

Glimtar från Muskö-basen

PER DE FAIRE

Bakgrund

Av en ren tillfällighet träffade jag pensionerade museiteknikern Lennart Öberg på Flygvapenmuseums renoveringsverkstad. Vi kom händelsevis in på den försvunna DC-3:an och Lennart berättade kortfattat att han, tillsammans med några arbetskamrater, under cirka ett års tid periodvis varit engagerade med rengöring och konservering av flygplansdelarna när dessa bärgats och förts till Musköbasen.

Jag fick då idén till denna artikel. Hur var det att dagligen arbeta i denna ytterst speciella miljö, vilka känslor och stämningar levde man med under ett nästan årslångt grovt grovarbete av det här slaget?

För att göra texten komplett kontaktade jag Thure Svensson, som var Flygvapenmuseums

projektledare alltifrån arbetet på Muskö till dess att flygplanets delar definitivt sänkts ned i sin gigantiska monter i museets källarplan. Han ville gärna berätta om denna tid och sitt samarbete med andra organisationer och myndigheter bland annat Armémuseum.

Artikeln är alltså fokuserad på vardagsarbetet på Muskö och består av två intervjuer vilket gör att några händelser upprepas. För den som är intresserad av helheten i DC-3:ans uppdrag och slutliga öde, samt den strax därpå kommande Catalinaaffären, kan jag rekommendera ett flertal artiklar i årsboken Ikaros 2009, samt Christer Lokinds utmärkta bok "DC-3:an. Kalla krigets hemlighet".

Projektledningen

Thure Svensson har en gedigen bakgrund inom svenskt militär- och civilflyg och då både från flygvapnet, CVM och Saab, där han ansvarade för stora projekt. Under tiden som teknisk chef på F 15 i Söderhamn var han också haveriutredare och ledde bland annat vingbrottsutredningen. Tre Viggenplan tappade till synes oförklarligt ena vingen. Samtliga flygplan ute på förbanden fick flygförbud. Till sist avslöjades att ett hål vid sammansättningen borrarat alltför nära flänsen i vingbalken, vilket medförde en försvagning av hållbarheten i vingen.

Detta något om Thures bakgrund. Han kom till Flygvapenmuseum under Sven Scheiderbauers tid som museichef. Christina von Arbin var då chef för Statens förvarshistoriska museer.

Då frågan kom upp rörande eventuell permanent placering av DC-3:an på Flygvapenmuseum, tillfrågades Thure Svensson av Sven Scheiderbauer, om han var villig att leda ett sådant projekt. Inledningsvis ansåg Thure, att ett flygplansvrak av det här slaget inte passade bland museets övriga flygplan, vilka var i mint condition. Han gav dock med sig och tog sig an utmaningen.

Noteras bör att det var statsminister Göran Persson som angav att DC-3:an skulle till FVM med mottot "Om detta må vi berätta".

Uppdraget var initialt att säkerställa konditionen på DC-3 79001 i avvaktan på förflyttning till Malmen, samt besluta om lämplig korrosionsskydds metod för de av flygplanets delar som är av intresse för en framtida utställning.

En arbetsgrupp från Flygvapenmuseum utsågs för att genomföra konserveringsarbetet på Musköbasen. Den

bestod, utöver Thure Svensson, av Ronny Perfect, som var chef för föremålsavdelningen och tillika stf projektledare, Annika Hallinder, som ansvarade för katalogiseringen av samtliga föremål, samt museiteknikerna Lennart Öberg och Stefan Bermlid.

I gruppen ingick också Bernt Jansson, som var konserveringsexpert på Dinitrol Center och kvinnliga experter på museala konserveringsmetoder av olika typer av textilier, läder, gummi etc, samt sammansatta föremål, apparater etc från Armémuseum. De var klädda i röda overaller och vita handskar.

Under vårt samtal påpekar Thure flera gånger att man var ett väl sammansvetsat gäng. Hans teambuilding hade verkligen lyckats. Alla lärde av varandra, hjälpte varandra och alla fungerade utomordentligt bra tillsammans.

