



Röda hangarerna tillbaka till Barkarby!

Om ett diorama och dess skapare
och lite annat om Barkarbyfältet



Dioramat

Flygvapenmuseum i Linköping erbjöd i vintras FV kamratföreningar att ta över en del föremål som skulle avvecklas då de inte längre bedömdes vara aktuella att ställa ut på museet. Bland föremålen fanns en monter, ”diorama”, med en modell av Hägerstalundsfältets röda hangarer vid 1930-talets början. I montern fanns också sex tidstypiska modeller av *Fokker S 6A*, *Gipsy Moth Sk 9* och *Jaktfalken J 6*.

Dioramat och modellerna är byggda av Olof Peterson, vpl flygförare vid F 8 1940-45, senare flygtrafikledare som tjänstgjorde i F 8-tornet 1963 till 1968. Mer om Olof Peterson och hans modellbyggande kommer lite senare i texten.

F 8 kamratförenings styrelse tyckte att Röda hangarerna borde visas upp på sin rätta plats, dvs. någonstans på Barkarbyfältet. Eftersom vi inte längre disponerar några föreningslokaler där får montern tills vidare vänta bland våra andra tillhörigheter, i förråd hos Luftstridsskolan i Uppsala. Vi hoppas på att hitta någon lämplig plats i någon byggnad på fältet eller i dess närhet där vi kan visa upp Röda hangarerna, kanske tillsammans med lite bilder och andra saker från F 8-tiden.

En del av samlingarna, i form av enskilda modeller, finns kvar vid Flygvapenmuseum i dess bibliotek.

Modellerna i dioramat

Fokker S 6A (*Fokker C.V*) anskaffades till Flygvapnet i slutet av 1920-talet. Det förekom flera versioner, för både jakt- och spaningsflyg. Snart insåg man dock begränsningarna för jaktversionen och samtliga Fokker C.V blev Fokker S 6 (A eller B beroende på motortyp). Fem flygplan placerades vid Stabens flygavdelning, SFA, vid Barkarbyfältet men inom Flygvapnet fanns ett drygt 50-tal S 6-or.



Fokker S 6 användes i huvudsak vid tredje flygkåren Malmen som spaningsflygplan i samverkan med arméförband. Det användes även som skol- och övningsplan samt för målboisering. De tjänstgjorde ända fram till andra världskrigets utbrott.

Flygplan med fast placering vid SFA fick registreringsnummer som började på 6. Det fanns vid denna tid fem flygkårer, vilkas flygplan hade beteckningar som började på siffran 1 – 5. Modellen på bilden är alltså av en Fokker S 6 som lånats från 3. Flygkåren i Malmslätt.

De Havilland DH 60 Gipsy Moth Sk 9 var ett skolflygplan som anskaffades i tio exemplar för att snabbt täcka ett akut behov av skolflygplan.



Man sökte därför efter redan tillverkade och leveransklara flygplan. Leverans skedde två månader efter beställningen. (Samma lyckade upphandlingsstrategi som FMV använde sig av

2011 då man köpte in Hkp 16.) Planen var "omålade", dvs. silverfärgade men målades senare i dåtidens specifika skolflygplansfärger rött och gult. En Sk 9 överfördes till SFA på Barkarbyfältet.

Sk 9 var ett omtyckt plan av förarna men många ansåg det vara ett alltför lättflugt plan för Flygvapnets utbildning av piloter. Ändå totalhavererade fyra av de tio planen inom loppet av fyra månader! Inom något år påbörjades anskaffning av Sk 11, som var de Havilland Tiger Moth.

Jaktfalken J 6 var utvecklat vid Svenska Aero AB, kanske inte ett toppmodernt jaktflygplan men det gjorde god tjänst för utbildning av jaktflygförare och för taktikutveckling i jaktflygets barndom. Flygplanet och dess



uppträdande vid Barkarbyfältet beskrivs av Olof Peterson längre fram i texten. Några få flygplan fanns kvar och hängde med då F 8 sattes upp som jaktflygflottilj 1938.

