



Arlanda Flygsamlingars Vänner

Mars 2018

Ansvarig utgivare: Bertil Boberg

Redaktör: Jan Forsgren

Nya ägare

Som några kanske redan känner till, så övertog Statens Maritima Museer den 1 januari 2018 ägandet av Arlanda Flygsamlingar. I Statens Maritima ingår Sjöhistoriska museet, Vasamuseet (båda i Stockholm) samt Marinmuseum i Karlskrona.

En utredning har tillsatts för att närmare titta på vilka möjligheter som finns för att utveckla Arlanda Flygsamlingar. Den långsiktiga målsättningen är att Arlanda Flygsamlingar skall ingå i ett framtida nationellt transportmuseum. Dock behöver de olika museerna för luftfart, sjö och väg inte nödvändigtvis vara lokaliserade till samma plats, utan snarast samordnas under en paraplyorganisation. Någon tidplan för detta är inte fastställd.

Vi inom AFV ser positivt på ägarbytet, och hoppas på ett långt och givande samarbete med SMM! Kampen för ett civilt luftfartsmuseum har i skrivande stund pågått sedan 1953, alltså 65 år. Kanske blir det äntligen av?

Ny bok om Arlanda Flygsamlingar

I februari 2018 släpptes boken Arlanda Flygsamlingar av Trafiknostaliska förlaget. Boken är skriven av Jan Forsgren, och omfattar 128 sidor och närmare 180 illustrationer. Förutom en historik sedan starten 1953, finns en förteckning över samtliga flygplan som idag ingår i samlingarna. Ett tjugotal av flygplanen beskrivs närmare i bild och text. Många av bilderna visar flygplanen när de var i bruk. Bland flygplanen märks Albatros B.IIa från 1917, Junkers W 34 från 1935, Götaverken GV-38 från 1938 och Lockheed Lodestar från 1943.

Utöver flygplanen beskrivs kortfattat även de olika fordon, simulatorer, motorer och propellrar som finns bevarade vid Arlanda Flygsamlingar. Boken finns att köpa både hos traditionella bokhandlare och internetbokhandlare, samt givetvis även på Arlanda Flygsamlingar. Beroende på inköpsställe, varierar priset mellan 200 och 250 kronor.

Arlanda Flygsamlingar

Kontaktinformation:

Öppettider för visning och telefon-
tider helgfria tisdagar och torsdagar
kl 10:00-15:00 samt första helgfria
Lördagen varje månad kl 11:00-15:00
Postadress:
Arlanda Flygsamlingars Vänner
C/o Swedavia
190 45 STOCKHOLM-ARLANDA
Tel: 08-593 600 33

E-post: arlandasamling@telia.com
Hemsida: www.arlandaflygsamlingar.se
Plusgiro: 352680-3
Organisationsnr: 802411-6561
Kontaktpersoner:
Bertil Boberg: Tel: 070-482 71 28
E-post: bertil.boberg@telia.com
Kurt Ivarsson: Tel: 018-380 977
E-post: kurt.ivarsson2@comhem.se
Jan Forsgren: 076-822 69 20
E-post: janforsgren@yahoo.se

Mitchell P-38

Sedan åtskilliga år har delar till ett flygplan av typen Mitchell P-38 funnits förrådsställda vid samlingarna. De flesta flygintresserade kopplar beteckningen P-38 det tvåmotoriga jaktplanet Lockheed P-38 Lightning från det Andra världskriget. – Vaa, har ni en Lightning! är en vanlig kommentar. Nu är så inte fallet, utan Mitchell P-38 är ett ultralätt flygplan, konstruerat i USA i början av 1980-talet. Förmodligen är Mitchell P-38 ett av de minst kända flygplanen vid Arlanda Flygsamlingar.

Arbetet med att återställa samlingarnas exemplar i utställningsskick inleddes i början av 2000-talet, men kom då inte att avslutas. Nu har arbetet återupptagits av Ulrich Hild och Werner Schubert. Den förstnämnde har en bakgrund som tekniker och verktygsmakare, medan den senare bl.a. har arbetat som pilot i Linjeflyg och SAS.

