

JUNKERS Ju 52. SE-ADR.

Text: Bertil Boberg. Bild: Sture Nilsson

Junkers Ju 52 är ett lågvingat, fribärande monoplan med fast hjulställ eller flottörer samt helt byggt av lättmetall. Det provflögs i enmotorig version 1930 och slutversionen med tre motorer blev klar 7 mars 1932. Närmare 5000 stycken av alla typer av Ju 52/3 M byggdes under en produktionstid av 14 år, varav cirka 60% levererades till det Tyska Flygvapnet för olika transportuppdrag under andra världskriget.

AB Aerotransport (ABA) köpte sju stycken Ju 52:or för sin linjetrafik inom Nordeuropa.

SE-ADR monterades i Limhamn hos AB Flygindustri, som var ett dotterbolag till Junkers i Tyskland, och levererades den 15/7 1932. ABA satte in planet på sin linje Stockholm (Lindarängen) till Helsingfors, då utrustad med flottörer. Vintertid försågs planet med hjulställ och användes på sträckan Malmö - Amsterdam. Efter 1936 var planet uteslutande insatt i trafiken Stockholm - Mariehamn - Åbo och Stockholm - Visby.



Under andra världskriget var SE-ADR inhyrd av Svenska Flygvapnet, Tp5, och placerat på Barkarby. Efter kriget flög den mest på linjen Stockholm - Visby. 1947 köpte den kände trafikflygaren Albin Ahrenberg planet, som användes uteslutande för rund- och taxiflygningar fram till och med 1953.

Planet blev sedan brandövningsobjekt på Bromma, varför endast cockpit blev bevarad och restaurerad på museet.

Registrerade ägare:

1932-07-15	AB Flygmateriel, Stockholm.	1952-11-08	K/B M Ahrenbergs (konkursbo)
1936-12-31	AB Aerotransport,	1955-01-19	Å. Liljeqvist, Dals-Långed
1947-05-09	AB Industriediesel,	1955-08-24	Avregistrerad, brandövnings-
1948-05-12	Firma M Ahrenberg, Danderyd		objekt, endast cockpit bevarad.

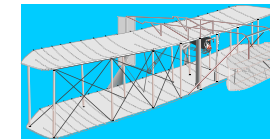
Flygplandata:

Typ: JUNKERS Ju52, 13mci (endast cockpit)	Spännvidd: 29,25 m
Tillv.nr.: 4017. År 1932	Längd: 18,90 m
Motor: 3 st. x 575 hk, P&W Hornet B 1	Höjd: 4,50 m
Max. startvikt: 9200 kg	Max. flygsträcka: 850 km
Max. fart: 240 km/tim	Operativ topphöjd: 5800 m

Arlanda Flygmuseums Vänner. Org.nr. 80 24 11-6561

Ordförande:	Sekreterare:	Ledamot:	Kassör:
Bertil Boberg	Kurt Ivarsson	Göthe Johansson	Åke Nilsson
Tel. 08-756 87 34	Tel. 018- 38 09 74	Tel. 08-512 353 47	Tel. 08-773 16 18

Flygbladet



Arlanda Flygmuseums Vänner

April 2002. Nr. 5

Ansvarig utgivare:
Bertil Boberg

Redaktör:
Sture Nilsson

Noteringar från möte den 8.3.2002 med Ingvar Robertsson.

Stiftelsen Aerospace hade sin årsstämma den 7 mars och enligt VD Ingvar Robertsson var stämman beslutsför, men varken SAS, SAAB eller Volvo Flygmotor hade hört av sig. Stämman tog bland annat följande beslut:

- Stämman godkände stiftelsens resultat- och balansräkning, samt ansvarsfrihet.
- Nuvarande styrelse och ordförande sitter kvar tills vidare.
- En advokat från Göteborg är utsedd till likvidator av stiftelsen.
- All kvarvarande personal är uppsagd till 30.6.2002.
- Ingen ny huvudman är utsedd efter 30.6.2002.

Beträffande museiflygplanen m.m. finns bland annat följande förslag:

- Saab Safiren och Bücker Jungmann blir kvar på Landvetter resp. Midlanda.
- Caravellen blir eventuellt övningsobjekt för avisning hos LfV.
- Beträffande DC-3:an finns förfrågan om förflyttning till Norrtälje.
- Metropolitan på Bromma måste bort och P O Olemyr har fått i uppdrag att undersöka om planets kondition etc.
- Segelflygmuseet vid Älleberg vill låna Funboplanet, Bergfalken och SK 12:an.
- Resterande plan skall om möjligt placeras inomhus i museet excl de stora planen dvs. Lodestar och Siebeln.

Som ni säkert känner till finns det förslag om flyttning av museet till Barkarby. I slutet av februari var tolv politiker och tjänstemän ute och tittade på museets samlingar. Något beslut har ännu ej tagits. Och vad vi förstår har Järfälla Kommun begärt att Luftfartsverket, i så fall, skall stå för flyttning plus ett års driftkostnader ?.



Vi har även diskuterat om hur det blir med arkivet i Märsta. Enligt Ingvar skall det flyttas ner till museet och avtalet sägas upp. Vi har genom Curt Ivarssons medverkan fått klart från SSF som kommer att stå för hyran från 30.6 fram till årsskiftet. Detta gör att vi under hösten får tid att registrera och flytta över föremålen.