Röda hangarerna



1918 uppfördes *Röda hangarerna* vid Hägerstalundsfältet, på den plats där senare Hangar 4 byggdes under F 8-tiden. Fältet användes på den här tiden av Arméns flygväsende, som fanns nere på Malmen. Då man övade i Stockholmstrakten var Hägerstalundsfältet en plats man uppehöll sig vid. Bilden till höger är den äldsta flygrelaterade



bild vi hittat från fältet, den är från 1915 och visar en *Albatross BIIIa*, en av fyra som byggdes vid Södertelge Werkstäders Aviatikavdelning. Flygplantypen fick beteckningen *Sk 1* vid arméflyget, senare *Ö 2* i det nya Flygvapnet och användes endast för flygutbildning.

På bilden ser man majoren K A B Amundson, känd som KABA, inspektera Albatrossen på



Hägerstalsfältet någon gång under 1915. KABA var vid den tiden chef för Göta Ingenjörregemente och Fälttelegrafkåren, där även arméns flygkompani ingick. KABA blev senare känd som den första Flygvapenchefen, då den nya försvarsgrenen bildades 1926.

Tyskland om inköp av fyra *Fokker D IV Doppeldecker neusten Type*, ett jaktflygplan med en 165 hk Benz-motor och beväpnat med två 7,92 mm kulsprutor.

Styckepriset för flygplanen, 22 000 kr (utan motor och beväpning) innebar att de insamlade pengarna även räckte till för att uppföra hangarer vid Hägerstalsfältet. Färgen på de två byggnaderna gav upphov till namnet "Röda hangarerna". Två hangarer rymdes i varje byggnad. Den byggnad som finns i diorammat är den södra (till höger på bilden), med hangar 1 och hangar 2.

Carl Florman och Lennart Högberg var under februari i Tyskland för att kontrollflyga flygplanen och genomförde även skjutprov. De fyra Fokkrarna levererades därefter i mars 1918 till Hägerstalsfältet, där de genast låstes in i de nya hangarerna. Ingen provflygning eller ens märkning med svenska nationalitetsbeteckningar gjordes. Det är nog ett av de märkligaste militära flygplansköp som gjorts i Sverige.



Arméflyget behövde säkert hangarer för sin verksamhet vid fältet men det som gjorde att Röda hangarerna kom till var utvecklingen under det första världskriget. Många ansåg att det brast vad gäller luftförsvaret av huvudstaden och en insamling startades därför för detta. Den 20 januari 1917 kunde ca. 300 000 kr överlämnas till Fortifikationsdepartementet för inköp av jaktflygplan m.m. till huvudstadens försvar. Redan den 24 januari undertecknades ett kontrakt med Fokker Flugzeugwerke i

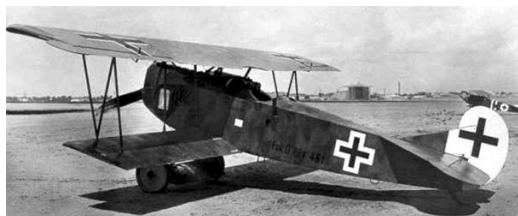
Förbandet skulle utgöra en fristående flygorganisation underställd chefen för IV arméfördelningen. Fyra flygförare krigsplacerades vid "Stockholms flygavdelning" för att bemanna flygplanen men fick aldrig tillfälle att flyga dessa. Efter det att världskriget tagit slut flyttades Fokkrarna till Malmen men kvarstod i mobiliseringsförråd. Inte förrän 1920 fick man tillstånd att bedriva övningar med Fokker D IV men intresset att flyga dessa omoderna flygplan var då mycket litet. 1922 kasserades de fyra

Fokkrarna, utan att ha varit i luften sedan de anlände till Sverige

Fokker D IV var nog ingen av Anthony Fokkers mer lyckade konstruktioner. Typen förekom visserligen med några exemplar i det tyska flygvapnet under kriget men flygplantypen blev aldrig godkänd för placering vid stridande förband. Fokker är ju mer känd för andra, mer

banbrytande konstruktioner under första världskriget. T.ex Fokker E III, Dr I och D VII.

