



# Arlanda Flygsamlingars Vänner

## Mars 2024

Ansvarig utgivare: Ove Andersson

Redaktör: Lennart Berns

### Ordföranden har ordet



I Rosersberg arbetar vi vidare med att sortera, katalogisera och ordna biblioteket. Biblioteket innehåller böcker om flyg, handböcker angående flygplan, motorer och andra komponenter samt

flygtidskrifter. Vi hade katalogiserat och packat större delen av det som fanns i container 1 men det som fanns i bodar och mellan containrarna var inte katalogiserat. Den katalogiserade delen innehåller 1700 böcker, 2060 handböcker, 800 tidskriftssamlare.

Jag uppskattar att den okatalogiserade delen vad gäller böcker och handböcker är nästan lika stor.

Den delen packar vi upp låda för låda och katalogiserar nu.

Alla bilder från Container 2 skannas i Gävle

och ska sedan ges information om vad bilden föreställer, av oss i Rosersberg. Vi saknar i nuläget tillgång till systemet som SMTM använder och en kortare utbildning, vart efter går vi igång med bildigenkänning. Dukningen av vingarna till Albatrossen och Loppan pågår. Vi kan dock inte börja med spännlackningen då vi måste göra den utomhus pga doften.

Rensningen av Nord N.C.701 Martinet har börjat. Än så länge är det borste och dammsugare som gäller för att få bort all flagnad färg.

Dick jobbar vidare med DC-9 simulatorn.

Ha det bra!

Ove Andersson  
Ordförande

---

### Kallelse till årsmöte

Medlemmarna i Arlanda Flygsamlingars Vänner kallas härmed till Årsmöte lördag den 4 april kl 1200-1400 på Sjöhistoriska Museet i Stockholm. Verksamhetsberättelse och ekonomisk redovisning kommer att finnas tillgängliga inför mötet. Efter sedvanliga förhandlingar finns möjlighet att fram till kl 1700 besöka det finna museet! Adressen är Djurgårdsbrunnsvägen 24. Till Sjöhistoriska kan ni ta buss 69 från Centralen (Klarabergsviadukten).

Vi kan också rekommendera en promenad från Djurgårdsbron till museet längs den vackra Djurgårdsbrunnsviken (ca 15 minuter).

Till Djurgårdsbron kan du ta buss 76 från Slussen via Norrmalmstorg (mån-lör), buss 67 från Frösundavik via Karlaplan och spårvagnslinje 7 från Sergels torg/Hamngatan. Buss 69

Avgiftsbelagd bilparkering finns utanför museet.

## Redaktören har ordet



Vi går från mörkare till ljusare tider, i både bokstavlig och överförd bemärkelse. Den av Swedavia påtvingade flytten från vårt fina öppna magasin Arlanda

Flygsamlingar till magasin i Rosersberg har förflutit bra och i magasinet har beretts plats för fortsatt restaurering av Albatros B.II, Nord Martinet och SAS DC-9-simulator. Ett antal volontärer är också i full färd med att katalogisera våra bok- och fotosamlingar. Jag har anförtrotts den hedersamma uppgiften att med fyra nummer per år ge ut ett medlemsblad, ett

medlemsblad som förhoppningsvis skall utgöra ett kitt mellan medlemmarna och stärka samhörigheten medlemmarna emellan. I detta nummer presenteras vår dyrgrip Avro Avian och den spännande utvecklingen av efterforskningarna av Amelia Earharts Lockheed Electra, ett flygplan som vi ju också har i våra samlingar, om än en annan version. Utöver förströrelseläsningen innehåller bladet även viktig medlemsinformation.

Jag välkomnar bidrag! Gärna minnen och intryck från besök i Arlanda Flygsamlingar eller berättelser med koppling till våra samlingar.

Lennart Berns

---

## Klenoden Avro 594 Avian – Text Lennart Berns

I våra samlingar finns ett flygplan som tagen direkt ur en Indiana Jonesfilm. Det är en Avro Avian, en dubbeldäckare av typiskt 1930-talssnitt. Endast ett fåtal av typen är bevarade för eftervärlden.