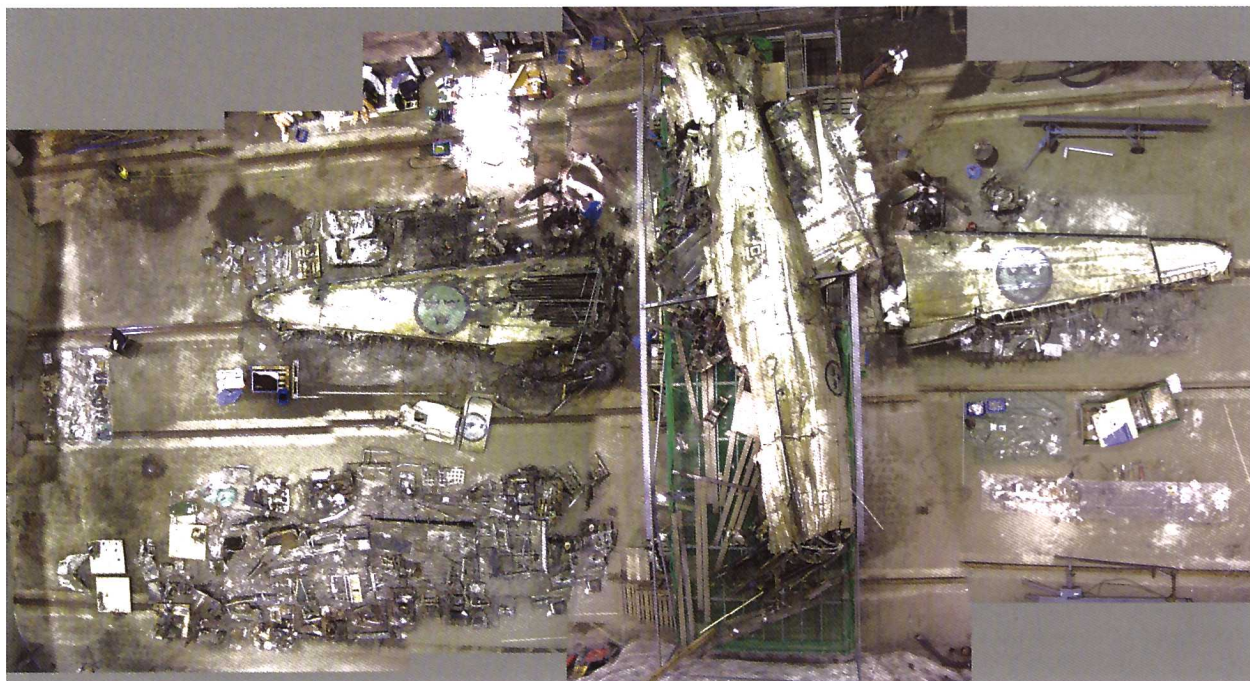
Man arbetade i femdagarsperioder och under varje gemensam frukost kom man överens om dagens gemensamma åtaganden.

Arbetsteknik

Arbetet skulle göras enligt följande rengörings och korrosionsskyddsprogram:

Vid behov gjordes en håltagning för att komma åt smuts och sediment, följt av högtryckstvätt med vatten. Vid behov skrapades och borstades delarna. Man hade högt krav på renhet. Delarna inspekterades därefter med NaCl-analys, boroscope. Efter godkännande skedde torkning med tryckluft, torrluft och applicering av vattenavvisande rostskydd (Dinitrol 25B).

Därefter applicerades ett penetrerande korrosionsskydd (Dinitrol 708) följt av torrluftförvaring på Muskö. Delarna



Flygplansvrak, översikt. Flygplanets nos är i bildens övre del. Fotot är sammansatt av flera bilder, vilket är orsaken till de ojämna kanterna.

inspekterades regelbundet. Permanent torrluftförvaring fortsätter slutligen på Flygvapenmuseum.

De färdigbehandlade delarna förvarades i stora tält på Muskö där luftfuktigheten regelbundet kontrollerades.

Likaså inspekterades korrosionsskyddet och eventuella åtgärder vidtogs. Vissa föremål förflyttades till Armémuseum för konservering.

Flygvapenmuseums tillbyggnad

Projektledningen inleder en samverkan med Flygvapenmuseum för dess utbyggnad i etapp 3, samt förplanerade transporten från Muskö till Malmen.

