

Flygande Veteraner



FÖRENINGEN FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING NR 131 • SEPTEMBER 2016



Kring Daisy flockas fotografer var hon än landar. I det här fallet på Skå-Edeby utanför Stockholm den 11 juni 2016.
Foto Gunnar Sannergren.

Ur innehållet

• **Viktigt: Enkät!**
Sida 3

• **Höstens flygningar**
Sidorna 4-5

• **Motorhistoria, del 3**
Sidorna 6-7

• **Daisy flög för SAS**
Sida 9

• **Veteranflottiljen**
Sida 10-11

• **Daisy på Skå-Edeby**
Sida 12

• **Daisy till Falköping**
Sida 13

• **Anklam, Peenemünde**
Sida 14-15



Redaktörens rader

Det är roligt att se den skrivarglädje som finns bland många av Flygande Veteraners medlemmar. Reportagen från föreningens resor strålar oftast av entusiasm vilket speglar den glädje som vårt flygplan Daisy sprider.

Meningen med föreningen är ju, förutom bevarandet av ett enastående teknikarv, att genom resor och flygningar skapa ljusa stunder i gemenskapen kring vår DC-3.

Medlemsbladet är en publikation som så att säga skriver sig själv, något som är ett bevis på den kärlek vi alla känner för ämnet. Det gör också arbetet för redaktören så mycket roligare.

Eftersom det här är mitt andra nummer som vika-

rierande redaktör för Bertil Elgestad vill jag gärna tacka tidskriftens redaktionsgrupp. Förutom den stora trivselsn vid mötena har gruppen erbjudit ett mycket gott samarbete och ett stöd som jag känner stor tacksamhet för. Gruppen arbetar på ett konstruktivt sätt som hela tiden lyfter fram de individuella idéerna.

Varmt tack för samarbetet med dessa två nummer!

Michael Sanz
Tf redaktör



FOTO JOSEP FERRER

Ordförande har ordet

Ömsom vin, ömsom vatten – eller ömsom torrt, ömsom vått. Det kan vara ett sätt att beskriva Flygande Veteraners sommarsäsong 2016.

När detta skrivs har jag just återkommit från resan till Peenemünde, Anklam och Heeringsdorf. En välordnad resa med allt man kan önska av intressanta upplevelser i glatt och trevligt sällskap.

Ett annat exempel på lyckat resande var Falköping, där över 200 personer köade för besöka Daisy – fler som ville flyga rundtur än vad vi kunde erbjuda platser. ”Överblivna” passagerare råddes att besöka höstens flygdag i Skövde där vi också deltar. Ett förnämligt exempel på vad en reseledare kan åstadkomma med hjälp av lokala medier.

Ett annat riktigt roligt exempel var flygningen för Young Pilots. Under ledning av Martin Ingfelt hade en grupp flygintresserade ungdomar haft kurs i Västerås och mot slutet fått lära sig en del om DC-3. Som avslutning fick eleverna besöka planet och provsitta sätena. Då fick eleverna veta att det skulle bli flygning över Västerås och att det bara var att spanna fast sig! Jublet visste inga gränser och två personer började gråta av glädje. Jag är säker på, att det är så här vi får nya, unga och entusiastiska medlemmar.



FOTO MICHAEL SANZ

Vid sidan av de många lyckade resor som genomfördes har vi också haft en del otur. En fullbokad resa till Arlanda fick ställas in på grund av dåligt väder. Flygningen till 80-årsjubilerande Malmi (Helsingfors nedläggningshotade motsvarighet till Bromma), drabbades av pilotbrist på grund av olyckliga omständigheter.

Av bokningarna att döma verkar det som att en del gamla klassiska mål har blivit mindre attraktiva.

Nu tänker vi förnya vårt arbetssätt, bland annat genom med att söka samarbete med likasinnade organisationer. Vi vill presentera nya resmål i samarbete med våra nordiska systerorganisationer på flygsidan och framför allt lyssna på våra medlemmars tankar och önskemål. Det sistnämnda är nog det absolut viktigaste! Jag vill därför uppmana dig att delta i den enkätundersökning som presenteras på nästa sida!

Lars Wissing
Ordförande

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners Informations- och Medlemstidning
Nr 131 September 2016

Tidningen utkommer med fyra nummer per år: mars, juni, september och december.

Prenumeration genom medlemskap 350 kr/år.

Bankgiro 5045-7118 för medlemsavgifter

Bankgiro 245-5657 för resor och övrigt

Annonsörer är välkomna.

Styrelse

Ordförande

Lars Wissing 070 630 60 43

Vice ordförande

Lars Sveding 070 342 45 27

Sekreterare

Mona Cedwall 070 587 77 11

Kassör

Mona Cedwall 070 587 77 11

Ledamöter

Anders Jacobsen 070 796 86 72

Martin Ingfeldt 070 895 67 52

Kjell Nordström 070 531 91 25

Lars Rosén 08-511 724 87

Börje Thelin 070 610 90 80

Michael Östergren 070 330 50 94

Suppleanter

Birgitta Sköldqvist 070 742 38 48

Billy Nilsson 070 999 68 22

Göran Fransson 070 543 79 54

Redaktion

Ansvarig utgivare: Bertil Elgestad

Redaktör detta nummer: Michael Sanz

Redaktion: Lars Cedwall, Bernit O

Olsson, Christer Persson, Gunnar

Sannergren Solveig Widing

Tidskriftens adress och e-post:

Flygplatsinfarten 39, 169 67 BROMMA

red@flygandeveteraner.se

Flygsektionen

Flygchef

Anders Jacobsen 070 796 86 72

Teknisk chef

Lars Rosén 08-511 724 87

Servicecenter

Programinformation

Sökes på webbsida eller Facebook

Telefon, postorderförsäljning

08-29 50 33 kl 11-14, må-fre

Flygprogram (ansvarig) Vakant

Bokning

www.flygandeveteraner.se

Tel 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14,

e-post:

programgruppen@flygandeveteraner.se

Medlemsservice

Tel: 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14,

e-post:

medlemsservice@flygandeveteraner.se

Postadress

Flygplatsinfarten 39, 168 67 BROMMA

Webbsida

www.flygandeveteraner.se

Facebook

www.facebook.com/flygandeveteraner

För att gå med i vår grupp söker du på

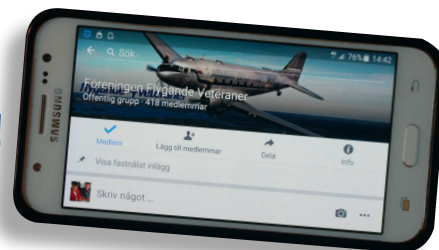
”Föreningen Flygande Veteraner” på

Facebook.

Följ Flygande Veteraner på Facebook!



www.facebook.com/flygandeveteraner



Vart ska vi flyga?

Vi har i Flygande Veteraner en fantastisk tillgång – Daisy. Den stora frågan är: Hur använder vi bäst Daisy? Var med om att påverka genom att besvara vår enkät!

Inför flygsäsongen 2016, liksom inför tidigare år, har ett omfattande arbete lagts ner för att skapa ett program som passar de möjligheter som Daisy erbjuder samt vad som bedömts vara av intresse för medlemmar i föreningen.

