anskaffningen av flygplanet kritiserar. Bristen på jakt- och bombflygplan påtalas. Civil flygindustri bör utvecklas och flerårsplan för anskaffning upprättas.

1934, 28 september-6 oktober: En utställning "ILIS-Flyg" hålls i de fashionabla Ostermans marmorhallar i Stockholm, arrangerad av organisationskommittéen för ILIS 1936 med bl a en Fiat-motor för Macchi M.72, Rolf von Bahrs autogiro m m. Ett reportage fanns i nr 10 av tidskriften *Flygning* för 1934. (ILIS står för Internationella Luftfartsutställningen i Stockholm.)

1934 oktober: Till ABA levereras en tvåmotorig Fokker F.VIII "Jämtland", SE-AEB. Det användes huvudsakligen som rundflygningsplan i Stockholm och såldes i augusti 1942 till flygvapnet och fick beteckningen Tp 10.

1934 november: De första fyra exemplaren (av sex) av spaningsflygplanet Hawker Osprey, S 9, levereras. De är avsedda för tjänst på flygplankryssaren Gotland.

1934, 4 december: I ett betänkande framlägger tillkallade luftfartssakkunniga riktlinjerna för lufttrafikens framtida utveckling. ABA skall omorganiseras och trafiken utvecklas: halvtrafik året runt till Amsterdam, Paris och London, helårstrafik till Helsingfors - Tallinn och Berlin. Det innebär en femfaldig ABA-trafik.

1935

◆ *Tyskland offentliggör 9 mars i strid mot Versailles-fredens villkor sitt flygvapen, Luftwaffe. Den 16 mars införs vidare allmän värnplik.*

◆ *Den första prototypen till Messerschmitt 109, VI, flyger 28 maj för första gången i Augsburg, Tyskland, och 17 september prototypen till Junkers Ju 87. Den har en brittisk motor, Rolls-Royce Kestrel.*

◆ *Prototypen till Hawker Hurricane flyger den 8 november för första gången.*

Götaverken bildar en flygavdelning, som får beställning av tre Hawker Hart, S 7, senare beteckning B 4. P.g.a. långsam leverans, först i augusti 1937, beställde FV inga fler flygplan.

1935, februari: Stockholms segelflygklubb SSKF bildas under Bertil Flormans ordförandeskap. Byggandet av 2 stycken glidflygplan av typen Anfänger påbörjas under ledning av Rolf Bergvik och den första flygs på Bromma redan i september. Man bedriver skolning i liten skala på Bromma t o m 1942, men man har då börjat flytta verksamheten till Skarpnäck sydost om innerstaden.

1935, 14 februari: ASJA levererar Viking II, ett av civilingenjör Bo Lundberg konstruerat enmotorigt, högvingat flygplan. Endast ett exemplar av flygplanet tillverkades. Det användes av Stockholms-Tidningen som reportageplan med registreringen SE-FYR och avregistrerades 24 september 1941 efter att ha skrotats.

1935, 12 mars: Fokker F.XXII "Lapland", SE-ABA, ett fyrmotorigt trafikplan för 22 passagerare, levereras till ABA.

1935, 5 april: Militärledningen inlämnar till K. M:t en framställning om skyndsamt anskaffning av ändamålsenliga bombflygplan i tillräcklig omfattning. Framställningen föranledde ingen åtgärd från regeringen.

1935, 29 april: Junkers W 34 "Östergötland", SE-AEF, levereras till ABA. Flygplanet totalhavererade 1 december 1937 vid en nödlandning på sjön Fjäturens is i södra Uppland, varvid besättningen om två man, omkom. Även Junkers W 34 "Västergötland", SE-AEH, levereras till ABA för nattpostflyg på rutten Barkarby - Malmö - Hannover. Flygplanet såldes 1940 till Svensk Flygtjänst AB och användes med registreringen SE-AKI för kartering och målbogsring.

1935 juli: På grund av en olycka stoppas tills vidare all skjutning med kulsprutor, synkront kopplade till motorn, på flygvapnets jaktflygplan.

1935, 3 juli: Enligt förslag från 1933 års luftfartsutredning skall staten ingå som huvuddelägare i ABA.

1935, 8 juli: Generalstabschefen konstaterar att någon klarhet vare sig avseende syfte eller nationalitet inte har kunnat erhållas om de s.k. spökflygningar, som enligt nära 500 rapporter förekommit i norra Skandinavien under vintern 1933-1934.

1935, 25 augusti: Jönköpings flygplats vid Rocksjön invigs.²¹

1935, 13 september: Det första flygplanet lättar från den under byggnad varande Bromma flygplats. Det är ett av de två glidflygplan som den i februari bildade Stockholms segelflygklubb SSFK börjat bygga under Rolf Bergviks ledning. Planet var av typ Anfänger, kallades "Sparven" och drogs upp med bil. Flygningen gick bra trots att det var fredagen den 13:e, det regnade och mörker rådde. Banan belystes av bilstrålkastare. Glidflygskolning förekom sedan i liten utsträckning på Bromma fram till omkring 1942 då verksamheten flyttades till Skarpnäck söder om staden. Där fick den förbli till 1980.

1935, 5 oktober: Svensk Flygtjänst AB bildas i Stockholm av Tor Eliasson med Tors bror, Georg "Tuppen" Eliasson, som ordförande. Flygplansparken utgjordes av en Avro Avian, ett enmotorigt biplan. Under 1935 och 1936 tillkom en De Havilland Gipsy Moth, en De Havilland Puss Moth och en Sikorsky S-38 (från f. d. Flygtrafikbolaget Stockholm - Göteborg).²²

1935, 2 november: Omfattande nordiska tävlingar för modellflygplan anordnas av Västra Sveriges Modellflygklubb och Aeroklubben på Torslanda.

1935, 8 november: Ett 50-tal KTH-teknologer samlas och lägger grunden till Tekniska Högskolans Flygklubb.²³

1935, 13 november: Filmen "Ungdom av idag" med Per-Axel Branner som regissör har premiär på biografen China i Stockholm. Filmen utspelas vid flygvapnets flygskola. Bland de medverkande märks Nils Wahlbom, Tollie Zellman, Anne-Marie Brunius, Kotti Chave, Carl Barcklind och Einar Axelsson.²⁴

1936

◆ *Prototypen till Supermarine Type 300 Spitfire, K 5054, flyger 5 mars för första gången.*

◆ *Det spanska inbördeskriget bryter ut i juli. På nationalisternas sida deltar tyskar och italienare.*

ABA och sovjetiska flygbolaget Aeroflot börjar samtrafik på linjen Stockholm - Moskva.

De Havilland DH 90 Dragonfly, Tp 3, ett av FV:s många udda flygplan, anskaffas i ett exemplar. Det tjänstgjorde till 1944 som sambandsflygplan för leverans av reservdelar till flottiljerna och transport av stabsofficerare.

Försöksavdelningen på Malmen, organiserad 1933, som bland annat utför utprovningar av materiel åt FV, byter namn till Försökscentralen, FC.

Den kände tyske segelflygaren Peter Riedel gästar på försommaren Norrköpings modell- och segelflygklubb. Vid besöket gjorde han en segelflygning på över fyra timmar.²⁵

1936 januari: Tidningen Flygnings hembyggda flygplan "Pou de Ciel", Flygande loppan, lättar från marken under ett kort skutt. Loppfebern grasserade ett par år i Sverige liksom i stora delar av Europa. Henri Mignets aerodynamiska koncept, numera utfört enligt sedvanlig teknisk standard för flyg, är fortfarande levande.

1936, 31 mars: ABA köper en Junkers Ju 52 "Västmanland", SE-AER. Flygplanet såldes i januari 1937 till British Airways. Den 9 april 1940 råkade det stå på Oslo flygplats Fornebu och kom därmed i tyskarnas händer.

1936 april: Skolflygplanet Focke-Wulf FW 44 Stieglitz, Sk 12, tillförs FV. Under utprovning har de två importerade exemplaren beteckningen P 2. Sammanlagt 27 flygplan importerades från Tyskland, övriga tillverkades av ASJA/Saab (20) och CVV (37).

