



NYT

Nr. 31 - april 1995

fra DANMARKS FLYVEMUSEUM og FLYVEMUSEETS VENNER

Generalforsamling

Herved indkaldes til ordinær generalforsamling *onsdag den 24. maj 1995 kl. 1600* i Ellehammers Laboratorium, Kildegårdsvej 20, Gentofte med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Bestyrelsens beretning om virksomheden
3. Fremlæggelse af årsregnskabet til godkendelse samt meddelelse af decharge til bestyrelsen.
4. Behandling af indkomne forslag.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer og to revisorer, heraf en statsautoriseret.
6. Fastsættelse af kontingent.
7. Eventuelt.

Forslag, der tilsigter en generalforsamlingsbeslutning, må være formanden, direktør Christian R. Hunderup, Slotsvej 49A, 2920 Charlottenlund, i hænde senest den 3. maj.

Nye udstillinger

Statens Luftfartsvæsens udstilling på Danmarks Flyvemuseum er blevet totalt fornyet og blev officielt åbnet den 7. april af luftfartsdirektør V.K.H. Eggers.

Som vor markering af 50-året for Danmarks befrielse er der lavet en helt ny udstilling om dansk flyvning under Besættelsen og om flyvning i Danmark under Besættelsen, ligesom udstillingen også omfatter danske piloter i de allierede luftstyrker. Den åbnes den 3. maj.

Senere på sæsonen kommer der en udstilling af nogle af pressefotograf Helmer Lund Hansens flybilleder fra 1930'erne og en mindeudstilling om flyvejournalisten og globetrotteren Povl Westphal.

Kontingentet

De medlemmer, der endnu ikke har betalt kontingent for 1995, anmodes om at gøre dette snarest belejligt.

Kontingentet er stadig 150 kr., for pensionister 100 kr., men man må da meget gerne betale mere!

For eksempel 1.000 kr. - så bliver man *livsvarigt* medlem af Foreningen Flyvemuseets Venner.

Og husk at tage kontingentkvitteringen med, når De besøger Center Mobilium. Medlemmer af Flyvemuseets Venner kommer nemlig gratis ind ikke blot i Flyvemuseet, men også i Falckmuseet og i Danmarks Automobilmuseum.

Åbningstider

Museerne i Center Mobilium åbner kl. 10.

Lukketidspunktet varierer, men der er under alle omstændigheder åbent til kl. 16, nogle dage til 17 eller 18, og enkelte dage endda til kl. 19. Ring til 75 35 32 22 for aktuelle åbningstider.

Når skolernes efterårsferie er slut den 22. oktober, går man igen over til at holde åbent lørdag og søndag fra kl. 10 til 16.

Den Danske Brigades fly:

SAAB B 17

Af Hans Kofoed

I 1945 blev der under Den danske Brigade i Sverige opstillet en eskadrille med SAAB B 17C dykbombere.

På grund af den tyske kapitulation kom eskadrillen dog ikke i aktion, ja, den forlod aldrig Såtenäs (ved Vättern), og midt i maj blev flyene afleveret til Flygvapnet med tak for lån, hvorefter personellet rejste til Danmark - med toget!

Første SAAB type

SAAB (Svenska Aeroplan Aktiebolaget) blev oprettet i 1937 og byggede de første år tyske og amerikanske typer på licens.

Det første fly af egen konstruktion var den to-sædede dykbomber B 17, der også fandtes i en recognosceringsversion, S 17 (S = spaning). Den 18. maj 1940 begyndte man prøveflyvningerne med den første prototype, og i november året efter var de første seriefly klar.

I alt blev der frem til 1944 bygget 322 fly (plus tre prototyper) med tre forskellige motortyper:

A-versionen havde en 1.065 hk Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp, B en 980 hk Bristol Mercury XXIV og C en 1.040 hk Piaggio P XI bis.

B 17 og S 17 var i aktiv tjeneste til 1948, men anvendtes nogle år endnu til vejrrecognoscering, vedligeholdelsesflyvning og især målbugsering.

B 17C udgik allerede i 1947-48 pga vanskelighederne med at skaffe reservedele. De sidste af B-versionen blev kasseret i 1952, de sidste A i 1955, men en halv snes år endnu fløj *civilt* indregistrerede B 17A målflyvning og målbugsering for det svenske forsvar.

Af de 325 fly er kun bevaret to, en på Flygvapenmuseum i Linköping og en på Danmarks Flyvemuseum, med mindre der da skulle gemme sig en i Etiopien, der mellem 1947 og 1953 købte 47 B 17A fra de svenske overskudslagre.

Vores B 17

Grunden til, at vi har en B 17 i Danmarks Flyvemuseum er naturligvis, at typen anvendtes af Brigadens flyverstyrker, men det må indrømmes, at vort fly aldrig har fløjet i Brigaden. Det er endda af en anden version, B 17A, og i Brigaden anvendte man B 17C, men det er kun de virkelige eksperter, der kan se forskel - begge motorer er luftkølede stjernemotorer og de to versioner adskiller sig i det ydre kun ved luftindtagets placering!

Vort fly er en af de sidste B 17, der blev fremstillet. Det har serienummer 17320 og er bygget i 1944 på den daværende SAAB-fabrik i Trollhättan (den indgår nu i SAAB's bilfabrik).

17320 blev godkendt af Flygvapnet den 13. april 1944 og den 31. august blev den leveret til F4, Kungliga Jämtlands Flygflotilj i Östersund. Hvor længe den var i tjeneste her, vides ikke, men næppe mere end et par år, for i 1946 blev F4 omdannet til jagerflotilje og udskiftede sine B 17 med Mustang.