Tyvär måste flera av 2016 års resor, på grund av för få bokningar, ställas in av ekonomiska skäl.

För att kunna flyga vida-

re med Daisy är det nödvändigt att kunna erbjuda ett attraktivt flygprogram så att vi fyller planet med passagerare och gör Flygande Veteraner till en attraktiv förening för såväl gamla som nya medlemmar. För att lyckas med detta behöver vi få tankar, idéer och förslag från våra medlemmar. Vi har därför beslutat att genomföra en enkät som riktar sig till våra medlem-

mar. Enkäten ligger sedan den 10 september på vår hemsida. Du kan besvara enkäten direkt på hemsidan eller printa den och skicka in den med vanlig post.

Gå in på hemsidan www.flygandeveteraner.se och ge dina synpunkter! Flygande Veteraner behöver din hjälp med detta!

Har du synpunkter, frågor eller om du vill ha enkäten per post, så

kontakta mig gärna (mobiltelefon 070 510 42 39 eller e-post ka@waplan.se). Du kan också skicka ett brev till Flygande Veteraner, adress Flygplatsinfarten 39, 169 67 BROMMA.

Vi, som nu kommer att jobba med programmet för kommande år, ser fram mot samtliga synpunkter!

Karl-Axel Waplan
Programansvarig

Aktuell DC-3-läsning



Inte bara tidskriften Flygande Veteraner håller DC-3 högt och kärt. I två flygtidskrifters aktuella nummer finner du sammanlagt tolv sidor om DC-3 och Daisy.

Flygrevyn nr 5 har en sju sidor lång artikel av DC-3-piloterna Stefan Löfgren och Claes Martinsson.

Många fina Daisy-bilder! Svensk Flyghistorisk Tidskrift publicerar i nr 4 fem sidor DC-3 författade av DC-3-piloten Nils-Erik Lindborg. Här behandlas främst svenska charterbolags DC-3-operationer.

Båda tidskrifterna rekommenderas!

Så blir du medlem i Flygande Veteraner

Som medlem flyger du till självkostnadspris med vår DC-3 – bara medlemmar får flyga med! Årsavgiften är 350 kronor, eller 3 500 kronor för ständigt medlemskap, halv avgift för familjemedlemmar på samma adress.

Fyll i formuläret för medlemsanmälan på hemsidan www.flygandeveteraner.se

Betala till bankgironummer 5045-7118, mottagare Flygande Veteraner. *Välkommen!*



Flygande Veteraners medlemmar har genom avtal med **Taxi Kurir** upp till 10 procents rabatt på taxiresor enligt "Avtal 10". Ett särskilt rabattkort, som ska uppvisas före färd, kan beställas genom Servicecenter. Taxi Kurir ser dock helst att kunderna laddar ner bolagets app på www.taxikurir.se.

Överexemplar av Flygande Veteraners tidning

Passa på att komplettera din samling!

Det finns extra tidningar ända från mitten av 1980-talet. En del nummer återstår i bara ett fåtal exemplar, av andra finns det ganska många. Ta tillfället i akt och komplettera din samling, eller om du av annan anledning vill ha ett

speciellt tidningsnummer. Kan hämtas vid besök på vårt servicecenter vardagar 11-14, eller för icke Stockholmsboenden: Ring 08-29 50 33 och beställ. Vi bjuder på portot om det bara gäller ett par exemplar.

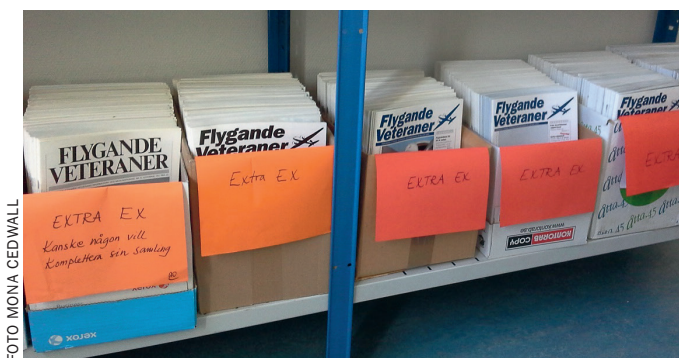


FOTO MONA CEDWALL

Höstens medlemsflygningar

2016

Läs på nästa sida om de flygningar och arrangemang som återstår flygsäsongen 2016! Läs även noga igenom villkoren, nedan på denna sida. Kom ihåg att flygprogrammet kan förändras med kort varsel – följ det på hemsidan: www.flygandeveteraner.se

Kostnaderna har under förra säsongen diskuterats. Efter flera förslag har styrelsen enats om att sänka flygkost-

naderna med förhoppning att fler medlemmar kommer att flyga. Det är ju det som föreningen är till för!



FOTO BÖRJE THELIN

Uppdatera e-postadressen

Programmet som presenteras kan generellt ses som ett "basprogram" som kan fyllas på med fler resor eller erbjudanden under säsongens gång. Se till att din e-postadress är uppdaterad. Erbjudandena kommer nämligen i första hand att gå ut via e-post. Detta gäller speciellt lokala arrangemang. Naturligtvis används även hemsidan för allehanda information om resorna.

Nyheter i programmet

Flera nyheter finns i programmet med innehåll som vi hoppas skall tillföra något utöver själva flygningen.

Bokning av resor

Enklast bokar du din resa på vår hemsida (vi föredrar bokningar på hemsidan eftersom det ger föreningen mindre administration). Det

går även att boka per telefon 08-29 50 33, onsdag och fredag mellan 11 och 14.

Incheckning i Västerås

Vid flygning från Västerås sker incheckning i Hässlö Flygförenings, HFF, byggnad. Adress Hässlögatan 10, cirka 400 meter söder om Västerås Flygmuseums stora hangar.

Se kartan:



Regler och förutsättningar för våra flygningar 2016

Bokning

Boka genom vår hemsida eller per telefon: 08-29 50 33, onsdag och fredag kl 11-14

När en resa är fulltecknad skapas en väntelista. Vid avbokningar fyller vi på passagerarlistan från väntelistan.

För att bokningarna ska gå snabbt – tänk på att vi vill ha följande uppgifter:

- Ditt medlemsnummer
- Önskemål om enkel eller dubbelrum, kost och ev. personnummer
- Fast och mobilt telefonnummer
- E-postadress
- Din vikt

Betalning (Nyhet)

Resan ska vara betald 14 dagar innan avresa, annars förfaller bokningen. Betalningen görs på bankgiro 245-5657, glöm inte att ange namn på resenärrä-

rer och resans namn. Betalning kan även göras direkt på vårt medlemsservicecenter, Bromma flygplats.

Avbokning (Nyhet)

Vid avbeställning senare än 30 dagar före avresan, men tidigare än 14 dagar före avresan återbetalas 50 % av resans pris. Vid avbeställning senare än 14 dagar före avresan ska resenärrä betala fullt pris för resan dvs. återbetalning görs inte. I fall av sjukdom, gäller egen försäkring.