1936, 15 maj: Den Internationella Luftfartsutställningen i Stockholm (ILIS) öppnas. Den äger rum på Lindarängen och pågår månaden ut. Inte mindre än 83 000 besökare hade räknats in när utställningen stängde.²⁶

1936, 23-25 maj: Stockholms nya internationella flygplats i Bromma invigs av Gustav V och med besök från Europas stora flygbolag och omfattande flyguppvisningar. Flygplatsen var den första i Europa med permanentade banor i stället för gräsbanor. Första flygplatschef blev Bertil Florman. Bland de flygbolag som regelbundet trafikerade Bromma flygplats från början märks ABA, Aero (Finland), Lufthansa, Air France, British Continental Airways, KLM, Sabena och Aeroflot.

1936 juni: Flygvapnet beställer tre exemplar av jaktflygplanet Gloster Gladiator, J 8, från England.

1936, 9 juni: ABA:s Fokker F. XXII "Lapland" havererar vid starten från Bulltofta varvid en passagerare, den amerikanske affärsmannen Lawrence Kibbler, omkommer.

1936, 30 juni: Första beställning av medeltunga bombflygplanet Junkers Ju 86K, B 3, från Tyskland. Totalt inköptes 40 flygplan för F 1. Beslutet hade föregåtts av segdragna förhandlingar på alla beslutsnivåer, politiskt trassel, journalistiska förvecklingar och en omfattande debatt i ställningstagandet mellan leverantörerna och de båda flygplanstyperna tyska Junkers K 85 och engelska Handley-Page Hampden, av vilken ett provflygplan inköptes, P 5. Ytterligare 40 flygplan B 3 beställdes av det 1937 bildade Saab för F 7 men endast 16 levererades.

1936 juli: Flygverkstäderna på Malmen och i Västerås underställs chefen (CFV) för flygvapnet och benämns CVM respektive CVV.

1936, 1 juli: Kungliga Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen blir luftfartsmyndighet. Statens kontroll av civil flygning handläggs nu av styrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå där Carl Ljungberg är chef medan Tord Ångström förestår Luftfartsinspektionen. Tidigare hade luftfartsärenden handlagts inom kommunikationsdepartementet.

1936, augusti: IATA:s 36:e session hålls i Stockholms stadshus.

1936, 17 september: De sista flygningarna i landet med militär gasballong vid A 6 i Jönköping genomförs i trakten av Mullsjö. Förare var Carl-Erik Suneson och volontär Erik Nylén medföljde. Turen varade i ungefär en timme. Den militära ballongorganisationen avslutades formellt 1938.

1936, 28 september: Då Per Albin Hansson blivit statsminister yttrar han: "...Vi har goda vapensmedjor för armén i Eskilstuna och Bofors. Men vi har ingen tillverkning av flygplan inom landet...".

1936, 1 oktober: Den från 1926 verksamma Flygstyrelsen ersätts av Flygstaben, FS, och Kungliga Flygförvaltningen, KFF.

1936, 6 oktober: Kurt Björkvall startar från Floyd Bennett Field i USA i avsikt att nå Bromma flygplats. Björkvall flög en enmotorig Bellanca CH-400W Pacemaker, SE-AFG. Han tvingades dock ned i Atlanten utanför Irlands kust p.g.a. propellerfel och räddades av en fransk trålare, Imbrim. Han startade senare företaget Björkvallsflyg 1939 och ett av bolagets plan, en Waco registrerad SE-AHM, fick namnet "Imbrim". Björkvall omkom vid en sprängningsolycka på F 6 i Karlsborg 30 maj 1940.

1936, 6 oktober: Visingsö flygfält, beläget på den norra delen av ön, och av värde för postflyget och för öbornas behov av ambulanstransport då ön är isolerad, öppnas för användning. Ett flygplan från Jönköping besöker fältet och företar ett antal passageraruppstigningar trots det mycket blåsiga vädet.²⁷

1936 november: 40 Junkers Ju 86K, B 3, beställs hos Junkers. (Se även 1936, 30 juni.)

1936, 28 november: I en generalorder fastställs Flygarmärke m/36 att bäras till Flygvapnets uniform.²⁸

1936, 9 december: Arvid Lindman, sjöofficer, industriman och f d statsminister, omkommer vid en olycka vid Londons flygplats Croydon då en DC-2 från KLM kolliderar med byggnader vid start i dimmigt väder. Vid olyckan, som var den då största inom England, omkom 14 personer, bland dem autogirons uppfinnare Juan de la Cierva samt ytterligare en svensk, direktör Charles Dickson.

1937

♦ *I det spanska inbördeskriget utsätts baskernas heliga stad Guernica 26 april för ett angrepp under tre timmar av tyskt och italienskt bombflyg, sammanlagt 43 flygplan.*

♦ *Det tyska luftskeppet Hindenburg, LZ 129, exploderar 6 maj kl. 19.15, lokal tid, vid landningen efter resa från Tyskland, i Lakehurst, New Jersey, ca 100 km söder New York City. Av de 97 ombordvarande omkom 35, varav en svensk, flygskribenten Birger Brinck (sign. "Beson") i Stockholmstidningen.*

ABA startar en flyglinje Stockholm - Moskva, och den får god beläggning. Nästan all post från Sovjetunionen till västra Europa befordrades av ABA.

Ett avtal inkluderande utökade subventioner träffas mellan staten och ABA. Enligt avtalet skall ABA trafikera följande linjer:

Stockholm - Åbo - Helsingfors - Tallin, Stockholm - Malmö - Köpenhamn - Amsterdam - London, Malmö - Köpenhamn - Hamburg - Amsterdam - Paris, Malmö - Berlin och Oslo - Göteborg - Malmö.

Staten gick samtidigt in som huvuddelägare i ABA.

AB Nordisk Aerotjänst bildas i Norrköping.

Svensk Flygtjänst startar flygskola i form av internatkurs på Stigtomta flygplats i Södermanland. Verksamheten bedrevs även 1938 och 1939.

Rikets allmänna kartverk, RAK, erhåller ensamrätt på flygkartering och kartframställning. RAK hyrde en Junkers W 33 med fotoutrustning och personal från Tyskland. Att ha tysk personal i ett fotoflygplan över Sverige blev en känslig fråga inom försvarskretsar.

1937, 7 mars: Efter en lång tid av splittring på olika samordnande organ för svenskt civilt flyg såsom det försvagade KSAK, "lokala riksflygföreningar" i Göteborg och Malmö, Svenska Flygares Riksförbund, Flygtekniska Föreningen och inte minst Svenska Luftfartsförbundet, lyckas ordföranden för den senare organisationen, Carl August Wicander, att samla alla krafter under en riksorganisation, ett nytt KSAK. Wicander fick bl a Axel Wenner-Gren att donera 100 000 kronor och prins Gustav Adolf att ställa upp som ordförande.²⁹

1937 april: Det brittisktillverkade jaktflygplanet Gloster Gladiator, J 8, börjar levereras till flygvapnet. 55 importerar. Flygplanet betraktades redan vid leveransen som föråldrat men kvarstod i tjänst till mitten av 1940-talet.

1937, 2 april: Svenska Aeroplan Aktiebolaget, SAAB, grundas i Trollhättan med kapital från Bofors-Nohab och AB Ars (Electrolux; d v s Axel Wenner-Gren). Verkställande direktör blir Gunnar Dellner. Fabriksbyggnader uppfördes och ett flygfält anlades, klart 1938. SAAB förvärvade också i samband med sitt bildande samtliga aktier i Nohabs flygmotorfabrik samt lät bygga en ny fabrik för motortillverkning i anslutning till flygplanfabriken. (1965 blev företagets namnet Saab AB.)

1937, 10 april: På regeringens anmodan bildas Aktiebolaget Förenade Flygverkstäder, AFF, för att samordna produktionen vid det nybildade Svenska Aeroplan Aktiebolaget och AB Svenska Järnvägsverkstädernas Aeroplanavdelning. Det nya bolaget skall ägas lika av ASJA och Saab och arbeta för att optimera teknik och marknadsföring hos de två företagen. Dessutom skall företaget fördela uppdragen mellan Saab och ASJA. AFF upplöstes våren 1939, när Saab formellt övertog ASJA.