17320 har derefter formentlig henstået på depot indtil 1953 da den bliver ombygget til målbugsering og malet gul over det hele.

Den 26. juni 1953 bliver flyet civilt indregistreret som SE-BWC. Det ejes fortsat af Flygvapnet, men opereres af Svensk Flygtjänst AB, der da stod for den overvejende del af målflyvningen og målbugseringen for det svenske forsvar. I september overgik driften af det til firmaet Avia i Visby på Gotland.

Kvindelig pilot

Desværre er flyets ældste logbøger gået tabt. Vi har kun den sidste, der er påbegyndt den 28. august 1961, da flyet havde en total flyvetid på 1.885:05 timer.

De fleste indførsler i logbogen vedrører målflyvninger eller målbugseringer på et par timers varighed, alle med start og landing i Visby lufthavn.



Mest rutineflyvninger, dog måtte understellet nødfældes den 12. september 1963 pga et knækket hydraulrør.

Den 31. august, 1. og 2. september 1962 fejredes svensk militærflyvnings 50-års jubilæum med en stor opvisning på Malmsslätt ved Linköping.

Et unikt indslag var en forbigflyvning af fly, der repræsenterede hver sit årti: Nieuport (1912), Tummelisa (1922), Fokker C V (1932), B 17 (1942), J 29 (1952) og Draken (1962).

B 17'en var SE-BWC, dog ikke i den normale gule farve. Ved hjælp af limfarve var den forvandet til bombefly fra beredskabsårene under Anden Verdenskrig.

Pilot ved jubilæumsparaden var af indehaveren af Avia, Nils Thüring, der også sad ved pinden under mange af hverdagens flyvninger.

Nok så ofte blev SE-BWC fløjet af hans kone Birgit, pilot siden 1939 og den første kvindelige B-certifikatindehaver i Sverige.

Et tredje navn i logbogen er Birger Ene. Han var pilot på SE-BWC's sidste flyvning den 10. juni 1964, en målbugseringsflyvning på 55 minutters varighed.

Da flyet satte hjulene på Visby lufthavn, havde det logget en samlet flyvetid på 2.450:05 timer.

Motoren blev senere lejlighedsvis startet op, sidste gang den 15. oktober. Det var en svenskbygget STW C3 (R-1830 Twin Wasp SC3-G), bygget i 1944 af Svenska Flygmotor AB (nu Volvo Aero Corporation), byggenummer 1079, og med en marcheffekt på 830 hk ved 2.550 o/m. Motorens totale gangtid var da 2.065:35 timer.

Til Danmark

Efter at være taget ud af drift forblev SE-BWO i Visby, parkeret i det fri lige til september 1969. Da var F3, Kungliga Östgöta Flygflotilj, på skydeøvelser i Visby, og i ledige stunder blev det tekniske personale sat til at demontere flyet.

Det var noget af et job, for flyet havde stået udendørs i fem år uden nogen form for pasning - og tilmed var det en kold og blæsende september det år!

Årsagen var, at den svenske stat (efter forskellige underhåndshenvendelser fra dansk side) ville skænke flyet til Danmark som gave ved markeringen af 25-året for Danmarks befrielse.

Det blev derefter transporteret med lastbil til Malmsslätt. Med Saab som sponsor blev målbugseringsudstyret fjernet og flyet ført tilbage til sin oprindelige udførelse, dog var det ikke muligt at fremskaffe maskingeværer. Det blev malet som et fly fra Brigadens flyverstyrker med de store „ureglementerede“ kokarder (hvid ring uden om den korrekte kokarde), selv om flyet som nævnt ikke har fløjet i Brigaden.

Danmarks Flyvemuseum blev først oprettet i 1973, så det var Kongelig Dansk Aeroklubs museumssamling, der stod som modtager, og da flyet skulle udstilles på Egeskov Veteranmuseum, fik det meget apropos kodebogstavet E.

Og på selve 25-årsdagen for Danmarks befrielse, den 5. maj 1970, blev det overdraget til Danmark af chefen for Flygvapnet, generalløjtnant Stig Norén.



Herover: *Generalforsamlingen afholdes i år i Ellehammers historiske laboratorium på Kildegårdsvej i Gentofte (ved Amtssygehuset). Billedet er lånt fra J.C.H. Ellehammers erindringer »Jeg fløj -« (København 1931).*

Forrige side: *Flyvemuseets B 17 ved overdragelsen den 5. maj 1970 på Egeskov.*

SAAB B 17C

1.040 hk Piaggio P XI bis

Spændvidde	13,7 m
Længde	10,0 m
Højde	4,15 m
Vingereaal	28,5 m ²
Tomvægt	2.680 kg
Fuldvægt	3.870 kg
Max. hastighed	435 km/t
Marchhastighed	370 km/t
Landingshastighed	125 km/t
Tophøjde	9.800 m
Flyvestrækning	1.700 km

DANMARKS FLYVEMUSEUM

Center Mobilium
Ellehammers Allé 3,
7190 Billund.
Tlf. 75 35 32 22.

Formand: Civilingeniør Søren Jakobsen,
Byvej 70, 4682 Tureby.
Tlf. 53 68 35 23.

FLYVEMUSEETS VENNER

Formand: Direktør Christian R. Hunderup
Slotsvej 49A, 2920 Charlottenlund.
Tlf. 31 64 06 14.

Kasserer: Grethe Schultz,
Lindevang 16, 2660 Brøndby Strand.
Tlf. 43 73 11 81. Giro 1 08 50 93.

Redaktør af NYT:

Hans Kofoed,
Skf. Markus Allé 13^a,
1922 Frederiksberg C.
Tlf. 35 37 32 56.