Försäkringar

Passagerare som flyger med Daisy är försäkrade i försäkringsbolaget Marsh. I princip gäller samma villkor som gäller för resor med charterflygbolag. Varje passagerare är sålunda försäkrad för en miljon kronor och har en bagageförsäkring. Betalar man resan med kreditkort, ger en del kortföretag ett visst skydd.

Force majeure

Föreningen har inte ekonomi som tillåter att föreningen bekostar passagerarnas hemresa om

flygplanet skulle bli stående på en avlägsen flygplats på grund av tekniska fel eller andra orsaker utanför föreningens kontroll.

Föreningen gör då vad den kan för att medverka till passagerarnas hemresa, men se till att du har kontanter eller betal-, kreditkort för att själv bekosta din hemresa med annat färdmedel. Kontrollera med ditt eget försäkringsbolag vad som gäller.

Inställda flygningar

Huvudsyftet med våra flygningar är att erbjuda en trevlig flyghistorisk upplevelse. Om inte detta kan uppnås, till exempel på grund av dåligt väder, kan flygningar inställas eller uppskjutas, ofta med kort varsel. Resa kan även komma att ställas in då allt för få medlemmar bokat en resa. Betald resa återbetalas.

Vem får flyga med?

För att få flyga med Daisy krävs medlemskap i Flygande Veteraner. Barn till och med 12 års ålder får medfölja vuxen medlem utan att själv vara medlem. Full avgift för flygningen måste dock betalas.

Bagage

Resande får medföra bagage om högst 8 kg.

Incheckning

Inställelse ska ske på anvisad flygplats en timma före avgång. Utgång för transport till planet sker ca 30 minuter före avgång. Vi har inte möjlighet att vänta på den som kommer för sent.

Säkerhetsrutiner

De ökade internationella säkerhetskraven på flygplatserna påverkar även vår verksamhet. Daisys passagerare kan räkna med att passera flygplatsernas säkerhetskontroller. Allt bagage räknas som handbagage när vi flyger med Daisy.

Lämna knivar, saxar och liknande hemma. Vätskor inklusive parfym och smink som krämer och tandkräm får innehålla: Högst en dl vardera och allt måste förvaras i en liten plastpåse som kan erhållas på flygplatsen. Påsen ska visas upp vid passering av säkerhetskontrollen.

Skördefest på Åland

Lördag 17 september

Denna lördag är det skördefest på Åland och vi stannar vid olika gårdar, där det finns både mat och dryck, allt lokalt producerat.



Medlemsflygning Åland

Fakta rundflygning

Flight: 29
Datum: Lördag 17 september
Avgångstid meddelas på plats.
Samling för medlemsflygning: Vid Flygande Veteraners skylt
Kostnad: 500 kr
Tillkommer: Medlemskap

Fakta

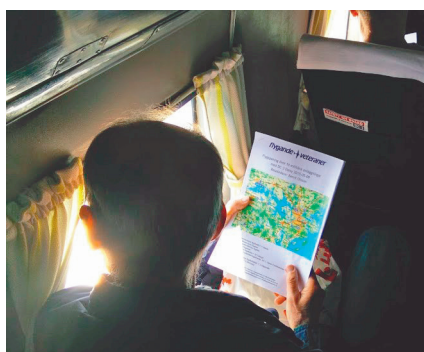
Flight: 28
Avresa: Lördag 17 september kl 9:00
Åter i Västerås: ca kl 19:00
Reseledare: Per-Olof Bortas, 070 778 27 35
Kostnad: 2 400 kr
Tillkommer: Andel i lokal transport, mat och dryck

Mälarrunda/Flygspaning

Lördag 24 september

I höst kommer vi att kombinera den lyckade Flygspaningen med en Mälarrunda. Ett stort antal militära anläggningar finns inom behagligt flygavstånd från Västerås. Anläggningar som under kalla kriget inte var tillgängliga för allmänheten eller ens tillåtna att flyga över. Nu kan vi med Daisys hjälp komma relativt nära och se dessa anläggningar från

luften. Vi planerar en ca två timmars flygtur över Mälaren och Stockholms skärgård. Vi kommer att passera ett antal ytterst intressanta platser. Efteråt samlas vi på caféet för en resumé av dagen. Ta gärna med karta, kikare och kamera.



Fakta

Flight: 30
Avresa: Lördag 24 september, kl 13:00
Åter i Västerås: ca 15:00
Reseledare: Karl-Axel Waplan, tel 070 510 4239
Kostnad: 1 450 kr
Tillkommer: Förtäring vid eftersitsen

Visbydagen

Lördag 1 oktober

För 21:a året arrangeras en stor fest för att fira världsarvsstaden Visby. Många aktiviteter för alla åldrar med marknader, uppträdanden, musik, modevisningar och konserter. För dem som vill lära känna staden bättre erbjuds intressanta stadsvandringar. Hela staden sjuder av liv. Visbydagen är för många höstens höjdpunkt

– en tradition för både besökare och medverkande. 2016 års program finns på arrangörens hemsida www.visbydagen.se. Varje passagerare svarar för sitt eget program.



Fakta

Flight: 31
Avresa: Lördag 1 oktober kl 9:00
Åter i Västerås: ca 18:00
Reseledare: CA
Kostnad: 1 600 kr
Tillkommer: Egna utlägg

Sammanställning återstående resor 2016

Resa/Destination

Skördefest på Åland
 Medlemsflygning över Åland
 Mälarrunda/Flygspaning
 Visbydagen

