



# Arlanda Flygsamlingars Vänner

September 2021

Ansvarig utgivare: Ove Andersson

Redaktör: Jan Forsgren

---

## Lägesrapport sommaren 2021

Tisdagen den 25 maj kunde vi åter öppna Arlanda Flygsamlingar för besökare. Den 15 juli meddelade regeringen att restriktionerna för antalet besökare vid museer tas bort. Detta beslut är givetvis efterlängtat, och vi får verkligen hoppas att den positiva utvecklingen med lägre smittspridning håller i sig. Än så länge har vi endast öppet tisdagar och torsdagar mellan 1000 och 1500. De allra flesta av AFV:s aktiva medlemmar har nu fått båda vaccinsprutorna. Under våren har även flera av de tidigare aktiva medlemmarna återvänt. Glädjen att åter kunna delta i verksamheten märks tydligt. Livet börjar sakta återgå till det normala.

Vi har även inhägnat vår NAB 9 (d.v.s. Albatros B.II), detta p.g.a. de pågående arbetena med flygplanet. Börje Holmberg har nu inlett arbetet med att förse de båda högvingarna med spännlack. Uppemot sju lager spännlack kommer att behövas. Vi har även passat på att byta ut propellern mot en dito från propellerutställningen. Kontakter har även tagits med en tysk entusiast rörande eventuell nytillverkning

av fälgar och däck. Vad som förmodligen är originalkylarna har efter visst letande återfunnits vid Flygvapenmuseum. Förhoppningen är givetvis att kylarna åter kan monteras på flygplanet. Efter många års idogt arbete börjar vi nu se ljuset i tunneln för färdigställandet av vår NAB 9. En fördel med att arbetet med NAB 9:an sker inför publik är att våra besökare kan följa återuppbyggnaden av detta historiska flygplan.

Ett tält avsett för samlingarnas Nord NC 701 SE-KAL har nyligen köpts in. Med tältet kommer detta unika flygplan under tak för första gången på nästan 50 år. Enligt nuvarande planer kommer skrovet till SE-KAL att demonteras, och flygkroppen flyttas in i vår lokal för restaurering. Dock krävs först en omdisposition av vissa föremål för att flygkroppen skall få plats.

Arbetet med Mitchell P-38 har nu återupptagits. Bland de arbeten som återstår hör vingbeklädnad och montering. Förhoppningen är att flygplanet skall kunna hängas upp i taket till hösten/vintern 2021.

Jan Forsgren

---

### Arlanda Flygsamlingar

Öppet varje helgfri tisdag och torsdag  
1000-1500

#### Kontaktinformation:

Postadress: Arlanda Flygsamlingar  
190 45 STOCKHOLM-ARLANDA  
Tel: 08-59360033  
E-post: [arlandasamling@telia.se](mailto:arlandasamling@telia.se)

Hemsida: [www.arlandaflygsamlingar.se](http://www.arlandaflygsamlingar.se)

Plusgiro: 352680-3

Organisationsnummer: 802411-6561

Kontaktpersoner:

Jan Forsgren: Tel: 076-822 69 20

E-post: [janforsgren@yahoo.se](mailto:janforsgren@yahoo.se)

Ove Andersson: Tel: 070-849 21 71

E-post: [b.ove.andersson@telia.com](mailto:b.ove.andersson@telia.com)

## Sveriges äldsta Cessna

Den amerikanska flygplanstillverkaren Cessnas produkter är mycket välbekanta bland svenska piloter. Under efterkrigstiden var Cessna världens största flygplantillverkare, och marknadsledande inom privat- och affärsflyg. Hundratals Cessnor har funnits och finns alltså registrerade i Sverige. Tidvis har Cessna 172 varit det vanligaste privat- och klubbflygplanet i Sverige, medan åtskilliga piloter fått sina första lärospån på Cessna 150/152. Även tvåmotoriga Cessnor, t ex modellerna 310 och 402 har flugit civilt i Sverige, liksom jetflygplanet Cessna Citation. Den stora majoriteten av de svenska Cessnorna har dock varit tillverkade efter 1945.

Mindre bekant är det faktum att det i Sverige även funnits tre 'förkrigscessnor' av typen Cessna Airmaster; SE-ANO och SE-ANP, vilka båda registrerades 1945 samt ytterligare en som importerades 1990, och registrerades som SE-AML. Både SE-ANP och SE-AML har sedermera emigrerat, till Finland respektive Norge.

I den här artikeln skall vi koncentrera oss på Cessna C-145 Airmaster SE-ANO, vars rester finns bevarade vid Arlanda Flygsamlingar.

Cessna Airmaster var primärt avsett som reseflygplan, men kom även att användas av olika mindre flygföretag. Mellan 1934 och 1940 tillverkades 183 Cessna Airmaster i flera olika varianter. Med Airmaster lyckades Cessna etablera sig på den då växande marknaden för privat- och kommersiellt flyg.

