

Att vårda & bevara



Text:
Ingemar Lindstrand

Foto:
Niklas Forslind

Flygvapenmuseums utställningshall från 1984 är nu dubbelt så stor. Den nya, högre delen invigdes den 20 maj. Även en speciell flygdag anordnades då på Malmen. Det var 13 år sedan sist: F 3 fyllde då 50.

– De flyghistoriska, genuina föremålen ska bevaras. Man restaurerar inte en skadad Rembrandt-målning genom att ersätta dess ruttna duk och måla om den med moderna färger! ☆☆ Så drastiskt exemplifierar chefen för Flygvapenmuseum, PER-INGE LINDQVIST, vad som är museets primära uppgift. ☆ ☆ Med anledning av museets invigning den 20 maj av den nya utställningshallen (= etapp 2) vill FlygvapenNytt såväl informera om det nya som ge lite flygkulturella bakgrunder.



Sedan museets första etapp invigdes av kungen våren 1984 har publikintresset, även internationellt, bara ökat. Nu är den andra utbyggnadsetappen klar och 45 flygplan och helikoptrar får inneplats. Lägg därtill exempel på matchande tillbehör och kringutrustning – såsom motorer, beväpningar, signal- och spaningsutrustningar samt basmateriel.

Utställningshallen har byggts ut i längdriktningen till mer än den dubbla ytan – nu 36 x 144 meter. I den hittillsvarande halldelen står flygplanen i fyra rader och på läktaren återfinns komponenter, modeller och fotoskärmar m m.

I den nya delen exponeras materiel med en annorlunda, pedagogisk teknik. Fingerade flygbasmiljöer med flygplan som kompletterats med väggar målade i olika landskapstyper ger besökaren bl a en fantasieggande närvarokänsla av den dåtida övningsverkligheten vid FV.

B3:an under tak

Efter 30 år (!) ute i gräset på Malmen har äntligen det enda i världen bevarade bombplanet Junkers Ju.86 – B3 – restaurerats och fått en dominerande plats i den nya hallen. År 1936 flög legendariske provflygaren m m Nils Söderberg hem den första B 3:an till Sverige. Senare licensbyggdes B 3:orna av nybildade SA-AB AB i Trollhättan. Dessa försågs med av Nohab Flygmotorfabriker AB licenslicensverkade Bristol Mercury-motorer.

Andra värdefulla flygplan måste tyvärr alltfjämt stå ute, eller vara nedmonterade i dåliga magasin. I allt gäller det ett 40-tal rariteter.

Man skänker i dag tacksamma tankar till de pionärer på Malmen, som – trots

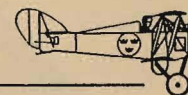


Temat för nya utställningshallen är: Försvarets flygverksamhet från 1939 fram till i dag. FV representeras här av väggmålning av Viggen, Armén av Super Cub och Marinen av HKP 1. Uppsyningsman Per Jangius (t v) studerar planskiss över exponeringen, medan andra medarbetare jobbar med arrangemangen.

