



Tyska intressen är beredda att betala mycket för denna Junkers W34 som är den enda kvarvarande i gott utställningskick i världen. Detta exemplar har förflutet som ambulansflygplan i Flygvapnet och därefter som civilt fraktflygplan i norra Sverige. Den tyska motorn är bytt till en amerikansk Pratt & Whitney Wasp.

Arlandas bäst bevarade hemlighet

Text och foto Lennart Berns

Ett jättelikt plåtskjul invid Swedavias långtidsparkering Alfa på Arlanda, och strax bortom hotellet Radisson Blu, ruvar på en stor hemlighet, Arlanda Flygsamlingar! En flyghistoriskt unik samling bestående av flygplan, motorer, vindtunnlar, flygsimulatorer, modeller och kringutrustning. Flera av flygplanen är de enda bevarade av sin typ i världen.

Historien bakom Arlanda Flygsamlingar går över 60 år tillbaka i tiden. År 1953 tog en tjänsteman på Luftfartsverket, Charlie Enger, ett beslut om att bevara föremål och dokumentation kring det svenska civilflygets historia. Med stöd från Luftfartsverket började några företagsamma och förutseende personer att ställa undan huvudsakligen historiskt intressanta flygplan för bevarande. Första flygplanet var en dubbeldäckad de Havilland DH 60 Moth Major. På ideell och frivillig basis påbörjades renovering av klenoderna omkring 1970 av den då informellt sammansatta Arlandagruppen. De höll under åren till på olika platser runt och på Arlanda flygplats innan lokaliseringen till den nuvarande byggnaden 1986.

Civilt flygmuseum

Tanken med samlingarna var och är att de skall utgöra embryo för ett svenskt civilt flygmuseum. Frågan varför ett sådant ännu inte kommit till stånd, måste ställas till politikerna som haft frågan på sitt bord i 60 år! Tills vidare sköts samlingarna som tidigare på ideell väg. De ägs sedan 1 januari 2018 formellt av Statens Maritima och Transporthistoriska Museer, som också står för hyra och underhåll av fastigheten. Att ändå inte samlingarna klassificeras som museum beror bland annat på att de engagerade entusiasterna, vilka utgör den egentliga bemanningen, saknar formell museikompetens, samt att byggnaden inte uppfyller ställda krav på en museibyggna.

Samlingarna har ständigt vuxit och omfattar nu ett 30-tal utställda flygplan samt lika många motorer. Nytt på senare år är flygsimulatorer, alltifrån en primitiv Link-trainer till McDonnell Douglas DC-9. Bland de mera unika flygplanen återfinns



Lodestar och loppa. Det var med tidningsflygplanet Lockheed Lodestar som inrikesflyget i Sverige började. I taket hänger ett hembygge av typen Flygande Loppan som var mycket populär på 1930-talet innan haverier satte stopp för fortsatt flygande. Just denna Flygande Loppa är färdigställd av samlingarnas framlidne Göthe Johansson för SVT:s Julkalender 1983.



Ett av de mera imponerande flygplanen i samlingarna är en Douglas Skyraider, världens största enmotoriga stridsflygplan. Det användes av amerikanerna i Vietnam som attackflygplan men också i Sverige som målflygplan för luftvärnet. En av piloterna var Birgit Thüning, Sveriges första kvinnliga flygkapten.



Flygbåten Beda byggdes helt utan ritningar, enda förebilden var en modell i skala 1:10. Den hade plats för tre personer och hade goda flygegenskaper. Motorn kommer från en havererad Klemm 35. Någon registrering hos luftfartsmyndigheten förekom inte! Det gick bra ändå!

Junkers W34, ett av få i världen och för vilka tyska intressen är beredda att betala en god slant för flygplanet, byggt i korrugerad duraluminium, har nyligen fått vingarna monterade och kan således visas i all sin prakt.

En annan klenod är ett tidningsflygplan av typen Lockheed Lodestar, på sin tid anskaffat av kvällstidningslegendaren Carl-Adam Nycop för att snabbt sprida Expressen till olika landsortsdestinationer. På vägen tillbaka tog de ofta med passagerare. Det var så inrikesflyget föddes. Flygplanet, med nyligen återskapad originalmålning, är nu autentiskt inrett och med möjlighet att gå ombord. Nos mot nos står en annan flygplanstyp från amerikanska Lockheed, en Electra Junior.

