



Deltagarna, fv: Leif Fredin, Bernt Andersson, HKP-tekniker, Göthe Johansson, Okänd, HKP-pilot, Pär Erixon (fotograf)

Efter vi hade spanat färdigt där ställdes färderna tillbaka mot F 21. Där följde sedan en gemensam genomgång och avslutning av äventyret i fjällvärlden. Alla flygplansdelar hämtades av en Herkules och flögs ner till Flygvapenmuseet utanför Linköping.

Junkers-flygplan

Detta är fn. några kvarvarande, unika flygplan av typen **Junkers**:
1 W34: SE-BYA, c/n 2835. Arlandasamlingarna. Sista tillverkade i Limhamn

1 W34/K43 407: c/n 2823, Columbia AF, tillverkad i Limhamn

1 W34: CF-ATF, c/n 2718, Toronto, Canada

1 W33b: D-1167, c/n 2504, "Bremen". Enda i världen, utlånad till ett museum i Tyskland från USA.

Frivilligt arbete

Vid senaste årsmötet, 2004-04-03 beslöts att föreningsmedlemmar med intresse att delta i frivilligt arbete vid samlingarna är välkomna första lördagen kl. 10:00 till 16:00 varje månad med start den 4-e september.

Arbetet omfattar restaurering av flygplan, motorer och fordon, omflyttning och klargörning av utställningsobjekt, iordningställning av mark- och golvytor samt renhållning av dessa.

Vi välkomnar därför personer som har intresse för Arlandasamlingarna. Vänligen kontakta Bertil Boberg, tfn. 08- 756 87 34.

"Systembesöket":

Generalen med mycket guld på axelklaffarna hade inhandlat några flaskor vin på Systemet när han på utväg stötte ihop med "Ludde".

Påsen föll i stengolvet, flaskorna gick sönder och innehållet rann ut.

Den tråkiga händelsen observerades av en gladelig person i kön. Han tyckte det var en minst sagt tragisk händelse och utbrast "Stackars j-l". När han sedan tittade upp och såg att den drabbade bar uniform kom det spontant " Å du ligger i lumpen också".

Arlanda Flygmuseums Vänner. Organisationsnr. 80 24 11-6561. Postgironr 35 26 80-3 c/o Luftfartsverket, 190 45, Stockholm-Arlanda. Tfn. 08-593 600 33

Ordförande:

Bertil Boberg
Tfn. 08-756 87 34

Sekreterare:

Kurt Ivarsson
Tfn. 018- 38 09 74

Ledamot:

Göthe Johansson
Tfn. 08-512 353 47

Kassör:

Åke Nilsson
Tfn. 08-773 16 18

Medlemsblad Arlanda Flygmuseums Vänner

Mars 2004
Utgåva nr. 12

Ansvarig utgivare:
Bertil Boberg

Redaktör:
Sture Nilsson

RAPPORT 1/2004, 1/1 – 31/3.

Närvaro: Bengt Thelander, 21 dgr, Göthe Johansson, 10 dgr, Kurt Scheidegger 17 dgr, Bengt Simson 16 dgr, Sture Nilsson 16 dgr, N Åke Nilsson 10 dgr, Uno Sellgren 10 dgr, Bengt Gerby 7 dgr, Bertil Palmblad 6 dgr, Kurt Ivarsson 3dgr, Bertil Boberg 20 dgr.

Totalt 136 dgr = 816 timmar,+ LFV, Per Björkner, 23 dgr.

Under 1:a kvartalet har vi, på tisdagar och torsdagar, varit sysselsatta med följande:

Motorer: Alla stativ har kompletterats till en blå färg. Vi har satt upp Le Blondh 90 5F, P&W Twin Wasp och Continental O-300 på stativ.

Flygplan: Flygande Loppan, Pilatus B-4, SE-TNU och kroppen till SE-AGL Taylorcraft har med hjälp av HM:s kontorsservice skylift efter montering och viss komplettering hängts upp i taket. Renoveringsarbeten pågår på segelflygplanet Olympia SE-SGF. SE-KAL Nord "Siebel" och SE-EUR D H Dove har med hjälp av LFV:S fältavd transporterats till museigården. Instrumentbrädan i Bedan har kompletterats .

Registrering: Alla flygplan och motorer är nu registrerade i databasen "Mikromarc" och även ca. 500 fotografier av civila flygplan m.m. har scannats in. Sortering av böcker, manualer, journaler m.m. pågår .

