



VÄSTERÅS FLYGMUSEUM INFORMATIONSBLAD Nr 2013-1 mars 2013



Se oss även på vår hemsida www.flygmuseum.com

Inledning

Hej.

Det har sannerligen varit både en aktiv vinter och en aktiv vår.

Det började med en del flygning strax efter årsskiftet. Redan den 14 januari stack Göran Svanberg till Björneborg i Finland med Vampire SE-DXT på inbjudan av Finländarna att uppvisningsflyga med sin Vampire i samband med ett jubileum man hade där.

Efter vad som rapporterades därifrån var besöket uppskattat och vida uppmärksammat i lokala media. Maskinen blev stående där en tid för att flygas hem drygt en månad senare av Bent Jacobsen, som nu är influgen på den maskinen.

Likaså har alla tre Safirerna varit ute och luftat på sig denna vinter.

Helt lätt har det inte varit för piloterna då taxibanorna ett tag var helt igenade och extremt hala.

Dock kan det vara stämmingsfullt att var uppe även vintertid.

Bilden till höger är tagen av Sture Friedner vid 14 tiden en kall dag i mitten av januari, då denne provflög sin Safir efter propellerbyte. Är det manne södra banändan vi skönjer i förgrunden i motljuset strax framom Safirens högra ving?

Det har alltså varit en hel del flygande denna vinter ändå trots snöhinder och halkiga taxibanor.



Arbetet med den nya organisationen fortgår planenligt.

Det krävs ju två på varandra följande föreningsstämmor för att ändra stadgar och därmed organisation i den omfattning som det här är fråga om.

Första föreningsstämman av dessa två hölls den 16 februari i Gula Villan med ett trettiotal närvarande röstberättigade och andra. Huvudpunkten var punkt 5 på dagordningen, nämligen den att besluta om att ändra stadgarna till den av stadgekommiten föreslagna lydelsen innebärande ändring av nuvarande organisation till en organisation mera anpassad till nuvarande arbetsformer. Efter en del diskussion beslutades också enhälligt att acceptera de nya stadgarna.

För att dessa nya stadgar skall kunna träda i kraft måste samma beslut tas på nästa stämma också, vilken äger rum lördagen den 23 mars. Då skall också den nya styrelsen väljas.

Vid mötet den 16 februari tillsattes därför en valberedning med uppgift att ta fram förslag till ny styrelse för 2013. Den valberedningen har nu varit i arbete en tid och har, vad som rapporterats, kommit långt på väg i sitt arbete. Det förefaller således högst sannolikt att vi får se en ny styrelse den 23 mars som kan komma att börja sitt arbete redan dagen efter.

Arbetet med årets Roll Out, planerat att äga rum söndagen den 26 maj, pågår också för fullt.

Ansvariga för huvudflygprogrammet är Hans Holm, Göran Svanberg och Bent Jacobsen.

Programmet på söndagen har redan börjat ta form, se hålltider och allmänt upplägg på nästa sida.

Det verkar som om vi i år kanske får se också ett antal av SAFHF (Swedish Air Force Historic Flights) maskiner i luften efter vad som hittills framkommit. Visst vore det fint att få se vid det här laget rariteter som tunnan och draken i luften över Hässlö igen.

Av tyngre maskiner hoppas vi förstås att få se samma som förra året d.v.s. Heron, Pembroken och Åke Janssons

DC3. En intressant nyhet vore om vi detta år möjligen också kunde få se Jan Andersson Invader i luften. Enbart den maskinen har lika många hästkrafter i sina 2 motorer som de tre övriga nämnda tillsammans. Vi får se hur det går.

Om allt kommer i luften i år som flaggats för går nog både platta 2, 3 och 4 åt för att få plats med allt.

Det är väldigt många människor inblandade för att få en flygdag att fungera organisatoriskt, så planeringsansvariga med Rune Domås och Hans Holm i spetsen har bråda tider just nu. Nu har dom dock vanan inne efter ett antal väldigt framgångsrika flygdagar tidigare, så om bara vädrets makter står oss bi så skall det nog gå bra i år också.

