



Arlanda Flygsamlingars
Vänner

Oktober 2014

Ansvarig utgivare: Bertil Boberg

**Inventerings- och registrerings-
arbete av Arlanda Flygsamlingar**

Trafikverkets museer, i vilka Arlanda Flygsamlingar sedan den 22 januari ingår, har projektanställt tre st. föremålsantikvarier för detta omfattande arbete. De tre antikvarierna, Jonas Eriksson, Johanna Krumlinde och Bojana Simsic, började den 12 maj. De kommer att finnas på plats t.o.m. den sista december. Undertecknad har även projektanställts på 40% för att bistå med identifikations- och flyghistoriska frågor. De större föremålen som ingår i samlingarna (flygplan, motorer od) har under sommaren inventerats. Samtliga föremål fotograferas och, om möjligt, identifieras. Blå tältet omfattar 585 kvm, och bokstavligt tusentals föremål. Under sensommaren och hösten har arbetet koncentrerats till det s k Blå tältet, en minst sagt grannliga uppgift. En del saker, ruttna lastpallar och mögliga stolsöverdrag har kastats. En av bodarna har genom sitt dåliga skick tömts på föremål och rivits. En 40-fotscontainer levererades den 15

Redaktör: Jan Forsgren

september och kommer under hösten att användas som avläggningsplats för föremål från Blå tältet.

Gallring av föremål

Trafikverkets museer har gett direktiv om gallring av föremål som bedöms ha ringa eller helt sakna värde för svensk civil luftfart ska ske. Bland dessa föremål märks vrakresterna av Auster J/5G Autocar SE-CBS, PA-18 Super Cub SE-BUA, en Scania-lastbil och en bandtraktor. Samtliga dessa föremål var i mycket dåligt skick. Genom att AFV saknar både personella och ekonomiska resurser att tillvarata och restaurera föremålen till utställningsskick har de avyttrats till olika flyghistoriska föreningar och museer. I samband med det pågående inventeringsarbetet kan ytterligare föremål komma ifråga för gallring. Dock skall AFV göra sitt yttersta att placera dylika föremål vid andra flygmuseer.

Jan Forsgren

**Arlanda Flygsamlingar
Kontaktinformation:**

Öppettider för visning och telefon-
Förfrågningar; helgfria tisdagar och
torsdagar kl 1000-1500
Postadress:
Arlanda Flygsamlingars Vänner
c/o TRV Museer
190 45 STOCKHOLM-ARLANDA
Tel: 08-593 600 33

E-post: arlandasamling@telia.com
Hemsida: www.arlandaflygsamlingar.se
Plusgiro: 352680-3
Organisationsnummer: 802411-6561
Besöksadress:
Kabinvägen 7, Stockholm-Arlanda
Kontaktpersoner:
Bertil Boberg: 070-482 71 28
E-post: bertil.boberg@telia.com
Kurt Ivarsson: 018-380 977
E-post: kurt.ivarsson2@comhem.se

SE-210 Caravelle i SAS

Trafikflygplanet Caravelle är bekant för de flesta svenskar. Caravelle var det första jetflygplan som togs i tjänst av SAS.

Caravelle representerade en ny epok inom det civila trafikflyget, och konstruerades av den franska flygplantillverkaren Sud-Est utifrån en specifikation utfärdad 1951 av Direction Technique et Industrielle.

Passagerarflygplanet skulle kunna flyga snabbare än 600 km/h och ha en räckvidd om ca 2 000 km och ha plats för 55-65 passagerare och ett ton frakt, motsvarande en lastfaktor om 6-7 ton.

Det nya passagerarflygplanet, nu döpt till Caravelle, flögs första gången i maj 1955. Vissa konstruktionslösningar var långt före sin tid, bland annat utgjordes styrsystemet helt och hållet av hydrauliska servodyner. Vissa komponenter limmades samman istället för att nitas ihop, långt innan denna metod anammades av andra flygplantillverkare. Placeringen av de båda jetmotorerna i bakkroppen istället för under vingarna var också det en radikal konstruktionslösning. Utformningen av fönstren i kabinen var före sin tid, och ett kännetecken för Caravelle. Namnet Caravelle hade för övrigt valts med omsorg, och var ett försök att koppla samman den medeltida fartygstypen Karavell, vilken hade använts av upptäcktsresanden Christoffer Columbus första resa till den Nya Världen 1492, med ett trafikflygplan som, skulle det visa sig, kom att revolutionera flygresandet i världen.

Förutom det nationella flygbolaget Air France var det skandinaviska flygbolaget SAS tidigt ute med att beställa Caravelleflygplan. Det fanns vid denna tid en tvekan inom SAS huruvida jetflygplan skulle komma att användas på kort- och medeldistansflygningar. De stora stöttestenarna var ekonomi och bränsleförbrukning. Efter en omfattande teknisk utvärdering beställde SAS i juni 1957 sina första Caraveller.

I tjänst

Den första Caravelle som levererades i april 1959 bar registreringen LN-KLH och namnet *Finn Viking* (för övrigt samma namn som bärs av samlingarnas Caravelle-mockup). Den första reguljärflygningen med Caravelle i SAS tjänst ägde rum den 15 maj 1959 med *Eskil Viking*. Flygningen gick från Stockholm via Köpenhamn till Kairo. För SAS blev Caravelle en enorm framgång, och åtskilliga är de svenskar som kom att inleda sin första utlandssemester med en flygning i Caravelle. Till en början fick 74 passagerare plats, vilket snart utökades till 81. Av dessa satt 12 i första klass. Mot slutet av karriären i SAS kunde upp till 94 passagerare få plats i en Caravelle. Trafikflygplanet Caravelle kom i Sverige att representera höjden av modernitet. Allehanda produkter kom att döpas till Caravelle. Piptobak med namnet Caravelle fanns att köpa medan skivan Caravelle-samban klättrade på topplistorna. Några restauranger och caféer runt om i Sverige döptes även till Caravelle!