1937, 16 april: Licensavtal tecknas med Douglas Aircraft Corporation om svensk tillverkning av Northrop 8A-1, B 5, ett lätt bombplan med fast landställ. ASJA/Saab fick beställning på sammanlagt 102 plan.

1937, 13 maj: Första officersexamen inom flygvapnet äger rum på Flygkrigsskolan (F 5) på Ljungbyhed där 44 elever, några därav från armén och marinen och överförda till flygvapnet, utexamineras. **Omformuleras eventuellt.**

1937, 18 maj: Ny nationalitetsbeteckning införs: Tre gula kronor på blått cirkelfält, ingen märkning på sidoroder.

1937, 23 maj: Norrköpings Modell- och Segelflygklubb medverkar för första gången vid en flygdag i staden med att i luften visa upp de två glidflygplan man byggt, därav ett vid namn "Tuppen", samt den färdiga kroppen till en Grunau Baby.³⁰

1937, juni-september: Den första kursen i störtbombfällning genomförs på F 1 i Västerås med 22 elever.³¹

1937 juni: Till ABA levereras den första Douglas DC-3 "Örnen", SE-BAA. Under året följde ytterligare två DC-3: "Höken", SE-BAB, och "Falken", SE-BAC.

1937, 21 juni: Flyglinjen Stockholm - Oslo öppnas för regelbunden trafik.

1937 juli: Första exemplaret av Hawker Hart, B 4, byggt vid Götaverken, blir färdigt.

1937 augusti: Ett exemplar av North American NA-16-4M kommer till FC för utprovning. 135 licensbyggdes senare av ASJA/Saab under FV-beteckning Sk 14. I tjänst 1939-49.

1937, 18 december: Det första tvåmotoriga bombplanet Junkers Ju 86K, B 3, levereras från Junkers.

1937, 31 december: Vid årets slut har flygvapnet en personalstat på 152 officerare, 83 underofficerare och 600 fast anställt manskap.

1938

♦ *Tyska trupper marscherar 12 mars in i Österrike: "Anschluss". Detta innebar att USA förbjöd export av gasen helium till det under byggnad varande luftskeppet Zeppelin LZ 129 "Graf Zeppelin II", ett systemskepp till det havererade "Hindenburg". "Graf Zeppelin II" skrotades 1940 på order av Hermann Göring.*

♦ *München-överenskommelsen undertecknas 29 september av Chamberlain, Mussolini, Hitler och Daladier. Den medförde att delar av Tjeckoslovakien, Sudetenland, överlämnades till Tyskland. Den 6 mars 1939 ockuperades resten av landet och införlivades med Tyskland som protektoratet Böhmen-Mähren.*

Rikets allmänna kartverk, RAK, får tillstånd att inköpa ett eget flygplan. Valet föll på Focke-Wulf FW 58 Weihe. Ytterligare ett av samma typ anskaffades följande år och två 1944.

FV:s förråd av bomber inventeras. Det visade sig att endast 100 st. 250 kg bomber, 1 200 st. 50 kg och 2 100 st. 12 kg bomber fanns i lager. Tre bombanfall med samtliga B 3 och B 4 skulle ha uttömt hela förrådet. Någon inhemsk tillverkning av bomber förekom inte. Alla bombvarianterna importerades av AB Bofors från Finland.

Flygvapnet får under hösten sin första linktrainer, som placeras vid F 1 i Västerås.

Under året värvas 48 amerikanska ingenjörer till ASJA för att vara behjälpliga med skalkonstruktioner. De flesta lämnade landet 1939. Först hade James A Burnett (från Douglas) och Ernest W Kazmar värvats. Värvingarna ses inte med blida ögon från amerikanskt håll.

Det första exemplaret av lätta bombflygplanet Northrop 8A-1, B 5, skeppas från USA till Sverige.

De första sex flygplanen av typen Götaverken GV 38, ett licensbygge av den amerikanska typen Rearwin 9000 Sportster, kommer ut för försäljning på sensommaren/hösten. Totalt kom 14 st tillverkas fram till 1943.

1938 mars: ABA startar postflygningar med en specialbeställd Junkers Ju 86 "Svalan", SE-BAE. Flygplanet var en civil trafikversion av flygvapnets bombplan B 3. Flygvapnet övertog det 1940 som transportflygplan, Tp 9. Det placerades på F 1 Västerås, senare F 7 Sätenäs.

1938 april: KFF skriver kontrakt om leverans av franska tvåmotoriga fjärrspaningsplan, Breguet 694, för leverans i april 1939 som S 10. Men leveransen fördröjdes, och flygplanen togs i beslag av den franska staten i september 1939.

1938, 1 maj (?): Den första (?) svåra olyckan med glidflygplan i landet inträffar i Örebro, när planet under bogsering med bil störtar från 60 meters höjd och föraren omkommer.

1938, 18 maj: Ett nyinköpt bomplan typ B 3 havererar i Östersjön, söder om Trelleborg, under hemflygning från tillverkaren Junkers i Dessau i östra Tyskland. Besättningen, 3 man från flygvapnet, omkommer.³²

1938, 22 maj: Den första större segelflyguppvisningen i landet arrangeras i Norrköping under medverkan av tyska segelflygare.³³ Även året innan, 23 maj 1937, hade segelflyg presenterats för allmänheten vid en flygdag i staden.

1938, 27 maj: Ett av de tyska segelplan, en Kranich, som deltagit i flygdagen i Norrköping, flyger därifrån till Bromma på 2 timmar och 34 minuter. Distansen är 135 kilometer vilket gör flygningen till den första segelflygningen med angivet mål över en längre sträcka i Sverige.³⁴

1938, 29 juni: En flygdag hålls i Västerås med 6000 besökare som avskräckts av det regn som dock upphörde i tid. B 3 och J 8 visas upp. Stockholmstidningens reportageplan SE-FYR är på plats och signaturen "Wingman" rapporterar utförligt.³⁵

1938 juni: Tyskbyggda spaningsplanet Fieseler Fi 156 Storch, S 14, börjar levereras till FV. Sammanlagt 26 anskaffades i tre olika versioner. Utgick 1961.³⁶

1938, 1 juli: Kungliga Svea Flygflottilj, F 8, sätts upp på Barkarby. Chef från starten blev Georg Gärdin, som 1941 efterträddes av Gösta Hägglöf.

1938, 7 juli: En tysk sjöflygeskadern besöker Malmö.

1938, 18 juli: Trafik Stockholm-Moskva återupptas med en planerad tur i vardera riktningen 6 dagar i veckan fram till mitten av oktober. Försök hade gjorts året innan. Vid denna första flygning är K-G Lindner pilot och fänrik Grubbström andre pilot. Planet är Ju-52:an "Götaland". Mellanlandningar sker i Riga och Velikije Luki. Madame Kollontay vinkar av vid Bromma. Den ende betalande passageraren förefaller vara den japanske ambassadören i Moskva.

1938, 25 juli – 11 augusti: Ett segelflygläger etableras under ett par veckor i Transtrandsfjällen för att utvärdera möjligheterna att bedriva segelflygning i området.³⁷

1938, 1 augusti: ASJA presenterar projektet L-10, som så småningom blev Saab 17, för Flygförvaltningen. Offert insändes 13 augusti.

1938, 1 augusti: En målbogserande Fokker S 6 störtar i havet utanför Högklint strax söder om Visby varvid föraren omkommer vid ett misslyckat fallskärmshopp medan mekanikern lyckas rädda sig.

1938, 10 augusti: Leksands flygklubbs Aeronca SE-AGM störtar intill restaurangen vid sjön Molnbyggen, varvid passageraren omkommer och föraren skadas svårt.

1938, 18 augusti: ABA-chefen Carl Florman utdelar det speciella pilotmärket för en miljon flygkilometer till Marshall Lindholm. Han blir bolagets fjärde flygmiljonär efter Ernst Roll, K G Lindner och Georg Lindow.