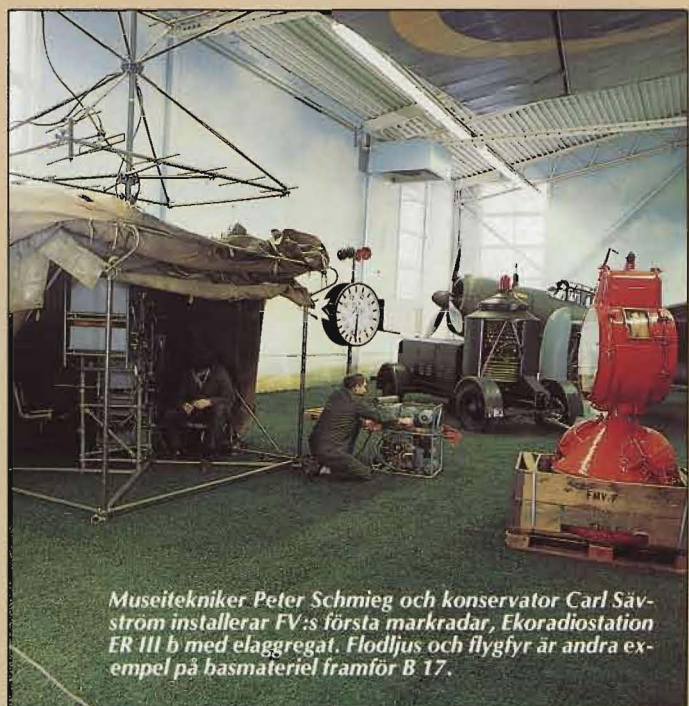
dåtida FV-motstånd – gömde undan ovärderlig flyghistorisk materiel. Men många andra i och utom FV har också bidragit till dagens museala samlingar. **In-samlandet måste dock ständigt fortgå!** Så se upp alla ni i flyget, när iveren att kassera tar över och skrotfirman hänger på låset. Litet som stort föremål av uttjänt slag kan vara värt "guld" i framtidens FV-museum. Spar och donera!

Tema 1939 fram till i dag

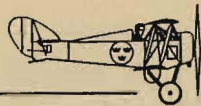
I den nya halldelen möts åskådaren av en rad fina nyheter. Här kan tyvärr endast antydast något. De spännande överraskningarna måste förbehållas premiärpubliken och kommande besökare.



B 3 på plats i den nya hallen. Konservator Carl Sävström och Inge Arvidsson lägger 'gräsmattor', medan Martin Bengtsson och Peter Schmiege justerar planets domkräver.



Museitekniker Peter Schmiege och konservator Carl Sävström installerar FV:s första markradar, Ekoradiostation ER III b med elaggregat. Flodljus och flygfyr är andra exempel på basmateriel framför B 17.



Museichefen Per-Inge Lindqvist berättar: – I vår nya hall presenteras utvecklingen av försvarets flygverksamhet från andra världskriget fram till i dag.

Per-Inge framhåller, att det dröjer länge innan civilflyget får ett museum i vårt land. – Därför måste vi ta på oss ett större ansvar för att visa lite av flygteknikens grunder. Vi vill väcka alla besökares intresse och ge även besökande familjer stimulerande och pedagogisk information, framhåller han.

– Mamma, pappa och barn ska inte enbart möta döda ting. De ska ges inblickar i det elementära och med autentiska upplevelser av flygtjänsten, säger Per-Inge. Ur högtalare ska dialogen mellan flygförare och trafikledare kunna avlyssnas. Och videofilmer ska rulla så att synintrycken skall bli levandegjorda.

En mindre föreläsningssal finns inrymd i den nya hallen. Där har museets stödförening **Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, Flygmusei Vänner/ÖFS** delvis bekostat en fullständig AV-utrustning. Medlen här för kommer från en frikostig donation till ÖFS av **Sven Ellström**, f d tyghantverkare vid FV.

En planerad tredje utbyggnadsetapp av museet avses även kunna tillgodose forskares behov m m.

Förste intendent Nils Herlitz visar hur föreläsningssalen ska inredas för bla (i första raden) receptionist Ann-Marie Norén och uppsyningsman Per Jangius. De inbyggda modellmontrarna visar äldre flygplan och bastjänstmiljöer, tillverkade av f d trafikledaren Olof Peterson.



Gratisnöje ...

Förhoppningen är att museet även i fortsättningen ska vara avgiftsfritt, liksom bilparkeringen. För arrangerade gruppbesök med guider måste museet dock ta betalt.

Den nya avdelningen blir särskilt lätt att förstå på egen hand. Men personalen hjälper gärna besökaren med information. Genom att köpa katalogen med beskrivningar underlättas besöket. Överskottet ger stödsällskapet ett litet bidrag till fromma för museet. Om besökarna blir så belåtna att han och hon spontant vill ge en uppskattande gåva, så står ÖFS

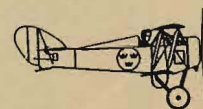
genomsynliga bössa vid entrén och talar sitt tysta värdjande språk.