Arlanda Flygsamlingars Avro Avian hängde i många år på köpcentret Eurostop invid Arlanda.  
Foto Lennart Berns

Avro Avian är en skapelse av den kände engelske flygplanskonstruktören Roy Chadwick. Han skulle senare stå bakom de berömda, nästan ikoniska bombflygplanen Avro Lancaster från andra världskriget samt kalla krigets deltavingade Avro Vulcan. På hans ritbord låg utkastet till ännu snabbare bombflygplan, när han 1947 tragiskt omkom när han medföljde en provflygning av en Avro Tudor, brittenas första passagerarflygplan med tryckkabin. Flygplanet kraschade strax efter starten på grund av felkopplade skevroder. Tudor blev ingen större succé, men är inristad i flyghistorien eftersom en sen version, Tudor 8, försågs med jetmotorer. Den var ett år före de Havilland Comet som flög året därpå. Comet blev det jetdrivna flygplan som skulle utvecklas vidare. Avro förlorade alltså mot de Havilland, och detsamma kan sägas när det gäller Avro Avian.

## Flögs av kändisar

Avro Avian flög första gången 1926 och var en lyckad konstruktion, men den skulle helt överskuggas av den nästa samtida de Havilland Moth, konstruerad av legendariska Geoffrey de Havilland och utvecklad i olika versioner, bland annat Tiger Moth som skulle tjäna som skolflygplan i flera länders flygvapen, som brittiska Royal Air Force och svenska flygvapnet.

Avro Avian kom bara att tillverkas i 405 exemplar mot 8868 exemplar för Tiger Moth. Att Avian ändå fått en framträdande plats i flyghistorien är att typen användes av flera av dåtidens flygande kändisar. Den mest kända var Amelie Earhart, ofta kallad den kvinnliga Charles Lindbergh, atlantflygaren. Med en Avro Avian var Earhart var den första kvinna som flög solo över den amerikanska kontinenten. Mest berömd blev hon för sin flygning över Atlanten 1932 i en Lockheed Vega. Hon försvann under en flygning över Stilla Havet 1937. En annan berömd aviatrix som flög Avian var den brittiskfödda kenyanskan, äventyrerskan och författaren Beryl Markham, som gjorde sig känd för flera flygningar över långa distanser på 1930-talet. Hon var den första kvinna som flög över Atlanten från öster till väster. Planet hon flög då var dock en Percival Vega Gull. Också många kända manliga flygare föredrog Avro Avian.

Avro Avian kom att byggas i inte mindre än 14 olika versioner. Praktiskt taget samtliga var försedda med Cirrusmotorer, från den brittiska motortillverkaren Cirrus Aero Engines. Motorn försågs med bränsle från en falltank på ovanvingen. Utom den sista versionen var alla biplan, eller dubbeldäckare, försedda med två sittplatser utrustade med dubbelkommando. De första 200 Avian var byggda i trä, resten med stålstomme. Klädseln är duk. Flygplanets längd är knappt sju och en halv meter, spännvidden lite över åtta och en halv meter. Avro Avian tuffade fram med en marschfart på cirka 150 km/t.



Avro Avian har återbördats till Arlanda Flygsamlingar i byggnaden på Arlanda. Från början var flygplanet utan huvöverbyggnad. En sådan tillkom i Sverige för att bättre motstå det svenska klimatet. Foto Lennart Berns

## Avro Avian i Sverige

Samlingarnas Avro Avian har registreringen SE-ADT. Utöver denna individ registrerades ytterligare fyra stycken av olika versioner i Sverige, under perioden 1928 - 33. Samtliga dessa fyra totalhavererade, i några fall med omkomna som följd. Haverierna berodde inte på fel i konstruktionen, utan på att man råkat i dåligt väder, motorstörningar eller felbedömningar av piloten. Även SE-ADT råkade ut för haveri, mera om detta nedan.