Typen förknippas främst med den amerikanska aviatriken Amelia Earhart och hennes mystiska försvinnande över Stilla Havet 1937 i ett försök att flyga jorden runt. Försvinnandet gav upphov till en mängd spekulationer. Det troliga är emellertid felnavigering och att planet störtat i havet. Arlandaexemplaret är av versionen

L 12 Electra Junior, som var något mindre än Earharts L 10, men i grunden samma typ. Arlandas Electra Junior användes av bland andra holländska KLM och av holländska flygvapnet. 1953 köptes flygplanet av det svenska flygbolaget Airtaco, föregångare till Linjeflyg. Det lämnades till en verkstad på Kastrup utanför Köpenhamn för att byggas om för civilt bruk.

Emellertid visade det sig att verkstaden inte var godkänd för den typen av arbete, varför Airtacos ägare, den kände flygaren Torvald Andersson, tog tillbaka flygplanet och fraktade det till en lada i Fjärdhundra utanför Sala. Där blev det stående, mer eller mindre intakt fram till 1990 då det återupptäcktes av en grupp flygentusiaster. En räddningsaktion inleddes och med hjälp av Flygvapnets Vertolhelikopter fraktades Electran till flygsamlingarna.

- Tack vare att flygplanet stått under tak både i ladan i Fjärdhundra i nära 35 år och sedan på Arlanda, är exteriören i gott skick. Det enda som behövde göras var några smärre reparationer och rengöring. Firmanamnet Airtaco står klart och tyd-



Per Sviberg är en av dem som lagt ner mycket arbete på att restaurera samlingarnas Lockheed Electra. Motorkåpan på högra motorn är gjord i formgjuten genomskinlig plast så att besökarna dels ser kåpans konturer, dels innanmätet. Det är en fiffig innovation som volontärerna själva kommit på och som säkert kommer att få spridning.



I detta lilla privatflygplan av typen Glasair uträttades stordåd! Det var här som uppfinnaren Håkan Lans gjorde de första praktiska försöken med sitt GPS-baserade navigationssystem som nu är standard världen över. Kanske vore National Air & Space Museum i USA en lämpligare plats än Arlanda med tanke på just denna flygplansindividuvs historiska betydelse. Flygplanet ägs av Tekniska museet i Stockholm.



Åtskilliga Klemm 35 är sparade runt om i världen, men ingen visas i Arlanda-samlingarnas utförande för landsvägs-transport. Detta exemplar har förflutet som skolflygplan i Flygvapnet där typen fostrade stora krigskullar av piloter.

ligt på flygplanskroppen. Lite värre var det med interiören. Förarkabinen saknade många instrument. Ett antal vindrutor fick bytas och passagerarsätena kläs om. Det säger Per Sviberg som var med om att restaurera flygplanet.

Ett annat stort flygplan som drar blickarna till sig är världens största enmotoriga propellerflygplan, Douglas Skyraider. En av piloterna var Birgit Thüring, Sveriges första kvinnliga flygkapten. Typen användes som attackflygplan under Vietnamkriget. En syster till det utställda flygplanet såldes efter avslutad tjänst som målflygplan i Sverige till USA, där den byggdes om till ursprungligt attackutförande och nu finns att beskåda på hangarfartyget USS Midway i San Diego. När Birgit Thüring var gravid med sonen Christian gjordes en krök på styrspeken för att få plats för magen. Påstås det.

Det berättas också att när sonen Christian växte upp fick han göra sina läxor i flygplanets mekanikerutrymme, allt medan mamman flög! Ytterligare ett flygplan som väcker uppmärksamhet är uppfinnaren Håkan Lans flygplan Glasair med vilket han påbörjade utprovningen av sitt numera världsomspännande GPS-baserade navigationssystem för flyg- och sjöfart.