Thure Svenssons förslag till huvudprinciper för FVM utbyggnad var att skapa en temautställning om DC-3 och Catalinaaffären 1952. På markplanet skulle en MiG-15 hänga i taket i anfallsvinkel. Thure fick själv beräkna wirarnas hållfastighet. På golvet nedanför placeras en Catalina och vid sidan om den ett stort kvadratisk glasgolv, för att skapa kontakt mellan händelseutvecklingen i luften och efterforskning, bärgning och teknisk utredning av DC-3 79001. Dessutom skulle glasgolvet ge en känsla av vattenyta, när besökarna gick ut på den och tittade ned på den i källarplanet exponerade DC-3:an. Glasgolvet kunde inte realiseras på grund av det bjälklag som håller golvet uppe. I stället förordades den glasspalt som finns där idag.

Kring detta skulle det vara en skärmställning om det kalla kriget som visar tidens militära och politiska läge, transportgruppen, FRA, uppdraget den 13 och 15 juni 1952, nedskjutningen av Catalinan och efterforskningen etc.

I källarplanet skulle DC-3:ans kropp, vingar och motorer placeras tillsammans med övriga objekt som fanns runt dessa när flygplanet hittades. Allt skulle läggas i ett akva-

rium" med grus i bottenytan. Belysningen skulle vara "vattenfärgad" och "rörlig". För att ytterligare förstärka illusionen av hav och havsbotten skulle en svag ljudkuliss av vågskvalp skall finnas i bakgrunden.

I exponeringen skall en klimatanläggning installeras som håller en exakt lufttemperatur.

En skärmställning skall ge information om händelseutvecklingen den 13 juni 1952, om bärgningen, den tekniska utredningen och resultatet av denna.

Till invigningen av det nya museet skänkte Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, ÖFS en uppskuren modell, som visar hur TP79001 faktiskt såg ut och hur besättningen från FRA var placerad.

Modellen är byggd av Mats Johansson.

Vårt samtal avslutas med att Thure visar en 22-minuters film, som gav en god bild av arbetsmiljön och hur arbetet verkligen gick till på Musköbasen.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att exponeringen av DC-3 79001 helt byggts upp i enlighet med Thure Svenssons intentioner.

Rengöring - Avfuktning - Konservering för att bevara objekten i minst 50 år

Lennart Öberg berättar lugnt och eftertänksamt om tiden på Musköbasen. Inledningsvis påpekar han att Catalinaaffären under alla år hållits aktuell tack vare att Catalinaplanets pilot, Sven Törngren, var Linköpingsbo och tillhörde kamratkretsen. Det pratades alltså då och då om den försvunna DC-3:an och man hade många funderingar rörande besättningens öde.

När DC-3:an bärgats och förts till Muskö påbörjades ett hastigt utfört konserveringsarbete av personal som tillhörde Musköbasen. Det fanns då inget beslut om att vraket



Thure inspekterar nytvättad flygkropp i torrlufttältet.

skulle bli ett beständigt museiföremål, utan det behandlades för en betydligt kortare förvaringstid.

Det var först när det statliga beslutet togs att Flygvapenmuseum skulle byggas ut, för att ge det mytomspunna flygplanet en värdig exponering, som Thure Svenssons arbetsgrupp kom in i bilden.

Det var känslösamt att för första gången få se flygplansdelarna, som förvarades i den så kallade Risdalslipen. Förhoppningen var att alla åtta besättningsmännen skulle ha återfunnits i vraket och kunnat identifierats. I själva verket fann man rester av fyra av dem, varav två på havsbotten. Fyra personer har inte återfunnits. I slipen var för övrigt haverikommissionen i fullt arbete, när gruppen kom dit.

Rengöringen tillgick så att allt tidigare påsprutat rostskyddsmedel först måste tas bort, varefter underliggande saltrester, sediment och botten slam högtrycksbesprutades med sötvatten.

I synnerhet vingarna innehöll mycket sediment och massor av smådjur. De var dock ändå i förvånansvärt gott skick. Rengöringen tog en vecka per vinge. Därefter skulle dessa avfuktas och besprutas med konserveringsmedel. Arbetsmiljön var vedervärdig. Man arbetade veckovis i en värld fylld av smutsigt botten sediment blandat med vatten från högtryckssprutorna.

Inne i berget satte man upp ett stort tält för att avskärma den naturliga fukten som finns i en försvarsanläggning av den här typen. Där skedde också katalogiseringen av de färdigbearbetade objekten.

Motorerna måste noga rengöras invändigt och man fruktade att vänstermotorn, som brann vid haveriet, skulle helt tillintetgöras av det höga vattentrycket. Högermotorn var förvånansvärt intakt med 25 liter olja kvar i oljetanken. Motorerna hade korroderat olika.