1938, 19 augusti: Ett trafikplan från sovjetiska Aeroflot nödlandar söder om Stockholm på det ställe där senare Skarpnäcks flygfält kom att anläggas. De ombordvarande, bl a affärsmannen Josef Anér med hustru och dotter Kerstin, får endast lätta skador. Planet kom närmast från Riga men medförde från Moskva en last av 100 kg platina till ett värde av drygt en halv miljon kronor. En tillfällig tullstation ordnas på nödlandningsplatsen.

1938, 26 augusti: En division J 8 på väg från Rinkaby i Skåne till Barkarby får problem med vädret och de nio planen som förs av kadetter på navigeringsprov, landar på olika ställen på vägen.

1938, 28 augusti: En stor flygdag anordnas i Halmstad av flygklubben i staden med ankomsttävling, militär uppvisning samt rundflyg.

1938 september: Ett exemplar av tvåmotoriga Handley- Page HP 52 Hampden, P 5, levereras till FV för prov. Typen ansågs inte tillfredsställande och flygtidsuttaget blev relativt ringa. Kvarstod i rullorna till 1945 då det efter försäljning civilregistrerades.

1938 september: KSAK sänder ut ett upprop om bildandet av den sk "Flygfarbrorsinstitutionen". Initiativtagare var direktör J P Åhlén och hans son Gösta som donerade 50 000 kr till utbildning av flygare på villkor att KSAK skaffade fram minst 100 000 kr genom "flygfarbröder" som var och en skulle skänka 1 500 kr för utbildning av en flygare.³⁸

1938, 8 september: En stamanställd mekaniker, "volontär", vid Ljungbyhed, Gunnar Pettersson, sätter sig i en Sk 12 för att på eget initiativ flyga den till Stockholm "dit den ju ändå ska", som Pettersson senare säger. Han måste dock landa i närheten av Gnesta.³⁹

1938, ca 6-9 september: Luftförsvarsövningar äger rum i södra Uppland-norra Sörmland, inklusive Uppsala och Stockholm.

1938, 9-11 september: Ankomsttävling m m samt en stor flyguppvisning på söndagen den 11:e anordnas på Bromma med dominerande militära inslag. Vädret är dåligt med regn och låga moln men inemot 50.000 personer besöker evenemanget.⁴⁰

1938, 25 september: Vid en flygdag i Avesta störtar en Sparmannjagare från F 1, varvid föraren Oscar Edvard Harry Hall omkommer.

1938, 25 september: De första svenska mästerskapen i modellflyg arrangeras av Uppsala flygklubb. Över 90 modeller är anmälda. Bland vinnarna märks Sune Stark och Sigurd Isacson. Bertil Florman agerar prisutdelare och ingår även tillsammans med bl a Sven Wentzel i tävlingsledningen.

1938, 9 oktober: Vid ett haveri på Bromma flygplats med ett mindre skolflygplan av typ Zlin tillhörigt

Stockholms Flygklubb skadas de två ombordvarande svårt och en av dem avlider senare.⁴¹

1938, 13 oktober: En spärballong som slitit sig i samband med luftförsvarsövningar i London, återfinns på Tjörn efter att skurit av två elektriska ledningar och en telefonledning, vilket drabbat Skärhamn.

1938, 16 oktober: Under en ambulansflygning med en Junkers W 33, Trp 2, från Frösön kolliderar flygplanet med Trappberget nära Sörfors i södra Västerbotten. Alla fem ombord omkom. Hermann Göring erbjöd ett nytt ambulansflygplan som ersättning, men gåvan avböjdes av politiska skäl.

1938, 29 oktober: En civilflygutredning föreslår inrättandet av en central civil flygskola samt stöd till elever vid lokala flygklubbar.⁴² Syftet är förutom att stödja privatflyget även att ge flygvapnet tillgång till piloter som snabbt kan vidareutbildas till militära flygförare.

1938, 16 november: Roslagens Automobil- och Flygklubb konstitueras vid ett möte på Norrtälje teater där förhandlingarna leds av landshövdingen.

1939

♦ *Tyskland besätter i mars Tjeckoslovakien och samma månad slutar det spanska inbördeskriget med Francos seger.*

♦ *Den 21 augusti undertecknas en nonaggressionspakt mellan Tyskland och Sovjetunionen.*

♦ *Tyskland anfaller Polen den 1 september, vilket leder till att Storbritannien och Frankrike den 3 september förklarar Tyskland krig och det andra världskriget har börjat.*

♦ *Experimentplanet Heinkel He 178 med en jetmotor, konstruerad av Pabst von Ohain, flyger första gången 27 augusti 1939.*

♦ *Sovjetiska trupper anfaller Finland 30 november; vinterkriget bryter ut.*

Svensk Flygtjänst påbörjar sin mångåriga verksamhet med målbogsering åt försvaret.

Störtbombplanet Northrop 8A-1, B 5, börjar byggas: vingarna i Trollhättan, kropparna i Linköping, där också flygplanet monteras. Det första av 102 levererades i april 1940.

Den första prototypen till Saab B 17 börjar tillverkas i Linköping.

Nohab börjar tillverkning av propellrar på licens från Hamilton Standard, först tvåbladiga metall- eller träpropellrar för Sk 14, senare trebladiga metallpropellrar med variabel stigning för B 5, B 17, B 18A och J 22. Företaget blir under 1941 Svenska Flygmotor AB (SFA) och Volvo går in som en stor delägare. Man tar så småningom även upp tillverkning av propellrar på licens från VDM (Vereinigte Deutsche Metallwerke), avsedda för för de av SFA licenstillverkade motorerna av typ Daimler-Benz 605 i J 21 och B 18B.

Vid en inspektion på initiativ av CFV visar det sig att förmågan att sätta upp stridsdugliga enheter hos flottiljerna är lägre än väntad. F 1 Västerås klarade av att mobilisera 23 flygplan, F 2 Hägernäs 14 flygplan, F 3 Malmen 18 flygplan, F 4 Östersund 20 flygplan. F 8 Barkarby visade samma nedslående siffror, bl.a. fanns en hel divisions flygplan förrådsställda i Karlsborg.

Första kontrakt av flera om leverans av det italienska spanings- och bombplanet Caproni Ca 313, S 16 och B 16, skrivs. Tillsammans med inköp påföljande år beställdes 84 flygplan. De första kom på förband i november 1940 och utgick 1945. Samtidigt beställs 60 jaktflygplan Fiat CR.42, J 11, och 60 jaktplan Reggiane Re 2000, J 20. J 11 tillfördes FV i början av 1940 och J 20 under september 1941. J 11 utgick 1946 och J 20 redan 1945.

Under året förolyckades 18 flygare under militär flygning samt även en civil journalist som medföljde ett militärt plan.⁴³

Stockholms-Tidningens under 1938 instiftade guldmedalj och stipendium för att hugfästa ”minnet av det förflutna årets flygbragd” utdelas för första gången. Mottagare är kadett Georg Bissmarck som under ombasering av en jaktdivision som mött dåligt väder och då gruppchefens karta blåst bort, på ett konstruktivt sätt lyckas leda gruppen till en alternativ landningsplats.⁴⁴

1939 januari: Svenska Kanotverken i Båstad ombildas till AB Svenska Kano Verken. Firman flyttade till det civila flygfältet i Halmstad och byggde flera hundra glid- och segelflygplan. Namnändrades 1942 till AB Flygindustri, som 1945 såldes till Kockums och 1952 till AB Förenade Bil med namnet Malmö Flygindustri,

MFI.

Civilingenjör Bo Lundberg anställs på Götaverkens avdelning för flygkonstruktion i Stockholm. Bolaget ombildades i september 1939 till AB Flygplanverken. Ett par månader senare upphörde verksamheten efter uteblivet konstruktionsstöd från staten.