Kvar på Hägerstalundsältet fanns ändå de Röda hangarerna och de kom att få stor betydelse för utvecklingen av flyget i Stockholmsområdet. Från den här tiden blir det nu mer vanligt att kalla fältet för Barkarbyfältet eller Barkarby flygstation.



Flyget på Barkarby under 1920-talet och 30-talets första hälft

Röda hangarerna blev centrum för den flygverksamhet som nu växte fram på Barkarbyfältet. Även om arméns flygkompani ibland gästade fältet var det främst den civila flygverksamheten som tog fart. Flera mindre företag etablerade sig här och vid sidan av de fasta hangarerna byggdes tälthangarer och andra mer tillfälliga byggnader, ungefär som vid Barkarby flygklubb, nästan 100 år senare...

Här fanns små företag, stora flygbolag och många enskilda flygarprofiler. Detta har kamratföreningen skildrat i skriften Flyget på Barkarby 100 år – med celebra gäster. Några exempel är:

P.O. Flygkompani

Fältflygaren löjtnant P.O. Herrström grundade företaget redan i maj 1919 för att bedriva

flygning på reguljära rutter, bl.a. till Helsingfors. Man lyckades bättre med den första reguljära flygrutten i Sverige, mellan Porjus och Suorva under några år i samband med det stora dammbygget.

P.O. Flygkompani deltog också i flygdagar på olika håll i landet. Man genomförde konstflygningsuppvisning och fallskärmshopp. För 50 kr (1000 kr idag?) fick man följa med på en flygtur över samhället. Man lär ha genomfört mer än 3000 passageraruppstigningar.

Aktiebolaget Aerotransport

ABA som 1946 blev den svenska delen i det gemensamma skandinaviska flygbolaget Scandinavian Airlines (senare SAS) startade sin verksamhet 1924. Man flög inte bara från sjöflygstationen vid Lindarängen i Stockholms



passagerflygningar och flygutbildning. Han anställde de engelska flygarna major Johnstone och kapten Saunders. Båda hade flugit i RAF under kriget. Basen för verksamheten var Barkarbyfältet men man försökte sig även på

Frihamn utan använde Barkarbyfältet för sin landbaserade trafik inrikes och för flygningar ner på kontinenten. På bilden på nästa sida står ABA:s Northrop Delta 1C "Halland" uppställt framför Röda hangarerna.



Den mest lönsamma trafiken var postflygningarna. 1928 startade ABA en nattflygpostlinje. Den gick mellan Barkarby och London, via Malmö, Hamburg och Amsterdam. Världens första flygpostkupé – där man kunde stoppa brevet direkt i postlådan som fanns på flygplanet. Posten delades ut med eftermiddagsturen i London följande dag.

Kurt Björkvall

En av frontfigurerna i utvecklingen av det svenska flyget var Kurt Björkvall. Han tog sitt flygcertifikat 1929, med bara drygt sju timmars flygtid. Ensam flög efter fyra timmar i dubbelkommando. Kurts lärare var den kände trafikflygaren i ABA, Ernst Roll.

Kurt Björkvall tog ledigt från sitt bankjobb för att studera språk i England. Det blev ändå mest flygning och han bestämde sig för att satsa på flyget och började med passageraruppstigningar med sin nyinköpta de Havilland DH 60 Moth. På så sätt kunde han få ihop pengar till bensen och samla på sig flygtid.

