



**VÄSTERÅS  
FLYGMUSEUM  
INFORMATIONSBLAD  
Nr 2013-4 december 2013**



Se oss även på vår hemsida [www.flygmuseum.com](http://www.flygmuseum.com)

## ÅRET SOM GÅTT

Året 2013 har för Västerås Flygmuseums del inneburit stora förändringar, framför allt i ledningen av VF. Vid årsmötet i Gula Villan lördagen den 26 mars, det andra i ordningen för verksamhetsåret, fastställdes slutgiltigt de ändringar i stadgarna, som skulle leda till en helt ny sammansättning av styrelse för museet. Tidigare hade styrelsen sammansatts av representanter från ett fåtal föreningar knutna till museiverksamheten. Detta ändrades nu så att till den nya styrelsen valdes representanter direkt aktiva i museets verksamhet, detta för att få en mera direkt koppling mellan verksamhet och beslutsfattare. Samtidigt avgick den gamla styrelsen med Rune Domås i ledningen och ersattes av en ny under ledning av Anders Gärdström.

Utmaningar för den nya styrelsen fanns förvisso.

Verksamheten har ju vuxit med åtföljande ökning av administration och ekonomihantering, så bland det första den nya styrelsen fick ge sig i kast med var att implementera ett nytt ekonomihanteringssystem i syfte att minska det manuella arbetet med dessa rutiner. Det jobbet är nu till stora delar lyckligtvis klart.

Verksamheten har som sagt ökat under hand. För närvarande har museet på simulatorsidan tre operativa simulatorer igång. Dessa är Metropolitansimulatoren, Saab J35 Draken och DC10 simulatoren. I tillägg har vi dessutom en Linktrainer som fungerar.

Dessutom pågår utvecklingsarbete på ytterligare två simulatorer. Den ena är en ultramodern Airbus A320 simulator och den andra ytterligare en J 35 Drake, båda projekten är långt framme och beräknas bli klara under 2014. När dessa är färdiga kommer museet att på civilflygsidan ha tre simulatorer i drift från olika tidsepoker och på militärflygsidan två. De senare kommer att samsas i samma rum och tanken är att de skall kunna flygas var och en för sig och/eller tillsammans i rote eller i jaktstrid.

Även på hangarsidan har en del förändringar skett under året som gått och som lovar gott för framtiden.

Besöksfrekvensen har varit bra och förväntas inte minska.

Men annars har vi kanske uppmärksammats mest ute på flygdagarna runt om i landet.

Inte minst uppmärksamhet har våra museistationerade flermotoriga propellerdrivna flygplan från mitten av föregående sekel märkts. Vi har med dessa maskiner visat upp oss inte bara på vår egen flygdag den 26 maj utan även på ett tiotal andra platser runt om i Sverige och i Skandinavien. Särskilt intresse väckte den fina fyrgrupp Safirer från Västerås Flygmuseum och Ärna flygklubb, som deltog med en uppvisning i formationsflygning på flygdagen i Örebro i augusti. Vi förväntar oss inte att flygverksamheten nästa år blir mindre än vad den varit i år.

Vid det här laget är 2013 års sommarsäsong över och Museet har gjort Roll In, dvs. vinterstuvat flygplanen i hangaren.

En del förändringar har skett sedan förra året. Den fina röda BHT1 som stått i hangaren har vi tyvärr blivit av med. Nuvarande ägare, SFF, har helt på eget initiativ avregistrerat maskinen, monterat den och nu i december fraktat bort den. Vi från museets sida beklagar givetvis detta och tycker det är synd att SFF inte ansett sig vilja acceptera villkoren som numera gäller för alla flygplansägare med maskiner i hangaren. Vidare har Scandinavian Air Show sina maskiner ute på drift och i stället står bland andra en SK16 där Air Show maskinerna normalt återfinns.

Likaså finns i hangaren nu inte mindre än 4 Safirer och en intressant maskin, en Chipmunk, ny för i år, och som dessutom flyger.

I tillägg finns även denna vinter ett antal stora flygplan inne, störst bland dem DC 3'an från Vallentuna Aviation, så nog är det trångt alltid, men icke desto mindre kan vårt museum vara värt ännu ett besök, eftersom ingenting är helt statiskt utan ändringar sker noterbara även för frekventa återbesökare.

Till slut önskas alla

**En God Jul och ett Gott Nytt År**

och så ses vi igen efter helgerna med nya friska krafter.

Interninformation utgiven av Västerås Flygmuseums styrelse till stödmedlemmar, funktionärer och fpl-ägare.