– Vi är samhällets minne, säger Per-Inge Lindqvist. Det är vår skyldighet att **vårda, bevara och belysa** vår svenska militära flyghistoria. Det ställer allsidiga krav på personal och resurser. Vi har väldiga bekymmer för att ovärderlig flygmateriel måste förvaras ute eller i oacceptabelt dåliga magasin, t ex tält.

När en storm i januari slet sönder dukbeklädningen på TP 52 Canberras fena och kapellet på TP 47 Catalina – inte fanns där resurser i försvarsbudgeten för de reparationsbehoven! Man fick ta till FV:s gamla "sunda fixning" på bekostnad av andra angelägna uppgifter ...

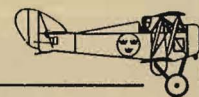
Det historiskt genuina

Det genuina och unika måste bevaras. I FV vet vi vad det vill säga att konservera t ex en flygmotor. Att konservera en 1600-talsmålning tar flera år. Så är det även för våra dyrgripar. Man dukar inte om en Rembrandt, lika lite som ett flygplan från 10-talet. Man byter inte heller ut den holländske mästarens originalfärger



Av museets tio förvaringsplatser (varav två tält) på malmenområdet har man el-, tele-, signal-, siktes-, foto- och meteorologmateriel i det gamla vapenförrådet från 1893. Avgående registratör Paul Kylbert har verkat vid F3 och museet sedan 1941. Han påpekar att denna byggnad, som är den högst belägna på området, under många år varit tillhåll för tornfalkar. I vinter hade en hane nattläger under taknocken och jagade bla bort andra fåglar från barnorna ... till fromma för flygsäkerheten!





"Det historiskt genuina måste bevaras", säger chefen för Flygvapenmuseum, Per-Inge Lindqvist (t h), och syftar närmast på delar av 1913 års hydroplan "Flygfisken". – Förrer flygverkmästaren vid F 3, Martin Bengtsson, medverkar numera på deltid i museet.

detta senaste tidens största underverk".
Museets exemplar är det första som fabriken levererade!

Blandade känslor

– Det är med blandade känslor som jag börjar mitt jobb med att satsa så mycket på utställningsarbetet, framhåller Per-Inge Lindqvist. Det är visserligen oerhört stimulerande att göra utställningen, men när resurserna inte räcker för att underhålla och bevara våra föremål, känns detta förhållande frustrerande.

Insamling och bevakning av utvecklingen är andra viktiga uppgifter. Spännande nyheter väntar så småningom på exponering. Vad sägs t ex om en sovjetisk MiG-15, vilken i framtiden kanske kan visas tillsammans med de samtida J 29 Tunnan och USA:s F-86 Sabre?