Kurt Björkvall syntes ofta på Barkarbyfältet. Ett av hans första uppdrag här var att flyga med fallskärmschopparen Arnold Valdau, som skulle göra ett rekordhopp från 3000 m höjd. Uppdraget lyckades, även om Mothens Cirrusmotor hade stora problem med att orka dra upp ekipaget till den höga höjden. På bilden till höger står Kurt Björkvall och Arnold Valdau före starten för rekordförsöket.

1931 genomförde Kurt Björkvall en rekordflygning med sin tresitsiga de Havilland DH 80 Puss Moth. Han startade på Barkarbyfältet och flög direkt till London, något som aldrig utförts tidigare. Flygningen tog nio timmar och han landade med gott om bränsle kvar. Här föddes sannolikt idén om en Atlantflygning. Många flygare försökte upprepa Charles Lindbergs prestation 1927 vid den här tiden men de flesta misslyckades.

Den sjätte oktober 1936 startar Kurt Björkvall med sin ombyggda *Bellanca* från Floyd Bennet Field utanför New York. Efter 28 timmars flygning och med motorproblem tvingas han ge upp och nödlanda på vattnet nära ett fartyg som plockar upp honom. Han har då nått nästan fram till Irland.



Olof Peterson - dioramats skapare

Olof Peterson var vpl flygförare vid F 8 1940-45, därefter flygtrafikledare. Förutom att ha suttit i tornen vid F 16 och F 18 tjänstgjorde han som tl vid F 8 under 1963-68, därefter hade han placering vid Flygstaben.

Olof växte upp i Spånga och kunde ofta höra och se flygplan över bostaden och skolan. Intresset för flyget växte och sommaren 1923 traskade han iväg tillsammans med sina äldre syskon mot Hägerstalundsfältet. Därefter tillbringade han mesta delen av sin fritid vid fältet. En nyinköpt begagnad cykel gjorde besöken tätare. Han lärde sig känna igen de olika flygplantyperna som fanns där. *Tummelisa (Ö 1)*, *Albatross Ö 2*, *Dronten Ö 4*, *Ö 5* och förstås *Phönixjagaren J 1*. Han kunde också följa tjänsten på marken och träffa ett flertal personligheter som arbetade där eller besökte fältet.

1932 anställdes Olof vid Flygstyrelsen i Stockholm, det som senare blev Flygstaben. Hans äldre bror arbetade där sedan 1927. På Flygstyrelsens tekniska byrå kom han i kontakt med ritningar över det nya Flygvapnets olika flygplan. Ibland fick han möjlighet att följa med som passagerare då Flygstyrelsens officerare gjorde sina flygningar ute vid Barkarby. Kunskapen om flygvapnets organisation och i detalj om de olika flygplantyperna som användes ökade snabbt.

Längtan efter att få flyga själv växte och 1938 börjar Olof flyga civilt. Då orosmolnen började tätna över Europa 1939 blev han antagen vid flygvapnet som vpl flygförare. Under krigsåren och som aktiv flygförare fick han flyga många olika flygplantyper. 1945 övergick Olof till tjänstgöring som flygtrafikledare, först på F 16 i Uppsala. Samma år började han också tillverka modeller i skala 1:50 av de flygplantyper han under årens lopp kommit i närmare kontakt



med. När dessa var färdiga utökades samlingen till att omfatta även övriga typer. Målet blev sedan att skapa en modellsamling av alla militära flygplantyper som förekommit i vårt land genom tiderna. Minst 175 olika flygplantyper ingår i samlingen och antalet modeller är betydligt mer än så, eftersom dioramorna ofta innehåller fler exemplar av samma typ.

Samlingen, eller delar av den, har visats upp i många olika sammanhang genom åren. Den har ofta förekommit vid flygdagar och försvarsutställningar. 85 modeller ingick en samling som gick på turné, inte bara inom landet. I Oslo kunde Olof visa upp sin samling för kung Olav själv, som visade stort intresse för samlingen. Modellerna har också förekommit i artiklar och reportage i Sveriges Radio och TV, Teknikens Värld, Aftonbladet och andra media.