Några av flygsamlingarnas hembyggen väcker både beundran och begrundan! Den ena är flygbåten Beda, byggd av flygentusiasten Erland Nilsson. Han hade köpt en av Flygvapnets utrangerade Klemm Kl 35 med vilken han dock havererade. Delar, bland annat motor och några stålrör, togs tillvara och kom att utgöra grunden för flygbåtsprojektet. Som förlaga användes en modell i skala 1:10, innan fullskalebygget tog sin början. Några ritningar fanns inte. Det färdiga flygplanet hade plats för



Två herrar som under många år varit engagerade i restaureringen av Albatros, är Börje Holmberg och Bengt Emilsson. Arbetet är grannlaga, det är inte alltid gamla ritningar stämmer och då måste kvalificerade gissningar till. Dukningen av vingarna är tidsödande och kräver stor noggrannhet.



Tre flygplan av engelska typen De Havilland Dove letade sig till Sverige. En gick till Flygvapnet, de övriga till Fjällräven AB och till entreprenören och motorcykelimportören Uno Ranch i Göteborg. Det är den senare exemplaret som finns i samlingarna. Det har nyligen fått uppfräschad målning.



Med Nord NC 701 Martinet kartlade Sveriges Allmänna Kartverk vårt land från luften. Typen togs ur tjänst 1970. Ett exemplar sparades och det restaureras nu av bland andra Miro Patocka som här arbetar med flygplanets stjärtparti.



Den buckliga nosen tillhör SAS McDonnell Douglas MD-81 som efter motorstopp nödlandade på ett gärde vid Gottröra. Nospartiet ingår i en permanentutställning med föremål, bilder och en ljudinspelning från kraschen.



Avro Avian kunde inte konkurrera med De Havilland Moth och byggdes därför inte i så stort antal exemplar. Arlandas är ett av få sparade i världen, dessutom med en svensk-konstruerad huv.

piloten och två passagerare. Det var försett med ställbar stabilisator, vingklaffar och egenkonstruerad omställbar propeller.

Utan registrering eller myndigheternas tillstånd, flög Beda under fyra år med en sammanlagd flygtid av 500 timmar! Luftdopet ägde rum den 11 juli 1954. Flygegenskaperna ansågs vara mycket goda. När "fuskygget" avslöjades, dömdes Erland Nilsson till 40 dagsböter! Beda skänktes 1977 till flygsamlingarna av hans efterlevande.

Det andra hembygget är på sitt sätt ännu mera fantastiskt! Det handlar om den så kallade Pappersfokkern, byggd av Jonas Persson som inspirerats av den fullskaliga Fokker C.V vilken användes av Fjärde Flygkåren på Frösön där han gjorde sin värnplikt. Utan annan erfarenhet än bygge av modellflygplan, byggde han ett fullskaleflygplan med hjälp av björkslanor, stålwire och kraftpapper från fodersäckar som klädsel. Motorn var en Husqvarna motorcykelmotor på 22 hästkrafter. Propellern yxade han själv till. Flygplanet flög alldeles utmärkt och var en vanlig syn i lufthavet över Hassela under krigsåren, huvudsakligen vintertid eftersom det var försett med skidor. Länsman hade gett sitt tillstånd till flygningarna, bara de hölls

inom sockengränsen!

Restaureringsarbete

Utöver att vårda samlingarna, pågår också ett ständigt ett mer eller mindre omfattande restaureringsarbete. Volontärernas olika yrkesbakgrund kommer härvid till stor nytta.

Det senaste flygplanet som färdigställdes är en Klemm Kl 35. Efter tjänst i Flygvapnet såldes det till AB Gösta Forslund Aviation i Gävle. Efter totalt 1295 flygtimmar skadades flygplanet allvarligt i en krasch i oktober 1948 och ströks från luftfartsregistret. Flygplanet återställdes i begränsat utställningsskick av den svenska veteranflygpiloten Håkan Wijkander i Hätunaholm innan det 2004 kom till Arlanda. Där har man nu lagt sluthanden på restaureringen, vilken bland annat omfattat cockpitinredningar och instrument, nya motordelar och en ommålning. Unikt för det utställda flygplanet är att det visas hur det kunde transporteras på landsväg! Efter att vingarna monterats av, hängs de på speciella bultar i vingroten och viks utmed flygkroppen, ungefär som flygplan på hangarfartyg. Det är en ganska tidskrävande operation, att först ta bort några paneler i vingskarven och sedan att demontera

vingarna. Med arbetet slutfört, kan Klemmen lätt transporteras på vanliga vägar bogserad bakom en bil. Ett annat nyligen slutfört restaureringsarbete var ommålning av samlingarnas De Havilland Dove, ett tvåmotorigt passagerflygplan som i Sverige användes av affärsmannen Uno Ranch i Göteborg, förmögen genom importagenturen för engelska Triumph motorcyklar.