Lennarts teori är att de har olika blandning i aluminium beroende på vem tillverkaren var.

Vevstakarna var avslitna och propellerbladen krökta. Nedslaget i havsytan måste ha varit våldsamt.

Motorerna konserverades genom att de dränktes in med mycket tunnflytande konserveringsvätska.

På flygplanskroppen är höger sida relativt oskadad, medan vänstersidan är helt borta. Rengöringen var riskfylld, då man fick krypa i utrymmen med utstickande, i bland sylvassa, metallbitar, som var svåra att urskilja i vattenmassorna från högtrycksaggregaten. Det hopsjunkna taket måste resas för att kunna fuktas av, kablagerummar måste rensas på fukthållande glasull, vilken också fanns bakom panelerna.

Vid rengöringen av cockpit anades något kritvitt, som var fasttryckt i sedimenten under navigatörens plats. Det visade sig vara resterna av ett hälben.

Som kuriosas kan nämnas att i ena vingen, bakom landningsstrålkastaren, låg en ficklampa av civil karaktär. Den var dekorerad med ett skotskrutigt mönster. Förmodligen var den kvarglömd efter ett byte av glödlampa. Inget ytterligare hittades. Många plåtar hade tidigare tagits bort och planet var noga genomsökt.

Lennart tror att galvaniska effekter brutit ned flygplansnets delar. Allt tillverkat av magnesium är borta. Av sporrhjulet, som är ett exempel på detta, finns nästan ingenting kvar. Landstället däremot, som är tillverkat av stål, hade fortfarande tryck i stötdämparna.

Efter varje rengöring mättes salthalten på olika ställen på den rengjorda ytan. Den måste ligga under ett visst värde före avfuktning och konserveringsbehandling. Bergrummet var i sig fuktigt och då i synnerhet vid dimma, vilken var mycket vanligt förekommande.

Vingarna som låg på bockar restes upp på särskilt byggda stativ för att underlätta den viktiga avfuktningen.

Ett stort tält restes över flygplanskroppen, där den låg för avfuktning under hela vintern. Då och då åkte man med lastbil upp till Muskö för kontroll och tog då med sig färdigbehandlade, mindre objekt tillbaka till Flygvapenmuseum.

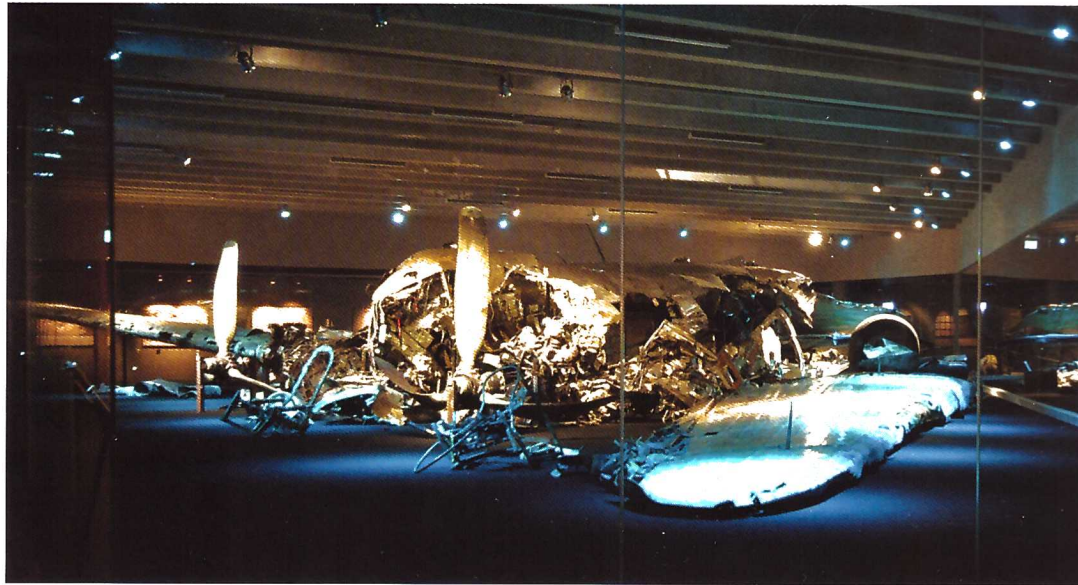
År 2008, när allt var klart, emballerades kroppen och vingarna nogsamt, vilket tog flera dagar i anspråk. Stor vikt lades vid vingarnas framkanter. På detta sätt säkrades flygplansdelarna i händelse av sjögång. Därefter lastades allt på en präm och drogs till Norrköpings hamn. Sista sträckan gick per trailer till magasinet på Jägarvallen i Linköping. I maj året därpå placerades den försvunna DC-3:an i sin jätemonter på Flygvapenmuseum.

