

Den var nästan färdig när det var dags att flytta ut till Märstalokalen. En trång lokal, vi hade inte plats att klä vingarna där. Efter ytterligare några flyttningar hamnade den i lokalen bakom SAS Flygskola vid Benstocken. Där kläddes vingarna och målades och märktes. Klar 1972.



Nu är den sen nåt år utlånad till Arlanda Stad upphängd över ett kafé. Tyvärr hängde vi den i lite lutning så att någon snodde ett hjul på Avian. När man då ringde och meddelade oss om det, undrade vi om även det andra hjul skulle försvinna. Det saknade hjulet har vi nu ersatt med ett nytt.

## AVRO 594 "AVIAN IV"

Text: Bertil Boberg



Avro 594 "Avian" är ett enmotorigt, tvåsitsigt biplan som flög första gången 1927 och tillverkades av A.V. Roe & Co Ltd i Manchester. Under de sista åren av 1920-talet sattes både distans- och höjrekord med flygplanstypen.

SE-ADT byggdes 1929 i Manchester. Den kom till Sverige 1933 och flögs sommartid med flottörer. Under 1943

skedde en ombyggnad hos Flygservice AB på Lilla Essingen. Bland annat fick maskinen täckt kabin och en ny motor D.H. Gipsy III på 120 hp. När Allen Widman köpte planet 1944 kom det även att användas för målflygning inom försvaret. I april 1947 fick maskinen svåra skador vid en för hård landning p g a kraftiga vindbyar och blev avställt. I början av 1970-talet fick Arlandagruppen nys om planet. Efter förhandlingar med dåvarande ägare, Allen Widman, fick gruppen löfte på att renovera planet. När Widman fick se resultatet så donerade han planet till Arlanda-samlingarna. SE-ADT har renoverats och hänger för närvarande i Arlanda stad.

### Registrerade ägare:

|            |                                   |            |                         |
|------------|-----------------------------------|------------|-------------------------|
| 1929-1933  | Registrerad i England, som G-AAHD |            |                         |
| 1933-08-05 | S.Svensson, Tärna.                | 1942-11-18 | S.Zetterblom, Stockholm |
| 1934-07-12 | Schipthenko, Malmö.               | 1944-03-03 | Allen Widman, Stockholm |
| 1936-02-25 | H.Pettersson, Orsa                | 1954-12-01 | Avregistrerad           |

|                  |                          |                          |
|------------------|--------------------------|--------------------------|
| Spännvidd: 8,5 m | Motor: Cirrus III, 86 Hp | Max. flygsträcka: 643 Km |
| Längd: 7,4 m     | Max. startvikt: 673 kg   | Tillv.nr.: 318           |
| Höjd: 2,59 m     | Max. fart: 145 km/tim    |                          |

### Arlanda Flygmuseums Vänner. c/o B. Boberg, Gläntv. 27, 183 63 Täby:

|                   |                    |                   |
|-------------------|--------------------|-------------------|
| Ordförande:       | Sekreterare:       | Kassör:           |
| Bertil Boberg     | Kurt Ivarsson      | Pg.nr.142 54 94-0 |
| Tel. 08-756 87 34 | Tel. 018- 38 09 74 | Åke Nilsson       |
|                   |                    | Tel. 08-773 16 18 |

# Flygbladet



## Arlanda Flygmuseums Vänner

Februari 2002

Ansvarig utgivare:  
Bertil Boberg

Redaktör:  
Sture Nilsson

Följande brev överlämnades 2002-01-29 till Ordf. i Stiftelsen Aerospace: Flygplatschefen Kerstin Lindberg Göransson  
Luftfartsverket  
Arlanda

Föreningen Arlanda Flygmuseums Vänner består idag av cirka 50 medlemmar utan att vi haft någon publicitet. Vi har avvaktat med detta på grund av rådande oklarheter om museets framtid.

Svensk Flyghistorisk Förening har idag drygt 5000 medlemmar, varav cirka 2000 bor i Stockholms och Uppsala län. Vi räknar med att mellan 500-1000 st. är villiga att bli medlemmar i föreningen och av dessa kan drygt 100 st. ställa upp som guider på museet på frivillig basis.

Vår fråga är hur och vilken uppfattning har Luftfartsverket om möjligheten att driva Arlanda Flygmuseum vidare ?

Vi har följande förslag:

Luftfartsverket står för hyra, värme & el, försäkring och fasta avg. för telefon. Tekniska Museet medverkar, som huvudman och bidrar med sitt kunnande om museiföremål etc.