Vårt exemplar är en Avro Avian IV som importerades 1933 av en Sven Svensson i Tärna. Motorn var då en Cirrus III på 86 hkr. Redan efter ett år fick flygplanet ny ägare i Leonid Schiptjenko i Malmö som sålde det vidare till Hans "Orsa-Pelle" Pettersson i Orsa. Han ägde flygplanet i sju år. På somrarna flög han det med flottörer för att kunna starta och landa på vatten. 1942 övertogs flygplanet av den på sin tid kände skidlöparen Sture Zetterblom som lät bygga om SE-ADT i sin ägandes Firma Flygservice som låg på Lilla Essingen i Stockholm. Motorn byttes mot en inverterad de Havilland Gipsy III på 120 hkr, samma som i de Havilland Tiger Moth och en mängd andra flygplanstyper i den

storleksklassen. Den största förändringen var dock att flygplanet försågs med täckt kabin. Under 1944 köptes det av äventyraren, idrottsmannen och spelevinken Allen Widman, om vilken det skulle kunna skrivas en helt egen artikel! Avro Avian var hans fjärde flygplan. Han använde det huvudsakligen för målflygningar för Krigsmakten. Privatflygning för nöjes skull var inte tillåten under kriget.



Den berömde flygaren "Orsa-Pelle" Pettersson lär förse flygplanet med flottörer. Observera hur det här har originalmotorn Cirrus III med stående cylindrar. Foto via Arlanda Flygsamlingar

### **Krasch och återuppståndelse**

Efter kriget fortsatte han sina flygningar med SE-ADT fram till den 20 april 1947 då landningsstället och ena vingen slets sönder vid en hård landning, sannolikt för att vinden vände i landningsögonblicket och farten blev för låg. Under de följande åren kom flygplanet att förvaras på olika ställen, innan några flygentusiaster i den så kallade Arlandagruppen fick nys om det. Det hade då spårats till ett båtvarv i Södertälje och var i ömkligt skick. En första inspektion ägde rum i januari 1972. Lars Glitze från dåvarande Luftfartsverkets flygsamlingar, det som idag är Arlanda Flygsamlingar, förmådde Allen Widman att deponera flygplanet i samlingarna. Motor och baldakintank ville han dock behålla för ett is slädeprojekt. SE-ADT fördes över till Arlandagruppens bygglokal i Ulvsunda i juni 1972.

Arlandagruppen grep sig verket an och påbörjade restaurering av flygplanet. Det var ett tidsödande arbete eftersom flygplanet fick byggas upp mer eller mindre från grunden. När det började bli klart fick Allen Widman se resultatet. Han blev då så imponerad av arbetet, att han på stående fot skänkte flygplanet till museisamlingarna. De fick även baldakintanken, eller falltanken, som satt mellan ovanvingarna. Efter att Allen Widman strax därefter avled, på julaftonen 1973, köptes motorn från dödsboet. Arbetet på SE-ADN fortsatte under några år av bland andra Per Björkner, Leif Fredin samt bröderna Villy och Benny Karlsson. Vingarna gjordes i ordning och motorn installerades. På grund av flera flyttningar av flygsamlingarna låg arbetet nere under femton års tid, innan flygplanet blev helt återställt i början av 1990-talet.



När Arlandagruppen tog över Avro Avian från Allen Widman var den mer eller mindre ett vrak. Det skulle kräva tusentals arbetstimmar för att få flygplanet till det skick det är idag. Foto via Arlanda Flygsamlingar

Idag finns bara en handfull Avro Avian sparade i världen. SE-ADT är därför en flyghistorisk klenod att avnjutas av flygintresserade när den förhoppningsvis hamnar i det civila luftfartsmuseum som Statens maritima och transporthistoriska museer gör stora ansträngningar att förverkliga.