Några historier från Barkarby, nedtecknade av Olof Peterson

I kamratföreningen arkiv hittade vi några sidor med text som Olof Peterson skrev efter det att F 8 lagts ner 1974. Han kom då att tänka tillbaka på den flygverksamhet som förekom på fältet innan F 8 sattes upp 1938. Här nedan följer ett par av Olofs historier, nedtecknade kanske i slutet på 1970-talet.

Fältet

När den militära verksamheten vid F 8 flygflottilj Barkarby definitivt nu upphört kommer jag utsökt att tänka på den flygverksamhet som förekom före F 8 tillkomst. Barkarby flygfält, eller som det då hette Hägerstalunds flygfält, var bland de äldsta militära flygfälten i vårt land.

Många kanske kommer ihåg de gamla trähangarerna som låg där 1.div hangar sedan uppfördes (hangar 4). Den lilla höjden som TL-tornet befinner sig på kallades då för vindstrutshöjden. Vägen som går förbi där är resterna av den enda väg som ledde ner till Röda hangarerna.

Flygplanen

Tummeliten Ö 1 (senare *Tummelisa*, då planet enligt förarna hade en benägenhet att rolla), ett litet ensitsigt biplan tillverkat vid flygverkstaden vid Malmslätt år 1919. Motorn var en roterande Thulin A. Smörjoljan till motorn var ricinolja och den spred en typisk doft i luften.



Albatross Ö 2, ett stort dukklätt flygplan. Orsaken till att detta flygplan anskaffades var att en tysk flygare med en Albatross besökte Sverige och landade på Ladugårdsgärde i Stockholm år 1914. När första världskriget bröt ut kvarhölls planet pga. att det var av tyskt ursprung. Flygplanet nedmonterades, kopierades och tillverkades vid Södertelge Werkstäder, som skolflygplan Sk 1, och efter modifiering förekom det som Ö 2.

Dront (Phönix 222) Ö 4/Ö 5. Dronten licens-tillverkades i ett stort antal som A 1, Ö 4 och Ö 5. Att kalla ett flygplan för Dront är rätt märkligt. Dronten var ju en för länge sedan utdöd fågel som saknade flygförmåga, men vår Dront kunde flyga, det vet jag. Vingarna var dukklädda, kroppen fanérklädd och motorn vattenkyld.



På grund av flygkroppens fanérklädsel blev den som en resonanslåda, vilket ledde till att det lät som om det var en stor tomlåda som kom rullande vid landning. Phönixjagaren J 1 hade liksom Dronten fanérklädd kropp, men där förekom inte detta ljud. Bild ovan till höger.

Jaktfalken J 5 och J 6. Hösten 1929 påbörjades provflygningsprogrammet med den nytillverkade Svenska Aero Jaktfalken. Prototyperna tillverkades i endast två exemplar, varvid det ena kontrakterades av svenska och det andra av det norska flygvapnet. Flygplanen var i stort sett identiska. Den största skillnaden var att den norska Jaktfalkens motor var försedd med motorkåpa och planet med en annan typ av landställ. Den svenska jaktfalken fick typbeteckningen J 5. På bilden överst på nästa sida står en Jaktfalk framför Röda hangarerna.

Flygvapnet godkände inte J 5:s motor, som var av typen Armstrong Siddeley Jaguar, varför en omkonstruktion av planet måste göras för att anpassas till den nya motorn, som senare skulle bli standard, nämligen Bristol Jupiter. Alla efterföljande Jaktfalkar kom således att utrustas med denna motor och planer fick då typbeteckningen J 6.