I slutet av 1930-talet såldes två Airmaster till Finland. En privatperson, Y. Nissinen, köpte en C-145 Airmaster, vilken den 16 maj 1939 tilldelades registreringen OH-YNB. Flygplanet fick även namnet Tähti (stjärna). Dock blev OH-YNB inte särskilt långlivad. Redan den 5 juni 1939 havererade flygplanet i Lieksa. Samtliga ombordvarande omkom. Vraket såldes till försäkringsbolaget Fennia, som i sin tur sålde det vidare till Kahrumäki Oy. År 1944 såldes vrakresterna av OH-YNB till Svensk Flygtjänst AB. Dock avregistrerades OH-YNB formellt först i

mars 1945, alltså nästan sex år efter flygplanet havererat.

Svensk Flygtjänst, som vid denna tid med ljus och lykta letade efter lämpliga flygplan för sin verksamhet, visade ett starkt intresse för Cessnan. Flygplanet hade bra prestanda, och skulle kunna brukas som alltiallo-flygplan till alltifrån målbogsering, taxifyg till bepudring av åkermarker. I juni 1944 såldes OH-YNB (liksom även Cessna C-37 OH-VKF, sedermera registrerad som SE-ANP) till Svensk Flygtjänst.



Cessna C-145 Airmaster på Bromma år 1945. Foto: AFV arkiv

OH-YNB kom att återuppbyggas vid Svensk Flygtjänsts verkstäder på Lindarängen, och den 10 mars 1945 inregistrerades flygplanet som SE-ANO. Redan efter fyra månader såldes Cessnan till AB Norrlandsflyg i Luleå, vilka den 6 juli 1945 inregistrerades som formella ägare till SE-ANO.



Resterna av SE-ANO. Foto: Jan Forsgren

Den 8 juli 1948 såldes SE-ANO till Gustaf Grym, Gällivare, som avsåg att använda flygplanet för taxi- och ambulansflygningar. Den flygande karriären för SE-ANO avslutades redan den 3 mars 1949

i samband med ett haveri i Saivatuottar. Efter haveriet hamnade SE-ANO på soptippen i Gällivare. Motorn lär ha återanvänts i en motorsläde. SE-ANO avfördes ur civilregistret den 9 november 1954 som skrotat. År 1977 återfanns resterna av SE-ANO av Arlandagruppens Göthe Johansson, som räddade delarna till eftervärlden. Det som idag finns kvar av SE-ANO är stålörstommen till flygkroppen. Den är i dåligt skick, rostig och i två delar. Uppskattningsvis saknas drygt två meter av örstommen. Båda roderpedalerna finns kvar, märkta med tillverkarnamnet Cessna. Enstaka andra delar, såsom roder kan även finnas i våra gömmor.

Är nu detta ”skrot” värt att ta vara på? Att återuppbygga SE-ANO i dess forna glans vore en oerhört omfattande uppgift, både ifråga om ekonomiska resurser och tid. Det bästa i dagsläget vore att blåstra örstommen, d.v.s. befria den från dess rost, och därefter konservera delarna. Örstommen skulle eventuellt fungera som ett åskådningssubjekt för att visa på 1930-talets sätt att konstruera flygplan. Dock rör det sig om det av Cessna tillverkade flygplan som blev det första i sitt slag att användas i vårt land. Sett ur flyghistoriskt perspektiv, är resterna av Sveriges första Cessna mycket intressanta.

Jan Forsgren

---

## Saab:s första trafikflygplan

Saab 90 Scandia är kanske det minst kända av Saabs olika flygplankonstruktioner. Med Scandia hoppades Saab kunna etablera sig på världsmarknaden som tillverkare av trafikflygplan. Prototypen till Saab 90 Scandia, med registreringen SE-BCA, flögs för första gången den 16 november 1946. Endast 18 Scandia kom att tillverkas, varav de sista 12 i Holland. Tillverking och fortsatt utveckling av Scandia fick avbrytas som en följd av det Kalla Kriget. Flygvapnets behov av Saab 29 Tunnan prioriterades över Scandia.



Det första exemplaret av Saab Scandia, SE-BCA. Foto: AFV arkiv

Endast åtta Scandia kom att användas av SAS. Åke Westerlund, som under sin tid i

SAS hann flyga Scandia, berättade i samband med sitt besök på samlingarna tidigare i somras om hur Saab glömt bort en viktig detalj, nämligen att installera ett värmesystem i cockpit! Detta överseende rättades så småningom till.

Samtliga tillverkade Scandia kom att säljas till de brasilianska flygbolagen Aerovias Brasil och VASP. Den sista reguljärflygningen med en Scandia ägde rum den 22 juli 1969. Just denna Scandia, med registreringen PP-SQR, finns bevarad vid ett privat flygmuseum i Brasilien. En långsiktig målsättning är att någon gång i framtiden kunna återbörda detta historiska flygplan till Sverige.

