

RAPPORT 3:e kvartalet 2006-10-03

Närvaro: Bengt Thelander 25dgr, Johan Wallin 25 dgr, Bertil Boberg 21 dgr, Nils-Åke Nilsson 13 dgr, Göthe Johansson 10 dgr, Per Sviberg 10 dgr, Kurt Scheidegger 7dgr, Bengt Åke Nilsson 7 dgr, Uno Sellgren 6 dgr, P O Olemyr 6 dgr, Per Olofsson 6 dgr, Harry Bergström 4 dgr, Kurt Ivarsson 4 dgr, Sture Nilsson 3 dgr, Bengt Gerby 1dg, Erik hammar 1 dg = totalt 149 dgr + Per Björkner LFV 22 dgr

Under juli – september har vi på helgfria tisdagar och torsdagar utfört bland annat följande:

Albatros, NAB 9, renoveringen av flygkroppen går framåt
SE-BZE, Lodestar, rengöring utvändigt flygkroppens överdel
SE-BXU, Electra, delvis nytt golv i passagerarekabin.
SE-BHF. Klemm 35, komplettering av instrument m.m. pågår
SE-CFI, MFI-10 Vipan, arbete pågår med stabilisatorn
FOSIM–simulatorn provdrift pågår
Registreringsarbetet med flygtidsskrifter plus vissa större föremål pågår.

Arlanda 2006-10-03
Bertil Boberg



Med detta medlemsblad bifogas även ett inbetalningskort för årsavgift 2007.

Årsavgiften är oförändrad 100:-

som helst bör betalas in före januari månads utgång.

**Arlanda Flygmuseums Vänner
önskar alla medlemmar
En God Jul och Ett Gott Nytt År.**

Arlanda Flygmuseums Vänner. Organisationsnr. 80 24 11-6561. Postgironr 35 26 80-3			
Ordförande:	Sekreterare:	Ledamot:	Kassör:
Bertil Boberg	Kurt Ivarsson	Göthe Johansson	
Tfn. 08-756 87 34	Tfn. 018- 38 09 74	Tfn.	Tfn.

Medlemsblad

Arlanda Flygmuseums

Vänner

December 2006

Ansvarig utgivare:
Bertil Boberg

Redaktör:
Sture Nilsson

**Junkers W 34 med reg nr FV 6 F Tp 2, kod F 4-71,
civil reg, SE-BYA.**

**Sista resan från Gällivare via Luleå/Sundsvall till
Arlanda 1961**
(utdrag artikel DN 24/9-61) och historik
Text Bertil Boberg



Än är det krut i gubben, mullrar SE-BYA vid landningen på Arlanda efter sin sista flygning 23/9 1961. Inte behöver den här flygplatsen göra skäl för öknamnet "Nödlanda" för min skull även om mina bromsar inte är i fullgott skick på grund av att jag tidigare varit mest försedd med flottörer och skidor.

Men nog känns det närmast genant att bli hyllad och pensionerad efter futtiga 3025 timmar i luften och endast 26 år gammal efter landningen av bland andra museiintendenten C G Enger och min första mekaniker numera verkmästare Bernhard Magnusson på F 16.

Jag skall villigt medge att jag i gengäld har ett ovanligt högt antal landningar, 1900 bakom mig, Det är sånt som visar att man gjort skäl för sig och hälsan har varit ihållande god? Ja, men lite småsaker har fått rättas till. Två diagonalstöttor byttes ut för några år sedan för att nämna ett exempel, men det var vanlig underhållsrutin. I vår släkt är vi seglivade, det finns fortfarande äldre och jämgamla bröder och kusiner, som fortfarande flyger. Varför så många landningar och starter för egen del? Helt naturligt när man under större delen av sitt liv varit ambulansplan.

Jag föddes som licensbarn i Limhamn, som sista tillverkade flygplan hos AB Flygindustri (dotterbolag till Junkers-Flugzeugwerk A-G i Tyskland) med tillverknings nr 2835. Därifrån kom jag direkt i Svenska Flygvapnets tjänst och stationerades i Boden och Östersund. Många duktiga och trevliga förare flög mig i tjänsten som ambulansplan i norra Sverige. 1953 efter knappt 2000 flygtimmar blev jag utmönstrad ur Flygvapnet, överförd och såld till Svensk Flygtjänst och fick då min civila registrering SE-BYA. Bror min, som är jämnårig kom dit 1940 efter att först ha flugit i ABA:s tjänst från 1935 och utförde för Flygtjänsts räkning kartläggningsjobb för Kartverket, bogserade även mål för Luftvärnet till 1945, då han efter en brand i en av hangarerna på Bromma kasserades.



Jag började även som målbogserare, fick blindflygutrustning och allmän uppfräschning. Efter drygt tre år såldes jag vidare till Lapplandsflyg AB i Porjus och fick åter ta på mig skidor och vid öppet vatten flottörer. 1957 började motorn Bristol Mercury VI bli lite trött, och jag fick en ny Pratt & Whitney R 1340 på 550 hk inmonterad, som gjorde att jag blev mycket piggare. Jag fick även nya skidställ 1959 av typ B5-5009. Efter ett år brast högra skidans axel vid start, och piloten Olle Ek fick landa på en skida medan den andra bara hängde kvar i vajrarna då jag medförde 3 passagerare och 100 kg last vid tillfället, men som tur var hade jag en duktig förare. Varför hamnade jag hos Luftfartsverkets flygsamlingar på Arlanda. Jo, efter lastning och flygning med fisk till Gällivare upptäckte personalen att det läckt ut saltlake på durken. Trots många försök till rengöring började min aluminiumplåt få frätskador, så då beslöt ledningen att jag skulle flygas till Arlanda, där jag blev hänvisad till K-rampen och fick stå utomhus i många år. Jag fick göra vissa avstickare till andra platser, först till F 2 i Hägernäs för inspelning av filmen "Lysande landning" på sjuttioalet och under 1980-talet fick jag landsvägstransport till Köpenhamn för inspelning av en film om 2:a världskriget. 1986 blev jag placerad inomhus och renoverad av Arlandagruppen. 1998 öppnades flygmuseet och efter drygt tre år, så stängdes museet och nu blir jag ompysslad av Arlanda Flygmuseums Vänner och hoppas fortfarande på bättre tider.