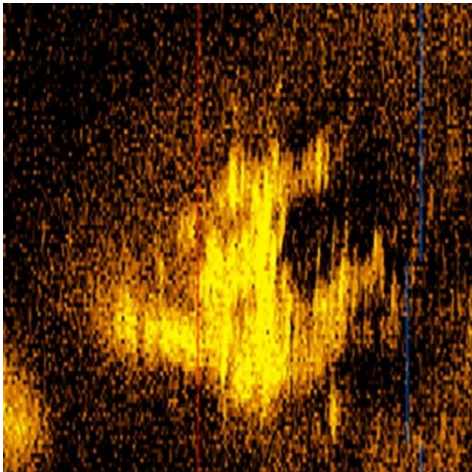
## Medlemsavgiften

Medlemsavgiften i Arlanda Flygsamlingars Vänner är oförändrad 150:-. Genom ditt medlemskap stöttar du den restaureringsverksamhet som utförs av ett antal volontärer, får fyra nummer av medlemsbladet med allehanda information om samlingarnas dåtid, nutid och framtid samt inte minst tillfredsställelsen att hålla tankarna på ett blivande svenskt civilflygmuseum vid liv!

Avgiften betalas antingen via Swish 1230109942 eller till Plusgiro 35 26 80-3.

---

## Electra åter i rubrikerna



Arlanda Flygsamlingars Lockheed Electra är en klenod, inte bara för att få flygplan av den typen är bevarade, utan även för att typen rymmer en spännande historia. Det var med en Lockheed Electra som den amerikanska aviatriken Amelia Earhart 1937 försvann spårlöst över Stilla Havet tillsammans med sin navigatör Fred Noonan i ett försök att flyga jorden rund. Strax före landning på ön Howland för att tanka. Efterspaningar som gjordes var resultatlösa och mysteriet om vad som hände har fascinerat flygvärlden i alla år. Flera försök och undersökningar har gjorts för att finna en förklaring. Men nu kan gåtan kanske vara på väg att lösas.

Ett amerikanskt forskningsteam, liknande det svenska team som sökte och fann den av ryssarna nedskjutna DC-3:an 1952, tror sig i sina undersökningar med en fjärrstyrd undervattensfarkost ha lokaliserat vraket på cirka 5000 meters djup cirka 10 mil väster om Howland. De hade då i tre månaders tid undersökt omkring 5200 kvadratmiles havsbotten, i sina beräkningar utgående från hypotesen att Fred Noonan hade missat att kalkylera med den internationella datumlinjen. Bränslet tog slut och flygplanet störtade i havet.

Amerikanska National Air and Space Museum i Washington har visat stort intresse för fyndet och tagit initiativet till ytterligare en undersökning för att brinn klarhet i detta flyghistoriska trauma.

Bilden visar den sonarbild som togs av företaget Deep Sea Vision. Den har konturerna av ett flygplan i ett område där det inte tidigare har rapporterats några saknade flygplan.

Lennart Berns.



Amelia Earhart vinkar från sin Lockheed 10E Electra Junior, NR16020, före start av sin ödesdigra flygning då hon försvann.

## Glöm inte bort att det finns andra sidor i tillvaron; Föreningens hemsida!

Som jag skrev i förra numret så är ju hemsidan kvar; Den lever och frodas.  
Så gå in och kolla med jämna, och ojämna, mellanrum!

Här finns ju bland annat utförlig information om (dåvarande) utställningen och dess föremål, inkl. bilder. Dessutom ett antal filmer som man kan titta på, både från tiden när utställningen var aktiv och också en hel del från aktiviteterna kring själva nedmonteringen.

Det finns ju också på första sidan, till höger, en kolumn med senaste nytt.  
Här kan man förutom att läsa om senaste nytt också beskåda bilder från tidigare nyheter.

Vi kommer att hålla dessa nyhetsnotiser löpande uppdaterade. *Och - Vi vill gärna få era bidrag; Texter, texter med bilder, bilder med texter, filmer etc.!*

Under 2024 kommer jag att fräscha upp hemsidan så att den blir mer anpassad till själva föreningen, givetvis med behållande av all historik!

*Således kommer vi att se till att hemsidan är uppdaterad och levande så att alla medlemmar får så aktuell information som möjligt. In och kolla läget!*

**Henrik Gyllenskiöld**

*Webmaster Arlanda Flygsamlingars Vänner*

Länken till hemsidan: <https://arlandaflygsamlingar.se/>

---

### **Medlemsresa till Flygvapenmuseum!**

Söndagen den 9 juni anordnas en medlemsresa för Arlanda Flygsamlingars Vänner till Flygvapenmuseum i Linköping och den i somras invigda utställningen Flygfärdig vilken ersatt den tidigare utställningen i Hall 1 och 2. Även Kalla Krigsutställningen har fått en uppfräschning. Vi besöker även magasinet vilket normalt inte är öppet för museibesökarna. Då står bland annat deras Nord Martinet.