Från 1959 till och med 1974 användes SAS 21 st. Caraveller under hela 498 161 flygtimmar, eller nästan 57 år. Den sammanlagda flygsträckan motsvarade 540 170 varv runt ekvatorn, eller 285 tur- och-retur resor från jorden till månen. Fler än 13,5 miljoner passagerare beräknas ha åkt med i SAS Caraveller.

När Caravelle i början av 1970-talet började ersättas av Douglas DC-9 innebar detta inte slutet för flygplantypen i Sverige. En Caravelle, SE-DAF, skänktes till de luftfartshistoriska samlingarna. Två av SAS övriga Caraveller såldes till Flygvapnet vilka byggde om dem till signalspaningsflygplan. Dessa användes till 1999.

Sammanlagt tillverkades 282 Caraveller i flera varianter, vilka användes av flygbolag runtom i världen. Förutom SAS har Caravelle även använts av charterbolaget Transwede, liksom det danska bolaget Sterling Airways och det finska Finnair.

Det finns idag ingen Caravelle som flyger, däremot har flera stycken bevarats vid olika flygmuseer runt om i världen.

Caraveller på Arlanda 2014

Tre Caraveller finns kvar på Arlanda, vilket gör flygplatsen till den Caravelletätaste platsen i världen! Ett av dessa, SE-DAF *Sven Viking*, tillhör som nämnts ovan Arlanda Flygsamlingar. Sedan sensommaren 2013 finns SE-DAF innanför grindarna på Airside. SAS logotyp och registrering är övermålad med vit färg. Långsiktiga planer finns på att restaurera SE-DAF till utställningsskick. Planet skulle i så fall vara uppställt i anslutning till Arlanda Flygsamlingars lokaler.



SE-DAF, innan flytten och ommålningen.

Foto: Jan Forsgren

Den andra Caravellen är SE-DAI/85210 vilket är deponerat till Le Caravelle Club. Den tredje Caravellen är SE-DAA *Eskil*

Viking, vilken är uppställd vid brandstationen. Det har under åren använts för olika typer av övningar.



Samlingarnas Caravelle-mockup. Foto: Jan Forsgren

En mock-up av en Caravellenos (märkt som *Finn Viking*) finns även vid Arlanda Flygsamlingar. Denna mock-up tillverkades i början av 1960-talet som ett hjälpmedel i samband med utbildningen av Caravelle-piloter. Även om det rör sig om en mock-up var avsikten att ge våra besökare känslan av en riktig Caravellecockpit. Efter att Caravelle togs ur tjänst överlämnades den till Luftfartsverkets historiska samlingar. Den stod under många år på den så kallade 'flyghyllan' vid Tekniska Museet, men återlämnades till Arlanda Flygsamlingar i april 2013. Den har nu restaurerats, och ger en inblick i den utbildning och arbetsmiljö som under 1960-talet utgjorde vardagen för SAS Caravellepiloter.

Jan Forsgren

Verksamhetsredogörelse 1402

Under andra kvartalet 2014 har 21 frivilliga medlemmar under helgfria tisdagar och torsdagar utfört nödvändigt renoverings- och underhållsarbeten av föremål ingående i Arlanda Flygsamlingar enligt nedan

Projekt 174: N.A.B.9 (Albtross B.IIa) Vänster- och höger undervingar träfärdiga. Stabilisator, fena och roder har mätts upp för nytillverkning av dessa komponenter. Arbeten med att ta fram nödvändiga delar för övervingen pågår.

Projekt 175: GV 38 SE-AHD Dekaler för nya registreringsbokstäver har inköpts från Systemtext.

Projekt 176: Klemm Kl 35 SE-BHF Flygplanet är i princip färdigställt. Nyttillverkning av täckplåtar (placerade mellan ytter- och innervingarna) pågår.

Projekt 182: Nord NC 701 SE-KAL De båda fenorna har monterats på stabilisatorn. Förberedande arbeten för montering av sidrodren pågår. Endast ett komplett höjdroder finns, och endast komponenter till det andra höjdrodet. När stabilisatorn är monterad, kommer den att förrådsställas. De båda motorerna har flyttats in i verkstaden. Arbeten med att renovera motorkåpor har inletts.

Projekt 183: DC-9 simulator, Caravelle och Metropolitan mock-up, Fosim och Linktrainer Belysning har monterats i Caravelle och Metropolitan mock-uperna av Georg K. Anders E har demonterat Fosim och även inletts arbetet med att få styrspaken utan hydraulik.

Projekt Dana Viking: Per S har ersatt sönderslagna rutor mot nya. Täckplåtar för de tre efter haveriet borttagna svärdantennerna har monterats. Diskussioner med CAE rörande överförande av originalinstrumentering tillhörande Dana Viking pågår. Målsättningen är att renovera nossektionen till det skick den var efter haveriet. Detta arbete innefattar komplettering med rackar, instrumentering och manöverpulpet.

Arlanda 2014-09-01

Bertil Boberg



Med denna nostalgiska bild av Transairs första Curtiss CW-20T Commando, vill AFV minna om charterflygets första stapplande uppväxtår. Sammanlagt fick 56 passagerare plats i detta ombyggda militära transportflygplan. Transair hade sammanlagt 11 st. flygplan av denna typ. Foto: Ur Arlanda Flygsamlingars arkiv