1939 mars: Saab ombildas och förvärvar samtliga aktier i ASJA som därmed uppgår i Saab. Verkställande direktör fram till 1950 blir Ragnar Wahrgren, som verkat som VD för ASJ.⁴⁵

1939 april: På en försäljningsresa genom Europa besöker den ryskfödde amerikanske flygplantillverkaren Alexander Seversky även Sverige. Hans jaktflygplan EP-1, som senare kom att inköpas som J 9, demonstrerades på Malmen och Barkarby för representanter för flygvapnet samt landade även på Bromma.

1939 maj: Det första av tolv tvåmotoriga torpedflygplan Heinkel He 115, T 2, levereras till FV för basering på F 2 Hägernäs. Typen ansågs lättflugan och pålitlig. Den blev kvar i tjänst i FV till 1948.

1939, 9 maj: Den första North American 16-4M, Sk 14, levereras till F 5 Ljungbyhed från ASJA. Sammanlagt anskaffades 137 Sk 14 för F 5 och senare F 20 Uppsala.

1939, 10 maj: Fem luftskydds dagar i Stockholm inleds med flyglarm. Med demonstrationer visas möjligheterna att minska luftkrigetets följder.

1939, 16 maj: Den 27-årige Carl Backman, en svenskamerikan med rötter i Dalarna, startar med en liten Monocoupe 90A från Gander på New Foundland med Sverige som mål. Han försvann dock och planet har aldrig återfunnits.⁴⁶

1939, 21 maj: Flygdag arrangeras i Eskilstuna med H.K.H. Prins Wilhelm som beskyddare och samtidigt sker officiell invigning av Ekeby flygfält. Mer än 20 flygplan deltar, bl a tre J 8 från Flygvapnet, förda av kn Bjuggren, Lt Peyron och Hammarén samt en autogiro förd av Rolf von Bahr. Samtliga segelflygplanstyper i Sverige deltog och Stig Fägerblad slog höjrekord 1980 meter med en Grunau Baby.

1939 juni: Medel anslås för byggandet av 19 krigsflygfält. Under de närmaste åren tillkom ytterligare flygfält, bl.a. Boden, Rinkaby, Rommehed, Brattforsheden, Optand, Lund, Vännäs, Mohed och Roma. Även det marinoperativa flyget försågs med baser, bl.a. Hindås, Alingsås och Gryt.

Första beställningen av Republic Seversky EP-106, J 9, görs av KFF. Ytterligare 105 beställdes, 60 levererades. Första exemplaren började tjänst i FV i december 1939. Typen utgick 1952.

1939, 6 juni: Flottiljfanor överlämnas till F 2 Hägernäs, F 3 Malmen, F 4 Frösön, F5 Ljungbyhed samt F8 Barkarby av kung Gustav V vid en högtidlig ceremoni på Barkarby.⁴⁷

1939, 23 juni: Birgit och Nils Thüring startar på midsommarafton med sin Puss Moth en fjortondagars flygtur genom 15 länder. De slår sig senare ned på Gotland för att med planet målflyga åt försvaret och denna verksamhet växer sedan.⁴⁸

1939 juli: Den civila trafikledarorganisationen vid Bromma, Torslanda och Bulltofta flygplatser förstatligas. Samtidigt förstatligades Torslanda flygplats.

F 8, baserad vid Ystad, jaktskyddar befästningsarbeten på sydkusten, ”Per Albin-linjen”.

1939, 1 juli: Kungliga Västgöta flygflottilj, F 6 Karlsborg, sätts upp. Chef blev John Stenbeck. Avsedd flygplanstyp var Republic 2P-A Guardsman, B 6; endast två hann levereras före det amerikanska exportförbudet 2 juli 1940. Ersattes 1941 med B 5.

1939, 3 augusti: Tysken Heinz Gabler anländer till Vännäs i Västerbotten efter en 1909 km lång direktflygning från Friedrichshafen i allra sydligaste Tyskland. Planet var en Erla 5D med en 50 hästkrafters Zündapp-motor. Detta var världsrekord i tvålitersklassen. Om planet och flygningen kan läsas i SFT nr 6/1999.

1939, 23 augusti: Nils Bernström från svensk Flygtjänst flyger en av Östra Sörmlands Flygklubb inköpt Bücker Jungmann till Vängsö. Flygningen går via Hamburg och Malmö från fabriken i Berlin som ligger inom det spärrområde som upprättats på grund av den militära uppmarschen mot Polen. En tysk ”kontrollant” medföljer till Hamburg och hemflygningen ”i sista ögonblicket” följs med intresse av pressen.

1939, 25 augusti: En grupp bestående av fyra Junkers Ju 86, B 3, från F 1 Västerås baseras på Ljungbyhed för övning/spaning. Under det spända internationella läget utfördes många flygspaningsuppdrag längs södra och västra kusterna samt över Östersjön.

1939, 26 augusti: Som representant för ABA förhandlar Hans Ostelius om en ny flyglinje Stockholm - Stavanger - Perth. P.g.a. problem med att installera radiofy i Skottland uppsköts starten. Förberedelserna avbröts 9 april 1940.

1939, september: I samband med krigsutbrottet förbjuds all civil flygtrafik i landet utan speciellt tillstånd. Endast viss reguljärtrafik och målflygning tillåts.

1939 september: Andra världskrigets utbrott innebar allt svårare anskaffningsproblem för hela försvaret men drabbade FV i högre grad än marinen och armén. CFV fick regeringens tillstånd att förhandla om köp av flygplan i vilka länder som helst, om bara inte köpet förbands med villkor som stred mot den svenska neutraliteten. På FV önskelista stod förutom jaktplanet Vultee Vanguard, J 10, i 144 exemplar från USA och det kontrakterade franska bombplanet Breguet även bombplanet Bristol Blenheim från England, Dornier Do 17 från Tyskland och Fokker G 1 från Holland. Ett flertal typer jaktflygplan studerades och undersöktes. Till dessa hörde Hawker Hurricane från Storbritannien, Messerschmitt Bf 109 och Messerschmitt Me 210 från Tyskland, vidare ett par finska provflygplan som visade sig vara inte fullt utvecklade. Flygplanen, med undantag av Caproni Ca 313 från Italien, föll dock bort från det realiserbara under den närmaste perioden. Även anskaffning av flygmotorer blev under hela krigsperioden ett problem och löstes endast delvis genom inhemsk tillverkning.

Flygvapnets förband beordras att fr.o.m. 3 september 1939 inta beredskapsläge. Flygvapnets styrka:

Två ej helt uppsatta bombflottiljer, F 1 och F 4,

En icke fullständig jaktflottilj, F 8

Två spaningsflottiljer, F 2 och F 3.

Totala antalet krigsflygplan 195 varav 134 operationsdugliga (57 bombplan och 33 jaktplan).

En flygeskader organiseras, E 1: två divisioner B 3 från F 3, tre divisioner S 6 från F 4, två divisioner B 4 senare från F 8. Chef blev flygstabschefen Bengt Nordenskiöld med stab i Karlsborg. Regelbundna eskaderövningar genomfördes.

1939, 1 september: Ett B 3-totalhaveri inträffar i Vårdnäs sydväst om Malmslätt varvid de tre ombordvarande omkommer.⁴⁹

1939, 3 september: Förstärkt försvarsberedskap anbefalls med utnyttjande av krigsflygfält. ABA upphörde med reguljära utlandsflygningar till destinationerna Paris, London, Zürich, Berlin och Amsterdam. Trafiken på Tallinn, Helsingfors och Moskva berördes inte omedelbart. Viss trafik kom senare igång igen, men pågick endast sporadiskt. Flygplanen målades orange med texten "SWEDEN" eller "SCHWEDEN" på sidorna och undersidan. [Privatflyget och civil flygutbildning stoppas av bensinrestriktioner.](#)

1939, 8 september: Frankrike annullerar den svenska beställningen av det tilltänkta spaningsflygplanet Breguet 694, S 10, och den svenska kontrollpersonalen ombeds lämna fabriken.

