

telefonsamtal kom från Örebro. Men grabbarna tog klubbens gul och röda Chevrolet cabriolet med släp som sig bör för hämtning. Åter på Kungsängen framåt tidiga morrontimmar var jag mycket tacksam och nöjd med den första sträckflygningen med både höjdvinst och sträcka för Silver-C. En oförglömlig flygning som tog 3 tim och 50 minuter. Men SE-SGF är naturligtvis förknippad med många andra trevliga minnen från min tid i NAFK.

Följande två bilder visar Olympia SE-SGF som nu står demonterad i museihallen. Av flyghistoriska skäl bör SE-SGF naturligtvis renoveras och bevaras för visning i ett kommande museum.



DE HAVILLAND DH 60 G-111 "Moth Major"



De Havilland DH60 Moth Trainer är ett enmotorigt, tvåsitsigt biplan och ett av världens mest kända skolflygplan, som provflögs redan 1925. Svenska Flygvapnet köpte 1931 tio stycken av ursprungstypen SK9. På grund av succén utvecklades typen vidare och nästa version blev "Tiger Moth", år 1932, med 10 hp starkare motor och vingstället framflyttat 0,5 m, vilket medförde större sittutrymme.

Totalt tillverkades bara i United Kingdom 8756 st. Dessutom licenstillverkades, bland annat hos A S J A (föregångaren till

SAAB) i Linköping, 24 st. med en 130 hp motor DH Gipsy Major.

Svenska Flygvapnet köpte totalt 36 st. "Tiger Moth" med benämningen SK11 A och B.

Totalt blev ett 50-tal Mothar civilregistrerade i Sverige, varav några fortfarande är flygande.

SE-AGF fick Gösta Fraenkel i 50-årspresent av sin mor 1935. Fraenkel var en känd sportflygare i Sverige och gjorde sin sista ensamflygning vid 73-års ålder. Han blev också känd bland annat för de s.k. kikhosteflygningarna. Mellan åren 1945 - 1953 utförde Fraenkel hela 422 flygningar med barn som hade kikhosta. I samarbete med barnläkare utfördes dessa flygningar och med resultat att 75% av fallen blev märkbart bättre efter 5 dagar och 25% blev bättre direkt.

1959 skänkte Gösta Fraenkel planet till Luftfartssamlingarna och SE-AGF var det första flygplan som den s.k. Arlandagruppen började renovera under ledning av Per Björkner.

Registrerade ägare:

1935-08-12 Gösta Fraenkel, Göteborg

1959-05-14 Avregistrerat. Till Luftfartstydelsens museum, Arlanda.

Tillverkningsnummer: 5132, år 1935

Spännvidd: 9,15 m Motor: DH Gipsy Major 122 Hp

Längd: 7,3 m Max startvikt: 793 kg

Höjd: 2,60 m Max flygsträcka: 450 km

Max. fart: 160 km/tim Operativ topphöjd: 4000 m

Arlanda Flygmuseums Vänner. Organisations.nr. 80 24 11-6561. Postgironr. 35 26 80-3

Ordförande: Sekreterare: Ledamot: Kassör:

Bertil Boberg Kurt Ivarsson Göthe Johansson Åke Nilsson

Tel. 08-756 87 34 Tel. 018- 38 09 74 Tel. 08-512 353 47 Tel. 08-773 16 18

Medlemsblad



Arlanda Flygmuseums Vänner

Juni 2002
Nr. 6

Ansvarig utgivare:
Bertil Boberg

Redaktör:
Sture Nilsson

Arlanda Flygmuseums Vänner.

Föreningens informationsblad, "Flygbladet", har hittills kommit ut med fem nummer sedan September 2001.

From denna utgåva nr 6, Juni 2002, heter det **Medlemsblad**.

Medlemsantalet är fn ca 150 st. Tyvärr har några inte angivit avsändarnamn och adress vid postgiro-inbetalningarna av årsavgiften 100 kr. Det är önskvärt att även telefonnummer och E-postadress anges.

Målsättningen med Medlemsbladet är att ge information om Museets och Föreningens aktiviteter, presentera intressanta flygplan samt publicera berättelser relaterade till flyg. Välkomna med historiebdrag.

Obs ! Föreningen "Arlanda Flygmuseums Vänner" har nu:

Postgironummer: **35 26 80-3.**

Organisationsnummer: **80 24 11-6561.**

Läget vid museet per slutet av maj är följande:

Samtliga flygplan som funnits på museet eller annan plats på Arlanda har demonterats och finns nu uppställda på golvet i utställningshallen, förutom följande flygplan:

- Piper Cub, MHF F-AHLE (SE-ATZ) och framkroppen av en SAAB 2000 har återlämnats till ägarna.
- SAAB S35 E Drakennos har transporterats till F21 i Luleå.
- Funboplanet, Bergfalke II (SE-SUA) och SK12 (SE-BWZ) har utlånats av styrelsen till Allebergs Segelflygmuseum.
- D.H. Dove (SE-EUR) kommer förmodligen att flygas tillbaka till Göteborg.
- Kvar utomhus blir de stora planen Caravelle (SE-DAF), Siebeln (SE-KAL) och DC-3:an (ev finns intresse av att åter försöka få den tillbaka till Norrtälje).

Dessutom kommer lagret i Märsta att upphöra och innehållet att flyttas till utställningshallen under juni månad.

Vi är nu några som håller på att registrera ca 2000 fotografier som finns på museet.