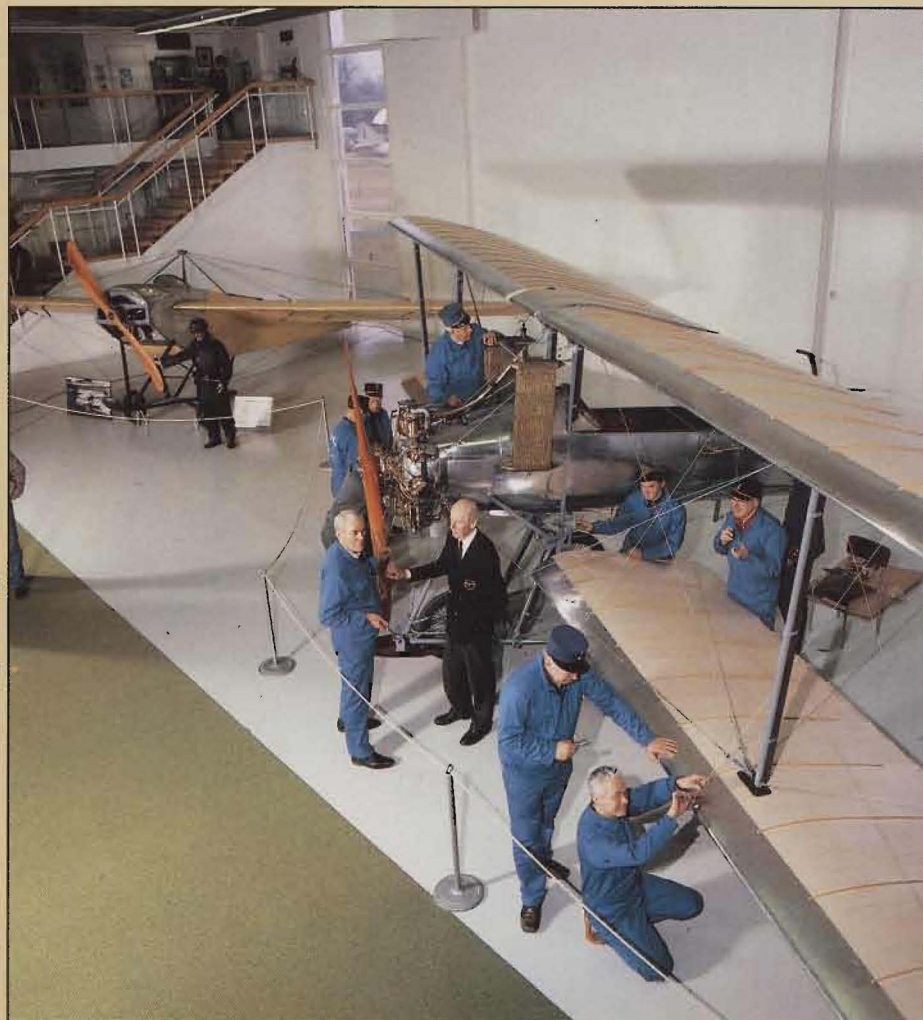
● ● Den nya utställningen öppnas för allmänheten lördagen den 20 maj. Samtidigt arrangeras en flygdag på Malmen. Då får vi bl a skåda två av arméflygets tre första flygplan sida vid sida: monoplane M1 (Nieuport IV G) och nyheten, biplanet B1 (Breguet) från 1912. Det senare dock som en kopia, men ändå!

mot nutidens: så icke heller det Collodium och den Dope som ursprungligen finns på våra världsunika, dukklädda rariteter.

Så talar museimannen – t ex med tanke på "Flygfisken" Donnet-Léveque L II, det första svenska militära hydroplanet från 1913. "Flygbaronen" Carl Cederström var då full av entusiasm. Han betecknade "hydroplanet med blott en flottör som

Här riggar "Arlandagruppen" ur SFF biplanet Breguet, B1, i Flygvapenmuseums gamla hall. Rolf Westerberg (med SFF-kavaj) pratar med motorexperterna Nils Jönsson innan han den 27 februari på SFF vägnar kunde överlämna planet till museet – och då inför en representativ skara intressenter och journalister. Övriga medlemmar ur gruppen, som var med om att slutgiltigt rigga sitt tioåriga hobbyarbete på plats vid "systemmaskinen" M 1 Neuport (i bakgrunden) heter Göthe Johansson, Eje Nilsen, Benny Karlsson, Nils Petersson, Gunnar Granberg, Martin Johansson, Börje Holmberg, Dag Widebeck, Torvald Lindén, Nils Jönsson, Tor Jönsson och Hans Groby.