I början av 1980-talet funderade Werner pilotkollegan Ebbe Svensson på möjligheterna att skaffa ett ultralätt flygplan. Vid denna tid hade flygplan av detta slag börjat komma till Sverige. I samband med en USA-resa övergick dessa tankar i praktisk verksamhet. En släkting till Werner vid namn Bob hade under kriget tjänstgjort som navigatör på B-24 Liberator, tyckte att det skulle bli ett trevligt äventyr att åka runt i trakterna av Los Angeles och hålla utkik efter något lämpligt flygety. Vi konsulterade telefonkatalogen (Internet fanns inte i dessa avlägsna tider) och letade efter tillverkare av som Bob sade ”flying contraptions” (flygande grejer).

Nästa dag åt vi frukost i gryningen, pannkakor med lönnsirap och kaffe. Bobs hustru Marion hade gjort i ordning en termos med kaffe och smörgåsar, utifall det inte fanns något matställe ”i vildmarken” som hon uttryckte det.

Efter en stunds bilfärd var vi framme vid den första s.k. tillverkaren. Industribyggnaden visade sig vara ett

garage. Där knåpades det ihop något som kunde liknas vid en spinnaker uppspänd på en ställning med fantasifulla snören som piloten skulle dra i för att få luftfarkosten att utföra tänkta manövrar. Vi for raskt vidare till tillverkare nummer två.

Det som tillverkades i det här något större garaget påminde till utseendet närmast om Moulton Taylor Aerocar (en kombinerad bil och flygplan från slutet av 1940-talet). Materialet bestod av blå skumplast överdragen med epoxy. Motorvalet för den här prototypen var inte bestämt. Inte heller framgick det riktigt hur motorn skulle installeras. Vi frågade givetvis om prototyp nummer ett. –Tyvärr går det inte för sig, sade den unge konstruktören och fortsatte lågmält och förläget med att säga att den ”gick åt” när hans far flög ihjäl sig med den. Dylika sorgligheter avskräckte emellertid inte den unge mannen att sträva vidare med produkten. Han skulle inom en snar framtid lära sig flyga, för att därefter ta hand om utprovningen av prototyp nummer två.

Så här höll det på i dagarna tre, och vi hade i princip gett upp när vi hamnade ganska långt ut i ödemarken hos Mitchell Aircraft Corporation. Första anblicken var uppmuntrande; en riktig hangar med tillhörande verkstadslokal. Vi kikade runt lite försynt på utsidan för att bättra på det första, goda, intrycket. Till slut kom en man fram och undrade vad vi var för filurer. Det visade sig vara Don Mitchell, ägaren till företaget i egen hög person. Vi framförde vårt ärende vilket resulterade i att han hälsade oss välkomna, för att därefter visa oss in på ett litet kontor. Efter att ha språkats vid fick vi en grundlig husesyn av hela fabriken.

Tre olika flygplanstyper, U-2, B-10 och P-38 framställdes vid fabriken. De två förstnämnda var att betrakta som flygande vingar. P-38:an, vilken konstruerats av Jim Mead liknade mest en Piper PA-25 Pawnee där kroppen ersatts av två st rör och en stol med motorfundament. Motorn om 32 hkr kommer ursprungligen från en snöskoter.

En utväxling drev en skjutande propeller. Flygplanet var utrustat med noshjul och enkel broms. Namnet kom från Lockheed P-38 Lightning (Blixt). Dock berodde detta inte på att den kunde flyga lika snabbt som förebilden, utan genom att den hade två bommar och var Lightning Fast To Build (Blixtsnabb att tillverka).



Werner Schubert och Ulrich Hild Under arbete med P-38:an. Foto: Jan Forsgren

Sent på eftermiddagen var affären i hamn. Jag lämnade fabriken som generalagent för Skandinavien, d v s Sverige, Danmark och Norge. Vi hade lämnat beställningar på ett par P-38 och en U-2 och B-10 vardera. Med option på ytterligare ett antal beroende på mottagandet av flygplanen

hemmavid. Ett spännande projekt hade påbörjats.

Sammanlagt kom sex P-38 att importeras till Sverige. De levererades som byggsatser, vilka senare monterades av respektive köpare. Inga flygvärdiga P-38 finns idag i vårt land.



