



VÄSTERÅS  
FLYGMUSEUM  
INFORMATIONSBLAD  
Nr 2014-1 mars 2014



Se oss även på vår hemsida [www.flygmuseum.com](http://www.flygmuseum.com)

## Allmänt

Våren närmar sig med raska steg. Vårdagjämningen är i år den 20 mars och tio dagar senare, den 30 mars, går vi över till sommartid. Ute i backarna kan man se dom första vårblommorna yrvaket titta upp. Vad är det då som har hänt inom museet och vad är det som ligger i röret att hända?

Onsdagen den 12 februari hölls det i museet en välbesökt informationsträff där museets styrelse fick tillfälle att redogöra för vad som gjorts och svara på frågor. Allmänna budskapet var att nu, efter nästan ett års verksamhet, styrelsearbetet kommit igång på allvar och att de ändringar som implementerats nu fungerade på avsett sätt. Vidare rapporterades att ekonomin var god och att fonderingar avsatts för dåligt väder på Roll Out.

Förutom att ekonomirutinerna setts över har styrelsen också ägnat sig åt att få igång den nya stödföreningen till museet, dvs den förening som skall stödja museets verksamhet och ur vilken museets aktiva medlemmar kan hämtas. Stödföreningen är en egen förening med egen styrelse och ekonomiskt ansvar. Åtminstone initialt kommer museets styrelse också att fungera som styrelse i stödföreningen.

Det är inte så få medlemmar som räknats in. Baserat på medlemsantalet i den förra kan man förvänta sig ett medlemsantal i den nya stödföreningen på ett par hundra personer, många av dessa dessutom aktiva i museiarbetet. Dessutom, om man blir aktiv i museet i någon form, finns förslag lagt om att man erhåller fritt medlemskap. Att både arbeta och dessutom betala för det var kanske inte meningen.

Tisdagen den 25 och torsdagen den 27 februari i sportlovsveckan höll museet öppet för intresserade ungdomar. Att ha öppet hus i vintersportlovsveckan har nästan blivit en regel vid det här laget. De som kommer verkar också intresserade, så på det här sättet hoppas vi förstås att vi på sikt skall kunna knyta ungdomar till oss.

Den 29 mars 2014 kl 10 är det årsmöte i museets konferensrum för föreningen Västerås Flygmuseum. Kallelsen med dagordning har gått ut. Det här är alltså första ordinarie årsmötet i den nya organisationen (förutom uppstartsmötet i mars 2013).

Ett gäng som har bråda dagar just nu är de som håller på med kommande Roll. Att det är en hel del att stå i vet alla som deltagit i planeringen av Roll Out tidigare.

Det går åt en hel del folk för ett så stort arrangemang som en flygdag ändå är eller vad sägs om att bestycka en ansvarsområdeslista som den nedan. Det gäller ju att hitta inte bara antalet personer utan i en hel del fall krävs också särskild erfarenhet och kompetens. Hittills har dock museet klarat detta galant. Vi hoppas förstås och tror att det går bra i år också.

<b>Ansvarsområden</b>
Huvudansvarig
Projektledning, planering
Flygsäkerhet, flygprogram, tillstånd, samordning mm
Speaker
Entré, shop
Flight line
Plattor, ramp
Trafik och mark
Personsäkerhet och bevakning
Simulatorer
PR, funktionärer, förtäring

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](mailto:kansli@flygmuseum.com)

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

## Hangar

Vinterhalvåret är normalt sparsamt vad gäller flygning med de veteranklassade flygmaskinerna. Endast några av de mindre har varit ute. För närvarande pågår mest underhållsarbete.

En rundvandring på hangargolvet visar allt från relativt blygsamma kontroller till omfattande renoveringar. Inte minst Vallentuna Aviations stora DC3 tycks i år genomgå stort arbete på motorsidan, där den står med avplåtade motorer.

## Chipmunk

Nytt för i år i hangaren är en de Havilland Canada Ltd konstruerad Chipmunk, fin och i flygbart skick. På "nätet" kan man läsa att Chipmunk togs fram som skolflygplan åt RAF för att efterträda sin mera kända företrädare de Havilland Tiger Moth.

Chipmunken konstruerades av en polsk flygingenjör som hette Wsiewołod Jakimiuk. Den flög första gången maj 1946, samt togs slutligen ur aktiv tjänst 1972. Totalt tillverkades 1283 maskiner, som såg tjänst i RAF och RAFC men också i Portugals och i Belgiens flygvapen, för utbildning av dess piloter. I ursprungsutförande var maskinen försedd med en inline motor av typ de Havilland Gipsy Major på 145 hp (108 kw).



Chipmunk i tjänst som skolflygplan hos RAF  
Foto från nätet.

## SK25 no 314

En annan intressant maskin som står i hangaren, visserligen inte flygande, men intressant på annat sätt, är en SK25 ur Svenska flygvapnet med nummer 314.

Varför är just den maskinen så intressant då?

Jo, det visar sig att en av museets mångåriga medarbetare,

**Nils-Olov Nilsson**, för sådär 60 år sen, som han säger, fått grundläggande flygutbildning i flygvapnet, bland annat på just det exemplaret.



Nils-Olov Nilsson framför museets SK25, den maskin han flygutbildades på i början på 1950 talet på Ljungbyhed. Bilden tagen av K H Andersson.

## Nils-Olov, mångårig medarbetare i museet, med och byggt upp museet.

Efter sin flygutbildning på Ljungbyhed i början på 1950 talet vidareutbildade sig Nils-Olov inom elektronikområdet och fick, när han var klar därmed i mitten på 1950 talet, anställning på CVV, där han arbetade fram till dess CVV lades ner på 1970 talet, och därefter på SMT i Västerås.

