

Projekt Lockheed 18-56 Lodestar, SE-BZE

Text: Sture Nilsson

Som framgår av Bertils artikel om Lodestar och dess historia så kan konstateras att den stått utomhus, okapellad, alltsedan den anlände till Arlanda 1966. Men sedan ett par år pågår restaurering av flygplanskropp och motorer, externt. Det är förvånande att skalplåten, med undantag för vissa motorplåtar, fortfarande är i så bra skick som den är.

En mängd fästskruvar för luckor och plåtar är dock svårt korroderade vilket på en del ställen även medfört korrosion på aluminiumplåten.

Kroppens dekormålning har säkrats och under årets sommarperiod tvättades all färg bort på kroppens överdel liksom att avisningsgummi på stabilisator och fenor ersattes med nytt av EPDM-typ. Vidare har propellrarnas avisningsgummilist ersatts med svart färg. Propellernaven, som var rostiga, har målats om med väderbeständig silvergrå färg. Motorerna har tömts på olja och sedan besprutats med konserveringsolja.

Cockpit med instrument, motorreglage, stolsdynor mm. är tyvärr i dåligt skick på grund av rostangrepp. Detta har till stor del förorsakats av att sidofönstren varit krossade (nya insatta) ett antal år med påföljd att både snö och regn haft fritt tillträde (i stället för en gång lyckliga piloter).

Det finns dock goda möjligheter att få flygplanet i bra utställningsskick. Men för detta krävs en ganska stor insats. Rangerskadad plåt repareras, rostiga plåtskruvar utbytt eller rengjorda m.m.

Före ommålning av kroppen krävs en noggrann utvändig rengöring. Ommålningen bör göras inomhus vilket kräver någon slags temporär byggnad t.ex. tält om vi skall göra arbetet själva. Bäst vore att någon med rätt lokal, utrustning och kunskaper gjorde målningsarbetet. Polyuretanlack rekommenderas för långtidsbevarande utomhus. Sedan återstår naturligtvis polering av aluminiumskalplåten.

På vingarna måste avisningsgummi bytas ut och lister för monteringskruvar mot innervingen repareras. I övrigt borde de sedan vara i bra skick för montering och polering.

Invärdig restaurering av cockpit och kabin har f.n. låg prioritet.

Målet är att få Lodestar komplett monterad med ett nära yttre skick som för 35 år sedan och placerad på dess nuvarande plats med interiör belysning och ev. strålkastarbelysning utifrån som ett blickfång både dag- och nattetid från den stora bilparkeringen.

Flygbladet



Arlanda Flygmuseums Vänner

December 2001

Ansvarig utgivare:
Bertil Boberg

Redaktör:
Sture Nilsson

Möte frivilliggruppen 2001-12-06

Text: Bertil Boberg

Ingvar Robertsson (IR) informerade gruppen om det förstärkta styrelsemötet 2001-12-04. För att bli beslutsföra måste minst sju ledamöter av 1983 års Stiftelse för Rymd- och Luftfartsmuseet vara tillgängliga vid mötet och det lyckades. Således revs tidigare beslut upp om bland annat stängning av museet och varslat om uppsägning av personal och klubbades därefter igenom på nytt.

Tekniska Museet skall utse en ledamot i styrelsen och besluta om hur man skall hantera huvudmannaskapet.

Beslut om uthyrning av flygplan togs tillbaka tills vidare tack vare påtryckningar från bl.a. föreningen.

IR är tills vidare huvudman för verksamheten och han kommer att samarbeta med frivilliggruppen och utarbeta planer för hur verksamheten skall bedrivas i detalj.

Lagerhallen utanför baksidan av museets område kommer att sägas upp. Däremot kommer man tills vidare behålla lagret i Märsta efter påtryckningar från oss. Tekniska Museet har lovat att vara behjälplig med registrering av materialet.

Beträffande eventuell flyttning av museet, så kvarstår utredningen om Barkarby och till annan plats inom Sigtuna Kommun.

Nästa styrelsemöte kommer att hållas i mitten av januari och vi kommer att före detta möte få träffa flygplatschefen Kerstin Lindberg Göransson på Arlanda den 15.1.2002. Vi har även begärt att Göthe Johansson ►

Arlanda Flygmuseums Vänner

Ordförande:

Bertil Boberg

Tel. 08-756 87 34

Sekreterare:

Kurt Ivarsson

Tel. 018- 38 09 74

Postgironr:

Kassör:

Åke Nilsson

Tel. 08-773 16 18

skall få deltaga i styrelsemötet, som representant för 1983 års stödförening för Rymd- och Luftfartsmuseet.