Enstaka delar till Scandia, däribland ett motorfäste och en dörr, finns bevarade vid Arlanda Flygsamlingar. Inga av dessa delar finns utställda. Målsättningen är att inom snar framtid kunna tillföra en komplett propeller till samlingarna. Dock är den fyrbladiga propellern stor (fyra meter i diameter), och tung, varför en ordentlig plan både för transport och förvaring är nödvändig.

Förutom ovannämnda delar, finns även resedagböcker för Scandiaprototypen,

SE-BCA, och ett av de serietillverkade flygplanen, SE-BSK, bevarade vid samlingarna. Dessa resedagböcker utgör ett



mycket intressant tidsdokument, och innehåller uppgifter om varje flygning, inklusive namn på besättning, gångtid och destination.

Åtskilliga resedagböcker för andra civilregistrerade flygplan, inklusive fyra av de fem Flygande Fästningar som användes av SILA, finns bland dessa handlingar. Även vissa motorjournaler finns bevarade. Givetvis är dessa handlingar tillgängliga för flyghistorisk forskning.

(1) Date Date	Bemanning Équipage		Plats Lieu		Tid* Heure		(8) Regist. Num. No. de reg.	(9) Annot. Remarques Observations
	(2) N o m m e	(3) Fonction	(4) de départ	(5) d'arrivée	(6) de départ	(7) d'arrivée		
2/11	Smith	Capt	Chicago		07.25z			
	Jacobson	P/O						
	Edstrom	P/O	AMARILLO		12.14z	4.50	1	
			Amarillo		12.14z			
			Los Angeles		17.58z	4.45	1	
			Hughes Los Angeles	L.A AIRPORT	17.27z	17.32z	.05	1
			L.A AIRPORT	HUGHES	18.11z	19.36z	1.20	1
			HUGHES	HUGHES	19.41z	19.47z	.05	1
			Terminal 2	Terminal 2	23.17z	23.26z	.10	1
			Terminal 1		00.50			
			Hughes Los Angeles		01.08	.15	1	

Sida ur resedagbok för SE-BCA för den 2 och 4 november 1949.

Med början den 13 mars 1947 förevisades prototypen, SE-BCA, runtom i Europa för hugade spekulanter. Även om intresset var stort under den fyra månader långa turnén, fick Saab inga beställningar. Det faktum att Scandian saknade tryckkabin, att företaget hade ringa erfarenhet av civila trafikflygplan, samt att marknaden redan var översvämmad av f.d. militära Douglas C-47 (DC-3) och C-54 (DC-4) var alla bidragande orsaker. Ytterligare en europeisk demonstrationsturné skedde mellan augusti och november 1948.

Mellan den 11 december 1948 och den 19 mars 1949 var SE-BCA utlånat till ABA för tjänstprov. Dock skedde inga passagerarflygningar, utan proven kom istället att röra fraktcharter. Mestadels hämtades blommor i Nice och Albenga. När flygplanet återlämnades till Saab, installerades 24 passagerarstolar i kabinen för de fortsatta demonstrationsflygningarna.

Nu ställdes kursen västerut, mot USA och Sydamerika. I oktober 1949 flögs SE-BCA över Atlanten. Förutom demonstrations-flygningar för Trans World Airlines(TWA) och United Airlines, besöktes även motortillverkaren Pratt & Whitney i Hartford, Connecticut. Den motor som valts för Scandia var Pratt & Whitney R-2180-E1, vilken dock aldrig blev någon försäljningsframgång, och endast tillverkades i 65 exemplar.

Den 4 november får den amerikanske mångmiljonären Howard Hughes tillfälle att provflyga Scandian. Hughes, som hade stora ägarintressen i TWA, utsatte flygplanet för diverse avancerade manövrar. Saab:s chefpilot Claes Smith fick vid detta tillfälle finna sig förpassad till högersits. Dock blev det ingen beställning.

Demonstrationsflygningar skedde även i Argentina och Brasilien. I samband med start från flygplatsen Santos-Dumont utanför Rio de Janeiro, visade Smith på Scandians utmärkta prestanda genom att stiga brant över Sockertoppens Kristusstaty. Detta bidrog starkt till att Aerovias Brasil och VASP valde Scandia.

I mars 1950 är Scandian åter i USA. När man som bäst förbereder sig för att flyga hem till Sverige, säljs flygplanet till VASP med registreringen PP-XEA. Som en följd härav, kom denna första Scandia aldrig mer tillbaka till Sverige. Redan den 20 oktober 1950 omregistreras flygplanet som PP-SQB.

Dock blev tiden i reguljär passagerartrafik relativt kortvarig, och redan i oktober 1953 säljs Scandian till en affärsman vid namn Fontotoura. Denne låter omregistrera Scandian som PP-ARS, med tillnamnet Corsario II. Fontotoura använde sig av sitt bekvämt inredda reseflygplan under c:a 10 års tid. Därefter ställs Scandian av på flygplatsen Marte i São Paulo, för att sedan gå skrotningsdöden till mötes någon gång i mitten av 1970-talet.

Jan Forsgren