

När han observerades i lufrummet ovanför Söneråsen bemannades pjäserna och man bevade, siktade och avfyra kanonerna för glatta livet. Allen hade tidigt prickat in alternativa fält på sin karta, som var lämpliga att använda vid eventuella nödländningar och ett sådant stråk var Torplägdan som arrenderades av Mattias Söderström. Mattias son Axel hade blivit tillsagd av sin far att placera och koppla "hässjeröet", så att det inte onödigtvis skulle försvåra en ev. nödländning.

En dag i slutet av maj 1942 hände det som inte fick ske. Planets Taylormotor började hacka pga att bränsletillförseln inte fungerade tillfredsställande. När han kom in över Söneråsen, insåg Widman att det inte skulle gå att flyga vidare utan var tvungen att göra en nödländning. Han kom in på låg höjd och utförde en bra landning vid Torplägdan. Efter att han kuperat motorn steg han ur och hälsade på Mattias och hans son Axel.



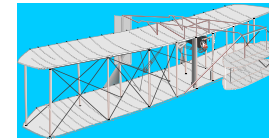
maskinen) och motorn sjöng igång.

Snart kom de flesta i byn springande för att titta. Många hade aldrig sett en flygmaskin stående på marken förut. Widman kollade förgasaren och påstod att maskinen blivit utsatt för sabotage genom att någon hållit toppolja i bensinen, så han utförde en omtankning samt filtrerade bränslet. Allt artade sig till det bästa, och han bevade igång propeller (självstart fanns ej på

Mattias Söderström erbjöd sig att ta bort ett hässjekoppel, som han ansåg stå i vägen längre ned på lägdan, men Widman avböjde, det skulle nog gå bra ändå. Jag vill inte vara till besvär sade han vid intervjun. Han hade i stället en idé om hur starten skulle kunna underlättas. Vid en tidigare utförd s k katapultstart med kort startsträcka hade det gått bra. Han bad därför några av åskådarna att de skulle grabba tag om stabilisatorn och hålla fast planets bakre del. De cirka 40 hästkrafterna släpptes loss i full frihet- och det bar iväg i full fart. Tyvärr måste piloten sitta i baksits när han var ensam, varför sikten framåt var minimal. Planet lättade och de förundrade söneråsborna stod kvar med bävande hjärtan, skulle han klara det? Planet närmade sig hässjekopplet allt mer, och innan de församlade visste ordet av så slog Taylor Cuben runt. Widman hade flugit så att landningsstället tog tag i spetsarna på hässjan. Hade han bara haft några centimeter högre höjd så hade det klarat sig. Motorn vrälade fortfarande efter kraschen och propellern slogs sönder och blev kortare och kortare och bildade en djup grop i marken. Ingen kan ha överlevt detta var den första tanken hos folkmassan.

→  
Fortsättning i nästa Medlemsblad

## Medlemsblad



# Arlanda Flygmuseums Vänner

September 2002  
Nr. 7

Ansvarig utgivare:  
Bertil Boberg

Redaktör:  
Sture Nilsson

### Ordförandens rader.

Slutfasen av Aerospace likvidation pågår. I början av juli har vi skrivit brev till Luftfartsverkets chef på Arlanda med kopia till Tekniska Museet, där vi föreslår dels att renoveringsarbetet återupptas och dels att museiverksamheten på sikt öppnas med t.ex. temat "Civilt svenskt flyg under 100 år. Vid möte med LFV-s representant den 10/9 2002 gjordes överenskommelsen att Arlanda Museums Vänner kan planera för att återuppta renoveringsarbete i den f.d. museihallen.

### Danmarks Flygmuseum, Helsingör.

Text och bild: Sture Nilsson

Några dagars rundresa på danska Själland med bad, god mat, slotts- och klosterbesök innebar naturligtvis även ett besök vid Danmarks Flygmuseum. Museet är en avdelning till Danmarks Tekniska Museum som skall flyttas och som den 1 oktober 2002 öppnar sina nya portar i en angränsande byggnad till Flygmuseet på Fabriksvej 25 i Helsingör.

Dess flyghistoria visar ett 30-tal både civila och militära flygplan alltifrån den legendariska sagofiguren Ikaros till första flygningen i Europa (1906) med J.C.Ellenhammers flygplan och den magnifikt restaurerade Catalinan. Gloster Meteor, Starfighter, Caravelle är några andra som visas tillsammans med veteranbilar och dito motorcyklar .

Särskilt intressant var Flygmuseets replica-projekt av det ursprungligt tyska sjöflygplanet med typbeteckningen F.F.49C (se bild) som tillverkades i Friedrichshafen.

Projektet påbörjades för ca 6 år sedan. F n jobbar ca 10 frivilliga med projektet som finansieras av Danmarks Flygmuseum där allproducerade delar ägs av

**Arlanda Flygmuseums Vänner.** Organisationsnr. 80 24 11-6561. Postgironr 35 26 80-3

Ordförande:  
Bertil Boberg  
Tel. 08-756 87 34

Sekreterare:  
Kurt Ivarsson  
Tel. 018- 38 09 74

Ledamot:  
Göthe Johansson  
Tel. 08-512 353 47

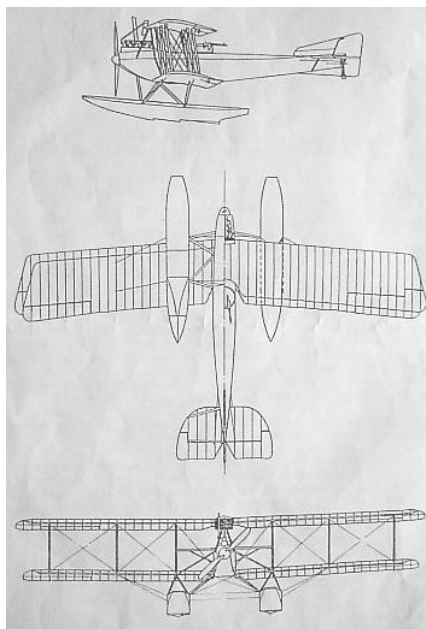
Kassör:  
Åke Nilsson  
Tel. 08-773 16 18

museet. Arbetet utförs i museihallen så att besökare, på nära håll, kan ta del av arbetet liksom få information av byggpersonalen.