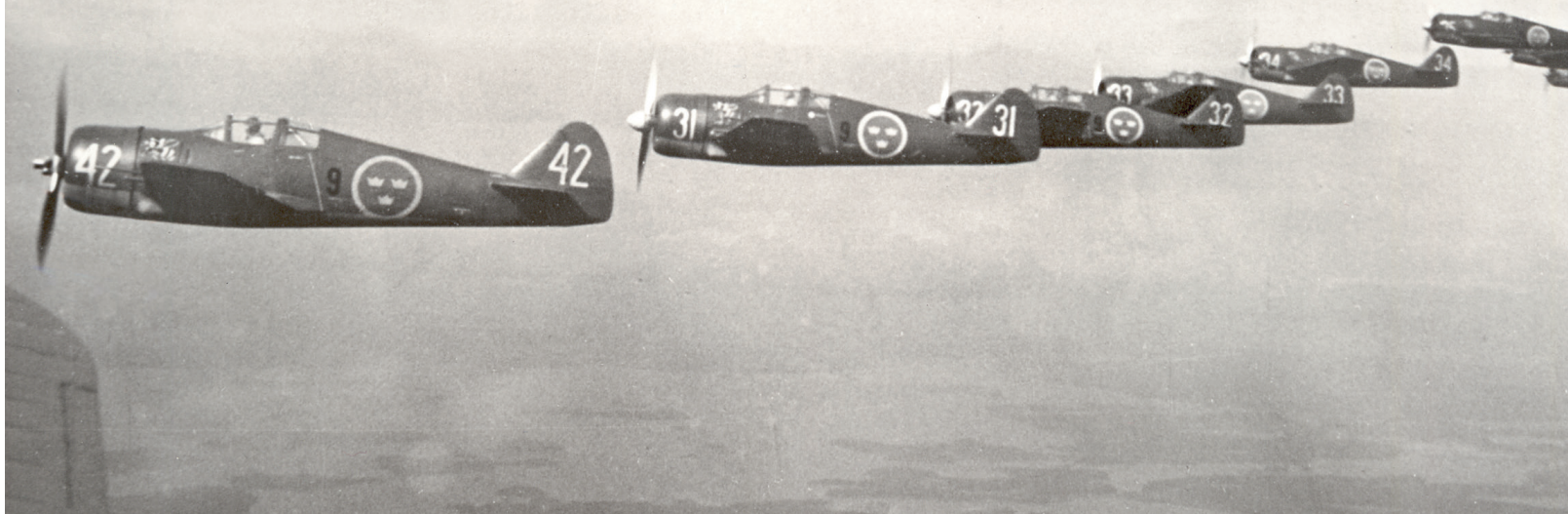
Dag/datum

Lördag 17 september
 Lördag 17 september
 Lördag 24 september
 Lördag 1 oktober

Flight nr

28
 29
 30
 31

Motorhistoria, del 3



Flygvapnet tillverkade jaktplanet J 22 i egen regi under andra världskriget. Den försågs med den svensktillverkade Twin Wasp, kallad STWC-3. Det finns en J 22 på Ängelholms Flygmuseum. Den är inte luftvärdig, men vid högtidliga tillfällen tas den ut och taxar runt fältet på Barkåkra. STWC-3-motorn kommer från Daisy, långtidsutlånad av Flygande Veteraner i samband med ett motorbyte på Daisy i början av 1990-talet.

Bertil Klofelt avslutar här artikelserien om flygmotorer. Denna gång följer vi utvecklingen fram till jetmotorn. Artikeln är bearbetad av Christer Persson, som även försett den med bilder.

I Sverige kopierades under andra världskriget, med amerikanernas goda minne, Pratt & Whitney Twin Wasp av Svensk Flygmotor. Motorn kallades STWC-3 där S står för Sverige. En speciell legering av gjutmetallen togs fram för den svenska motorn. Motortypen användes i bland annat B 6, B 17, S 18, J 9 och J 22.

En av *Daisys* utbytta svenska motorer sitter nu i den svenskbyggda J 22 som finns hos Ängelholms Flygmuseum. Daisy har sedan 1990 Pratt & Whitney originalmotorer.

På flera andra håll i världen togs liknande initiativ, med eller utan licens från Pratt & Whitney. BMW, som tidigare licenstillverkat Wasp, kopierade och

vidareutvecklade Twin Wasp och byggde sin egen 14-cylindriga BMW 801 för Luftwaffe. Nära 30 000 exemplar byggdes för bland annat Focke-Wulf Fw 190 och ansågs bättre än originalet. Bland förbättringarna infördes automatiserat bränslereglersystemet, vilket tillät piloten att koncentrera sig mer på att strida än att jobba med reglagen...

Talar man om kolvmotorutvecklingen hos Pratt & Whitney är det svårt att inte nämna R-4360 Wasp Major. En fantastisk konstruktion bestående av fyra cylinderkransar med sju cylindrar i varje, alltså 28 cylindrar med sammanlagt över 70 liters volym, egentligen en dubbel Twin Wasp. Det var naturligtvis krigshotet som drev på och man såg

Howard Huges skapelse *Spruce Goose* är försedd med åtta Pratt & Whitney R-4360, vilket betyder sammanlagt 28 cylindrar med över 70 liters cylindervolym. Inga uppgifter om bränsleförbrukning finns – det blev ju inga långflygningar med denna maskin.



Saab Scandia var det svenska svaret på succén DC-3. Den byggdes i endast 19 exemplar, bara två flygbolag använde Scandia i trafik. Typen försågs med två R-2180-E, Twin Wasp E, den sista serietillverkade kolvmotorn från Pratt & Whitney.



framför sig ett behov att, av olika skäl, flyga långt och med mycket last. Bränsleinsprutning hade inte gjort någon större nytta på en- och tvåradiga radialmotorer, men nu behövdes den för att få jämn förbränning i alla 28 cylindrar. Kylproblemen var naturligtvis betydande och man vred därför kransarna några grader i förhållande till varandra så att alla cylindrar skulle exponeras för luftströmmen i fartvinden. Motorn fick tillnamnet *The Corn Cob Engine* eftersom den liknade en majscolv.

Wasp Major var jobbskapande för ingenjörer och tekniker, men driftsäkerhet och regularitet blev inte dess starka sida. Cylindrarna behövde bytas ofta, vevlager skar, bränslerör vibrerade sönder och så vidare. Dessutom var startproceduren komplicerad, krävande och till och med farlig för både piloter och tekniker. Motorn användes i Convair B-36, Boeing B-50 och Douglas Globemaster. Bland enmotoriga installationer märks hangarfartygsbaserat bomb- och torpedflyg. Boeing 377 Stratocruiser och SNCASE SE-2010 Armagnac (under en period 1949 världens största passagerarflygplan)

SNCASE SE-2010 Armagnac var ett av få civila flygplan med motorer av typ Pratt & Whitney R-4360 Wasp Major.



FOTO BARRY MACLEAN



DC-3 byggdes bl a i Douglas fabrik vid Long Beach i Kalifornien. På 1990-talet tog Boeing över fabriken, där B-17 Globemaster III byggdes fram till 2015. Även Boeing 717 (MD-95) tillverkades här. Douglas klassiska huvudbyggnad vid fabriken är numera Long Beach Airports stationsbyggnad. Här går skytteltrafik till exempelvis Las Vegas och San Diego.

var två civila maskiner med R-4360. Howard Hughes H-4 Hercules *Spruce Goose* hade åtta R-4360. Hur stor var sannolikheten att alla 224 cylindrar gick rent samtidigt? Kan man undra. Över 18 000 R-4360 levererades.

Den sista av de stora kolvmotorerna blev R-2180-E, en motor som skulle ta tillvara erfarenhet från utvecklingen av alla motorer i Wasp-familjen. Förenklat kan man säga att R-2180 är en halv R-4360. Men det var sent, designen startade 1944, och motorn blev ingen framgång – kanske signifikant att den hamnade i Saab 90 Scandia. Endast 75 motorer producerades av denna typ varav 40 användes i de 19 Scandia som byggdes.

Många i Europa

Om vi ser till vår närmiljö kan vi hitta många olika civila applikationer för Twin Wasp och dess systrar:

DC-4: R-2000 – något förstörd och starkare Twin Wasp, 1 450 hp.

Ju 52 och W 34: BMW 132A – licenstillverkad Wasp, 650 hp.

Short Sandringham (civil version av Sunderland): R-1830 Twin Wasp, 1 200 hp.

DC-6 och Convair-Liner: R-2800 Double Wasp, 18 cylindrar, 2 400 hp.

Saab Scandia: R-2180E Twin Wasp, 1 800 hp.

Comet revolutionerade

Sommaren 1949 flög de Havilland Comet första

gången, med ett vrål, som markerade starten på något nytt och mycket annorlunda! För Pratt & Whitney var i praktiken deras historiskt stora framgång med kolvmotorer en belastning.