Foto: Ola Holmgren



FLYG- KULTURENS MEKKA i Sverige

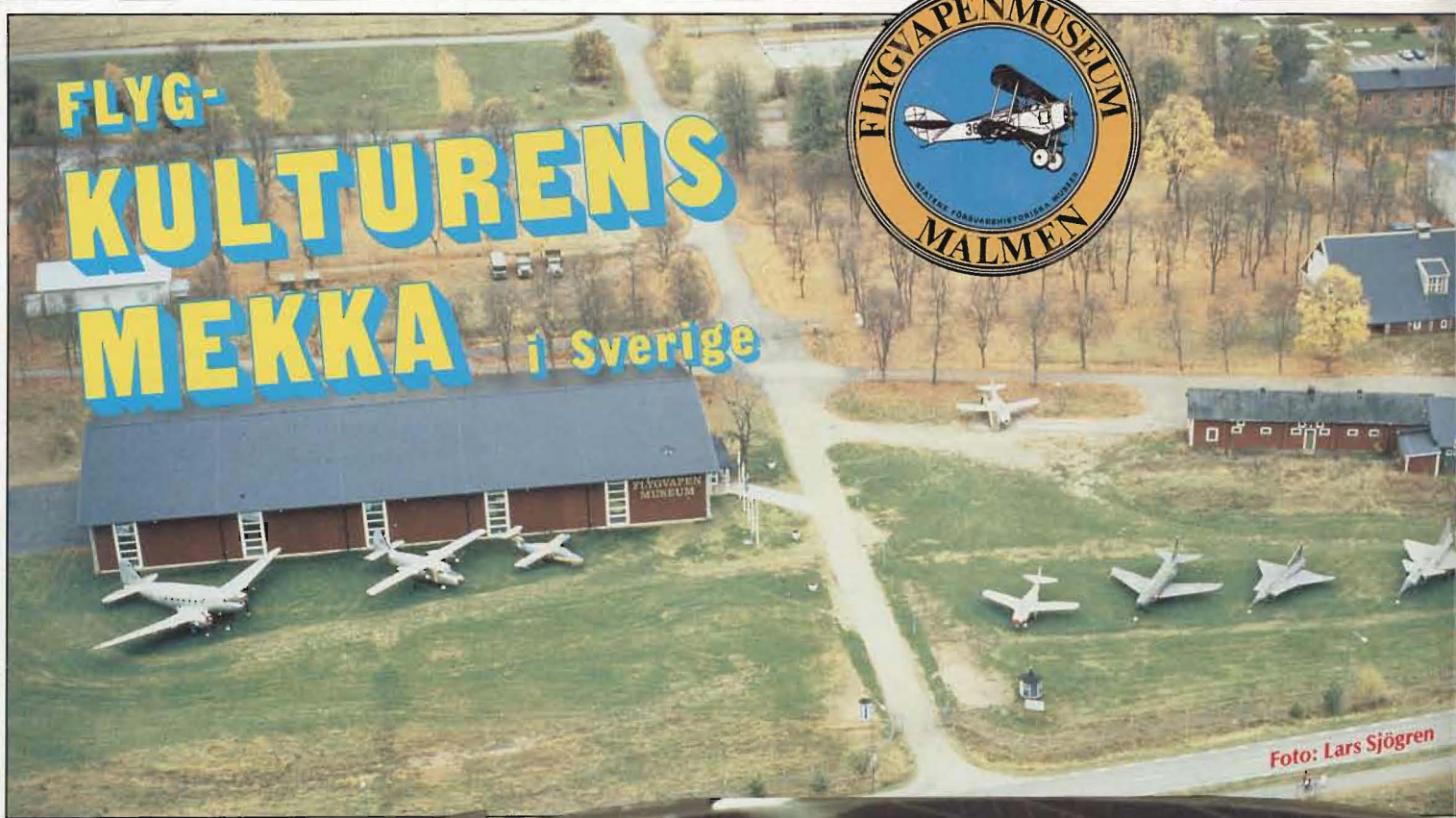


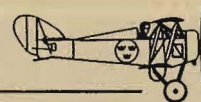
Foto: Lars Sjögren



Etapp 1

Färdigställd
1984





Till Flygvapenmuseum i Malmslätt har under de senaste elva åren (1977-88) strömmat in/ förvärvats ett ansevärt antal museala dyrgripar. Motor i denna verksamhet är SÖLVE FASTH. Han summerar här "affärsverksamheten" hittills.