Alla nytillverkade Jaktfalkar sändes i nedmonterat skick till Barkarby per lastbil från Lidingö där fabriken låg. Efter montering provflögs planen, i början av löjtnant Nils Söderberg. Senare tillkom Edmund Sparmann



som prov- och kontrollflygare. Jag kommer ihåg Sparmanns ganska slitna skinnjacka, där skinnet hade börjat flagna av här och var. Flygarna var på den tiden mycket skrockfulla och vågade inte ersätta gamla slitna persedlar med nya eftersom det ansågs medföra otur. Det var samma skinnjacka som då han efter första världskrigets slut 1918 tillsammans med Perini kom till Sverige för att demonstrera Phönix 122 (J 1) och Phönix 222 (ur-Dronten). Perini återvände till Österrike medan Sparmann stannade i Sverige.

Under de olika provflygningarna med Jaktfalken ingick även ett hastighetsprov på låg höjd, vilket utfördes på följande sätt. Utefter den gamla Hägerstalundsvägen fanns en rätt hög kulle och likaså en likadan längre bort i vägens förlängning. På den bortre kullen hade man placerat en man med en flagga. På kullen närmast flygfältet fanns tidtagare med stoppur. När nu flygplanet passerade på låg höjd vid den bortre kullen gavs signal med flaggan och tidtagningen började. Jag upplevde många sådana provflygningar.

Ytterligare två flygplantyper lämnade Svenska Aero, nämligen *Skol-Falken Sk 8* och *Övnings-Falken Ö 8*. De båda flygplanen var i stor sett identiska men hade olika motortyper. De tillverkades bara i ett exemplar vardera. Ö 8 blev tyvärr inte så långlivad. I april 1931 tvingades nämligen löjtnant Björn Bjuggren att

lämna flygplanet med fallskärm sedan flygplanet blivit manöverodugligt. Jag vill minnas att flygplanet slog ner i trakten av Säbysjön.

Samövning med arméförband

Någon gång omkring 1928-29 ägde en ganska stor övning rum på Barkarby och för att kunna skilja mellan vän och fiende erhöll många flygplan ny nationalitetsbeteckning. Man målade helt enkelt över kronmärkningen och ersatte denna med en tjock svart ring med en fylld cirkel i mitten. Många tält sattes upp på fältet och det blev verkligen liv och rörelse här ute.

Det var en sak som jag som ung grabb blev särskilt intresserad av och det var fordonet som innehöll ett duvslag. Duvorna satt fullt synliga innanför hönsnätet. Tråkigt nog avvisades jag ganska snart från skådeplatsen under tiden som övningen pågick.

Passagerarflygning

I slutet av 1920-talet hade reservofficeren Tore Edlén tillsammans med några andra inköpt en gammal Albatross som de döpte till Ada. Med detta flygplan utförde man passageraruppstigningar, oftast på söndagar. Man startade från Barkarby och landade på det rätt stora gräsfältet vid Bromma intill Bällsta skola där uppstigningarna skedde. Att det på den platsen senare skulle bli en storflygplats hade man då

ingen aning om. Efter några år ersattes gamla Ada av två Avro 504K med roterande motor.

I detta flygarsällskap återfanns en udda person vid namn Arnold Valdau. Vad han hade för roll i sammanhanget fick jag aldrig klart för mig men han hoppade ofta fallskärm om han fick lite pengar. Han var inte så noga med säkerheten och packade ihop sin Heinecke fallskärm på gräsfältet omedelbart efter landningen.

Efter en tid slutade Edlén med sina flygningar. Då kom löjtnanten Anders Wentzer in i bilden med bl.a. ett flygplan av typen *Heinkel HD 35*, som han köpt från Flygvapnet, där planet hade prövats som *Sk 5* men som aldrig anskaffats i fler exemplar. Arnold Valdau, med smeknamnet ”Slampen”, kom över till det nya sällskapet där han bl.a. gjorde reklam för limmet Metallfix.

Hängande i ett flygplan på några hundra meters höjd i en läderrem som skarvats och limmats ihop med limmet, visade han dess goda hållbarhet. Han fortsatte även med sina fallskärmsköp. Något år senare förolyckades han tyvärr vid ett hopp i Norge, sannolikt p.g.a. slarv vid ompackningen av skärmen.