Det mest omfattande och spännande restaureringsprojektet just nu och en tid framöver handlar ett flygplan från första världskrigets dagar. Det är en svenskkopierad dubbeldäckad tysk Albatros B.II, vilken på grund av motorkrängel på väg till Sankt Petersburg, tvingades nödlända i Sverige vid första världskrigets krigets utbrott 1914. Från svensk sida var man snabb att kopiera typen för det spirande svenska militärflyget. En av tillverkarna var Nordiska Aviatik AB i Midsommarkransen söder om Stockholm.

När fabriken fullföljt sina leveranser av

typen till huvudsakligen Arméns flygkompani, blev ett exemplar över. Utan vingar såldes kropp och motor till Svensk Filmindustri filmstudio i Råsunda för att under stumfilmsepoken användas som vindmaskin! Med dess hjälp åstadkoms både snöstormar och piskande hällregn i inspelningsstudion. Kanske har Greta Garbo hållit i hatten bakom detta flygplan med motorn på fullgas. När ljudfilmen kom, stuvades flygplanet undan i ett förråd. Där skulle det flera år senare återfinnas av några flyghistoriskt intresserade personer. Efter en vända på Flygvapenmuseum, som tog tillvara motorn för museets egen Albatros, kom flygplanet omsider till Arlanda där en grupp händiga entusiaster sedan några år tillbaka är i färd med att återskapa det. Vingarna har nytillverkats, likaså bränsletank, olika beslag, vindgenerator, inredning av sittbrunnarna och annat.

Som tur var fanns originalritningar sparade. I början av mars 2020 monterades



Arlandasamlingarnas Riesler R.III är en klenod, det enda sparade exemplaret i världen. Det köptes som byggsats i Berlin 1921 och monterades i ett garage på Linnégatan i Stockholm. Ägaren Filip Bendel använde det bland annat för att släppa ner reklamblad i samband med folkomröstningen om rusdrycksförbudets vara eller icke vara den 27 augusti 1922. Flygplanet återfanns av Ola Laveson i dåligt skick under höet i en loge i Navsund i Södermanland.



Fartygsvarvet Götaverken var under en tid inblandad i flygplanstillverkning, även så för Krigsmakten. Ett civilt flygplan för privatmarknaden hade som förlaga en amerikansk typ från Fairchild men som i Sverige fick beteckningen GV-38, där GV stod för Götaverken och 38 för 1938.



Efter att ha läst beskrivningen av detta mer eller mindre osannolika flygplan och dess tillkomsthistoria, drar många besökare på smilbanden! Det byggdes av en person med modellflygplan som enda erfarenhet. Kroppen är klädd med kraftpapper från gödselsäcker. Motorn är en Husqvarna motorcykelmotor. Det oregistrerade flygplanet flög utmärkt under flera år!



Före detta Drakenpiloten Erling Carlsson byggde denna originella skapelse av amerikanen Burt Rutan. Tack vare god aerodynamik var flygplanet Quickie mycket snabbt med en förhållandevis svag motor. Hemmabygget är ett av samlingarnas mest moderna flygplan.



Kanadensiska Noorduyn Norseman är ett riktigt "buskflygplan", byggt för tuffa förhållanden. Det var med ett flygplan av denna typ som orkesterledaren Glenn Miller försvann över Engelska kanalen under outredda omständigheter. Flygvapnet använde Norseman som ambulansflygplan innan helikoptrarna tog över. Arlandasamlingarnas flygplan står nu klart efter många års restaureringsarbete. Vingarna är avmonterade på grund av platsbrist.