Arlanda 2004.04.20

Bertil Boberg

BÄRGNING AV FLYGPLANSVRAK I FJÄLLVÄRLDEN

Text: Göthe Johansson/B.Boberg. Bild: S.Nilsson och Pär Erixon



Hösten 1986 fick vi fyra flyghistoriker, Pär Erixon, Leif Fredin, Bernt Ohlsson och undertecknad möjlighet att göra något som vi drömt om i många år. Med en veckas varsel fick vi göra oss beredda för helikopterbärgning av havererade flygplan från andra världskriget i Lapplandsfjällen. Vi samlades på F 21 i Kallax i början av september där vi först gjorde en planläggning och sedan markerade på kartor tillsammans med helikopterpiloterna var de kända flygplansvraken borde finnas.

Efter lunch bordade vi en HKP 3 där förutom pilot även ingick en tekniker från F 21 i besättningen, som tillika var kartläsare. Vädret var inget vidare, lågt liggande regnmoln vid starten, men det blev bättre på vägen upp till Kiruna. Vi landade vid Eks Aero och fick kontakt med deras flygchef Mart Reskow för att informera oss om var eventuella rester av en störtad J11 Fiat CR 42 fanns kvar. Den störtade vid Nikkalouktavägen och några år tidigare hade vi letat upp vraket. Då var vissa delar, som övervinge, covlingplåtar, stöttor, framdel på fena och sidoroder ganska kompletta. Efter upptäckten hade en av flygvapnets helikoptrar hämtat övervingen.

Därefter flög vi till ett fjäll på vägen till Nikkaluokta och började med att göra en grundlig undersökning på själva fjällslutningen och hittade en covlingplåt, fena och sidoroder. Färden ställdes sedan mot Stordalen och vi flög på cirka 1200 meters höjd längs Vista Vagger, en otroligt vacker dal, så vi satt och bara gapade av förundran. Det var fjälltoppar på cirka 1200 - 1500 meter på ömse sidor. Turister var på väg upp efter leden, som följer dalgången. Vi landade på ett berg ovanför Stordalens fjällstation, som ligger vid stranden av Torne träsk. Från bergstoppen hade vi en fantastisk utsikt in på norska sidan. Där vi hade landat fanns rester av en Messerschmitt ME-109 och efter visst letande hittade vi ett vingkoppel, sporrhjul och delar av landningsstället. Nu hade det börjat bli kväll, så vi slog upp två tält och lagade mat. Helikoptern flög ner med J11 prylarna till en väntande lastbil med släp från F21 med tekniker Vedin vid ratten.

Efter en kall natt på fjället började vi bära fram delar från en Me-109 till landningsplatsen. Helikoptern hämtade dessa och flög på nytt ner till den väntande lastbilen. När vi var klara hämtade HKP 3:an oss och vi flög först till Abisko för tankning därefter bar det av till sjön Kaitumjaure.

Där fanns resterna av en f.d. SK 9 alltså en skortstensmoth DH-60 med civil registrering SE-AZW, som havererat på isen 1948. Först bärgade vi motorn, som låg på en halvö i sjön och den såg hyfsad ut efter alla år. I strandskogen låg resterna av en ving, sittbrunsluckan med knappar och en Handley Page slat.

Därefter flög vi söderut mot Björkudden vid Jaurekaska för att hämta delar till en Hawker Osprey. Under tiden hade lastbilen kört från Kiruna via Gällivare och därifrån tagit vägen västerut och fanns nu vid en brygga mitt emot Jaure Kaska. Så nu gick helikoptern i skytteltrafik med motor, motorplåtar, tankar, övervinge med baldakin, flygkropp från motorfäste till strax bakom förare och spanarplatsen samt en bit av stjärten med fäste för stabbe och fena. Vi gissade att cirka 70% av planet fanns kvar och det lär vara det enda som finns kvar i världen.

Vi kan inte i ord beskriva hur bra samarbetet gick mellan oss och besättningen och lastbilschauffören, som alla var mycket skickliga och tillmötesgående.

Efter att alla delar från Osprey'n var lastade på lastfordonet fanns det plats kvar och det bestämdes att vi skulle få utnyttja helikoptern ytterligare två dagar. Vi beslöt då att ställa färden mot sjön Sitasjaure. Nästan vid norska sidan av sjön fanns sedan många år rester av en Heinkel 111 vid Morfasbukten. Vi hittade resterna och de var i bedrövligt skick. Bästa delen var höger motor med krökta propellrar. Helikoptern landade bredvid och vi kopplade motorn med vajer och lyftes och flögs sedan i väg till Ritsern vid Stora Luleåvattnet där den väntande lastbilen nu befann sig.

Då helikoptern kom tillbaka ställdes riktningen mot Upmasjaure en grund sjö cirka 20 km sydvart.

Där hade en Messerschmitt Me 110 störtat mot en bergvägg. På grund av de branta stränderna landade vi på en myr och tog tillvara på en del lösa vrakfynd.