1939, 14 september: Ett civilt polskt plan, RWD 13, SP-BML, med flyktingar landar utanför Visby. Det var det första av alla flygplan från olika nationer, som nödlandade i Sverige eller kom med flyktingar till landet. En del av flygplanen köptes in efter kriget, bl.a. North American P-51 Mustang för flygvapnet och Boeing B-17 Flying Fortress, som av Saab byggdes om till passagerarplan åt ABA/SILA.

1939, 14 september: Sveriges enda jaktflottilj, F 8 Barkarby, ombaseras till Bulltofta i Malmö. En av divisionerna blev kvar på Bulltofta under längre tid.

1939, 6 oktober: Regeringen godkänner ett avtal mellan Kungliga Flygförvaltningen och Saab som i praktiken ger företaget en monopolställning inom svensk flygindustri.

1939 november: Tolv marinspaningsplan Heinkel He 114, S 12, beställs. Efter ett antal annulleringar och ytterligare beställningar levererades tolv begagnade Heinkel He 114 våren 1941.

1939, 22 november: ABA provflyger rutten Bromma - Perth i Skottland med en Junkers Ju 52, SE-AFA. Förare är Karl Gunnar Lindner och Bernt Balchen, teknisk chef vid DNL. Resultatet blev att ingen flygning kunde ske innan radiofyr hade satts upp på den skotska östkusten.

1939, 27 november: Kurt Björkvall och Åke Forsmark startar Björkvallsflyg. En underhållsverkstad byggdes så småningom i Norrtälje.

1939 december: KFF sluter avtal om leverans av en division tyska Dornier Do 215, avsedda som fjärrspaningsplan. Någon leverans blev dock aldrig av. Samtidigt misslyckades man i förhandlingarna om inköp av Messerschmitt Bf 109.

1939, 1 december: Befattningen som överbefälhavare, ÖB, för krigsmakten inrättas. Första ÖB blev Olof Thörnell den 9 december.

Flygvapnet startar på Bulltofta den första reservflygskolan för utbildning av värnpliktiga flygförare med civil flygutbildning. Den därpå följande kursen började i Eslöv i februari 1940.

1939, 8 december: Åtta äldre flygplan, tre J 6, tre S 6 och två J 7, överläts till Frivillighjälpen för Finland. Ytterligare sjutton flygplan tillkom genom senare beslut och inkluderade B 4 och J 8 (!?).

1939, 14 december: Regeringen ger klartecken att sätta upp ett frivilligt flygförband i norra Finland. Det fick beteckningen F 19 och chef blev Hugo Beckhammar. Uppsättandet av förbandet skedde till en början mot flygledningens vilja, men företaget genomfördes efter påtryckningar av ÖB, general Olof Thörnell. F 19 övertog luftförsvaret av hela norra Finland med en jaktdivision av 12 st J 8 Gloster Gladiator. Dessutom ingick en lätt bombgrupp bestående av ett halvduzin B 4 Hawker Hart. Demobilisering skedde efter vapenstilleståndet 13 mars 1940.

Noter:

¹ Luftskeppslandningen i maj 1930 på Bulltofta har skildrats av S Sonesson i Flyghistoriskt Månadsblad nr 1-2/1987.

² Under 1950- och 60-talen fortsätter major Esse Ericsson användandet av flyg för arkeologiska forskningar i Skåne. Se notis för november 2000.

³ Hämtningen av bilderna av Andréefynden 1930 från Tromsö med ABA:s Junkers F 13 SE-ACK med Ernst Roll och Sigurd Malm som besättning beskrivs av Harald Martin i hans porträtt av Ernst Roll i en veckotidning i juni 1932. I en annan artikel i november 1932 har Martin även beskrivit Marshall Lindholms hämtning av bilder med AB Aeromateriels Cirrus Moth SE-ABY.

⁴ Den nya Lindarängshangaren var 50 meter bred, 44 meter djup och hade 12 meters porthöjd. Den användes vintertid med konstfrusen is för sporter som curling och ishockey. I tidskriften "Byggmästaren" nr 21/1931 beskrivs den ur byggnadsteknisk synpunkt av professor Carl Forssell.

⁵ Vid haveriet med en Hansa i Västerås i maj 1931 omkommer bl a den från "Spetsbergsexpeditionen" i juni 1928 kände fanjunkaren Axel Gunnar Svensson.

⁶ Björkvall använde senare denna Puss Moth SE-ACU under några år för rundflygning, ambulansflyg, flygfotografering och annan verksamhet, vintertid utgående från Åre i Jämtland. Björkvall var en pionjär för kommersiellt flyg. Hans liv har skildrats bl a av Erik Bratt i boken "Människor och flygande maskiner".

⁷ Om det svåra haveriet med det tyska fotoflygplanet i september 1931 har Sven Stridsberg skrivit i SFT nr 4 2003.

⁸ Chefskonstruktör hos Bücker i Tyskland blir A J Andersson, som tidigare arbetat för Bücker vid Svenska Aero och därefter en tid vid ASJA. Hos Bücker konstruerar han bl a Jungmann, Jungmeister och Bestmann (i Sverige känt som Sk 25). I samband med världskrigets utbrott återvänder Andersson till Sverige och Saab, och konstruerar där efter kriget Saab Safir.

⁹ Två ungerska flygare, konstruktören Bánhidi och Bisits, var på besök med planet. Vingbrottet inträffade då Söderberg försökte få runt planet i en omvänd looping (bunt). De ungerska flygarna lyckades få motorn och några övriga detaljer med sig hem genom den svenska tullen som krävde att själva få skrota resten av planet! Motorn kom senare att användas i ett plan Gerle 13, med vilket Bánhidi och Bisits 1933 gjorde en uppmärksammas långflygning om drygt 12.000 km runt Medelhavet.

¹⁰ Vidare rapporterats att under det senaste verksamhetsåret hade ABA flugit 469.000 km samt befördrat 6.440 passagerare, 113 ton gods och 55 ton post. Under hösten 1932 infördes lunchservering ombord på linjen Malmö-Amsterdam på grund av det korta markuppehållet i Amsterdam (!?). Passagerarmängden hade ökat något det senaste verksamhetsåret, något man bl a tackar Fokkern Värmlands trafiksäkerhet och "moderna och bekväma inredning" för.

¹¹ Stig Kernell har i en artikel i tidskriften MACH36 (1989) utförligt behandlat "Sk 10-affären" som även behandlats av Nils Söderberg i "Med spaken i näven" (F:a flyglitteratur 1971) och Axel Ljungdahl i "En flygofficers minnen" (Norstedts 1972). Kernell avslutar: "Personligen tycker jag synd om de administrativa flygpionjärerna som lade ned ett självupppoffrande och entusiastiskt arbete för flyget och som sedan, mer eller mindre oförskyllt, drabbades av bannbullor. Jag tänker i det här fallet på Fogman, Fjällbäck och Virgin. Och varför inte förste flygvapenchefen K. A. B. Amundson, som redan var "katapultad" av första flygkommissionen innan Sk 10-affären kom på tapeten. Någon upprättelse får de kanske aldrig, men man kan ju försöka sig på att öka förståelsen för dem." En drivande kraft bakom kritiken mot flygvapnets ledning var flygofficeren Axel Gyllenkrok (1888-1946). Även om han i 1930 års försvarskommission framgångsrikt hävdade flygets intressen, gjorde hans uttalade kritik av flygvapnets ledning som han ansåg svag, varvid han bl a utnyttjade Lundborgs haveri med Jaktfalken 1931, att han kom i konflikt med KABA, Virgin, Örnberg m fl. Han lämnade FV för armén 1934. "Det förefaller som han var för begåvad och stöddig för sitt eget bästa" konkluderar Göran Nilzén i sin artikel "Flygare i Sverige" i "Ikaros - Flygvapenmusei årsbok 2007".

¹² Lindberghs flygning beskrevs bl a i olika nummer av tidskriften "Flygning" och då speciellt i nr 9 för 1933. Se även Mikael Forslunds artikel i SFT 1/95.

¹³ 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,....)

¹⁴ Om autogiro-pionjären Rolf von Bahr kan bl a läsas i tidskriften MACH nr 12 (utgiven 1983) samt i Robin Lindholms artikel i tidskriften Nostalgia nr 9 år 2005.