Vi har även på nytt framfört vårt förslag om att frivilligt renovera flygplan och ha museet öppet på lördagar och söndagar. I detta sammanhang har vi även meddelat ordföranden att vi frivilliga under den senaste femårsperioden lagt ner minst 11000 timmar på museet och som vi värderat till cirka 2 miljoner kronor. Ordföranden har lovat återkomma med svar på vårt förslag.

Text: Bertil Boberg

----- Utdrag av svar på vårt brev till Flygplatschefen. Se Flygbladet februari 2002

Betr. "Frivilliggruppens" insatser under åren har dessa varit ovärderliga och tack vare dessa insatser håller nu stora delar av samlingarna hög kvalitet. Vi vill finna nya lösningar och då är det viktigt att alla inblandade parter, Luftfartsverket, Tekniska Museet, Frivilliggruppen m.fl. målmedvetet arbetar vidare för att bibehålla de värdefulla samlingarna för att dessa skall kunna visas igen. Jag väddar därför till Frivilliggruppen att även i fortsättningen delta i nära samarbete med Luftfartsverket och Tekn. Museet med arkivarbete, lagrings/renoveringsarbete och visningar för specialistgrupper (dvs på samma sätt som före 1998). Näringsdepartementet har nu utsett en utredningsman som skall se över museiverksamheten inom de statliga verken och bolagen. Det finns flera statliga företag som har motsvarande problem som vi har. Än en gång vill jag uttrycka min uppskattning över Era insatser och med fortsatt gemensamma ansträngningar kan vi skapa förutsättningar för att finna nya lösningar.

C.R. Nybergs verkstad, Flugan och B1.

Text: Göthe Johansson. Bild: Sture Nilsson

Att det blev att bygga upp Nybergs "**Flugan**" har sin upprinnelse i Breguet B1 från 1912 När vi fann material om B1 kunde vi läsa att den vinterprovades i jämförande prov med Newport M1 ute hos Nyberg på Lidingö.



Rolf Westerberg och jag åkte ut för att eventuellt hitta rester av B1 som vi då byggde upp på Barkarby. Vi hittade beräkningar av propellern till B1 av Nybergs hand, det var allt. Men däremot en hel verkstad från anno dazumal, ritningar och delar till

ångmaskiner och flygplan. Och bland takstolarna i största lokalen vingar till Flugan. Eftersom jag hade ett intresse av pionjärflygplan undersökte jag vad det fanns i delar hos Tekniska Museet.

Där fanns det ångpannor i en konstruktion på flyghyllan, en slags gyroautopilot för stjärtpartiet på en hylla i ett källarförråd.

Jag gjorde en ritning på Flugan efter foto, men hade ju också delar att ta jämförande mått på. ▶▶

Sen gällde det att övertala Tekniska Museet att få låna delarna till Flugan. Som skäl att inte låna ut dessa sade den ansvarige "vi måste tänka på forskarna i framtiden".

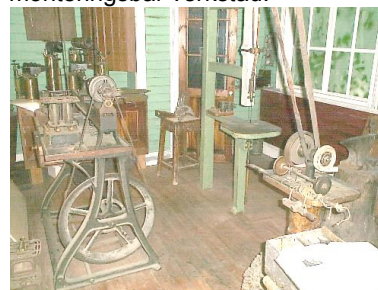
"Framtiden är vi" svarade jag. Och då sade han "tala om vad ni vill ha".

Och det var roligt att bygga upp Flugan igen. Den ställdes senast ut 1910 på Sveriges första flygutställning i Stockholm.

Mycket av konstruktionen är från cyklar, två ramar kring ångpannan. Gert Ekström, från Tekniska Museet, kom då på att det var från en "Sveacykel" plus 4 cykelhjul, cykelkedjor till driften av propelleraxlarna. Tyvärr har den blott ena driftsidan, den hittade vi i verkstan ute på Lidingö,. Till vår första utställning 1982, i gamla charterhallen på Arlanda, visade vi Flugan med en bakgrund av en enklare verkstad med Nybergs metallbearbetningsmaskin. (se bild) Och för att tala om utställningen så var den lyckad. Vi hade 25000 besökare fredag - söndag

Några år senare hörde Sundbybergs hembygdsmuseum av sej för utställningen där eftersom Nyberg hade haft sina fabriker därstädes. Och då fanns det ju pengar att bygga en riktigare verkstad med gamla foder och panelväggar. Jag gjorde en modell efter att ha studerat originalverkstan.

Det blev ju ett fritidsjobb för Per Björkner, mej och Allan Andersson att bygga en monteringsbar verkstad.



Metallbearbetningsmaskin



Blåslampor

I utställningen ingick blåslampor i olika storlekar och spritkök, och flyggrejer bl.a.



en ångmotor från 1896 tänkt att användas i en flygkonstruktion för ett monoplan som han sökte anslag för av kung Oscar II. Som han tyvärr aldrig fick på grund av "Andréolyckan", som tonade ner flygintresset i Sverige.

Nybergs motor