Utvecklingen av jetmotorer i USA, som initierats och betalats av regeringen under kriget, hade inte förlagts till Pratt & Whitney, eftersom man inte ville störa Pratt & Whitneys strategiskt viktiga leveranser till krigsmakten. Resurserna hade istället fördelats mellan Westinghouse och General Electric. Det ledde till att Pratt & Whitney hamnade på efterkälken. Men det är en helt annan historia...

Jetplanet de Havilland Comet blev början till slutet för kolvmotorer i trafikflygplan. Franska Caravelle kom snart efter.

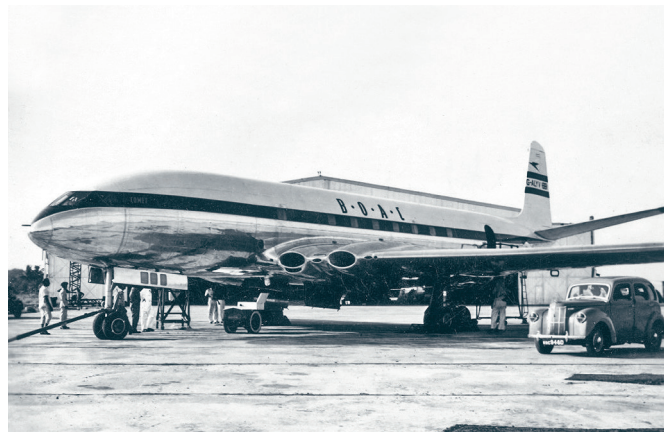




FOTO MICHAEL SANZ

Bli fadder för en bit Daisy – än finns lediga objekt!

Babords propeller är ledig* och söker dig som fadder!

FADDRAR per den 1 september 2016

Adopterade delar

- Stege till ingångsdörr
- Vänster pilotstol
- Höger pilotstol
- Jumpseat (Mekanikerstol)
- Navigatorstol
- Vänster ratt
- Höger ratt
- Vänster landningsställ
- Höger landningsställ
- Höger huvudhjul
- SVänster motorkåpa. (tre delar)
- Vänster startmotor
- Höger generator 200 A
- Vänster bränslepump eldriven
- Höger bränslepump eldriven
- Vänster bränslepump motordriven
- Höger Bränslepump motordriven
- Vänster hastighetsmätare
- Höger hastighetsmätare
- Flygplansur Sundry K 2
- Handbrandsläckare H2O
- Handbrandsläckare Halon
- SSR-Transponder Garmin No 1
- SSR-Transponder Garmin No 2
- Vänster hydraulpump
- Höger vakuumpump
- Bränsletank vänster main
- Handtelefon King
- Passagerarstol 1
- Passagerarstol 2
- Passagerarstol 3
- Passagerarstol 4
- Passagerarstol 5
- Passagerarstol 6
- Passagerarstol 8
- Passagerarstol 10
- Passagerarstol 12
- Passagerarstol 13
- Passagerarstol 16
- Passagerarstol 18
- Passagerarstol 19
- Passagerarstol 20
- Passagerarstol 21
- Passagerarstol 22
- Gardinuppsättning 1
- Gardinuppsättning 2
- Gardinuppsättning 8
- Gardinuppsättning 9
- Gardinuppsättning 14
- Gardinuppsättning 15

Namn

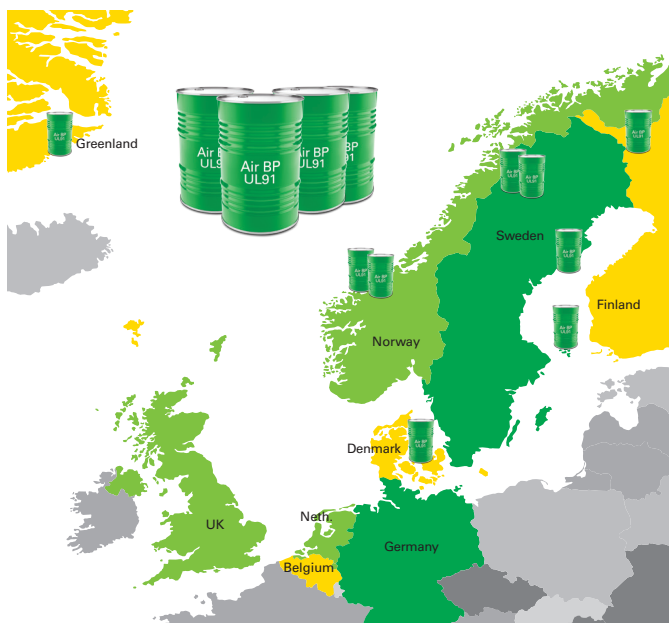
- Jan Carlerud**
- Dan** och **Vlad Ionesco**
- Pelle Ceder**
- Bernt Olsson**
- Roland Fahlin**
- Christer Norin**
- Lars Cedwall**
- Lars-Erik Eriksson**
- Carlos Costa**
- Eddy Jonsson**
- Per Magnusson**
- Erik Ahlsund**
- Lugnets El**
- Johan Söderström**
- Johan Bock**
- Gunnar Sannergren**
- Bernt Eriksson**
- Inela Hennert**
- Johan Hennert**
- Peter Jonsson**
- Anders Ek**
- Jörgen Hellberg**
- Per Vedin**
- Monica Rhann**
- Pernilla Holm**
- Stina Magnusson**
- Lars Magnusson**
- Håkan Söderholm**
- Pelle Ceder**
- Stefan Häger**
- Ebbe Jonsson**
- Nils-Åke Sandström**
- Nils Åke Eriksson**
- Gottfrid Ribbvall**
- Olle Eriksson**
- Joakim Holmström**
- Henrik von Bahr**
- Mats Tancred**
- Christer Persson**
- Tommy Berglund**
- Kalle Berglund**
- Henrik Holmgren**
- Ewy Öhrstedt**
- Jan Otterborn**
- Stefan Häger**
- Marie Trosén**
- Hannu Ristiaho**
- Peter Jonsson**
- Barbro Ek**
- Barbro Ek**

Bli fadder till en del av Daisy och bidra till att hålla henne flygande! På hemsidan finner du aktuell lista över lediga objekt som du kan sponsra samt priserna för de olika fadderskapen. Där bokar du också din sponsring. Ditt namn kommer med på fadderlistan här nedan, på hemsidan och – inte minst – på en tavla i flygplanet.

Vakanta delar* – redo att adopteras!