Således fortgår arbetet med att lägga museet i "malpåse" i Luftfartsverkets regi. Detta beräknas vara klart i slutet av juni då de anställda slutar sin anställning vid stiftelsen. Även VD Ingvar Robertsson slutar med avtalspension.

Hur fortsättningen ser ut är ännu ej klarlagt. Vi hoppas kunna ge mer information i nästa medlemsblad i augusti, eftersom styrelsen då skall mötas för den slutliga beslutet om likvidation.



Svensk Flyghistorisk Förening har tacksamt ställt en hemsida (<http://www.sff.n.se/Arlanda-Museum.htm>) till vårt förfogande.

Segelflygplanet DFS Olympia, SE-SGF

DFS-Olympia är ett högvingat, ensitsigt, fribärande segelflygplan av träkonstruktion och försett med dykbromsar samt kastbart hjulställ. Plantypen konstruerades av Hans Jacobs på Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug (DFS) och togs fram som ett enhetsplan till olympiaden 1940 i Helsingfors, men som på grund av andra världskriget inställdes.



Kanonverken (senare Flygindustri AB) i Halmstad. Dessa blev ett välkommet tillskott till KSAK:s verksamhet.

Efter kriget beställde KSAK ytterligare 13 plan DFS-Olympia hos Kockums Flygindustri AB, som nu övertagit AB Flygindustri. Dessa levererades under åren 1946 till 1951.

Segelflygplanet SE-SGF tillverkades 1946 som nummer sju och blev 1947-02-28 inregistrerat och levererat till Norrköpings Flygklubb. Efter drygt tjugo års tjänst hos flygklubben avregistrerades planet i december 1967 och donerades till Luftfartsamlingarna.

Dessutom har medlemmar i Stockholm Segelflygklubb byggt två plan av denna typ i egen regi 1951 och 1957.

Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) beställde fyra plan varav två tillverkades i Tyskland med registrering SE-SAE och SE-SAF och som levererades 1940. Två licensbyggda plan, med registrering SE-SAI och SE-SAK, levererades 1941 från

Tillverkningsnummer: 7. År 1946

Spännvidd: 15,00 m

Längd: 7,27 m

Höjd: 1,6 m

Vingyta: 15 m

Max flygvikt: 260 kg

Max. fart: 175 Km/tim.

Glidtal: 1:25

Sträckflygning med Olympia, SE-SGF

Text och bild: Sture Nilsson

Föregående presentation av segelflygplanet Olympia SE-SGF föranleder mig att kort berätta om min bekantskap med planet för 50 år sedan. Då målat ljusgult.

Döm av min förvåning när jag för en tid sedan, i samband med att Arlandamuseet läggs i "malpåse", finner min gamla ögonsten, Olympia SE-SGF, bland övriga demonterade flygplan i museihallen. Visserligen i tämligen dåligt skick, men ändå där. Anledningen till det kära återseendet var min flygupplevelse med just detta plan den 20/8 1952 i samband med en sträckflygning, 9 mil, från Kungsängen i Norrköping till Gustavsvik, Örebro.

Vid starten var det som vanligt tänkt som en "trattflygning" i Kungsängens närhet. Inga speciella förberedelser trots kanonväder med fina cumulusmoln. Men barografen fanns med och startad.

Kläddel: flygvapnets blå gymnastikskor och dito gymnastikbyxor, tunn skjorta, ingen dricka. Ingen karta, men skolans geografielektioner kom väl till användning visade det sig.

Vinschstart med urkoppling på ca 300 meter. Efter lite kurvande bar det iväg uppåt och utåt södra sidan av sjön Glan söder om flygflottillen F13. Fortfarande bra stig uppåt 1500 - 1800 meter. Dagen till ära hade F13 raketskjutning med Vampire i rote mot markmål på Granholmen i Glan. De var ganska närgångna så jag upplevde med spänning skjutningen på nära håll. Men ögonkontakten var säkert ömsesidig. Tyvärr hade man inte radio i dåtidens segelflygplan. Tyckte nog att upplevelsen var "häftig" så tiden gick.

Realiserade då att jag faktiskt befann mig långt utanför "tratten". Vad göra ? Bra väder. Vända hem eller fortsätta ? Det blev det senare. Vidare bortåt Linköping. Därifrån började Omberg och Vättern synas i väst. Styr därför mot norr där cumulusmolnen radar upp sig. På ca 2000 meter tänkte jag "försök håll dej kvar på den här höjden eller ev. högre". Cumulusmoln överallt, inga problem. I trakten av Askersund kom tanken "vart är jag på väg ?". Örebro borde vara möjligt, men var finns flygfältet ? Det borde ju synas vartefter. Men nu började cumulusmolnen bli färre. Utelandning hade jag uteslutit av någon anledning. Efter ytterligare någon mil mot Kumla syns en kraftig rökpelare med en dito Cumulus på toppen, men i övrigt klarblå himmel norrut. Den cumulusen ser bra ut att ta maxhöjd i och sedan glida uppåt Örebro. Den ger kraftigt stig, 6-7 m/s. Men både rökpelare och Cumulus visade sig uppstå ovanför skorstenen på dåtidens lädergarveri. Rök från ett lädergarveri luktar "pyton" (H2S). Nästan spyfärdig lämnar jag "pytonblåsan" i molnbasens slöjor och finalglider till Örebroklubbens flygfält, Gustavsvik, där jag blev väl omhändertagen, men med en undran varifrån jag kom, "termiken har ju varit slut sedan länge ?" Jo, men över Kumla finns en 7-meterscumulus med pytondoft.

Viss förvåning i Norrköpings Automobil och Flygklubb (NAFK) på Kungsängen när mitt