Skolflygplan: SK 5, SK 9, SK 14 & MFI-9.

Transportflygplan: TP 45, 46, 78, 81 & 91.

Jaktflygplan: J 30.

Spaningsflygplan: S 31.

Målflygplan: Fairey Firefly.

Övriga: MiG-15.

När detta skrivs finns möjligheter att även förvärva SK 3 (Avro 504) och S 5 (Heinkel He.5e).

Låt oss då titta lite mer i detalj på hur dessa förvärv har genomförts.

SK 5 (Heinkel HD-35). – Kunde förvärvas från Svedinos Bil- och Flygmuseum genom byte med en Junkers Ju.52. Detta senare flygplan erhöles från Military Aircraft Restoration Corporation och dess ägare David C Tallichet Jr och ingick i en byteskedja som utöver Junkern även gav oss en flygvärdig TP 45. Junkern genomgår för närvarande restaurering på F 14 i Halmstad. SK 5:an är museets enda bevarade Heinkel-flygplan och

får härigenom representera hela Heinkel-epoken i FV.

SK 9 (De Havilland Moth Trainer). – Förvärvades från Nils-Erik Sundblad, grundaren av Silver Hill. Flygplanet byttes tillsammans med en Gipsy Moth mot en flygvärdig Tiger Moth, som med hjälp av Stiftelsen för flygvapenmuseet kunde inköpas i England för £8.000.

SK 14 (North American NA-16). – Flygplanet befinner sig när detta skrivs fortfarande under uppbyggnad på Barkarby. Projektet har möjliggjorts genom finansiellt stöd från Stiftelsen för flygvapenmuseet. Härigenom har inbyte kunnat ske av en Wirraway från Australien och en Yale från Kanada. Wirraway byttes mot en SK 16 och Yale mot en Tiger Moth, som erhöles från Belgien. Delar från inbytesflygplanen tillsammans med ett fåtal originaldelar sammanbyggs till en SK 14-replika.

MFI-9 (Militrainer). – Har inköpts för 40.000:– från Chalmers Flygklubb i Göteborg med hjälp av Stiftelsen för flygvapenmuseet. Flygplanet är ett av de tio inhyrda flygplan som tjänstgjorde som skolflygplan på Ljungbyhed i mitten på 60-talet. Museets exemplar har återfått sin originalmärkning sedan skoltiden på F5. Flygplanet var i flygvärdigt skick vid leveransen till museet.

TP 45 (Beech 18). – Ingick i bytet med David C Tallichet Jr tillsammans med Junkern som tidigare omnämnts. Flygplanet hade under lång tid stått uppställt i Malaga och iordningställdes där av Olle Vossman och Gunnar Öveström, som senare också flög flygplanet till Malmen. För att genomföra denna bytestransaktion fick vi lämna två J 35 Draken, av vilka det ena (35415) är levererat.

TP 46 (De Havilland Dove). – Förvärvad genom byte med flygplan Lansen 32028. 1971 var denna Dove den enda som flögs i brittisk reguljärtrafik. A 32:an flögs till England och Doven leverades per bil och båt till Malmen.

TP 78 (Noorduyn Norseman). – Inköptes med medel som Stiftelsen för flygvapenmuseet ställt till förfogande. Flygplanet inköptes från Turistflyg i Arjeplog AB för 65.000:– och är f d 78001. I priset ingick inte motor och propel-

ler. Dessa delar fanns dock på museet.

TP 81 (Grumman Goose). – Byttes mot två Skyraider som under lång tid stått uppställda på F 10 i Ängelholm. Goose inköptes i Västindien av det brittiska företaget Aces High Ltd och flögs till Burlington i USA, varefter det demonterades för vidare transport med TP 84 Hercules till Malmen.

