



VÄSTERÅS
FLYGMUSEUM
INFORMATIONSBLAD
Nr 2013-2 juni 2013



Se oss även på vår hemsida www.flygmuseum.com

Allmänt

Våren är ofta en bråd tid i vår verksamhet med många aktiviteter på gång normalt kulminerande med vår Roll Out i slutet på maj. Denna vår var därvidlag inget undantag, snarare har vi haft mer att göra denna vår jämfört med tidigare.

Årsmötet lördagen den 23 mars, det andra i ordningen behandlande våra stadgar, var en milstolpe i vår verksamhet. Denna dag i Gula Villan beslutade årsmötet slutgiltigt om sådana ändringar i våra stadgar att fortsatt verksamhet kan bedrivas utifrån en ändrad organisation mera anpassad till nuvarande verksamhet och storlek. Vid det föregående mötet hade en valkommitté tillsatts för att inför mötet den 23 mars kunna föreslå en ny styrelse att handha den fortsatta verksamheten. Den av denna valkommitté föreslagna styrelse valdes också, så från och med den 23 mars har museet nu en styrelse bestående av nedanstående personer.

Anders Gärdström, ordförande	1 år	Anders Jacobsen	2 år
Curt Cronerud, vice ordförande	2 år	Mats Carlsson	1 år
Tom Ax, sekreterare	2 år	Mikael Melander	2 år
Niklas Eriksson	1 år	Lars Hermansson	1 år
Ragnar Eriksson	1 år		

Det här innebär alltså att det mångåriga och oerhört framgångsrika ledarskap av museet som utövats av vår förre ordförande Rune Domås och vår förre vice ordförande Sören Hedberg nu upphört. Det är svårt att beskriva vad Runes och Sörens ledarskap betytt för museet. Det är väl snarast så att dessa båda många gånger varit museet. **ETT STORT TACK SKALL NI BÅDA HA FÖR ALLT NI GJORT OCH FÖR VAD NI BETYTT FÖR MUSEET!** Vi hoppas förstås och tror på fortsatt engagemang från dig Rune och från dig Sören även i fortsättningen, även om det blir i en annan form. Museet behöver er.

Den nya styrelsen har börjat sitt arbete. Nu tar det tid för en ny besättning att sätta sig in i verksamheten och än mera påverka kursen. Dagliga arbetet skall därför fortsätta i oförändrad omfattning tills eventuella nya direktiv kommer, enligt direktiv från den nya styrelsen. "Business as usual" tills vidare med andra ord.

Torsdagen den 16 maj, mellan klockan 18.00 och 22.30, hade Länsförsäkringar "hyrt in sig" i museet för ett event för egna medarbetare med flyg som tema. Från museets sida svarade Kjell Andersson och Tom Ax för de omfattande arrangemang som kom att krävas av oss.

Det började redan på tisdagen, då behovet av en stor friställd yta i hangaren innanför portarna krävde omfattande inre och yttre rangering av våra flygplan. Större delen av tisdag eftermiddag gick åt för det. Därefter var museets personal engagerad mer eller mindre dygnet runt fram till dess bussarna med länsförsäkringarnas gäster lämnade museet på torsdagsnatten och lite till. Det blev åtskilliga mantimmar från vår sida men också en rejäl ersättning till museet. Mera därom på nästa sida.

Bara tio dagar efter att museet upplåtits åt Länsförsäkringar kom så årets stora begivenhet. Söndagen den 26 maj gick årets Roll Out av stapeln efter nästan ett års planeringsarbete.

Ett par veckor innan togs Åke Janssons DC3 och Jan Anderssons A26 Invader ut. Båda maskinerna hade man jobbat hårt med på sluttampen för att de skulle bli flygklara. Mycket riktigt provflögs också Invadern av Jan Andersson fortfarande så sent som på fredagen före Roll Out.

Söndags morgonen den 26 maj var klar och solen sken, vilket är ett måste för att garantera god publiktillströmning. Visserligen blåste det en frisk, byig nordlig vind, vilket gjorde att fallskärmshopparna fick stå över och försvårade för piloterna som uppvisningsflög, men trots detta blev årets Roll Out en framgång både publikt och finansiellt, även om vi fick lite regn på oss sent på eftermiddagen.

Utöver egna maskiner medverkade även Swedish Air Force Historic Flights med tre maskiner och flygvapnet med en Herkules som landade och en JAS Gripen som uppvisningsflög men ej landade.

Flygshowen avslutades med att Jan Andersson gjorde ett fingerat bombanfall norrifrån med Invadern och med pyrotekniska hjälpmedel på marken åstadkoms simulerade bombnedslag.

Årets Roll Out inleddes med ett tal av landhövding Ingemar Skogö, som berömde museet för dess engagemang. Likaså hedrades ett antal personer med omnämmande för vad dessa betytt för veteranflygverksamheten på orten och i landet. Sammanfattningsvis en lyckad Roll Out och ett stort tack för god insats till Roll Out kommittén med Rune Domås i ledningen.

Styrelsen

Interninformation utgiven av Västerås Flygmuseums styrelse till stödmedlemmar, funktionärer och fpl-ägare.

