



Arlanda Flygsamlingars Vänner

December 2008

Ansvarig utgivare: Bertil Boberg

Redaktör: Jan Forsgren

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR!

OCH ETT VARMT TACK TILL SAMTLIGA VÅRA SPONSORER!!

Redaktören har ordet...



Som en följd av ökad arbetsbelastning, har redaktörskapet för medlemsbladet överlämnats till Jan Forsgren. Och vem är nu Jan Forsgren? Jo, en 43-årig västerbottning med ett sedan barnsben starkt intresse för flyg och flyghistoria. Jag har skrivit ett antal artiklar i *Svensk Flyghistorisk Tidskrift*, *Ikaros* och *Air Entusiast*. Min första bok om SILA:s Boeing F-17 *Swedish Fortresses* kommer inom kort.

Målsättningen är att medlemsbladet ska utkomma två gånger/årligen, maj och november, vilket innebär en något minskad utgivningstakt.

Kampen för ett permanent civilt flygmuseum har nu pågått sedan 1953. Ärendet har stötts och blötts i ett närmast otal statliga utredningar. Initiativkraft har

alltid funnits, men medelsbrist har satt käppar i hjulen. Civila flygsamlingar finns i samtliga våra grannländer, Danmark, Finland och Norge. Diskussioner pågår för närvarande att förlägga ett framtida civil flyghistorisk samling i Lindarängen, i sig en mycket betydelsefull plats i svensk flyghistoria. Förhoppningsvis kommer beslut att tas i denna fråga inom en snar framtid.

Jan Forsgren

Arlandasamlingarna

Öppettider för visning och telefon-samtal helgfria tisdagar, torsdagar och första lördagen/månad. kl 10:00 – 15:00

Postadress:

Arlanda Flygsamlingar Vänner,
c/o Luftfartsverket,
190 45 STOCKHOLM-ARLANDA
Tel: 08-593 600 33

E-post: arlandasamling@telia.com

Hemsida: www.arlandasamlingarna.se

Plusgiro: 352680-3

Organisationsnr: 802411-6561

Besöksadress:

Benstocksvägen, Stockholm-Arlanda

Kontaktpersoner:

Bertil Boberg: 08-7568734

E-post: bertil.boberg@telia.se

Kurt Ivarsson: 018-380 77

E-post: kurt.ivarsson2@comhem.se

RAPPORT för 3:e kvartalet 2008-09-30

Närvaro: 23 personer. Totalt 233 dagar.

Frivilliggruppen har på helgfria tis- och torsdagar utfört följande renoverings- och underhållsarbeten vid Arlanda Flygsamlingar

SE-BXU, Lockheed Electra.
Komplettering av instrument och klädsel av passagerarstolar pågår

SE-BHF, Klemm 35. Renovering av motor jämte propellernav pågår.

SE-CPB, Norseman Mk IV. Fastsättning av plåtar på kropp + målning av flygkroppen pågår

NAB 9. Plywoodklädsel av flygkropp + tillverkning av två flygstolar pågår



NAB 9:an som hon såg ut i oktober 2008.

Motorer. Renovering av Alvis Leonides-motor jämte tillverkning av ställ pågår
Registrering. Registrering av flyginstrument och större flygmodeller pågår

Dessutom har vi under perioden monterat upp en markradar, tagit bort sly och pallat upp den stora radaranläggningen.

Arlanda 2008-10-02
Bertil Boberg

NYA FÖREMÅL

Inom kort kommer Windex 1100 SE-XSD att deponeras vid Arlandasamlingarna.



Windex 1100 konstruerades 1980, av Sven-Olof Ridder, och flög första gången som segelflygplan 1985. Windex 1100 utvecklades senare till motorseglaren Windex 1200, som finns tillgänglig som en byggsats för hembyggare. Flera Windex 1200 flyger i Sverige och i ett flertal andra länder.

En DC-9 simulator har överlåtits till samlingarna av Oxford Flight Academy. Under 2009 kommer plats att beredas för ett verkstadsutrymme där simulatoren nu är placerad.

EFTERLYSNING!

Vår Linktrainer håller för närvarande på att restaureras, dock behövs en kunnig frivillig som är kunnig på elsystem. Ring 08-59360033 för mer information.