I hangaren pågår årsservicen för fullt. Går man runt och tittar så finner man flera maskiner mer eller mindre avklädda. Till dom hör DC3'an, Pembroken, en del av J Holländers maskiner mm. Dessutom har Jakob stuvat sin Cats i en container och skickat iväg den någonstans, så även i hangaren händer det en del just nu.

RWD

Roll Out söndagen den 26 maj 2013, hålltider och allmänt upplägg f.o.m. fredag.

Det program som det arbetas med just nu ser ut som nedan. Självfallet kan det komma ändras beroende på vad som inträffar från nu fram tills det är dags.

Fredagen den 24 maj

13.00 till 19.00 Ankomst flygplan, flygträning, demoflyg

Lördagen den 25 maj

13.00 till 19.00 Ankomst flygplan och eventuell flygträning

Söndagen den 26 maj, program enligt nedan

08.00 till 10.00 Landningar främmande flygplan.
10.00 till 11.00 Reservtid för träning (träning annars på lördag 25 maj)
11.00 till 11.45 Briefing piloter
11.45 till 12.30 Flygskolor samt 3 st Klemm 35 i ett förprogram samt eventuellt även modelljet.
12.30 till 12.50 Sportbilar (Ferrari och liknande) visar upp sig på banan
12.50 Veteranflygdivisionen delar ut förtjänststecken
12.55 Invigning, Landshövding Ingemar Skogö
13.00 Fallskärmschoppning (inleder uppvisningsprogrammet)
13.00 till 15.30 Flyguppvisningsprogram
15.30 Slut

Kansli och shop och guider

Måndagarna den 25 februari och den 4 mars hölls allmänt informationsmöte om den kommande organisationsändringen. Därvid passade Kjell Andersson och hans medhjälpare på att visa kansli och shop och berätta om vad som tillkommit i fråga om nymodigheter här.

Ca 40 personer hade hörsammat kallelsen och kom.

Under sportlovsveckan var det öppet hus en av dagarna för föräldrar och framför allt barn. Museet var välbesökt den dagen med framför allt yngre besökare intresserade sig för allt. Guiderna hade fullt upp att göra med att svara på frågor och hålla reda på ungdomarna.

Hangar

Från hangaren rapporteras att flera av flygplansägarna håller på med sin årsservice. Att maskinerna därvid kläs av mer eller mindre för att man skall komma åt filter och andra detaljer hör till.

På bilden nertill till höger håller Bengan, Göte och Lars (skymd) på med någonting i Pembrokens högra lanställsurtygme.

Bilden till höger är Jakobs Pitts Phyton. Man kan som sagt behöva strippa plåtar för att komma åt men när det gäller Jakobs Phyton så förefaller han ha tagit i rejält. Inte många plåtar kvar på kroppen där. Fast det förstås, Jakob tänker visst måla om plåtarna och då är det nog lättare att göra detta vid sidan om får man tro. Jakob vet nog vad han gör. Bilderna har Karl Henry tagit.



Från simulatorhyllan

På simulatorhyllan finns just nu inte mindre än fyra verksamma simulatorer igång. Dessa är från äldsta till yngsta Link Trainern, Metropolitan, En J35 Saab Draken och DC10'an.

I tillägg arbetas det nu på inte mindre än tre simulatorprojekt till. Dessa är projekt Airbus A320, projekt J35(J) Saab Draken (nr2) och ett projekt f.n. i materialanskaffningsfasen Fokker F28.

Var och en av dessa maskintyper, vars simulatorer vi har och kommer att få, har förstås en intressant historia bakom sig i form av teknisk prestanda och tjänstgöring i olika bolag välden över.

Att gå in i detalj på teknik och historia här är för mycket men att presentera våra individuella projekt låter sig naturligtvis göras.

Tanken med det här är att ta ett projekt åt gången, tala om var vi står och vad vi avser komma med det färdiga jobbet dvs. färdig simulator.

Vi börjar då med det första stora projektet som startades för ett par år sedan dvs. projekt A320. Det är Torbjörn Persson från simulatorgruppen som står för innehållet i det här reportaget.