- | | |
|-----------------------------------|------------------------|
| Vänster huvudhjul | Höger hydraulpump |
| Sporrhjul | Vänster vakuumpump |
| Vänster motor | Bränsletank höger main |
| Högermotor | Passagerarstol 7 |
| Vänster propeller | Passagerarstol 9 |
| Höger propeller | Passagerarstol 11 |
| Höger motorkåpa, tre delar | Passagerarstol 14 |
| Vänster höjdroder | Passagerarstol 15 |
| Höger höjdroder | Passagerarstol 17 |
| Höger startmotor | Gardinuppsättning 3 |
| Vänster generator 200 A | Gardinuppsättning 4 |
| Vänster batteri 12/88 V/Ah Gill | Gardinuppsättning 5 |
| Höger batteri 12/88 V/Ah Gill | Gardinuppsättning 6 |
| Vänster höjdmätare | Gardinuppsättning 7 |
| Höger höjdmätare | Gardinuppsättning 10 |
| Motorbrandsläckare CO2 | Gardinuppsättning 11 |
| ELT-Emergency locator transmitter | Gardinuppsättning 12 |
| Cockpit voice recorder | Gardinuppsättning 13 |
| GPS Garmin 155 | |

* Gällde vid denna tidskrifts pressläggning, omkring 1 september 2016



Air BP is now offering AVGAS in drums!

Contact Air BP Sweden for direct delivery to your flight strip within Scandinavia.

For order and price info, please contact
Oskar Björk +46(0)70 916 13 73 oskar.bjork@bp.com
AVGAS 100LL and AVGAS UL91 both available.

Find out more at:
www.airbp.com



Daisy flög för SAS igen



FOTO LARS SVEDING

Nöjda jubileumspassagerare från SAS med Flygande Veteraners besättning. Kan man tänka sig ett bättre sätt att hylla SAS på 70-årsdagen, än att flyga DC-3?

Av Lars Sveding

Kanske någon noterat att flygbolaget SAS fyller 70 år i år? De nationella flygbolagen i Sverige, Norge och Danmark hade funnits flera decennier innan 1946 men för att få en tillräckligt stor marknad och finansiell styrka så var det nödvändigt att hitta former för ett stabilt samarbete mellan länderna. Lösningen blev ett konsortium med ägandet uppdelat i sjundedelar mellan länderna.

Länderna hade helt olika förutsättningar och resurser

Artikelförfattare Lars Sveding i gott sällskap med Daisy. Lars är pilot på SAS Airbus A330.



efter kriget. De var dock alla överens om att den enda möjligheten att kunna göra de investeringar och satsningar på interkontinental luftfart var ett samarbete. Den 1 augusti 1946 signerades konsortialavtalet.

För att högtidlighålla 70-årsminnet av detta så önskade SAS, att en DC-3 från vardera deltagarland i bolaget skulle göra en överflygning av respektive huvudstad just denna dag. Passagerarna ombord var medarbetare och medlemmar i föreningen, som haft turen att vinna tävlingar inom SAS eller utmärkt sig på sociala medier.

Turligt nog var Daisy inte uppbokad för någon annan flygning denna dag. I såväl Norge som Danmark finns också DC-3:or som kunde bokas för att vara i luften över respektive huvudstad klockan 16.00 den 1 augusti. Dagen bjöd på en bris från söder, en blå himmel med några cumulusmoln och en behaglig temperatur. Vädret uppskattades av de som flög men nästan än mer av det filmteam som SAS hyrt in.

Teamet filmade både flygningen och förberedelserna som föregår en flygning med Daisy. 18 förväntansfulla passagerare samlades i Hässlö Flygförenings lokaler en timme före start. Då hade tekniske chefen Lars Rosén och hans stab redan varit där några timmar. Förutom det dagliga underhållet hade teknikerna säkerställt mängden av oljor och bränsle.

Filmteamet imponerades av flygplanets skick och höga standard – men än mer av den entusiasm och skicklighet som alla involverade utstrålade. Den flygande besättningen bestod av Pelle Scherdin, Martin Ingfeldt, Eva Jönellid och Lars Rosén. Några av passagerarna hade flugit DC-3 tidigare, men för de allra flesta var det första bekantskapen med Daisy.

Flygningen gick först mot Bromma, där en förbiflygning gjordes. Efter det utfördes ett varv runt Stockholm med fokus på en



FOTO LARS SVEDING

När vi tankar Daisy kommer tankarna... Leif "Kroken" Krogstad funderar medan bränslet flödar.

passage över SAS huvudkontor i Frösundavik. Daisy navigerades vidare till Arlanda där flygledartornet rundades före hemgången mot Västerås och en perfekt landning på Hässlö.

Flygande Veteraner gratulerar SAS på 70-årsdagen och önskar flygbolaget många lyckliga år samt många fina gemensamma projekt och flygningar i framtiden.

Teknikerna är som vi vet de som håller Daisy flygande. Från vänster Leif "Kroken" Krogstad, Lars Rosén och Börje Eriksson. I Daisys dörr skymtar Leif Lindsten.



FOTO LARS SVEDING

Med Veteranflottiljen till Västerås



Av Bo Ahlgren, foto Gunnar Sannergren

Under rundflygningen över Västerås den 9 juli eskorterades Daisy av en Jak-52 (byggd 1991) med fotograf ombord. Till höger i bild skimtar Västerås värmeverk vid Mälarens strand. De hotande åskmolnen höll sig på avstånd!

Denna artikel är skriven av Bo Ahlgren, aktiv i föreningen Veteranflottiljens styrelse. Vi får här inte bara läsa om Veteranflottiljens fartyg och deras resa över Mälaren till Power Big Meet-dagarna i Västerås, utan också en sjöfarears intryck av att ta sig genom lufthavet på ett värdigt sätt – med DC-3!

Varje år hålls en av världens största bilträffar, Power Big Meet, andra helgen i juli på Johannisbergs flygfält i Västerås. Omkring 15 000 bilar, i första hand amerikanska, deltog under dagarna tre, 7 till 9 juli. I år hade såväl Veteranflottiljen som

Flygande Veteraner valt att ha aktiviteter i Västerås dessa dagar. Veteranflottiljen med ett "flottbesök" och Flygande Veteraner genom rundflyg med Daisy. Man kan anta att det finns ett stort intresse för äldre teknik även bland besökande bilentusiaster.

Veteranflottiljen deltog med tre fartyg som avgick på morgonen den 7 juli. Från flottbasen Gålö gick robotbåten R142 *Ystad* och motortorpedbåten T56. Samtidigt avgick torpedbåten T121 *Spica* från Stockholm.

Dagen V

Dagen V, som i Västerås, visade sig bli en fantastisk dag med solen lysande från klar himmel, och med hyggligt friska vindar. Artikelförfattaren var del av besättningen på T56, men såg direkt på morgonen en Flygande Veteraner-profil, nämligen Gunnar Sannergren som skulle åka med *Ystad*, och naturligtvis fotografera. Som ni säkert sett står det "Foto Gunnar Sannergren" på många bilder i tidningen. Vi kom på stående fot överens om att Gunnar skulle åka halva sträckan med *Ystad* och i Södertälje byta till T56 för att få så bra bilder och upplevelser som möjligt. Vi noterade också att vi båda



Veteranflottiljens motortorpedbåt T56, från 1957, i robotbåten R142 *Ystads* kölvatten.

skulle åka med på Daisys Västeråsrundtur.

Resan blev härlig i det fina vädret, där *Ystad* och T56 forsade fram över Mälaren i en fart av nästan 40 knop, där det inte råder hastighetsbegränsningar. Med den mindre T56 hade vi också lite ”hopp och lek” i *Ystads* kölvatten. *Ystad* är utrustad med tre gasturbiner på sammanlagt 13 500 hk. T56 har tre 57-liters dieslar på totalt 5 000 hk – så det finns resurser!