F n visades en ponton (ena sidan oklädd) uppställd för åskådare. En jigg för att bygga upp vingarna var på plats. Sektionsmodeller av kroppsdelar liksom att en mängd beslag, wirar mm var tydligt märkta med detaljnummer samt säkert förvarade. Konstruktionen är övervägande gjord av faner.

Välordnad och väl tilltagen golvyta för restaureringsarbete med kvalificerat byggarbete blev mitt intryck. Därtill mycket bra information om projektet av en av de frivilliga.

Följande är ett utdrag av projektledarens beskrivning för projektet:



"Ändamålet med projektet är att bygga en kopia (replica) av ett flygplan av tyskt ursprung, med typbeteckningen F.F.49C.

Flygplanet användes i Danmark både i militära och civila versioner, den militära utgåvan hade typbeteckningen H.B. II (Hydro Biplan 2).

Flygplanet som projektgruppen nu bygger är den civila versionen, med registreringen T-DABA. Planet användes av DDL (Det Danske Luftfartsselskab) vid sällskapets start på linjetrafik 1920.

Projektets flygplan byggs i full skala (1:1) efter ritningar från riksarkivet. Tanken är att planet inte skall flygas, men att det hantverksmässigt och materialmässigt skall byggas på ett sådant sätt att kvaliteten av planet kommer att stämma så bra som möjligt med originalutgåvan.

Därför är det projektgruppens intentioner, genom hela byggfasen, att noga följa alla mått och kravspecifikationer som anges i ritningarna. Av samma orsak skall - genom hela byggperioden - en byggjournal föras, meddokumentation för allt material som ingår i byggandet och - det viktigaste - att notera om det förekommer avvikelser från specifikationerna.

Därutöver har projektet också som ändamål att, genom dialog med museets besökare, på bästa sätt och efter förmåga, beskriva produktionsmetoder och material som användes vid flygtillverkning under första världskriget, samtidigt med att ge en översikt över projektets faser och fortskridande".

Flygplantypen har även anknytning till svensk flyghistoria. ➡➡

Fyra civila versioner köptes till Sverige där de först flögs från bl a Lindarängen för att sedan överföras till marinen med tjänst där från 1919 - 1925. De fick registreringen nr 23 - 26 och var de första militära flygplan försedda med enklare radioutrustning. Planet hade en motor av märket Mercedes Benz på 220 hk, hastigheten 120 km/tim och plats för två mans besättning. Spännvidden = 16,7 m och längden = 11,6 m.

### Den sista flygningen med SE-AGL

Text: Bertil Boberg. Bild: Sture Nilsson kopia från Benny Karlsson.

Denna artikel bygger på en intervju med Allen Widman, ägare till SE-AGL, som herrar Sören och Ingvar Nilsson gjorde i Stockholm 1966 och behandlar Widmans flygningar under andra världskriget med sin Taylor Cub J.2.

Sören & Ingvar skrev ner berättelsen, som 1980 trycktes i häftet "Från Söneråsen".

Widman såg vid invigningen av Bromma Flygplats 1936 en förevisning av Taylor Cub J2, ett tvåsitsigt högvingat monoplan med endast 37 hk motor. Allen blev intresserad och reste, i september 1937, själv över till USA och beställde ett plan hos tillverkaren i Lock Haven. Efter leverans sändes planet med fraktbåt hem till



Sverige. Planet monterades ihop och efter provflygningar blev maskinen, i januari 1938, godkänd med registreringen SE-AGL. Widman företog en hel del flygningar till bland annat Åland, Gotland och Danmark fram till andra världskrigets utbrott i september 1939. Därefter måste maskinen placeras i malpåse pga bensin ransonering m m.

Försvarsmakten erbjöd efter hand även ägare till sportflygplan att utföra målbogsering eller att utföra fingerade anfall mot strategiska mål. Dessa viktiga enheter, som kraftverk, broar, hamnar mm hade i många fall som skydd försetts men Bofors lutvärnspjäser och personalen måste övas. Widman anmälde sig direkt, men han placerades långt ner på listan eftersom maskinen var liten med svag motorstyrka. Med tiden verkade till hans fördel och i slutet av 1940 fick han positivt svar från Luftvärnet och planet försågs med extra tankar för att få en aktionstid på 4-5 timmar. Pilot och maskin placerades på basen Juniskär strax söder om Sundsvall och till hjälp fick han en mekaniker, gengasbil, och bensin. Inkomsten för pilot och flygplan var 1.000 kr/månad plus fri kost & logi på hotell Knaust i Sundsvall.

Widman flög sina pass på oregelbundna tider och höjder samt utförde fingerade anfall mot luftvärnspjäser belägna vid Indals- och Ångermanälven. ➡➡