Om inget annat anges är visade foton egna foton. Mail: [kansli@flygmuseum.com](mailto:kansli@flygmuseum.com)

Västerås Flygmuseum adress: Hässlögatan 16, 721 31 Västerås. Telefon: 021-80 07 14, bokning 072-730 97 46

## VÅR HANGAR, DESS URSPRUNG OCH HISTORIA.

Det här handlar om lokalen och det företag som fanns här före oss i museet. Sture Andersson, medarbetare i museet och före detta civilanställd CVV'are, har forskat i museilokalens historia och ger oss här denna inblick i lokalens och vår föregångares – CVV– historia. Källa huvudsakligen nätet.

LH

### Kortfattad historik från begynnelsen.

När flygvapnet 1926 blev självständig försvarsgren skulle i organisationen ingå två centrala verkstäder. Dessa var CFM, Centrala Flygverkstaden på Malmen med inriktning på **arméflygets behov**, och CFV Centrala Flygverkstaden i Västerås med **marin inriktning**. Senare skulle beteckningarna på verkstadsenheterna komma att ändras till CVM respektive CVV för att undvika förväxling då CFV också var en förkortning för Chefen För Flygvapnet.

1942 tillkom så en tredje enhet nämligen CVA, Centrala Flygverkstaden i Arboga.

Var och en av dessa enheter kom att få egna teknikområden inom flygets underhållsorganisation.

### **CFV i Västerås.**

Centrala Flygverkstaden i Västerås har sitt ursprung i Marinens flygverkstad i Stockholm, som 1927 flyttades till Västerås och blev Centrala Flygverkstaden i Västerås, **CVV**. En av orsakerna var läget vid Mälaren, lämpligt för marinens sjöflygplan. Vintertid användes Mälarens is också som flygfält. Den nya verkstaden och sjöflygstationen som byggdes vid Viksäng, bestod av slip och lyftkran för upptagning av flygplan. I övrigt fanns kontorsbyggnad, två reparationshallar, snickeri-, målar-, tapetserar- och mekaniska verkstäder. Vidare fanns där el- och instrumentverkstad samt motorverkstad.

### **Verksamheten startade under hösten 1927.**

Bemanningen utgjordes inledningsvis av personal som överflyttades från Torpeddepartementet vid flottans varv i Stockholm.

Från starten arbetade elverkstaden med elarbeten på flygplan, elapparater, radio- och markelektronik-utrustning samt transportabla markradiostationer. Med åren tillfördes den flygande materielen allt mer avancerad material, varför också instrument- och radioverkstad så småningom tillkom.



Hansa Brandenburg, fanns vid Första Flygkåren, Viksäng vid den här tiden. Bild från "nätet"

### **Förändringar 1936.**

1936 års försvarsordning innebar ändrad inriktning av verksamheten vid de Centrala Flygverkstäderna. Dessa skulle nu enbart ägna sig åt översyns- och reparationsarbeten på flygmaterielen. Tidigare hade man även haft i uppdrag att tillverka/montera flygplan, t.ex. Heinkel He 5.

I den nya flygvapenorganisationen var verkstäderna, nu med förkortningarna **CVM** och **CVV**, underställda Chefen för Flygvapnet med direkt ledning från industribyrån vid Flygförvaltningens materialavdelning. Personalstyrkan var vid såväl CVM som CVV cirka 200 man.



Spaningsgrupp typ S5C på havsövervakning. Bild från "nätet". Typen tillverkades av CVV på licens

### **Epoken B3**

Kungliga Västmanlands Flygflottilj, F1, bildas 1936. I samband med att flygplan Junker Ju 86 (svensk beteckning fpl B3) tillfördes flygvapnet och F1, fick CVV ansvaret för det centrala underhållet på den maskintypen.



En B3 på uppdrag någonstans över vatten. Bild från "nätet"

Detta medförde att man fick bygga en monteringshall på ca 4000 kvadratmeter vid flygfältet för underhåll av flygplanen på F1, en hall klar i slutet av 1938. Anläggningen kom att kallas för **CVV filial Hässlö** eller kort **Hässlöfilialen**.

CVV fick med Hässlöfilialen nu tillgång till ett flygfält, vilket var nödvändigt för framtida underhåll av flygplan.

### Och det är i den hallen som vi nu har vårt Flygmuseum.

### **Andra världskriget**

Krigsutbrottet 1939 och flygvapnets stora upprustning medförde en kraftig utbyggnad av landets centrala flygverkstäder.