Om inget annat anges är visade foton egna foton. Mail: kansli@flygmuseum.com

Västerås Flygmuseum adress: Hässlögatan 16, 721 31 Västerås. Telefon: 021-80 07 14, bokning 072-730 97 46

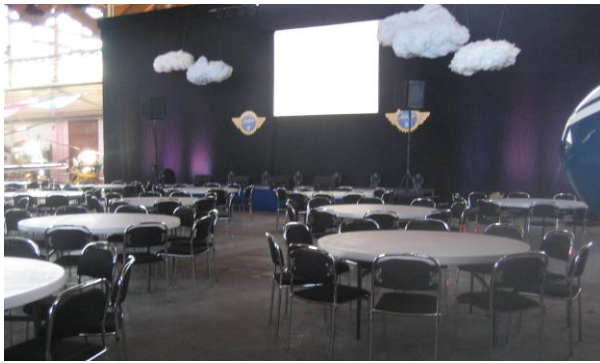
Från Kansli

När museet hösten 2012 kontaktades av Länsförsäkringar och tillfrågades om vi ville upplåta våra lokaler för en tillställning man planerade för en del av sina anställda, undrade vi kanske litet till mans varför man valde oss i stället för mera funktionella lokaler. Det visade sig att man hade ett tema om flyg och här passade vår lokal och våra flygplan in.

Alltnog, vi sa ja och Kjell och Tom fick jobbet att organisera vår del i det hela.

Det blev en hel del. Redan på tisdag eftermiddag började jobbet med att rangera flygplanen så att en stor yta kunde friställas innanför portarna, där man skulle ställa upp bord inramade av flygplan. Från onsdag klocka 10 kom sedan hantverkare av olika slag för att ”ställa i ordning” lokalen. Det började med en bar närmast porten, där gästerna (ca 210 stycken) skulle samlas kl 18 på torsdagen för att ta emot sin VD, som kom inflygande i Niklas Erikssons Safir, och för att se en flyguppvisning av Jakob Holländer, innan middagen serverades med åtföljande scenuppträdande. Det slutade för Länsförsäkringars del med att gästerna ”bussades” bort ca kl 22.30.

Vår hangar stod inte att känna igen under dessa timmar.



Hangaren sedd från portarna omgjord till restaurant



Pembroke mitt bland bord

För att det hela skulle fungera var vi tvungna att ha egen personal på plats dygnet runt från onsdag klockan 10 till fredag kl 12. Kansliet gjorde upp ett ”vakt-schema” som tacksamt nog kunde fyllas med frivilliga lättare än väntat. Ett tjugotal av våra medarbetare ställde upp och lade ner totalt mellan 150 och 200 mantimmar på det hela.

Återställningsarbetet var klart först på fredagen vid lunchtid. Varför gjorde vi nu detta. Ja, svaret är enkelt. Det var bra betalt till museet. Stort tackfrån Kjell och Tom till alla som ställde upp och gjorde det möjligt.

Roll Out söndagen den 26 maj 2013.

Ingen medial tjänst i slutet av maj är så intensivt studerad och följd av oss i museet som väderlekstjänsten. Framgång med publika endagars utomhustillställningar, som vår Roll Out, beror i hög grad på vädret. En regnig morgon håller publiken hemma, utom möjligen entusiasterna, så när dagen närmar sig följer arrangörerna väderleken rigoröst, oftast med fjärlar i magen.

Nu tycks dock Roll Out kommittén ha tumme med den som bestämmer vädret, för även i år var vädret liksom så många gånger tidigare till vår fördel med en morgon med stålande sol, om än med en byig frisk vind från norr som gjorde att den inledande fallskärmshoppningen fick ställas in och som försvårade uppvisningspiloternas jobb. Icke desto mindre blev hela evenemanget ännu en gång en framgång med bortåt 4000 åskådare och magnifika uppvisningar av uppträdande flygplan.

En nyhet i år var att tre maskiner från SAFHF deltog, en Hunter, en Viggen och en SK60. Alla tre kunde publiken sen se på ramp 4. Likaså ställde flygvapnet upp med en Herkules (ramp 3) och en Gripen, som dock inte landade utan bara uppvisningsflög. Från hemmafronten väckte Jan Anderssons uppvisning med sin A26 Invader berättigad uppmärksamhet. Här nedan följer en kavalkad av bilder från Roll Out tagna av Arne Nyström



Roll Out söndagen den 26 maj 2013 (forts från sidan 2).



Nytt inslag. En grupp damer som kallar sig Skybirds deltog



Flygvapnets TP84 (Herkules) nyss ankommen ramp 3



Skybirds i luften i en väl regiserad föreställning.



"Sugarland Express" spakad av J Andersson på väg upp

Från simulatorhyllan

Drakenprojektet.

I föregående utgåva av detta informationsblad rapporterade **Torbjörn Persson** status för museets A320 projekt.

Här kommer nu Torbjörns rapport om vårt Draken projekt, ett projekt i omfattning och komplexitet helt i klass med A320 projektet.

Rapporten börjar med en historik över flygplan J35 följt av en projektlägesrapport.

