



Interiörfoto av passagerarkabin och cockpit

Renovering av pilotstolar och passagerarstolar pågår.

AFV RAPPORT 2:a kvartalet 2007-07-10

Närvaro: Bengt Thelander 20 dgr, Johan Wallin 12 dgr, Bertil Boberg 21 dgr, Nils-Åke Nilsson 16 dgr, Göthe Johansson 16 dgr, Per Sviberg 11 dgr, Kurt Scheidegger 14 dgr, Bengt Åke Nilsson 11 dgr, Sture Nilsson 12 dgr, Bengt Gerby 8 dgr, Uno Sellgren 16 dgr, P O Olemyr 8 dgr, Bo Edström 4 dgr, Per Olofsson 3 dgr, Kjell Havring 1 d, Harry Bergström 12 dgr, Kurt Ivarsson 10 dgr = 195 dagar + Per Björkner 20 dagar= totalt 215 dagar.

Vi har på helgfria tisdagar och torsdagar utfört följande renoverings- och underhållsarbeten på föremål ur Arlanda Flygsamlingar.

SE-BZE, Lockheed Lodestar, utfört målning av ställ till sporrhjul, antenner och gjort kompletterande arbeten i cockpit.

SE-BXU, Lockheed Electra. Vi har börjat sätta in ny plywood klädd med gallon på väggar och tak i passagerarkabin.

SE-BHF, Klemm-35. Fortsatt med isättning av instrument på instrumentbrädorna plus dragning av wire till roder.

Albatros NAB 9, Arbeten med flygkroppen pågår enl plan.

Registrering pågår av flyginstrument och propellar.
Dessutom har vi lagt ner en del tid på att utforma en hemsida för Arlandasamlingarna. Den första versionen av hemsidan beräknas vara klar under augusti månad. Men en temporär förstasida finns redan med adressen: (www.arlandaflygsamlingar.se).

Dessutom har vi fortsatt med att stryka på grå golvfärg i lokalen.

Arlanda Flygmuseums Vänner. Organisationsnr. 80 24 11-6561. Plusgironr 35 26 80-3

Ordförande:	Sekreterare:	Kassör:	Ledamöter
Bertil Boberg	Kurt Ivarsson	Tv Bertil Boberg	Sture Nilsson, Per Sviberg
Tfn. 08-756 87 34	Tfn. 018- 38 09 77	Tfn.08-756 87 34	Kurt Scheidegger

Medlemsblad

Arlanda Flygmuseums Vänner

Augusti 2007

Ansvarig utgivare:
Bertil Boberg

Redaktör:
Sture Nilsson

KALLELSE !

till föreningens höstmöte lördagen den 10 november 2007,
kl. 13:00 i museihallens cafeteria.
Öppet mellan 11:00 – 15:00.

En resa till Florida och Kennedy Space Centre...

Text: Kurt Ivarsson. Foto: Sture Nilsson



Vi som gjorde resan var 37 medlemmar ur föreningen "SE-SAM", en pensionärsförening för pensionerade piloter, navigatörer och flygmaskinister som tidigare tjänstgjort i cockpit i något svenskt civilt bolag. I vår styrelse ingår en norrmann, Tore Granaas, en idéspruta av stora mått och redan för tre år sedan kläckte han idén att vi borde bilda "Christer Fuglesang Fan club" och åka över och se uppskjutningen, som var aktuell redan då. Genom haverierna med "Challenger" och "Columbus" försenades dock uppskjutningen, men den 9 dec 2006 var det dags.

Genom Tores stora internationella kontaktnät fick vi "VIP-treatment" vid uppskjutningen, dagarna före fick vi komma närmare "Discovery" än de flesta andra besökarna och studera uppskjutningskontrollen, VAB-byggnaden (Vehicle Assembly Building), liksom landningsbanan och deras gigantiska museum med Apollo-kapseln, månlandaren och stenar

hämtade på månen m m. Startdatum var satt till den 7 dec och i god tid den kvällen var vi på Space Centre, dit vi var inviterade på en VIP-middag med en tidigare astronaut som värd. Det visade sig vara en charmerande och humoristisk person som villigt svarade på mer eller mindre knasiga frågor. Efter middagen gick vi ut på restaurangens terrass, ca 8 km (5 miles) från uppskjutningsrampen (säkerhetsavståndet för alla som inte är direkt involverade) och följde den slutliga nedräkningen genom högtalare, men på grund av ogynnsamma vind-förhållanden stoppades nedräkningen på T-5 min...och Maud Olofsson och Lars Lejonborg åkte hem...

Men vi stannade kvar...och belöningen kom den 9 dec, även om tveksamheten var stor – så sent som 4 timmar före uppskjutningen meddelade NASA att chansen bara var 40/60 för en uppskjutning. Men den kvällen fick vi en upplevelse för livet; i den mörka natten exploderade plötslig horisonten i ett bländande sken och ett öronbedövande dån nådde så småningom fram till oss...Christer var på väg...