Svensken Anders Johan Andersson var före kriget anställd hos firman Bücker i Tyskland där han bland annat konstruerade skolflygplanet Jungmann som kom att användas av flera länders flygvapen och av privatpersoner. Åter i Sverige växte Saab Safir fram på hans ritbord.



De första helikoptrarna kom som en välsignelse för den då talrika skärgårdsbefolkningen. Med jämna mellanrum gjorde de en brevbärarslinga till öarna i havsbandet.



MFI-10 Vipar från Malmö Flygindustri var ett svensk försök att åstadkomma ett STOL-flygplan (Short Takeoff and Landing). Endast tre exemplar byggdes. Trots många konstruktionsfinesser kom den aldrig i serieutförande. Flygplanet var långt före sin tid.

det ena vingparet, en stor händelse! Den gav också en uppfattning om flygplanets storlek, med en spännvidd på närmare 14 meter. När arbetet är klart kommer ena kroppshalvan att lämnas öppen för att visa besökarna hur flygplanet var konstruerat. Vingarna kommer dock att kläs. För att visa deras uppbyggnad med spryglar och balkar, kommer en särskild demonstrationssektion att byggas. Mercedesmotorn är tills vidare en replik, men man hoppas kunna montera en riktig sådan. Två exemplar har sparats på Tekniska Museet. I Arlandasamlingarna kommer flygplanet att få en framträdande plats. Albatros var ett av de första flygplanen i världen utrustat med dubbelkommando för utbildning av nya flygare. När Flygvapnet bildades 1926 överfördes typen till flygskolan i Ljungbyhed där den fick beteckningen Sk 1 och gjorde tjänst fram till 1929.

- Det är roligt att arbeta med detta gamla flygplan, säger Börje Holmberg,

en av volontärerna. Ett problem har varit att ritningarna för vingarna kommer från Södertelge Verkstäder, som var en annan tillverkare. De hade egna konstruktionslösningar som inte riktigt stämmer med vår Albatros.

Grönsaksbladet

Ett annat omfattande restaureringsprojekt är Rikets Allmänna Kartverks franskybyggda Nord NC 701 Martinet, baserad på den tyska Siebel Si 204, ett tvåmotorigt flygplan helt byggt i metall. Typen togs i bruk 1946 och användes fram till 1970. Resultatet av karteringen av Sverige blev terrängkartan i skala 1:50 000 (Grönsaksbladet).

Efter avslutat värv var det tänkt att Arlandaexemplaret SE-KAL skulle bli brandövningsprojekt, som så många andra flygplanstyper vilka nu inte längre finns sparade, men kom att räddas för samlingarna. Arbetet har hittills inriktats på stjärt-



Ett av de flygplan som väntar på att restaureras är Sveriges Allmänna Kartverks Nord NC 701 Martinet. Logotypen kan fortfarande skimtas på flygkroppen. Arbetet med stjärtpartiet har påbörjats. Flygplanet är helt i metall och något av en utmaning för volontärerna i Arlandasamlingarna!

partiet och motorerna. Kroppen väntar till vidare utomhus eftersom utrymmet för verkstadsarbeten är begränsat. En intressant parentes i sammanhanget är, att de områden av Sverige som inte hanns med av Kartverkets flygplan, utfördes av S 29C Flygande Tunnan i spaningsversion.

Miraklet i Gottröra

I Arlanda flygsamlingar finns också en specialutställning över det som kallats "Miraklet i Gottröra".

På morgonen den 29 december 1991 startade SAS fulltankade McDonnell Douglas MD-81 Dana Viking för att flyga till Warszawa. Under stigningen tappades all dragkraft efter att is lossnat från vingarna och sugits in i motorerna, vilka tvärdög. Som avståndet till flygplatsen var för stort,

återstod inget annat alternativ än att i glidflykt försöka nödlanda. Besättningen, stöttad av en ledig kapten som medföljde som passagerare, valde ut ett snötäckt fält i trakten av den lilla byn Gottröra, öster om Arlanda. Under nödlandningen på fältet, som bara var några hundra meter långt, spelade en rad lyckliga omständigheter in. Innan nedslaget bromsades farten av en trädunge, flygplanet kantrade över åt ena sidan varvid ena vingen fulltankad med bränsle slogs av.