När vi närmade oss Västerås hade Flygande Veteraners flygchef Anders Jacobsen den stora vänligheten att möta oss med sin de Havilland Canada Chipmunk och göra lite konst. Detta var förstås mycket uppskattat på fartygen.

Stort intresse

Besöket i Västerås drog mycket intresserad publik, och vi hade många besökare ombord. *Ystad* och *Spica* gjorde dessutom körningar med betalande gäster.

Den 9 juli var det så dags för vår rundflygning med Daisy och Anders Jacobsen som kapten. Vi var sex personer från Veteranflottiljen som flög med och vi fick verkligen bästa tänkbara upplevelse. Strax innan start hade det kommit in hotande mörka moln så vi höll tummarna. Det visade sig också att vi fick uppleva blix och dunder från små lokala åskväder som dock höll sig på behörigt avstånd medan vädret förblev bra över Västerås. Förutom staden Västerås, bilträffen Power Big Meet, fick vi

nu en unik möjlighet att se Veteranflottiljens fartyg från luften.

Under rundturen eskorterades vi av en Jakovlev Jak-52 med en fotograf i baksits. Att se Jak-en och fotografens fladdrande hår gjorde rundturen till något extra. Två flygplan är inte bara dubbelt så bra som ett, utan 1+1=3! Fotografen var Daisy-piloten Claes Martinsson. Se Claes bilder i Flygrevyn nr 5!

Mycket gemensamt

Efter den mjuka landningen var alla ”veteranflottiljare” rörande överens om att flygningen verkligen var toppen, vilket vi också förmedlade till kompisarna som varit kvar på fartygen.

På söndagen, åter i kalasväder, ställde vi fören mot Gålö. Vi hade då Anders Jacobsen med son ombord på T56 till Strängnäs. Av minerna att döma verkade de tycka att sjöresan var lika rolig som flygresan...

Veteranflottiljen och Flygande Veteraner har mycket gemensamt. Alltifrån slitet med nya myndighetsregler till det hårda arbetet med att hålla våra skötebarn i tekniskt toppskick. Framst delar vi den fantastiska



Flygande Veteraners flygchef Anders Jacobsen mötte Veteranflottiljen över Mälaren. Denna gång i en de Havilland Canada DHC-1 Chipmunk.



Två entusiastiska DC-3-passagerare från Veteranflottiljen beundrar utsikten över Västerås och Mälaren. Till höger i bild Carl-Gustaf Wahlin.

upplevelsen att få följa med när våra respektive skötebarn används. Det finns verkligen all anledning till att vårt samarbete fördju-

pas och att vi fortsätter att stödja våra respektive verksamheter. Genom att färdas med Daisy och med Veteranflottiljens fartyg!



Veteranflottiljens torpedbåt T121 *Spica*, sjösatt 1966.

Daisy på Skå-Edeby



Daisy går in för landning på Skå-Edeby. Foto Börje Thelin.

Av Börje Thelin

Lördagen den 11 juni gjorde Daisy en mycket efterlängtat och uppskattad come back på Skå-Edeby flygfält. Kapten Kjell Nordström och styrman Martin Ingfeldt vid spakarna gjorde en vacker inflygning och landade på gräsfältet som i år hade återställts i sin ursprungliga längd för att kunna ta emot Daisy. Skå Veterandag är det enda återstående flygevenemanget i Stockholms omedelbara närhet.

Det har genomförts sedan 2004 och där möts både flygplan, entusiastbilar och andra entusiastfordon. Daisys besök var mycket uppskattat av publiken och det var hela dagen en lång kö av intresserade som ville göra ett besök i planet. I kabinen tog Margaretha och Bengt Wåhlin hand om besökarna, informerade och delade ut vår folder. I cockpit berättade Kjell Nordström för besökarna om Daisys historia och vad de olika spakarna har för funktion. Leif Krogstad

pysslade om Daisy och under tiden tog Börje Thelin hand om den långa kön av besökare och svarade på många frågor från dem som väntade på sin tur att få komma in i planet. Trots några regnskurar var stämningen på topp. Mer än 200 personer i olika åldrar tog

chansen att göra ett besök i Daisy och alla var mycket nöjda. Det var knappt att man ville släppa iväg planet när det var dags för återfärd till vår bas i Västerås. Både arrangörer och publik önskade Daisy välkommen tillbaka till Skå nästa år.

Daisy taxar på Skå.



Bengt Wåhlin var värd vid resorna till både Skå och Falköping (se nästa sida).



FOTO GUNNAR SANNEGRÉN

FOTO GUNNAR SANNEGRÉN

FOTO BÖRJE THELIN



Med Daisy till Falköping

De flitiga funktionärerna Britt-Marie Bergström, Bosse Ahlgren och Robert Malmstedt. Foto Börje Thelin.

Av Börje Thelin

Resan till Falköping den 30 juli blev mycket lyckad. De duktiga piloterna Kjell Nordström och Billy Nilsson gjorde som vanligt flygningen till en njutning. I kabinen blev vi ompysslade av vår alltid glade och positive purser Bengt Wåhlin. Tekniker Leif "Kroken" Krogstad såg till att Daisys mådde prima. Denna dag hade han hjälp av Börje Eriksson.

På plats blev vi mottagna av ordföranden i Falköpings Flygklubb, Jan Aronsson. Arrangemanget var mycket välordnat. Passagerarna hade en fin dag på fältet, vi blev alla bjudna på god mat och dryck av arrangörerna och alla var mycket nöjda. De lokala medlemmar och gäster som följde med på rundturen var också mycket

nöjda och imponerade över Daisys fina skick. Det blev en oförglömlig landning tätt över taken på ett antal klassiska bilar.

Intresset för rundflygningarna var stort och vi hade kunnat fylla ytterligare minst två turer. Servicen till besökare på marken sköttes föredömligt av Britt-Marie Bergström, Bosse Ahlgren och Robban Malmstedt som under hela dagen hade full sysselsättning med att sälja souvenirer och ordna kön till visningen. Vi hade kö hela dagen med hundratals intresserade som ville göra ett besök i Daisy. Flygande Veteraners värdar i maskinen fick besvara många frågor – och på olika språk. Besökarna fick utförlig information av våra piloter i cockpit.

Vädret visade sig från sin bästa sida förutom en

kort regnskur under dagen. Men när vi landade på Hässlö så släppte himlen ut alla krafter och skickade på oss ett skyfall. Vi fick söka skydd under Daisys vinge

innan vi kunde resa hem var och en till sitt, trötta men mycket nöjda.

Arrangörerna i Falköping har redan bjudit in oss att delta också nästa år.

Jan Aronsson, ordförande i Falköpings Flygklubb (till höger) tar emot Flygande Veteraner vid landningen och ses här hälsa på reseledaren Börje Thelin.



Anklam och Peenemünde



FOTO CHRISTER PERSSON

Förmodligen världens bästa flygplatschef: Anja Lehrkamp på Anklaams flygplats. Vilken annan flygplatschef skulle personligen bjuda försenade passagerare på kaffe i väntan på avgång? Från vänster Sture Friedner och Flygande Veteraners ordförande Lars Wissing.