Epilog

Avslutningsvis gav Lennart sin syn på den gigantiska Musköbasen, som var ett samhälle i sig med sjukhus och enorma reservoarer med dricksvatten. Gruppen arbetade där under veckorna och bodde då på basens hotell. Arbetsdagarna varade oftast till klockan tjugo. Alla på basen var mycket vänliga och tillmötesgående. Förrådet var som ett stort varuhus, där man mot rekvisition själv fick plocka åt sig de varor som man behövde. Slangar, rep och presenningar fixades lätt fram. Cyklar fick rekvireras för att snabbt ta sig mellan hotellet och Risdalslipen.

Bekymrad berättar Lennart om den förändring som skedde på basen under den tid de var där.

När de först kom dit var allt mycket militärt och välbekant. Man kontrollerades noggrant av vakten innan man



DC-3:an på plats i den stora montern i källaren till hall 3 på Flygvapenmuseum.

släpptes in. Med tiden blev området alltmer civilt och lades plötsligt ned som militär anläggning. Personal med specialistkompetens sades upp, u-båtar som låg inne för reparation eller service lämnades åt sitt öde. Örlogsfartygen ersattes av civila restaureringsobjekt som skeppet af Chapman. Dock bildade de uppsagda ett privat bolag som slutförde tidigare påbörjade arbeten.

De hjälpte också till med slutarbetena på DC-3:an.

Tiden tycktes vara helt ur led, för även om vakten var kvar, så vistades nu arbetare från de forna öststaterna på denna tidigare så hemliga arbetsplats, vilket kan tyckas vara en historisk paradox med tanke på det tidigare så spända läget mellan öst och väst.

Och allra sist: Ägna gärna den forna "konserveringsgruppen" en varm tanke nästa gång ni besöker Flygvapenmuseum!

FAKTARUTA

13 juni 1952 09.05	DC-3:an startar från Bromma flygplats.
09.25 - 10.10	Signalspaningen inleds och flygplanet meddelar sin första lägesrapport enligt plan.
10.15	Sovjetisk radar upptäcker det svenska flygplanet.
10.24	Den sovjetiske översten Sjinkarenko ger startorder som upphävs två minuter senare.
10.25	Lämnar DC-3:an sin fjärde lägesrapport.
10.44	Överste Sjinkarenko ger startorder till piloten Osjinskij.
10.46	Lämnas en femte lägesrapport. Samtidigt startar Osjinski med sin MiG-15 från basen i Tukums.
11.08	Sjätte lägesrapporten.
11.14	Osjinskij upptäcker DC-3:an.
11.15	Sjinkarenko sänder anfallsordern "koryto".
11.23 - 11.25	DC-3:an har fattat eld. Besättningen sänder ett avbrutet anrop.
11.25 - 11.27	Flygplanet kolliderar med vattenytan.
11.38	DC-3:an anropas - inget svar kommer.
12.16	Räddningsaktionen startar.
12.35	En Catalina anländer till söksområdet endast sex kilometer från DC-3:ans verkliga position.
14.00	Ett tiotal spaningsplan och sex fartyg deltar i sökandet.
15 juni	En livbåt med splitterskador hittas i Östersjön. Den visar sig senare tillhöra DC-3:an.
16 juni	En Catalina som söker efter DC-3:an beskjuvs av två sovjetiska MiG-15 och nödlandar på Östersjön. Besättningen överlever.
28 juni	Spaningarna avbryts. Haveriutredningen klar. Den hemligstämplas.
18 nov 1991	Sovjetunionens erkännande offentliggörs.
2000	Ett privat sökföretag, Marin Mätteknik, påbörjar under ledning av Carl Douglas, Anders Jallai och Ola Oskarsson att söka efter DC-3:an.
16 juni 2003	Vraket identifieras med undervattenskamera.
19 mars 2004	DC-3:an bärgas och förs till Musköbasen.