¹⁵ De tio "caterpillarna" i juni 1934 var Nils Söderberg, Bror August Olofsson-Sjöby, Nils Billing, Claes af Burén, B E Behm (omkommen i september 1931), A J Henriksson, B G E-son Bjuggren, L G H Thunberg, H

von Schinkel samt B Lindskog. Artikeln, skriven av signaturen "Åke", ger även detaljer kring hoppen. (Namnen stämmer inte helt med listan i "Att flyga är att leva". Namnen Christer Lindén och Kjell Palander saknas och har antagligen inte tagits med eftersom det var "okynneshopp" eller närapå. Se Stig Kernells "Hopp i nöd och lust". Palander omkom senare i samma bilolycka som Eva Dickson i Persien 1938.

¹⁶ I tidningen MACH nr 50 berättas om Olle Ekman och hans flygarbana, inklusive linjen Stockholm-Göteborg under juli 1934 då Kurt Björkvall ofta vara andrepilot samt senare rundflygverksamhet. I en artikel i Flyghistoriskt Månadsblad nr 1-2/1984 ger Edgar Johannes ytterligare detaljer om Ekman och hans verksamhet och återger även egna minnen som 10-åring av en rundflygning med Sikorskyn. Ekman fick senare anställning i ABA och blev där s k flygmiljonär.

¹⁷ Smålands haveri stoppar de publicerade planerna på att låta något av ABA:s Northrop-plan delta i höstens distansflygtävling till Australien, MacRobertson Race.

¹⁸ Om Hamiltons bogsering sommaren 1934 och om Douglas Hamilton själv, finns att läsa i Yngve Norrvis "60 år i uppvinden" och Sven Stridsbergs "Flyget på Hammars backar" (SFF, Flyghistorisk Revy).

¹⁹ Se invigningsreportage i tidskriften Flygning nr 9, 1934.

²⁰ Även konstruktören Raab uttalar i svensk press att planet (Sk 10) är olämpligt som skolflygplan vid grundläggande utbildning och att ASJA varit ointresserat av att ta råd av honom.

²¹ Vid invigningen av Jönköpings flygplats 1935 visade dåvarande löjtnanten Fred "Bombas" Lambert-Meuller upp Sparmann-jagaren P 1 på sedvanligt sätt vilket innebar ett antal avslutande spinnvarv med upptagning på lägsta höjd. Eftersom varje varv innebar 47 meter i höjdförlust och "lägsta höjd" var mindre än så och Lambert-Meuller, enligt vad han själv uppgav, glömt att räkna ett varv, slog planet i marken. Han klarade sig dock oskadd genom planets starka konstruktion! Detta enligt en artikel i Flygrevyn nr 5 1978 av Gösta Norrbohm. (Artikeln innehåller även en detaljerad ritning, gjord av Peter W Westburg.)

²² När Svensk Flygtjänst, nu under namnet Swedair, inställde flygoperationerna i slutet av mars 1994 var det Sveriges äldsta flygande flygföretag. Svensk Flygtjänsts historia 1935-1994 (från 1975 Swedair) skildras av Peter Billing i boken "Swedair 1935-1994" (*Bevingade Ord*).

²³ Om KTH:s flygklubb och dess tidiga historia skriver ordföranden Olle Strand och klubbmästaren Tommy Wirén i Flygrevyn nr 8 år 1970 inför klubbens 35-årsjubileum.

²⁴ Lambert-Meullers krasch med Sparmann-jagaren i Jönköping är med i filmen.

²⁵ Mer att läsa om segelflygverksamheten i Norrköping finns i Yngve Norrvis "60 år i uppvinden" där han bl a återger ett sammandrag ur praktverket "Svenskt flyg och dess män" (KSAK, 1939). De tyska kontakterna genom den till Sverige inflyttade tyske ingenjören Heinrich Kipp samt det finansiella stödet från Karl W Hansson, chef för Norrköpings Bomullsväveri AB "Tuppen", var viktiga.

²⁶ Om ILIS 1936 finns att läsa i Michael Sanz bok "Bromma flygplats - Flyg, folk och händelser 1936-1996" (Allt om Hobby 1996).

²⁷ Ett citat från Jönköpings Flygklubbs webbplats om Visingsö flygfälts invigning 6 oktober 1936 lyder: "Det var Jönköpings flygplan Vättern med löjtnant Wentzer som förare som gästade ön och där företog passagerareflygningar. Vädret var allt annat än gott i det att fullkomlig storm tidvis rådde. Hr Wentzer genomförde dock sitt program och visingsöborna togo en lufttur i stormen med samma lugn, som de brukar göra färderna på Vättern. Flygaren fick göra icke mindre än 9 uppstigningar, och passagerare saknades inte till ännu flera, men då stormen tilltog, ansåg man lämpligt avbryta flygningarna, för att fortsätta någon annan dag."

²⁸ I go nr F 276/1936 av den 28 november 1936, fastställs Flygarmärke m/36 att bäras till flygvapnets uniform. Märket ersatte äldre flygförare- och fältflygarmärken som tecken på godkänd grundläggande flygutbildning. I go nr F 277/1936, daterad samma datum, står att läsa att märket skall anbringas ovanför vänstra ficklocket på blå

och vit vapenrock tillhörande flygvapnets uniform m/30. I maj året därpå ändras dock placeringen till ovanför högra ficklocket. Märkets benämning ändrades 1940 till Flygförarmärke m/36.

²⁹ Stig Kernell har i tidskriften MACH nr 71 skildrat en av flygets stora propagandister, bankdirektören Carl Frisk, samt slitningarna på 30-talet mellan ett antal olika konkurrerande organisationer.

³⁰ Källa är Yngve Norrvis "60 år i upp vinden" där han återger en bearbetad del av en artikel i "Svenskt flyg och dess män" från 1939.

³¹ Mer att läsa finns i berättelsen i FM 4/1987 om den första "störtkursen" 1937 av Åke Berg och Arne Ljung.

³² Haveriersaken var troligen ett lossnat propellerblad på den ej återfunna vänstra motorn. Haveriet omnämns bl a i boken "B3 - Junkers Ju 86 i Sverige" av Lennart Andersson på sid 19 samt i "IN MEMORIAM" av Bo Widfeldt, sid 155-156. Haveriet väckte stor uppmärksamhet under längre tid i pressen som skrev om bärningsarbetet, de fynd som gjordes och även olika spekulationer.

³³ Av de vid flygdagen i Norrköping 22 maj 1938 visade tyska segelflygplanen, hade konstflygmaskinen Habicht bogserats från Berlin efter en Klemm, en sträcka på totalt 1.140 km. Bräutigam visade upp Habichten som enligt ett tidningsklipp kunde dyka med 400 km/h, "lika mycket som flygvapnets Hawker Hart-maskiner tåla", och gjorde bl a utvärtes looping (bunt). Även Kranich (med öppna sittbrunnar) visades upp och Aftonbladets reporter fick flyga med Bräutigam. Det tog 8 minuter för den gästande tysken Heinemann i Klemmen att dra upp Kranichen till 600 meter. Reportern noterade att det inte var så tyst att segelflyga som man kan tro.

³⁴ Segelflygningen Norrköping-Bromma med Bräutigam i framsitsen i Kranichen beskrivs i Norrvis "60 år i upp vinden" där norrköpingssegelflygarens "Eggen", d v s Ewald Gustafsson, referat från baksits återges.

³⁵ I Västerås uppträdde även en tre-grupp Sparmann-jagare med Lambert-Meuller, Höök-Nilsson och Strokirk samt Rolf von Bahr med sin autogiro. Löjtnant G Hammarén direktrefererade via radio sin uppvisning med en J 8 Gladiator.

³⁶ Planet, som flugits till Stockholm den 20 juni, demonstrerades dagen därpå på Bromma med Björn Bjuggren som pilot. Enligt en tidningsartikel med rubriken "Säretet plan till flygvapnet" stannade han i den rådande vinden planet på 10 meter.