Av Christer Persson

Tisdagen den 13 juni 1944 var en intensiv dag på den hemliga raketbasen Peenemünde. Inte nog med att den första V 1-raketen skickades mot London en vecka efter de allierades invasion av Normandie den 6 juni. Samma dag fyrades en V 2-raket av i en helt annan riktning och slog ner



FOTO MICHAEL GUSTAFSSON

i Bäckebo, norr om Nybro i Småland. Stor uppståndelse i bygden, dock lyckligtvis ingen skadad. Fjärdingsman på orten larmades, och med hjälp av hemvärnsmän och lokalbefolkning samlades ett par ton metallskrot in. Föga visste man att det var Nazitysklands mest avancerade vapen man plockade ihop. Så småningom sändes vrakdelarna till England för analys där det klarlades att det var en V 2-raket, Vergeltungswaffe, som Hitlertyskland utvecklat för att angripa England. Ett misstag i hanteringen gjorde att raketen skickades på samma kurs som vår Daisy styrde på hemväg mot Kallinge från vår resa till

Premiär för DC-3-skriven artikel i tidskriften Flygande Veteraner? Christer Persson skrev detta reportage i luften under flygningen från Tyskland.

Peenemünde och Anklam. Peenemünde är ett av våra mest beflugna utländska resmål. Redan i början av 1990-talet, kort efter "die Wende", flög Daisy hit. Av dåtidens skrothögar, raserade fabriksbyggnader och rester av avskjutningsramper har det skapats ett förstklassigt museum, som vi besökte som första anhalt på 2016 års resa. Nytt för i år var de stora utgrävningar som vildsvin åstadkommit på de fina gräsmattorna runt byggnaderna...

Efter en kort vidareflygning till Anklam tog oss taxibolaget Sembach i omgångar till våra tre olika hotell i Hansestadt Anklam. En viss förvirring hade uppstått i kommunikationen med hotellen i staden, som var fullbokade i samband med Hansefest Anklam. Det är ett evenemang som Burgermeister Galander bjudit in Flygande Veteraner till. Borgmästarens

förträffliga sekreterare Frau Dünow och vår reseledare Lars Cedwall med de goda kontakterna ordnade dock upp situationen, och vi fick alla en säng. Ett stort antal pensionärer från Anklaams vänort Burlöv i Skåne var också inbjudna. De kom i tre bussar och upptog 143 hotellbäddar i staden. Anklam med sina 14 000 invånare har begränsad hotellkapacitet. Stadens storlek kan jämföras med Arboga eller Fagersta.

Anklam Hansefest är en årlig stadsfest, med kulturevenemang, ett stort marknads- och nöjesarrangemang på kajen längs floden Peene och ett stort festfyrverkeri. I den numera avsakrifade Nikolai-kyrkan bjöd borgmästaren 200 sittande gäster på kulturinslag och en festbuffé. En kvintett blåklädda damer från Kaliningrad bjöd på skönsång. Mest applåder fick damerna då de framförde "Vem kan segla förutan vind", på svenska. Större delen av publiken var svensk, de 143 Burlövsborna och vi 20 Flygande Veteraner dominerade.

Nikolai-kyrkans torn är fortfarande kapat som ett minne av kriget. Anklam, med flygplansfabriken Arado-Werke, var nästan helt förstörd, först av amerikanska bombningar 1943, och sedan av röda armén som drog fram här strax före krigsslutet våren 1945.

Anträdandet av hemfärden, först mot Heringsdorf, blev någon halvtimme sen, alltför låga moln på målet. Den förträffliga flygplatschefen Anja Lehrkamp sade då spontant, "då sätter jag på kaffe medan ni väntar". Heder åt sådana flygplatschefer!



FOTO CHRISTER PERSSON

Ovan: En sönderbombad stad skapar blandad arkitektur. Kyrktornet på Nikolaikirche blev aldrig återuppbyggt. Nedan: Fyra av fem skönsjungande ryska damer från Kaliningrad under en konsert i Nikolaikirche.



FOTO CHRISTER PERSSON

Stopp på Heringsdorf, med lunch för alla och flygning med Boeing Stearman för två lyckliga pojkar. Lugn hemfärd över

Hanöbukten, med samma kurs som Bäckeboraketen hade 72 år tidigare, och landning på Hässlö on time!



FOTO BÖRJE THELIN

Sture Friedner var en av de två lyckliga som fick flyga Boeing Stearman i Heringsdorf.

Flygande Veteraners medlemmar är välkomna som gäster till Svensk Flyghistorisk Förenings (SFF) medlemsmöten, seminarier, föredrag och andra aktiviteter där SFF medverkar.



SFF Region Stockholm: www.sffsto.se
Telefonsvar 08-38 25 06

Söndag 9 oktober

Armémuseum, hörsalen kl 14.00

Mats Johansson, MJD Models, berättar om:

Fokker F.XXII, SE-ABA, ABA:s första fyrmotoriga flaggskepp för 80 år sedan. Flygplanet hade en kort karriär. Det var en huvudattraktion vid Brommas invigning 1936 men havererade en kort tid efter.

Mats berättar historien om händelser och människor bakom detta legendariska flygplan. Besök MJD Models på www.mjd.se – modellbygge på hög nivå!



Söndag 13 november

Armémuseum, hörsalen kl 14.00

Program ej klart, se www.sffsto.se eller nyhetsbrev

Söndag 4 december

Armémuseum, hörsalen kl 14.00

Traditionellt julmöte med Sveriges bästa flyglotteri! Föredrag ej klart, se www.sffsto.se eller nyhetsbrev.

Prenumerera gärna på regionens nyhetsbrev som ger information om kommande möten och andra intressanta flyghistoriska nyheter eller föredrag i Stockholmsregionen med omnejd.

Se rubriken Nyhetsbrev på www.sffsto.se
Gilla oss på facebook "SFF Stockholm"!



SFF Region Mälardalen:

Möteslokal i Gula Villan på Hässlö, Västerås, om inget annat anges. Program: www.sffmälardalen.se
Läs gärna om bokprojektet "Flyget i Mälardalen"

Övriga regioner i landet: se www.flyghistoria.org/Enskilda_regioner. En välfylld hemsida med flygnostalg, frågeforum, bildarkiv (150 000 bilder!) försäljning flygböcker, medlemsanmälan, flygdagar, aktuellt och senaste nytt etc.

Välkommen som medlem! Enkelt att anmäla sig på hemsidan och ett läsvärt välkomstpaket ingår!

Besök gärna Arlanda Flygsamlingar! Svensk civil luftfartshistoria på Arlanda flygplats:
www.arlandaflygsamlingar.se

Text: Bernt O Olsson

Returadress:
Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 39
168 67 BROMMA

B



A FINE FAMILY OF OILS, GREASES AND HYDRAULIC FLUIDS



Återförsäljare av AeroShell produkter i Sverige.
Kontakta oss för ytterligare information eller beställning:
Bromma Air Maintenance AB
partsales@bam.aero
+ 46 8 566 190 46
www.bam.aero

AeroShell