Bilden intill visar en J35 i luften under dess aktiva tid i Svenska flygvapnet.



J35 Draken.

Först en presentation av de olika typer som togs fram av SAAB under de år när maskinen var aktuell i det Svenska flygvapnet (källa nätet).

Ersättaren till jaktflygplanet J29 Tunnan började planeras redan 1949. Flygvapnets mål var ett överljudsflygplan som var prestanda- och avionikmässigt optimerat som vapenplattform för direktinsats med robotvapen mot snabba, stora mål på hög höjd, samt vara utrustat för flygning och bekämpning i alla väder och mörker av en besättningsman. Det skulle även vara anpassat till det unika svenska krigs- och vägbassystemet och till en markorganisation med ett utvecklat stridsledningssystem (STRIL 60).

Den första prototypen av flygplan Draken, 35-1 - röd U - flög den 25 oktober 1955.

Totalt tillverkades 615 Saab 35 Draken i nio versioner. Av dessa utgjorde 19 st. provflygplan och 63 st. exporterades. Till det Svenska flygvapnet levererades totalt 533 Saab 35 i sju versioner. Dessa flygplan kom att utnyttjas operativt vid 11 flygflottiljer och bestå av 26 divisioner jaktflygplan, 4 divisioner spaningsflygplan samt 1 division skolflygplan.

Fortsättning på sid 4

Drakenprojektet (fortsättning från sid 3).

De olika varianterna i Svenska flygvapnet

J35A hade en enkel siktesradar och ett sikte för robotvapen och automatkanoner. 90 flygplan byggdes varav 83 st levererades under 1960 -1961. De sista 25 flygplanen tillverkades med en längre bakkropp för att ge utrymme för en ny efterbrännkammare EBK. 5 flygplan ur den korta versionen konverterades senare till SK35C.

J35B hade bättre siktesradar och sikte gentemot J35A för raket- och robotvapen samt automatkanoner. Det var integrerat i STRIL 60-systemet genom digital styrdataöverföring. 73 flygplan byggdes och 72 st levererades under 1962-1963.

SK35C 25 flygplan J35A med kort bakkropp byggdes om till en tvåsitsig skolversion. SK35C, som saknar beväpning, levererades under 1962 och 1963.

J35D hade samma avionik och beväpning som J35B men med starkare motor och mer utrymme för bränsle. Byggdes i 120 exemplar varav 118 st levererades mellan 1963 -1965. Av dessa konverterades senare 28 flygplan till S35E.

S35E Spaningsversionen hade kameranikte samt kameror för lod- och snedbildsfotografering, vilka ersatte radar, sikte och beväpning. Flygplanet hade avionik och motor som J35D och kunde medföra avsevärt mer bränsle i yttre system samt ha radarmotmedelsutrustning. Totalt byggdes och levererades 58 flygplan under 1965 och 1967. Av dessa var 28 st ombyggda J35D

J35F hade en beväpningsavionik med integrerade radar- siktes- och robotsystem för direktanfall. Övrig avionik, motor och bränsletillgång var identiskt med J35D. Totalt byggdes 230 flygplan

J35F1 utgjorde en första delversion och levererades i totalt 100 exemplar mellan 1965 och 1966.

J35F2 var en modifierad variant av J35F1 utrustad med IR-spanare som ett komplement till siktesradarn. Totalt levererades 130 J35F2 mellan 1967 och 1972.

J35J Denna variant hade ytterligare uppgraderad avionik, fler fästen för robotar samt större bränslekapacitet i yttre tankar. Mellan 1987-1991 levererades 66 flygplan genom modifiering av tidigare förrädsställda J35F2.

SUL35J byggläge den 24 maj 2013

När man tittar in i rummet där bygget av SUL 35J (SUL är den militära förkortningen av Simulator) pågår ger det intryck av att det råder totalt kaos där.

Det är dock inte sant, ”byggjobbarna” har full koll på läget.

Anpassning av sensorer (potentiometrar) för höjd- och skev-rodren till styrdatorn är klar. Eftersom det är samma roderytor krävdes det en hel del tankemöda för att få ihop det.

Även för sidroder och gasreglage är det klart.

Instrumenten kommer successivt att driftsättas men först ska projektorerna driftsättas.

Ett studiebesök hos NovelAir i Gävle gav många tips. Detta ledde bl. a till viss omkonstruktion av ramarna för dukarna.

Just nu pågår riggningen för fullt och med driftgruppens hjälp kommer det visuella systemet att bli bra. Med lite tur hade vi kunnat flyga under Roll Out. Tyvärr blev det inte så, nu får vi inrikta oss på premiärflygning efter semestern i stället.

Efter detta är planen att flytta ner den gamla 35-simulatorn och ställa den bredvid den nya. Under tiden man återinsätter den gamla kan kunder flyga den nya simulatorn med begränsad funktion av instrumenten, på samma sätt som man nu flyger den gamla, med undantag av att man nu har tre skärmat med ett stort synfält.

Slutmålet är att flyga båda simulatorerna samtidigt.



Flygkropp



Sittbrunn