Interiör från en av utställningshallarna i ”nya” Flygvapenmuseum. Foto Lennart Berns



Vi reser ståndsmässigt i en veteranbuss från Svenska Omnibussföreningen!

Resan utgår från Östra station i Stockholm kl 0900 den 9 juni, med beräknad återkomst omkring kl 1900. Medlemspriset för resan är 350:-, för icke-medlemmar 550:-. I priset ingår bussresan ToR samt inträde på museet och specialvisning av magasinet. Lunch betalas av den enskilde.

Deltagarantalet är begränsat. Intresseanmälan till redaktören Lennart Berns, [lennart@berns.com](mailto:lennart@berns.com), senast 31 mars varefter ges besked om plats samt betalningsinformation.

---

## SMTM

Arbetet på civilflygsamlingarna fortgår

Flytten till Rosersberg innebar ett intensivt arbete där fokus primärt låg på att utrymma lokalen på Arlanda. När det arbetet nu har gått i mål har vi övergått till en linjeverksamhet där vi kan påbörja vårt museala arbete med föremålen. Vi är idag två tillsvidareanställda och två visstidsanställda intendenterna som jobbar i civilflygsamlingen. En av de arbetsuppgifter som vi nu står inför är en total genomgång av all hängande textil, där vi gör bedömningar av föremålens skick, efterforskningar om proveniens och vid behov registrerar in textilier som ännu inte är föremål i samlingen. Vårt mål är att tillgängliggöra hela samlingen av hängande textil på DigitalMuseum inom kort.



Det är inte alltid lätt med magasinering av föremål och allt vad det medför. För tillfället förvaras även friluftsbåtar från Sjöhistoriska museet som saknade möjlighet att förvara dem. På Vasamuseet öppnades även en ny utställning i februari - Brickwrecks. Även de behövde hjälp med att magasinera förvaringslådorna till vandringsutställningen och civilflygsamlingen i Rosersberg har återigen ställt upp med plats.

Vi är även glada att föreningen nu gör oss sällskap i lokalen och att deras arbete med restaurering och underhåll återigen är i gång. Föreningen arbetar även med organiseringen av det biblioteksmaterial som ska placeras i det nya kompaktarkivet. De har även tagit sig an arbetet med identifiering av historiskt bildmaterial.

I arbetet på SMTM och i samlingarna ligger fokus inte bara på föremålen. Med museisamlingarna finns det även andra aspekter att ta hänsyn till. Ett viktigt arbete är till exempel kopplingen till och behovet av föreningsverksamheten. Under slutet av 2023 anställdes en nätverksintendent med inriktning järnväg, väg och flyg, vars syfte är att agera brygga mellan SMTM och föreningslivet.

Under början av 2024 anställdes även en magasinstrateg som nu ingår i en arbetsgrupp som undersöker och ser över behoven av nya och anpassade lokaler och magasin för de olika samlingar som förvaltas av SMTM. Detta är ett arbete som i högsta grad kommer att påverka civilflygsamlingen som i dagsläget enbart har mellanlandat i Rosersberg, innan samlingen så småningom kommer på plats i ändamålsenliga lokaler.



Fredrik Åkerblom

Intendent väg och flygsamlingarna

---

## Arlanda Flygsamlingars Vänner

### Kontaktinformation:

Postadress:

Arlanda Flygsamlingars Vänner

Metallvägen 45C

195 72 Rosersberg

E-post: [arlandasamling@telia.se](mailto:arlandasamling@telia.se)

Hemsida: [www.arlandaflygsamlingar.se](http://www.arlandaflygsamlingar.se)

Plusgiro: 352680-3

Organisationsnummer: 802411-6561

Kontaktperson:

Ove Andersson: Tel: 070-849 21 71

E-post: [b.ove.andersson@telia.com](mailto:b.ove.andersson@telia.com)