UR GÖMMORNA

Airspeed Oxford-vingar



Att det vid Arlandasamlingarna finns många undangömda flyghistoriska skatter är välbekant. Bland de mindre kända skatterna är två st vänstervingar från det brittiska skol- och transportflygplanet Airspeed AS.10 Oxford, som tillverkades i 8,581 exemplar. Efter det Andra världskriget såldes åtskilliga Oxford till civila ägare, medan en civil variant, AS.65 Consul, speciellt utvecklade med mindre flygbolag i åtanke, byggdes i omkring 200 exemplar. I Sverige använde sig Aero Nord AB, Aeropropaganda AB och Transair av både Oxford och Consulflygplan, framför allt för tidningsflygningar, men även för malmletning. Oxford och Consul ansågs särskilt väl lämpade för malmletning i och

med att de var tillverkade helt i trä. Sammanlagt fanns sex st Oxford och fem st Consul registrerade i Sverige.

Den tekniska standarden på flygplanen kunde i förekommande fall betecknas som undermålig. Vid ett tillfälle var Pelle Lovén, ägare till Transair, oense med luftfartsinspektör Björk om luftvärdigheten på en av bolagets Consuler. Efter en kort men intensiv diskussion, trampade Björk avsiktligt genom ett av flygplanets dukklädda höjdroder. Nu var flygplanet belagt med flygförbud! Det sista svenska Oxforden, SE-BZU, skrotades i början av 1960-talet.

I samband med att det norska flygvapnet i början av 1950-talet tog sina kvarvarande Oxford ur tjänst, köptes ett antal av dessa för en billig penning. Fem av flygplanen registrerades aldrig, utan användes som reservdelar. I samband med att Lockheed 12A SE-BXU 1990 hämtades från Torvald Anderssons gård i Fjärdhundra, återfanns även två st Oxfordvingar samt mindre komponenter från en Avro Anson. Vingarna har fortfarande kvar sin gula originalfärg, och är för närvarande instuvade mellan de två arkivcontainrarna. Det finns inga för närvarande inga planer på att restaurera vingarna. Det kan dock nämnas att Airspeed Oxford är, trots det stora antalet tillverkade flygplan, en raritet. Ungefär 10 st finns bevarade vid flygmuseer runt om i världen.

Jan Forsgren

PUBLIKATIONER

År 2009 kommer Arlandasamlingarna att publicera en flygbok, skriven av Karl-Eskil Sahlman. I skrivande stund pågår redigering av boken. Karl-Eskil är av många känd som en förkämpe för utvecklingen av det civila flyget i Sverige.

Efter tiden i Flygvapnet fick Karl-Eskil Sahlman jobb i AB Värmlandsflyg, ett av många små flygföretag som etablerades av driftiga entreprenörer efter krigsslutet. Oftast hanns optimismen ikapp av de ekonomiska realiteterna. Karl-Eskil Sahlman har nu skrivit en bok om sin tid

på, enligt författarens egna ord "Flygets bakgård", *Minnen från AB Värmlandsflyg 1946-1950*. Boken ger en fascinerande inblick i Värmlandsflygs verksamhet, som framför allt innefattade rundflygturnéer i Värmland, Dalarna och Norrland, men även taxiflygningar och skolflygverksamhet. Detta var flygverksamhet långt ifrån den 'glamour' och förstasidesstoff som enligt dåtidens press fanns representerad i Flygvapnet och trafikflyget. Karl-Eskil beskriver med insikt, värme och inte så lite humor en föga känd civil flygverksamhet. I boken finns

episoder om glädje, kamratskap, frustration, ekonomiska svårigheter och tragik. Det är egentligen förbluffande att så pass lite tidigare har skrivits om denna verksamhet, framför allt för att Värmlandsflyg och andra liknande flygföretag genom rundflygningar bidragit till att väcka flygintresset hos tusentals svenskar.

Jan Forsgren



**OBS! GLÖM INTE ÅRSAVGIFTEN ENLIGT
BIFOGADE INBETALNINGSKORT!
ÅRSAVGIFTEN ÄR FORTFARANDE
LÅGA 100 KRONOR!**