Om museet skall öppnas kan vi frivilliga ställa upp på främst lördagar och söndagar för allmän visning mellan t.ex. kl. 1100-1600 och ev. torsdagar mellan kl. 1200-1600 då vi normalt har medlemmar där, som arbetar med renoveringar.



|                                                      |         |           |
|------------------------------------------------------|---------|-----------|
| Vi har kalkylerat med cirka 6000 besökare/år         | Intäkt  | 180.000:- |
| Tryckning av katalog (sponsras) försäljning 1000 ex. |         | 40.000:-  |
| Medlemsavgifter                                      |         | 75.000:-  |
| Övrigt (försäljning kaffe o böcker m.m.)             |         | 50.000:-  |
| Totalt intäkter/år                                   | Kronor: | 345.000:- |

|                                                                |         |             |
|----------------------------------------------------------------|---------|-------------|
| Kostnader                                                      |         |             |
| Marknadsföring via Tekniska Museet medlem i museiföreningen 1) |         | - 100.000:- |
| Övrig marknadsföring                                           |         | - 60.000:-  |
| Kontorsomkostnader, reseersättning m.m.                        |         | - 85.000:-  |
| Renoveringar                                                   |         | - 100.000:- |
| Summa kostnader                                                | Kronor: | 345.000:-   |

1) Ingår veckoannonsering i de stora dagstidningarna.

|               |               |             |                 |
|---------------|---------------|-------------|-----------------|
| Bertil Boberg | Kurt Ivarsson | Åke Nilsson | Göthe Johansson |
| Ordförande    | Sekreterare   | Kassör      | Ledamot         |

## Redaktörens rader

Den som känner Göthe Johansson har säkert hört hans både korta och långa berättelser om sin verksamhet som nestor inom flyghistoria. Tyvärr kommer man inte ihåg alla. Men framför allt är det hans lyhördhet om eventuella förekomster av gamla flyggariteter och hans praktiska kunnande samt uppfinningsrikedom i samband med bl.a. restaurering av gamla flygplansvrak som många nu och i framtiden kan vara tacksamma för. Hans ca 30 års frivilliga engagemang inom flyghistoria tillsammans med Arlandagruppen, har bl.a. resulterat i ett flertal objekt vid det f n som vi hoppas temporärt, slumrande Arlanda Flygmuseum.

I det här bladet kan vi läsa om hur Göthe var med och nosade upp en Avro Avian och sedan restaurerade tillsammans med ca 10 andra likasinnade personer. I ett kommande Flygblad kommer hans berättelse om hur byggandet av Breguet B1 resulterade i återskapandet av Nybergs verkstad och Nybergs "Flugan".

## Avro Avian, SE-ADT. Fd G-AAHD

Text: Göthe Johansson. Bild: Sture Nilsson, P. Liander m.fl.



Vi hade hört rykten om att det fanns en Avian i Stockholmstrakten. Efter ett par år fick ryktet mer substans, då vi fick namnet på ägaren Allen Widman och vi kontaktade honom om planet. Den var havererad för 25 år sedan och förvarades nu i ett litet varv vid Södertälje kanal. Sandviken närmare bestämt. Vi gjorde upp om att få se på vraket och det var i december vi åkte ut med Allen. Huset där den låg isärtagen var så ►►

dåligt att man såg rakt genom väggen och taket och flygkroppen var fylld med snö, det såg man genom hålen i sidorna.

Allen sade att han skulle greja med det lite grann för att sedan flyga. På det svarade jag, "sanningen är den att du får bära den härifrån i en säck".



Och Allen höll med mej och vi fick flygplanet.

Under bilresan berättade han fantastiska berättelser om sina flygningar då han flög för luftvärnet under kriget. En flygning fick han motorfel och nödlandade på ett isflak, hann få igång motorn strax innan ett vattenfall.

Vi frågade om motor, stjärt och baldakintank, "de har jag hemma en trappa upp på Hornsgatan".

Där hade han haft igång Gipsymotorn, det var en stor oljefläck på parkettgolvet. Vi frågade efter tank och stjärt, "ett ögonblick" sade han och slamrade i en garderob. Det hade han tänkt att bygga en issläde av. Jag frågade honom, "vad säger du, om det inte är original Avian grejor på den uppbyggda. "Ni får alla grejorna till flygplanet".

Vi väntade någon månad att hämta maskinen, så det var vår när vi åkte ut med Benny Karlssons lastbil. Då hade vi en lokal på Ulvsundavägen, 2 trappor upp, men en stor lokal. Flygplanet fick vi hissa upp genom fönstren, eftersom hissen var för liten.



Så började vi att restaurera kroppen. Det var stora hål i kroppen så vi laskade in nya bitar. Bottendelen med låga spant och longeronger var helt borta. Vingstället på ena sidan var endast 70 cm, avslaget vid haveriet. Ritningar gick ej att få tag på, så vi byggde upp vingstället spegelvänt från den andra sidan med nya balkar och spryglar.

Vi fick ett bra utslag, att vi lyckats.

Vingarna var fällbara, dessa möttes under och över kroppen exakt.

Vi återskapade hur den senast sett ut, ombyggd 1943 på Essingen av en man (namn okänt) som dök upp när vi hängde upp Avian i Arlanda Stad med större rättvänd Gipsymotor och överbyggda sittbrunnar. ►►