Tore Edlén blev senare överingenjör vid Flygförvaltningen och var bl.a. drivande för robotutvecklingen inom Sverige. Han var den som myntade begreppet ”robot” för luftgående styrda projektiler.

Personerna

Herman Krautmeyer. Varje dag anlände några officerare från Flygstyrelsen för att få ett flygpass i Albatross, Phönix eller Dronten.

Löjtnant Krautmeyer var en ganska trogen gäst här. Han hade tidigare skadat benet så att han haltade kraftigt. Han kunde på grund av detta handikapp inte fortsätta som flygare. Han hade nog beslutat sig för att genom träning försöka återfå rörelseförmågan för att kunna ta sig i och ur Dronten.

När han tillsammans med de övriga officerarna anlände till fältet klädde han sig, precis som de övriga, i full flygutrustning. Han linkade därefter ut till en parkerad Dront där han upprepade gånger klev i, ”torrflög” och klev ur. Jag såg denna procedur många gånger under några veckor.

Herman Krautmeyer blev senare flygplatschef för bl.a. Örebro flygplats.

Axel Gyllenkrok. I början av 1930-talet blev major Axel Gyllenkrok, en f.d. arméofficer, chef för Stabens flygavdelning. Han tjänstgjorde vid Flygstyrelsen och hade inget kontor här ute på Barkarby men var rätt ofta på fältet i samband med flygning. De som träffat honom vet att han var rätt kortväxt och med tiden ganska omfångsrik samt hade en bestämd uppfattning om allting, dessutom var han ganska argstint.



Så vitt jag kommer ihåg flög han endast Mothen Sk 9. På grund av sin stora kroppshydda kunde han inte använda fallskärm då planets förarsits inte var tillräckligt stor. Det lustiga var att när han skulle flyga kunde han inte själv komma ner i sitsen utan två mekaniker, en på var sida av flygplanet, lade varsin hand på Gyllenkroks axlar och tryckte ner honom i stolen. Efter landning upprepades proceduren i omvänd ordning.

Gyllenkrok ogillade alla nyfikna besökare, bl.a. min närvaro, så det gällde att hålla sig lite i bakgrunden då han anlände till fältet.

Jag började praktisera på Flygstyrelsen år 1932. Chef för Flygvapnet var då generalen Eric Virgin, och Axel Gyllenkrok var på den tiden endast kapten.

Vid ett veckosammanträde på Flygstyrelsen, då chefen gick igenom vad som hänt, delegerades nya arbetsuppgifter och diskuterades ett svårt problem. Efter en stunds betänkande sade Flygvapenchefen: ”Ja, mina herrar, vad skall jag göra?” Gyllenkrok svarade omedelbart: ”Ta avsked, general!”

Gyllenkrok var en aktiv försvarsstrategisk debattör och framförde ofta stark kritik mot Krigsmaktens högre ledning, inte minst inom Flygvapnet.

Småland. Det fanns en äldre herre, troligen ganska förmögen hemmansägare, som bodde i trakten och kallades för Småland. En del av hans bekanta ansåg att han borde lära sig flyga och även skaffa ett eget flygplan. Om jag inte minns fel blev det en Spartan. Han började med

lektionerna och de pågick under lång tid, bl.a. med start och landningar i dubbelkommando. Flygplanet nyttjades under tiden också flitigt av hans bekanta.

Sommaren började lida mot sitt slut och den första ensamflygningen skulle utföras. Småland ansåg att kvällarna var bästa tiden för den första ek-flygningen, då det ju i regel inte blåste så hårt då. Hur många gånger han backade ur vet jag inte men han brukade mäta vinden genom att blöta på fingret och konstatera att vinden var för kraftig. En kväll när vädret var mycket bra skojade mekanikerna med honom. "Du Småland, gör din första ensamflygning nu när vinden ligger så att du passerar skrotupplaget vid starten så lägger du kärran där, då slipper vi besväret med att flytta den". Någon ensamflygning blev det inte heller den kvällen och så vitt jag vet blev det aldrig något certifikat för Småland.