Hans fantastiska arbete på rymdstationen vet Du lika väl som jag, men Du vet kanske lite mindre om det enorma arbete som utförs av folket på marken och som möjliggör rymdfärderna. Ca 69000 personer är involverade på ett eller annat sätt före under och efter en rymdfärd och "turn-around"- tiden mellan två färder är ca 2½ månad. Färjan kollas in i minsta detalj i VAB-byggnaden och där monteras också bränsletanken och de två utvändiga raketmotorerna. Färjan lyfts på plats av en kran som lyfter 325 ton och placeras på en chassi som i sig själv väger 2750 ton och som 14 dagar före lift-off sakta (½ km/t) går de 6½ km ut till startplattan där den – med en enorm precision – lyfts på plats och bultas fast. Bultarna sprängs bort i startögonblicket och därefter hålls balansen med hjälp av datorer och raketmotorer.

Bränsletanken fylls med 425 ton flytande syre (-150 gr) och 400 ton flytande väte (-220 gr) och hela ekipaget väger 925 ton i startögonblicket. Då kyls plattan av 1,2 milj l vatten som sprutas ut under 40 sek! Startraketerna utvecklar ca 5 milj hkr! Fram till detta ögonblick styrs förloppet från Kennedy, men när bultarna sprängs loss övergår kontrollen till Johnson Space Centre i Houston, som följer ett strikt sekundschema. Houston ger order om en rollmanöver efter 9 sek. Den tar 6 sek och efter ytterligare 28 sek lättar man på gasen – går från "full pwr" till "climb pwr" för att minska påfrestningen på människor och materiel och efter 126 sek – på 55000m höjd – släpper man de båda yttre raketmotorerna och de faller ner i Atlanten och plockas upp av följefartyg. Efter 8 min och 33 sek stängs motorerna av och 18 sek senare slänger man den stora tanken, men man är då i rymden och den brinner upp vid återinträdet.

Efter 12 dagar i rymden var det dags för återfärd, även det ett under av precision. När landningsfasen börjar är färjan på andra sidan jordklotet, den inleds med att färjan vänds 180 gr och "backar"/bromsas ner, på order av datorerna, varefter den vänds 180 gr igen före återinträdet. Undersidan glöder och det är radiotyst i ca 4 min. Farten minskar hela tiden och banan korrigeras genom några vida S-svängar över Arizona/Texas. Så småningom går man genom ljudvallen (en "dubbelbang" hörs) och då tar piloten över och flyger färjan manuellt till landning med hjälp av ett korsvisarinstrument. "Gear down" 14 sek före landning, speed vid sättning = 350 km/tim och då har man 4500 m bana att bromsa på...hemma igen...

Restaurering av museets SE-BXY, Lockheed 12-26 Electra Jr

Sedan ca ett år pågår restaurering av passagerarkabin och cockpit. Båda var i mycket dåligt skick från början. Golv saknades, väggpaneler saknades eller satt lösa. De som fanns var trasiga och i dåligt skick. Takpanelerna var också i lika dåligt skick. Stolar saknades i passkabinen och i cockpit saknades vänster stol. Spruckna frontrutor, eller provisorisk tillverkade i plast. Externt har restaurering gjorts tidigare men vissa arbeten återstår, bl.a tillverkning av motorplåtar och komplettering av hjälppapparater för motorerna

Detta var i stort sett utgångsläget vid arbetets början 2006.

Ett antal av våra entusiaster, med projektansvarige Per Sviberg har lagt in golv och matta i hela kabinen. Kvarvarande väggpaneler i plywood har reparerats, andra nytillverkats och försetts med grön galon. Fn. tillverkas nya takpaneler som senare förses med vit galon. Takarmatur har inköpts och elledningar skall läggas in till dessa för belysningen. Några stolar har anskaffats för kabinen liksom förarstol.

Av nedanstående resumé framgår att planet har en intressant historia varför vi är mycket angelägna om att återställa planet till museiskick.

Den 13 april 1942 levererades planet till Nederlands East Indias Government som beställde 36 st av typen. Det registrerades sedermera på KLM men blev stående på Curacau. Efter kriget övertogs det av Royal Netherlands Air Force med beteckningen T-3 och tilldelades Netherlands Communications Squadron. 1953 köpte Svenska Airtaco planet med reservdelar för 70.000:- och registrerades SE-BXU. Efter en icke godkänd ombyggnad på Kastrup tog Torvald Andersson planet till Fjärdhundra utanför Sala där det blev stående till 1990 då det med helikopter flyttades till Arlandasamlingarna. Ett omfattande arbete vidtogs med att rengöra planets utsida innan ytterligare renovering påbörjades.