Vid själva islaget i marken klövs flygkroppen i tre delar och den andra vingen slets av. I de glipor som uppstod kunde passagerarna ta sig ut. Vinter och snö bidrog till att det läckande bränslet inte fattade eld. Alla de 129 ombordvarande överlevde. I Arlanda Flygsamlingars utställning

om olyckan, intar den buckliga förarkabinen en central plats.

Här finns också några av de söndertrasade turbinbladen och andra föremål, samt en skärmställning som i ord och bild skildrar händelseförloppet. I hörlurar kan besökarna lyssna till den inspelade, dramatiska konversationen mellan flygplanet och Arlandatornet. Parallellt till den lyckade nödlandningen på Hudsonfloden den 15 januari 2009, när en Airbus A320 tvingades nödlanda efter en fågelkollision, ligger nära till hands.

På grund av det förhållandevis begränsade utrymmet för den stora samlingen hänger några flygplan i taket. Ett av dem är som tagen direkt ur en Indiana Jones-film. Flygplanet är en Avro Avian, en dubbeldeckare av typiskt 1930-talssnitt. Endast ett fåtal av typen är bevarade för eftervärlden. Avro Avian är en skapelse av den kände engelske flygplanskonstruktören Roy Chadwick.

Han skulle senare stå bakom de berömda, nästan ikoniska bombflygplanen Avro Lancaster från andra världskriget samt kalla krigets deltagande Avro Vulcan. Avro Avian flög första gången 1926 och var en lyckad konstruktion, men den skulle helt överskuggas av den nästa samtida de Havilland Moth. Avian hade en marschfart på cirka 150 km/t. Arlanda Flygsamlingars exemplar importerades till Sverige 1933 och hade flera olika ägare innan det 1944 köptes av äventyraren, idrottsmannen och spelevinken Allen Widman. Under en hård landning 1947 slets landningsstället och ena vingen av. Resterna av flygplanet hamnade omsider hos Arlandagruppen som påbörjade en tidsödande restaurering som blev klar först i början av 1990-talet. Efter många år i Eurostops konferensavdelning, är nu flygplanet återbördat till samlingarna.

En vandring genom den svenska civila flyghistorien

En vandring genom Arlanda Flygsamlingar är också en vandring genom den svenska civila flyghistorien. Allt det intressanta och

spännande ryms inte mellan pärnarna i Flyg Idag, men den som vill veta mera rekommenderas boken Arlanda Flygsamlingar med undertiteln Svenska civilflygets historia i ord och bild. Boken, som blev Årets Flygbok 2018, är skriven av Jan Forsgren som också är aktiv i samlingarna, bland annat som kunnig guide. Öppettiderna varierar. Mera information finns på Arlanda Flygsamlingars hemsida, www.arlandaflygsamlingar.se.

Vi låter slutordet gå till Sophie Nyman som är avdelningschef vid Statens Maritima och Transporthistoriska Museer och den som närmast har hand om flygsamlingarna.

- Genom övertagandet 2018 Arlanda Flygsamlingar har museimyndigheten nu ett övergripande ansvar för de olika transportslagen för flyg, väg och sjö. Det öppnar för oss nya och spännande möjligheter! Det från början viktigaste för oss var att lära känna samlingarna och de möjligheter de erbjuder att visa och förstå civilflygets utveckling i Sverige, men även att lära känna de entusiaster i Arlanda Flygsamlingars Vännen vilka ju är de som svarar för det praktiska arbetet med underhåll, restaurering och visningar. De besökssiffror som samlingarna har uppvisat de senaste åren är imponerande.

Vårt arbete är nu huvudsakligen inriktat på att katalogisera och dokumentera innehållet i samlingarna samt att se hur vi framgent kan utveckla dem. Vi förnyar också vårt samarbetsavtal med vänföreningen. Trots coronapandemins begränsningar, är inriktningen för 2021 fortsatt planering och ett år att blicka framåt, avslutar Sophie Nyman. □

Lennart Berns