Kurt Björkvall hade först en *de Havilland DH 60 Moth*, som han senare bytte mot en *DH 80 Puss Moth*, ett högvingat tre-sitsigt flygplan.



Han gjorde reklam för Stanavo, ett tyskt/amerikanskt bolag för flygbensin och oljor, och hade målat hela planet som en stor fågel i rött vitt. Jag kommer ihåg när han förberedde sin första långflygning och placerade en extratank bakom förarstolen.

Den 28 augusti startade han från Barkarby för flygning direkt till London, med en flygtid på nio timmar. Den 27 november samma år genomförde han en flygning till Västafrika.

I flygarsällskapet ute på Barkarby fanns en ung dam, *Eva Dickson*, som var en flitig gäst på fältet för att göra en liten flygtur. Jag betraktade henne som en riktig "Pin-Uppa". Så fort hon anlände var alla manliga flygare som flugor kring en sockerbit för att vara behjälpliga med bl.a. flygardräktens på- och avtagande.

På bilden till höger står Eva Dickson framför Kurt Björkvalls DH 80 Puss Moth ute på Barkarbyfältet.

Utländska flygarbesök

Under flera år hade jag glädjen att få se många utländska besökare här ute på nära håll. Bland andra den berömde *James "Jimmy" Doolittle* som gjorde en uppvisning i avancerad flygning över Barkarbyfältet. *Frank Hawks* var också här med sin snabba maskin *Travel Air monoplan "Texaco no. 13"*. Bilderna nedan: *Jimmy Doolittle* till vänster, *Frank Hawks* till höger.

Ett franskt flygarbesök med *Escadrille des As* (trumfess-divisionen) med flygplan av typen *Breguét* och *Potez* och under ledning av en fransk general gästade Flygvapnet 1931.

Vid ett annat flygarbesök inträffade en händelse som jag tycker är ganska rolig. Det var ett mindre flygplan från Litauen som skulle landa på Barkarby flygfält. Flera svenska flygofficerare anlände och väntade på sin utländske gäst. Efter en stunds väntan kom flygplanet in över fältet, landade och körde in till en anvisad parkeringsplats. Flygplanet var ett biplan och såg ungefär ut som en gammal *Moth*.

Nu hör det till saken att har man flugit en så lång sträcka som över hela Östersjön kan "blåsan" vara i stort behov av tömning innan hälsningsceremonierna tar sin början. Föraren sågs ta av sig sin flygdräkt och alla väntade nu på att han



skulle gå bakom "buske 7" men det gjorde han inte. Han gick i stället ut en bit på fältet och repade ett fång med färskt gräs, varefter han återvände till flygplanet, öppnade bagagefacket på flygkroppen och levererade gräset till sin medpassagerare som var en kanin. Jag tyckte det var mycket lustigt att man hade en levande maskot med vid flygning.

Till höger står den lettiske flygaren Nikolajs Pulins framför sin Irbits I-5 Ikars efter landning på Barkarbyfältet i juli 1932.

Det var inte solsken alla gånger

Dåvarande furiren Sven Fogelberg tjänstgjorde vid fältet under ett antal år och han hade en hund som jag vill minnas hette Roll. Det var inget fel på hunden men Fogelbergs största glädje i tillvaron var tydligen när han bussade jucken på mig ibland. Jag erhöll aldrig några skador men som 14/15-åring blev jag alltid fruktansvärt rädd, vilket glädde furiren enormt.

På bilden nedan ses Roll och en vpl mekaniker framför en Tiger Moth Sk 11.



Kungl Svea flygflottilj
F 8 kamratförening

eklan@telia.com
www.f8kamratforening.nu