TP 91 (Saab Safir 91A). – Förvärvad med hjälp av medel från Stiftelsen för flygvapenmuseet. Flygplanet köptes från Olle Bülow för 18.000:–. Har ett civilt förflutet.

J 30 (De Havilland Mosquito). – Flygplanet befinner sig när detta skrivs under uppbyggnad i Los Angeles. Förvärv har kunnat möjliggöras genom byte med två Draken, av vilka det ena (35543) är levererat.

S 31 (Supermarine Spitfire). – För att från Kanada kunna införskaffa detta mycket attraktiva flygplan krävdes ett byte som omfattade inte mindre än sex flygplan, nämligen tre Lansen, en Skyraider, en Douglas DC-3 och en Hawker Hunter. När detta skrivs befinner sig Spitfire fortfarande under restaurering till utställningsskick. Finansiellt stöd har erhållits från Stiftelsen för flygvapenmuseet.

Fairey Firefly. – Under den punkt som behandlar SK 9 omnäms att vid byte med en Tiger Moth erhöles SK 9:an samt en Gipsy Moth. Detta senare flygplan användes för att byta till oss Firefly från Malmslätt Tekniska Museum.

MiG-15. – Inbyttes via Aces High Ltd i England mot en Draken (35350), som levererades till USA och företaget Warplanes Inc i Burlington. MiG-15 är en polsktillverkad Lim-2 och är intressant dels för att det är samtida med J 29, men också därför att ett liknande flygplan nödländades i Sverige på 50-talet och undersöktes under lång tid vid dåvarande Försökscentralen i Malmslätt. ■

Sölve Fasth

Fotnot

Sölve Fasth har här endast behandlat de objekt som han själv varit engagerad i. Han önskar att det för fullständighetens skull erinras om andra pågående projekt vis å vis Flygvapenmuseum, dvs SAAB 18, Breguet B1 och SAAB 21 R.

Red.

TV-aktuella S 16 Caproni fanns till beskådning på Malmslätt den 20 maj. Den här bilden är dock från krigsåren.



Rariteternas raritet

*Ett av flyghistoriens mest kända flygplan har äntligen (på nytt och slutgiltigt) "landat" på Malmen och Flygvapenmuseum. Det handlar om **SPITFIRE**. 1936 flög den första prototypen till det flygplan, som 1940 genom heroiska förarinsatser skulle komma att vinna slaget om Storbritannien.*

Spitfire var ett flygplan med prestanda som låg strax intill gränsen för det fysikaliskt möjliga. En flygteknologi som för dåtiden var den mest avancerade, ett av världshistoriens absolut vackraste flygplan som hade en motorprestanda vars like är svår att finna än i dag. Bland de propellerdrivna, alltså.

Till Sverige och Flygvapnet kom Spitfire efterkrigsåret 1948.



B 18 – svensk sevärdhet



Hon blev spaningsflygplan och betecknades S 31. Utgick dock ur FV-tjänst redan 1954. Framsyntheten var då inte alltför besvärande utan alla 50 flygplanen skrotades.

Även om spanings-Spitfire inte hann göra så lång och betydelsefull insats i det svenska försvaret, är S 31:an dock en milstolpe inom flygteknologin som väl motiverar sin plats i museet.

Då vi efter stora efterforskningar utomlands 1981 lyckades få hit resterna av en Spitfire, vågade man knappast tro att detta återigen skulle bli ett flygplan.

Nu efter åtta års intensivt arbete kan vi i Sverige närstudera denna världshistoriska flygmaskin på Flygvapenmuseum i Linköping. Tack vare idogt slit av frivilliga krafter har Flygvapenmuseums samlingar utökats med en klenod som endast ett fåtal museer världen över förfogar över.

En onsdag medio mars i år skedde den högtidliga invigningen. Dir Tore Gullstrand från Östergötlands Flyghistoriska Sällskap överlämnade dyrgripen till Flygvapenmuseum och dess styrelseordförande fd statsrådet Eric Holmqvist. ■