³⁷ Aftonbladet har ett litet reportage om försöken 1938 att hitta en lämplig plats på Storfjället eller Hundfjället i Transtrandsfjällen. En viss pessimism anas. Hang-slutningar var vid denna tid ett krav för god segelflygning och därav kom intresset för fjällterräng. I en Uppsalatidning kan läsas att överledare för detta läger i KSAK:s regi är Ragnar Westlin medan lägerchef och flygledare är västeråsaren Stig Fägerblad, "som bekant förut Uppsalabo".

³⁸ Vid KSAK årsmöte 1939 kunde konstateras att antalet elever som kan få utbildning till privatflygcertifikat genom uppropet 1938 om "flygfarbröder" vuxit till 114 stycken. Redan 1937 hade KSAK avsatt 60 000 kr för utbildning av privatflygare av vilka det då fanns endast ett femtiotal. Se Yngve Norrvis artikel om KSAK:s 50 första år i "Ett år i luften" 1951 (Allhems 1950). I "Med en gnutta flax" (OSFK) återges en berättelse av K A Emanuelsson, införd i Södermanlands Nyheter 26 augusti 1939, om början av flygutbildningen på Vängsö med fänrik Martin Bunke som lärare i Svensk Flygtjänsts Bücker Jungmann SE-AGU.

³⁹ Händelsen kommenteras i tidningarna och Pettersson vinner viss sympati för sin "framåtanda". Han döms till 2 månaders fängelse av krigsrätten samt att ersätta Kronan med kronor 336:15.

⁴⁰ Bl a deltog vid den av dåligt väder störda flyguppvisningen på Bromma i september 1938 18 st B 3-plan samt en grupp Sk 12 från Ljungbyhed som visade konstflygning med inslag av rygflygning. Gerd Achgelis visar upp Bücker Student med "halsbrytande konstflygning" men med bara 50 hkr i nosen. (Ev annat tillfälle? Han hade fö startat 4 augusti från Berlin på en rundtur genom norra Europa.) Båtförbindelse ordnades från Klara strand till Bällsta bro. Tidningarnas reportage var omfattande och Stockholms-Tidningens flygskribent signaturen "Wingman" (Alvar Zacke) hade "synpunkter" (var anti-Sk 10 och pro-Sparmann). Evenemanget skildras även i Michael Sanz bok "Bromma flygplats" (AoH).

⁴¹ Thord Jonsson, långt senare senare kontrollingenjör vid F 4, ville som ganska färsk certifikatinnehavare ha med sig en flyglärare i det byiga vädret och det blev Lennart Clemens som hade oturen att vara ledig. Thord Jonsson har berättat om haveriet i sin bok "Bevingade minnen", (*Berndtssons Tryckeri AB, Östersund*). Clemens avled på sjukhus en dryg vecka efter haveriet.

⁴² En gediget refererande tidningsartikel är kritisk till utredningens slutsatser och till utredarnas tidigare ådagalagde ointresse för privatflygets utveckling, och bl a anser skribenten att nyttan av segelflygutbildning inte uppmärksammas.

⁴³ 10 mars 1939 kolliderade en S 5 under mörkerövning med pansarskeppet Gustav V i Karlskronas hamn varvid planets signalist samt passageraren redaktör Stig Ekerman omkom medan föraren blev svårt skadad. Planet blev hängande i fartygets stridsmärs. Sven Stridsberg har skildrat händelsen i SFT nr 2 för 2003.

⁴⁴ I "Ett år i luften" 1951 presenterar redaktör K A Larsson Stockholms-Tidningens nationella flygarpris, då en medalj samt ett stipendium på 1000 kronor för att "hugfästa minnet av det förflutna årets förnämligaste flygbragd", samt dem som erhållit belöningen för åren 1938 – 1948. Medaljen utdelades på våren året efter. Motiveringarna innehöll ofta referenser till tidigare viktiga insatser. Ingen medalj utdelades för år 1946.

⁴⁵ Bakom denna ombildning ligger samordningsproblem mellan AFF, ASJA och Saab samt även "problemet" med ytterligare svenska industriintressen såsom Götaverken. I samband med förhandlingarna om sammanförandet av AFF, ASJA och Saab och den framtida verksamheten, meddelar general Bengt Nordenskiöld Saabs ledning att, om den vid AFF anställde flygplanskonstruktören Alfred Gassner med amerikansk och tysk erfarenhet, inte får kvarstå som chefkonstruktör vid Saab, kommer Nordenskiöld att göra allt för att Saab skall gå miste om alla beställningar från flygvapnet. Saabs styrelse slog dock fast att bolaget inte kunde godkänna under hot avgivna diktat från Kungl. Flygförvaltningens sida. Av Saab tidigare inhyrda amerikanske konstruktörer ansåg sig nämligen inte kunna arbeta vidare med Gassners projekt och under dennes ledning. Gassner återvände då till Holland och torde ha fortsatt vidare till USA där han tidigare varit verksam. Relationerna mellan flygvapnet och den svenska flygindustrin under denna tid har skildrats av bl a Klaus-Richard Böhme i "Svenska vingar växer, flygvapnet och flygindustrin 1918-1945. Även Gunnar Lindqvist berör denna tid i "Rikets flygplanköp – JAS 39 Gripen" (*AHR*; tillsammans med Bo Widfeldt), även om den främst belyser senare tiders affärer.

⁴⁶ I SFT nr 3 för 1991 har Gunnar Bandell berättat kring Carl Backmans misslyckade försök att flyga över Atlanten. Backman hade meddelat att han efter mellanlandning i England skulle fortsätta mot Rommehed. Där ordnade man med fotogenlampor i mängd eftersom landningen nog skulle ske i mörker...

⁴⁷ F 1 hade fått sin fana 16/6 1938 i samband med firandet av konungens 80-årsdag. Den 17 september 1944 delades på Barkarby fanor ut till F 10, F 12, F 13, F 14, F 16, F 17, F 20 och F 21. Einar J:son Kedja, delägare i företaget Heraldisk Konst, hade formgivit och tillverkat fanorna, vilka var baserade på modellritningar av Brita Grip. Se vidare artikeln "Flygvapnets fanor" av Leif Törnquist i "Ikaros 2004".

⁴⁸ Paret Thüning återkommer 7 juli från sin Europa-rundtur då de landar i Norrtälje på kvällen. De hade då tillryggalagt ca 1500 mil och kom närmast från Baltikum via Finland. Iwan "Pimpo" Norrman berättar i sin bok om Norrtälje-fältet att de landade eftersom oljan började ta slut. Någon lämplig olja fanns dock ej i Norrtälje utan måste transporteras med bil från Stockholm. Kl. 22.20 var oljan påfylld och paret Thüning kunde fortsätta till Bromma i ett mycket fint sommarväder. Norrtälje Tidning fann det litet försmädligt att det inte fanns någon olja när man nu hade så många bensinstationer i sta'n. I SFT nr 3/2006 och 4/2006 berättar Eje Hardings om resan, presenterar paret Thüning och deras senare verksamhet. Med tiden inhyrs eller köps flera plan för målflygverksamheten som under kriget är baserad i Fårösund. Firma AB Avia startas 1942 med tre flygplan. Efter kriget flyttas verksamheten till Visby och. Målflyg blir under företagets hela existens den centrala verksamheten, även om "undsättningsexpeditioner" till Stora Karlsö och Gotska Sandön med "sportplan" förekom liksom skolflygning. De ökade kraven vid målflygning och även strävanden att vidga verksamheten gjorde att Birgit Thüning blev landets första kvinnliga innehavare av sk C-certifikat. Makarna Thüning sålde företaget 1968 och vid mitten av 70-talet slutade Birgit Thüning att flyga. 1976 såldes företaget vidare. Hon blev Aftonbladets Guldflygare 1969 och fick även tidningens bragdmedalj för att prickfritt ha målflygt 5500 timmar.

⁴⁹ Se bl a <http://www.visit.se/~wist-hembygdsf/wist-hembygdsf/historiska-notiser/b3-haveri-390901.htm> , där en artikel ur Östgöta Correspondenten 1939-09-02 återges.