

## Flyget i Västerås – Klubbträff 25 febr med Rune Domås

Rune Domås, ordförande och den drivande kraften för Västerås Flygmuseum, berättade 25 febr om hur flyget kom till Västerås och hur det utvecklades till det vi känner idag.



Västeråsarnas första kontakt med flyget kom 1913 då Enoch Thulin besökte Västerås.

Flyget i Västerås utvecklades från I 18 på Viksäng och man anlade hangarer nere vid Mälaren. Av dem återstår endast en som idag är parkeringsgarage för de boende på Öster Mälarstrand. Den slip som användes för att ta upp de pontonförsedda flygplanen ur vattnet finns kvar liksom en del av de kajer man använde då.

Första Flygkåren förlades vid Viksängskaserna 1929 och den disponerade till att börja med flygplan av typerna Hansa Brandenburg och Heinkel He 5.

Hos Centrala Flygverkstaden i Västerås, CFV, på Viksäng tillverkades den senare typen på licens. Vi känner ju denna verksamhet som CVV och namnbytet föranleddes av att förkortningen också användes för Chefen FlygVapnet. Hangaren som Flygmuseet håller till i uppfördes i två etapper 1938 och 1940. Kravet för denna hangar var att den skulle vara "utan pinnar" dvs inga stolpar eller stöttor fick hindra att flygplan rullades omkring i hangaren som mäter 100 x 50 meter. Vi som besökt Flygmuseet vet vilken rymd som finns där inne. CVV blev med tiden arbetsplats för 1000 personer och på Hässlö användes hangaren som översyns-, tillsyns- och vapenverkstad.

Mellan hangarerna nere vid vattnet och Hässlö anlades en särskilt "flygplansväg" på vilken de flottörförsedda planen bogserades för åtgärder på CVV.

Hässlöfältet kom till 1930 och då enbart med gräsbanor.

## Flyget i Västerås – Klubbträff 25 febr med Rune Domås

B4 Hawker Hart blev den första militära flygplan som då förlades på Hässlö.

**Men Hallå!!** Ett engelskt flygplan med det tyska hakkorset på! Hade bilden varit i färg skulle vi ha sett att svastikan är blå, det på den tiden finska flygvapnets enblem.

På F1 och CVV kom man under stort hysch-hysch att rusta den svenska frivilligflottillen F19 som tjänstgjorde i det finsk-ryska vinterkriget 1939-1940

1935 bildades Västerås Flygklubb bl a på initiativ av militära entusiaster, men (obs!) verksamheten började med modellflyg.

1936 blev Flygkåren Kungl Västmanlands Flygflottilj F1 och då fick vi bombplanet B3 (Junkers Ju 86) till Västerås.



Vi känner ju B3:an som en av Ragnar Erikssons alla fina skalamodeller. Den hänger nu utställd på Flygmuseet.

Ingvar Larsson, legendarisk B3 pilot, var med på Hässlö från början. Han var den som sändes ned till Öresund 9 april 1943, dagen då tyskarna invaderade Danmark och Norge.

1944 flyttades F1 formellt till Hässlö med stor byggnation och anläggning av bansystem, men först 1948 fick man en asfalterad rullbana.

Ja, så rullade den militära epoken på med B18 1944-47, nattjakt med de Havilland Mosquito (byggt av trä), nattjakt med venom 1960, allroundplanet Lansen 1958-1967 och till sist J35 Draken från 1970.

1967 flyttade affärsflyget till Hässlö och civila byggnader uppfördes.

1979 beslöt riksdagen att F1 skulle läggas ned från och med den 1 juli 1983 och 1985 var F1:s saga var all och flygplatsen övertogs av Västerås Stad.

1987 invigdes Västerås Flygande Museum och samtidigt tillkom HFF dvs Hässlö Flygande Förening som utgörs av en samling entusiaster med privata flygplan.

1990 flyttades Verkstadsskolan på Johannesberg till Hässlö och blev Hässlögymnasiet

1999 har man första Roll-Out från Västerås Flygmuseum, som firar sitt 10-års jubileum 30-31 maj i år.

Rune har varit intresserad av flyg hi hela sitt liv, flugit med olika certifikat och medverkat vid utbildningar av alla militära flygfält till civilt bruk.

Han smusslade inför familjen med sitt köp av en flygbiljett (4000 kr) för att flyga med Concorde när den besökte Sverige och Västerås för ett antal år sedan. Men han var inte ensam om att smussa – när han stiger ombord på flygplanet sitter redan hans son där!

Vi tackar Rune för en givande kväll!

Bengt Alenfelt