Mitchell P-38 SE-YBE. Foto: AFV Arkiv

Den långa och olämpliga förvaringen i containrar har tagit hårt på delarna. En oklädd vinge visades under många år vid entrén till Arlandas Flygsamlingar. Vi har nu återupptagit arbetet med att renovera denna P-38. Som underlag har vi en uppsättning ritningar (blåkopior). Vi har börjat med att renovera vingar och roder. Träspanten i vingframkanterna har delvis nytillverkats. Stöttor, stag och infästningar saknas, och måste nytillverkas. Material för vingbeklädningen finns tillgänglig. Prisuppgifter på saknade komponenter har begärts in från företaget Arigo. Målsättningen är att inom en snar framtid kunna visa en komplett Mitchell P-38.

Ulrich Hild och Werner Schubert

Götaverkens Aeroplansavdelning

I samband med AFV:s årsmöte lördagen den 14 april (se separat kallelse) kommer den kände flyghistorikern Ulf Delbro att berätta om Götaverkens

Aeroplansavdelning, som existerade mellan 1935 och 1943. Förutom licensbygget GV-38 (av vilka det andra produktionsexemplaret finns bevarat vid samlingarna) tillverkades även tre Hawker

Hart.för Flygvapnet. Sammanlagt finns fem GV-38 bevarade, varav en är flygvärdig. En av de tre Hawker Hart är under återuppbyggnad till flygskick i Storbritannien för en svensk flygentusiasts räkning.

Relativt okänt är att det år 1940 vid Götaverkens Aeroplansavdelning

monterades åtskilliga flygplan avsedda för det finska flygvapnet. Vi ser fram emot att lyssna på Ulfs föredrag. Ulf är för övrigt även känd som redaktör för den mycket läsvärda tidskriften Aviatören, vilken ges ut av Göteborgs Veteranflygsällskap.

Jan Forsgren

Verksamhetsredogörelse 1704

Under fjärde kvartalet 2017 har 23 st frivilliga medlemmar under helgfria tisdagar och torsdagar samt första lördagen varje månad utfört nödvändiga renoverings- och underhållsarbeten av föremål ingående i Arlanda Flygsamlingar enligt avtal med TRV Fordonsresurser. Antal besökare under perioden 2017-10-01—12-31 till 1 492 st (Samma period 2016 uppgick antalet besökare till 603 st). Totalt under året har vi haft 3 985 besökare, i vilket ingår 100 förbokade grupper. (År 2016 uppgick antalet besökare till 2 098 st.)

Projekt 174: N.A.B.9 (Albatros B.IIa) Nils Åke Nilsson, Börje Holmberg och Jan Carlsson). Tillverkning av vänster övervinge fortskrider enligt plan. Tillverkning av stabilisator och roderytor slutförd. Arbete med styrsystem inlett.

Projekt 176: Klemm KI 35D SE-BHF (Kalle Rydning och Bengt Emilsson) Tillverkning och montering av plåt vid övergång från bakkropp till stabilisator/fena slutförd.

Projekt 181: Simulatorer (DC-9, Caravelle, Metropolitan-mockup, Fosim och Link Trainer). (Dick Johansson och Larserik Blixt). Arbete med kopplingar för att kunna visa olika funktioner i DC-9 pågår. Målning och märkning av DC-9:ans exteriör i SAS färger har slutförts.

Projekt 182: Nord NC 701 SE-KAL (Miro Patocka, Ove Andersson och Anders Virving). Nyttillverkning av höger höjdroder pågår. Renovering och målning av motorkåpor fortskrider. Renovering av de båda motorerna har inletts och fortskrider enligt plan.

Projekt 184: MD-81 OY-KHO Dana Viking. (Bo Ekström). Nossektionen har monterats på ett stativ, vilket gör att den nu är flyttbar.

Projekt 186: Avro Avian SE-ADT (Kalle Rydning och Bengt Emilsson). Renovering och montering av flygplanet är nu avslutat. Som en temporär lösning har flygplanet hissats upp i taket i vår telfer. Målsättningen är att under våren flytta över flygplanet i ett lyftok och takbjälke.

Förutom ovannämnda arbeten har AFV:s hemsida uppdaterats av Thomas Stridh. Digitaliseringen av fotografier fortskrider. Thomas Stridh, Bengt Åke Nilsson och Kurt Carlsson arbetar med detta.

Arlanda 2018-01-18

Bertil Boberg