Vid CVV uppfördes nya byggnader med en sammanlagd yta av ca 25000 kvadratmeter.

Antalet anställda ökade till ca 1000. Även värnpliktiga arbetade vid CVV.

De styrande arbetsuppgifterna var:

- Allmänt underhåll på flygplanstyperna B3, S5, T2, S12 och SK14
- Underhålls- och omfattande modifieringsarbeten på från Italien 1940 införskaffade flygplan av typ Caproni med svensk beteckning S16 i spaningsversion och B16 i bombversion.
- Huvudansvaret för centrala underhållet av det första helsvenska stridsflygplanet B17. Senare tillkom även renoveringen/modifieringen av de maskiner som sålts till Etiopien liksom
- underhållet av Saab B18 som började levereras till flottiljerna 1944.

På F1 och CVV kom man även att utrusta den svenska frivilligflottiljen F19 som tjänstgjorde i finsk-ryska vinterkriget 1939-1940.

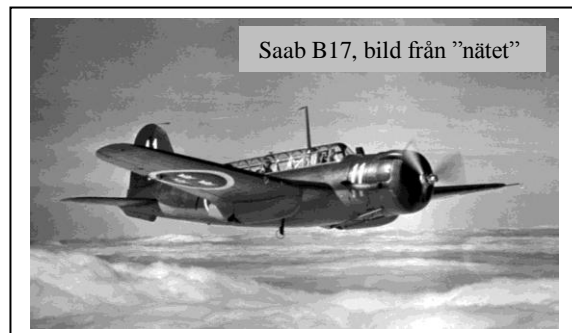
I takt med att flygplansflottan moderniserades tillkom nya flygplan att arbeta med. Bland de sista propellerdrivna som underhölls på CVV var J30 De Haviland Mosquito (nattjakt på F1) och den för museet så välbekanta TP83 Pembroke.

På grund av kriget ökade omfattningen av arbete på de få Centrala flygverkstäderna i landet så mycket att det blev behov av ytterligare en, nämligen Centrala Flygverkstaden Arboga, CVA, som kom till 1942.

Verksamheten på Hässlö utökades. Arbetet vid filialen blev allt mer omfattande. Golvytan fördubblades, det gamla telfersystemet byggdes ut så att man enkelt kunde flytta flygplanen inom hela hallen. En speciell flygplansväg byggdes mellan filialen på Hässlö och Viksäng så att man kunde utnyttja hallarna på båda platserna på bästa sätt.



Caproni i Svenska Flygvapnet. Bild från "nätet"



Saab B17, bild från "nätet"



S18A från F11 med PS18 radar, bild från "nätet"



Brittisk De Haviland Mosquito. J30 i Flygvapnet Bild från "nätet"



J33 Venom, bild från "nätet"



## Kalla kriget och jetåldern.

Under 50-talet fick CVV ansvaret för FPL 29, 32 och 33.

1952 inrättades en plast och gummiverkstad samt 1954 en ny verkstad för flygvapnets samtliga specialfordon.

Vid motorverkstaden tog man över underhållet av kolvmotorerna STW C-3 Twin Wasp och Alvis Leonides 9-cyl. stjärnmotor till Tp83 Pembroke. Däremot fick man på CVV inget jetmotorunderhåll.

1953 inleds på CVV Jet-epoken med J33 Venom.

På de 30 första planen byggdes huvarna om på Hässlö av engelsk personal.

Vidare byggdes stjärtbommarna om till de Svenska kraven.

J33 svarade för en betydande beläggning vid CVV-filialen, b.l.a. infördes låsningsfria bromsar samt överflyttning av avionik system från J30 Mosquito.

## Slutet på CVV

1968 beslutade riksdagen om nedläggning av CVV.

Under avvecklingskedet 1969-70 blev CVV underställt CVM.

Dock pågick verksamheten på Hässlö med modifieringar av Fpl35 samt Hkp 3 och 4 till 1975.

Men efter det var det slut med flyganknuten verksamhet i CVV hallen fram till att **Västerås Flygmuseum** startades den 20 november 1997.

Och resten vet ni hur det har gått.....



J29 "flygande tunnan", bild från nätet



J 35F Draken (35583) vid f.d. [F 1 Hässlö](#).



Västerås Flygmuseum, CVV hallen (Hässlöfilialen) sedd utifrån fältet. Nutid. Tungviktare på väg in, Vallentuna Aviations DC3.



Sjöhangaren Viksäng med sjöflygplan (Hansa) ankrade vid kaj, tidigt nittonhundrat.

Sture Andersson