Styrelsen träffade, den 27 november, museichefen Anne Louise Kemdal från Tekniska Museet och fyra medarbetare till henne, och vi framförde våra synpunkter, som blev positivt bemötta, och vi kommer att arbeta vidare med Tekniska Museet om Arlanda Flygmuseums framtid.

Vi i styrelsen för föreningen **Arlanda Flygmuseums Vänner** önskar er en

GOD JUL och GOTT NYTT ÅR

Flygbåten. "BEDA".

Ägare och konstruktör: Erland Nilsson, Harsprånget.

Text: Bertil Boberg. Bild: Sture Nilsson .



Erland Nilsson tog sitt flygcertifikat 1937 och byggde samtidigt sitt första flygplan "Blixten" som flög första gången 18.3.1939 på Kurjovikens is utanför Skellefteå. Planet hade en tomvikt på 225 kg och med en Aeronca E-II motor på 38 hp blev startsträckan bara 50m m och planet flög med en fart av 145 km/tim. Efter ca 12 timmars flygtid satte polisen stopp på grund av att flygplanet ej var registrerat och besiktigat. Efter kriget 1945 köpte Erland en Klemm 35, som havererade 1950. Hans dröm var att bygga ett sjöflygplan och efter att först ha byggt en modell, satte han igång att bygga "Beda" med bland annat delar och motor från Klemm-35:an. Byggnationen skedde först i en källarlokal, utan ritningar och när det blev för trångt hyrde han en lokal i anslutning till Vattenfalls marketenteri i Harsprånget.

Flygbåten var helt byggd i trä, tresitsig, med ställbar stabilisator, flaps och slots samt mekanisk omställbar propeller av egen konstruktion. I juli 1945 var flygbåten "Beda", döpt efter hans fru, klar att transporteras till Porjus där den sjösattes och premiärflygningen gick av stapeln den 11 juli. Provflygningen gick bra och endast smärre justeringar behövde göras. Erland hann med cirka 500 flygningar i fjällvärlden under fyra år innan Polisen sa stopp igen på grund av en anonym anmälan vilket resulterade i 40 dagsböter. Flygbåten monterades ner och ställdes in i ett skjul. Erland Nilsson avled 1965 och hans fru Beda har donerat flygbåten till Luftfartsverkets samlingar. Flygbåten "Beda" var en lyckad konstruktion och pryder idag, efter renovering, sin plats i museet.

Tillv.nr. 1. År 1954. Motor: Hirth HM 504A-2 på 100 Hp.

Spännvidd: 11,26 m. Längd: 7,56 m. Höjd: 2,18 m. Max. fart: 135 km/h

Vad händer med renoveringsobjektet LOCKHEED 18-56 LODESTAR?

Text: Bertil Boberg: Bild: Sture Nilsson



Det snart 60-åriga 2-motoriga lågvingade transportplanet fick vid leveransen 1943 tillverknings nr 2593, när det levererades till US Air Force med nr 43-16433 A 5-LO. Det flögs sedan över till England och medverkade bland annat vid invasionen av Normandie.

Lodestar 18-56 hade en kapacitet på drygt 2600 kg last eller

passagerarutrymme för 15 personer. Typen tillverkades i 625 ex.

Efter kriget inköptes maskinen av Norska Flygvapnet och fick reg. nr 2593/T-AE. 1953 såldes maskinen till finska Karair och fick reg. nr OY-VKO.

I slutet av februari 1954 inköptes planet till Sverige av Airtaco AB med reg. nr SE-BZE och användes mest för fraktflygningar av tidningar. 1957 ombildades bolaget och blev Linjeflyg AB, som bedrev linjeflygningar inrikes. SE-BZE flög i ordinarie linjetrafik främst på sträckorna Bromma-Kalmar och Kalmar-Visby-Bromma. 1958 köpte Svensk Flygtjänst maskinen och flög för Luftfartsverkets räkning för kontroll av flygfyrar och andra inflygningsapparater vid svenska flygplatser. I mars 1966 var det slutfluket och planet donerades till Luftfartssamlingarna. Nu har SE-BZE stått ute i över 35 år och vår renoveringsgrupp med Sture Nilsson och Kurt Scheidegger i spetsen har påbörjat renovering av SE-BZE.