

Årsmötet 2005-04-02 i Museihallen Arlanda



Sekr. Bertil Boberg. Ordf. Kurt Ivarsson.

25 medlemmar deltog i mötet, som med sedvanlig bravur leddes av årsmötets ordförande Kurt Ivarsson.

Till nya styrelsen valdes:
Ordförande: Bertil Boberg.
Sekreterare: Kurt Ivarsson
Kassör: vakant.
Ledamot: Kurt Scheidegger
Suppleant: Per Sviberg

Till hedersledamöter valdes:
Göthe Johansson och
Per Björkner



Några av deltagarna

OBS!

Från och med 2005-05-01 är föreningens E-postadress:
arlandasamling@telia.com

Arlanda Flygmuseums Vänner. E-postadress: arlandasamling@telia.com
Organisationsnr. 80 24 11-6561. PlusGiroKONTO. 35 26 80-3

Ordförande:
Bertil Boberg
Tfn. 08-756 87 34

Sekreterare:
Kurt Ivarsson
Tfn. 018- 38 09 74

Ledamot:
Kurt Scheidegger
Tfn. 08-96 62 21

Kassör (tills vidare):
Bertil Boberg, tv.
Tfn. 08-756 87 34

Medlemsblad

Arlanda Flygmuseums

Vänner

Maj 2005
Utgåva nr. 16

Ansvarig utgivare:
Bertil Boberg

Redaktör:
Sture Nilsson

Fiat CR 42 (FV J11)

Berättare: Göthe Johansson.



När jag var hemma i Gällivare på besök sommaren 1980 fick jag tips om ett flygplansvrak. Planet låg vid en väg mellan Kiruna och Nickaloukta och enligt rykten var det en Fiat 42, J11. Vi ordnade en liten expedition, Leif Fredin min son och jag. Det var regnigt och lite halvkylligt, men vad gör man inte för att hoppas hitta en J11. Efter några timmar hittade vi vraket och det fanns en hel del användbart, som hela övre vingen, stöttor, landställsbitar, fenan, cowlingsdelar mm.

Vi kontaktade Flygvapenmuseet och senare så hämtade en helikopter från Boden alla delar, som transporterades till F21 i Luleå för vidaretransport till Flygvapenmuseet i Linköping.

Nästa hämtningsplats var vid Skå, där det låg en nedsågad kroppsdel från motorskottet till pilotplatsen och det stack även ut bitar av vingfästen.

Dessa delar hämtade jag och Pär Erixon med Benny Karlssons lastbil till Arlanda.



Hämtning av kroppsdel till J11 på Skå.
Fv Pär Erixon, okänd, th Benny Karlsson



I Italien restaurerad kroppsdel

I vårt förråd på Arlanda fanns ytterligare delar till J11, som vi fått från en yrkesskola på Kungsholmen i Stockholm.

När vi monterade ner DC-3:an i Norrtälje så var en av propellrarna till en Fiat CR 42.

Alla dessa delar har sedan transporterats till Italien och Flygvapenmuseet fick i utbyte en motor till sitt gamla sjöflygplan Macchi M.7. från 1919.

Italienarna hade själva bland annat motor och undervinge och i år är bygget klart för utställning.

(I sammanhanget kan nämnas att Pär Erixon och Göthe Johansson är inviterade till Italien för att inviga museets restaurerade (svenska) Fiat CR 42. /Red.)

Red. tillägg med ett kort utdrag ur tidskriften **Ali D'Italia**:



1940 skrev KFF kontrakt med Italien för leverans av tolv stycken Fiat CR 42. I oktober 1940 beställdes ytterligare 60 st CR 42 för leverans under åren 1940 till 1941 till den nya flottiljen F9.

I februari 1941 deltog F9 i den årliga vintermanövern med en division J11 vilket blev en inte oväntad utmaning med tanke på temperaturförhållandena i det norrländska vinterklimatet.

J11 var i svensk tjänst till omkring mars 1945, då 19 plan förvärvades av Svensk Flygtjänst AB som målbogserare. Av dessa civilregistrerades 16 plan och de övriga användes som reservdelsplan.

CR 42 var utan tvekan underlägsen samtida jaktplan som Bf 109 och Spitfire. Men F9-piloterna kompenserade J11:ans begränsningar med en aggressiv och djärv attityd.

En enda J11 märkt F3-9, serienummer 2453, finns lyckligtvis kvar på Flygvapenmuseet i Linköping.

Ur mina minnen från Värmlandsflyg 1946-1951

Av Karl-Erik Sahlman

En majdag 1947 skulle AB Värmlandsflygs nyinköpta Sea Bee flygas från Karlstad till Bromma för en modifieringstillsyn. Flygningen utfördes av bolagets ende förare, som var influgen på typen. Med på färden var

bolagets direktör och Albin Ahrenberg, som hade vistats på sitt ställe Baldersnäs i Dalsland.

Albin infann sig i tid på flygplatsen och jag följde honom till vår Sea Bee, satte honom i höger framsits, ordnade remmen, sade "hej då" och stängde hans dörr.

Efter att jag sett starten och svängen på kurs Bromma, startade jag med bolagets KZ III, som även skulle genomgå en tillsyn på Bromma, lade mig på kurs och "lekte lågflygning" där motvinden var svagast.

Efter landningen på Bromma kunde jag inte upptäcka Sea Bee. Efter någon minut såg jag den landa och taxa in till parkeringsplatsen. Jag gick fram och öppnade dörren åt Albin. Han stirrade en stund på mig och utbrast: "Fy f-n vad Ni liknar Sahlman i Karlstad!"

AFV, RAPPORT 1/2005. (1/1-31/3)

Närvaro: Bengt Thelander, Bengt-Åke Nilsson, Bertil Boberg, Göthe Johansson, Kurt Ivarsson, Kurt Scheidegger, Nils-Åke Nilsson,, Sture Nilsson, Uno Sellgren 10, Bengt Bengtsson, Per Sviberg, Per Olof Olemyr, Bengt Gerby, Harry Bergström, Per Björkner (LFV). Totalt 192 dagar (960 tim).

Under första kvartalet har vi på helgfria tisdagar och torsdagar främst hållit på med följande:

SE-BZE Lockheed Lodestar

Vi har rengjort och målat passagerarekabinen, 8 passagerarestolar har rengjorts och är hos tapetserare i Bålsta för omklädning. Samma tapetserare har även klätt om de bägge pilotstolarna med bra resultat. Nästa steg är att fixa lampor i kabin plus rengöring av instrument etc i cockpit m.m.

SE-SGF DFS Olympia

De bägge vinghalvorna har målats i ursprungsfärg. Sidorodret har dukats om och är snart klart för målning och kroppen har tvättats och vaxats. Sedan kommer planet att sättas ihop och hängas upp i takbalken vid sidan av Pilatusen.

Vi har under perioden fått några tillskott till samlingarna från Tekniska Museet, dels en cockpit till Metropolitan (tidigare utlånad till TM), och dels Håkan Lantz Glasair, SE-XGF .

Dessutom har vi tack vare Bengt Thelander erhållit en forskningssimulator från FOI, före detta FFA, som efter komplettering kommer att sättas i drift.

På registreringssidan har vi nu även börjat registrera flygplansmanualer. Arlanda 2005-04-21
Bertil Boberg