Låt oss börja med vad simulatorm skall simulera.

Den skall ge upplevelsen av, dvs. simulera besättningens arbete på förarplats i en Airbus A320 så nära verkligheten som möjligt. För att klara detta måste arbetsplatsen, dvs. förarkabin, vara bokstavligt talat identisk med den verkliga. Allt detta kan åstadkommas och det är detta som projektet går ut på.

När simulatorm är klar kommer upplevelsen i cockpit att bli så lika verkligheten att föraren tror sig sitta i en flygande maskin, därom är vi ganska säkra.

Först något om den maskin vi pratar om här. **Airbus A320-familjen** är en familj av kort-till medeldistans passagerarflygplan som tillverkas av Airbus. Familjen består av A318, A319, A320 och A321. Den första leveransen skedde år 1988. A320 var pionjär i användningen av det digitala fly-by-wire-flygkontrollsystemet i kommersiella flygplan. Med 4326 tillverkade t.o.m. juni 2010 och 4253 av dessa flygplan i trafik är det den näst bäst säljande jetflygplansfamiljen genom tiderna. Enbart Boeing 737, dess närmsta rival och en äldre konstruktion, har sålt bättre. Bilden till höger visar en av SAS ägd Airbus, en A319 dvs. en något kortare variant men i övrigt lik A320. Besättning 2 till 3 man och en kapacitet på upp till max 150 passagerare (källa nätet)



En av SAS ägd Airbus på väg någonstans. Kanske kan du som pilot spaka vår kommande simulator just på det här fältet om vi kan hitta igen var det är?

De tekniska framstegen hos A320 inkluderar:

- den första helt digitala fly-by-wire-styrssystemet hos ett civilt passagerarflygplan, därmed även det första flygplanet med aerodynamisk instabilitet (på engelska *relaxed stability*).
 - en helglasad cockpit i motsats till hybridvarianterna som kan återfinnas hos A310, Boeing 757 och Boeing 767
 - det första passagerarflygplanet med smal kropp där en betydande del av strukturen är gjord av kompositmaterial
 - centraliserade service- och diagnostiksystem som tillåter diagnostik av problem från cockpit
- Airbus har installerat LCD-monitorer på flygdäcket i sina nya A318, A319, A320 och A321 i stället för den ursprungliga CRT-monitorerna (katodståletub). Dessa inkluderar huvuddisplayerna och backupinstrumenten (till exempel den artificiella horisonten) som tidigare utgjordes av en analog monitor. LCD-skärmar är lättare och producerar mindre värme än CRT-skärmar.

Motorer. 2 x CFM international CFMC56-5 (dragkraft 2x111 kN) eller 2xIAE V2500 (dragkraft 2x120 kN)
Första flygning 22 februari 1987

Byggläge i slutet på februari 2013

Det mesta av bygget pågår i A320 rummet vid trappan upp till simulatorbryggan. Man ser alltså inte utifrån hangaren vad som pågår därinne. När anläggningen är klar skall den flyttas upp på simulatorbryggan är det tänkt.

Just nu ser inte Airbus simulatormycket ut för världen, men skenet bedrar.

Provflygning med gott resultat har genomförts för att verifiera de enklare funktionerna.

Efter detta har simulatormonterats ner för att förbättra bland annat kabelinstallation.

Nu byggs den upp i ett modulsystem vilket kommer att underlätta framtida underhåll, utveckling och eventuell felsökning/reparation.

Moduluppbyggnaden bidrar även till att man lättare ska kunna flyga simulatorm.

I början av mars beräknas man kunna provflyga i gen. Det blir då på en grundläggande nivå, bland annat med en enklare funktionalitet på autopiloten.

Det som sedan återstår är att bygga upp overheadpanelen och att driftsätta panelbelysningen.

Efter det kommer övrig funktionalitet successivt att driftsättas.



Interiör från simulatorns förarplats. Man ser att det är en arbetsstation med mycket digital utrustning. Flera fyrkantiga hål en del säkerligen avsedda för datorskärmar.

I kommande utskick kommer övriga projekt att presenteras. I detta utskick får det räcka med det här.