Flyg och flygplan har hela tiden funnits med i bakgrunden, så via styrelsearbete i föreningen Swedish Veteran Wing, kom Nils-Olov till museet, när detta bildades, och var som styrelsemedlem där med och byggde upp museiverksamheten från dess bildande och framåt. Född 1931 är Nils-Olov fortfarande i aktiv inom museet och regelbundet närvarande på måndagarna när arbete pågår.

## SK25 Bucker Bu 181 Bestmann



Bu 181, bild från nätet



Cocpit Bu 181, bild från nätet

På Wikipedia kan man läsa följande om ursprunget till flygvapnets skolflygplan SK25, som ju är en Bucker Bu 181 Bestmann.

Bücker Bü 181 Bestmann var ett lågvingat flygplan tillverkat i trä, plywood och duk, som användes som skolflygplan. Bücker Bestmann konstruerades vid Bücker Flugzeugbau GmbH som en utveckling av Bücker Bü 180.

Flygplanet konstruerades av en svensk flygplanskonstruktör, *Anders Johan Andersson*, och flög för första gången i januari 1939.

Totalt tillverkades inte mindre än 3400 exemplar av maskinen.

Flygplanet var lågvingat med sittplatser sida-vid-sida i en täckt cockpit.

Det var då ett helt nytt sätt att konstruera skolflygplan. Tidigare skolflygplan i flygvapnen och civila flygskolor var öppna tandemmodeller vilket medförde vissa begränsningar i att instruera eleven, till exempel vid visning av roderrörelser. All kommunikation mellan lärare och elev skedde dessutom då genom en talslang.

Flygplanet var tillverkat i en kombination av stålrör och trä, med faner och duk som ytmaterial.

Landstället var en fast konstruktion som kunde förses med skidor eller hjul.

I grundutförande var maskinen försedd med en fyr cylindrig, luftkyld inline motor på 105 hp vid 2500 r/m av typ Hirth HM 500, vilken gav maskinen en toppfart på 215 km/tim och en max höjd på ca 5000 m. Luftwaffe antog flygplanet 1939 som sitt standardskolflygplan.

Till Svenska flygvapnet kom den 1942 och fasades ut 1953.

Licenstillverkning kom igång av Fokker i Nederländerna, Hägglund & Söner i Sverige och Zlin i Tjeckoslovakien, redan under andra världskriget.

Efter kriget användes flygplanet av flygvapnen i Algeriet, Bulgarien, Egypten, Jordanien, Libyen, Rumänien, Schweiz, Sudan, Sverige och Ungern.

I Sverige tillverkade Hägglund och Söner på licens totalt 120 maskiner.

Museets no 314 torde vara en av dem.

Så sent som i slutet på 1990-talet användes typen fortfarande för grundläggande flygutbildning i det egyptiska flygvapnet.

### Anders Johan Andersson

Vem var då konstruktören Anders Johan Andersson?

Återigen har Wikipedia att förtälja följande.

Anders Johan Andersson, född 1899, död 1987, var en svensk flygplanskonstruktör.

Andersson var 1933-39 chefskonstruktör vid Bücker Flugzeugbau och ansvarade som sådan bland annat för konstruktionen av flygplanen Bücker Bü 133 Jungmeister, Bücker Bü 181 Bestmann och Bücker Bü 131 Jungmann.

1939 kom han till Saab, där han bland annat konstruerade Saab 91 Safir, i Svenska flygvapnet typbetecknad SK50.



## SK50 Saab Safir

Anders Johan Andersson har alltså varit med och konstruerat både SK25 och SK50

I museihangaren står denna vår inte mindre än fyra Saab Safir

Släktskapen med SK25 syns, se nedanstående bilder hämtade på ”nätet”. Båda maskinerna är lågvingade med besättningen sittande sida vid sida och har ett allmänt utseende som påminner om varandra.



Safiren



Bu 181 byggd av Hägglunds

På ”nätet” kan man läsa sig till att Saab 91 Safir, är ett enmotorigt, lågvingat, allmänflygplan från SAAB, som flög första gången 20 november 1945.

Safiren användes av Flygvapnet med de svenska militära beteckningarna Tp 91, Sk 50B och Sk 50C mellan 1946 och 1993.

På grund av Saabs kapacitetsbrist lade man ut stora delar av tillverkningen av Safiren till De Schelde i Nederländerna.

Safiren var Saabs största exportframgång innan Saab 340, om man ser till antalet sålda flygplan. Den användes av ett flertal flygskolor och flygvapen. Totalt tillverkades med alla versioner (A-D) 323 stycken.

Safiren innehar även ett inofficiellt världsrekord i nonstopflygning då Carl Gustav von Rosen leveransflög en Safir från Bromma till Addis Abeba på tiden 30 tim 52 minuter 1947.

Ingen barograf medfördes, varför rekordet inte godkändes.

Prototypflygplanet för Safirprogrammet användes vid byggandet av experimentflygplanet Saab 201 Experimental Aircraft

### Tekniska data

Typ	Skolflygplan
Besättning	1+2 alternativt 1+3
Aktiv tjänst	1952 – 1992, 5 versioner
Längd/höjd	7,9 m/2,2 m
Spännvidd	10,6 m
Tomvikt/max startvikt	740 kg / 1215 kg
Motor Lycoming	O-435-A / 190 hk
Max hastighet	325 km/tim
Lastförmåga	475 kg



En av Safirerna i museihangaren. På bilden Tobias Andersson som provade vingarna denna dag i slutet av februari