

# Flygande Veteraner



FÖRENINGEN FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING NR 149 • MARS 2021



En Lockheed L-188 Electra bogseras ut ur Buffalo Airways hangar i Yellowknife i norra Kanada. Foto Sture Friedner.

## Ur innehållet

- **Årsmöte 2021** Sida 3
- **Valberedningens förslag** Sida 4

- **Lockheed i Sverige – Del 1** Sida 6
- **Buffalo Airways** Sida 10
- **Daisys Profiler: Eric von Rosen** Sida 14

- **Jag minns – Praktiskt Svensk Flytjänst** Sida 16
- **Flygprogrammet!** Sida 19
- **Butiken** Sida 24



## Redaktörens rader

FOTO: ULF NYSTRÖM



Tyvär inkommer, av naturliga skäl, inte så många rapporter om föreningens egen verksamhet i dessa tider. Vi fortsätter därför i detta nummer att vidga vyerna något. Sture Friedner berättar om Buffalo Airways i Kanada, ett eldorado för *Oldprops' Fans*.

Sture inleder också en serie porträtt av några av Flygande Veteraners profiler. Först ut att porträtteras

är Daisys uppskattade pilot Eric von Rosen.

Tomas Rinman startar en annan serie där vi får följa berättarens minnen – i det här fallet från Svensk Flygtjänst på 1960-talet. Kanske du också har något du vill berätta från exempelvis kolvmotoreran?

Sist men inte minst kan vi glädja oss åt att ett nytt flygprogram publiceras i detta nummer. Vi hoppas att världens hälsotillstånd medger att alla resorna kan genomföras. Flygande Veteraners mål och syfte är till syvende och sist att sprida glädje genom att flyga sin DC-3 Daisy.

Michael Sanz  
Redaktör

## Ordföranden har ordet

FOTO: HILL BORESÄTER



Bästa medlemmar i Flygande Veteraner!

Varde ljus och ljuset kommer mer och mer för var dag. För varje dag som går kommer vi allt närmare att snödropparna börjar titta fram, att snön börjar tina och börjar droppa från taken. Vi har nu gått in i 2021, ett år där vi alla kommer att behöva vara extra flexibla i våra sätt att vara. Vi måste vara lösningsorienterade, visa respekt för varandra och se till att vi gör allt för Daisys bästa. Vi kommer att ha en ny organisation som ska sätta sig, med hänvisning till Transportstyrelsens krav. Vi har ett nytt bokningssystem som ska trimmas in, ett arbete som görs just.

Organisationsmässigt har vi nya funktioner som är bra att känna till: AM, *Accountable manager*, är Lars Sveding. Han ska kontrollera verksamheten med hjälp vår SM, *Safety manager*, Patrik Sjöberg. Patriks uppgift är att se till att föreningen arbetar så säkerhetsmedvetet som möjligt. Föreningen har en CMM, *Compliance Monitoring Manager*. Johan Nikolau innehar denna post och hans uppgift är att hålla koll på att allt vi gör följer det vi skrivit i våra handböcker. Dessa killar har tillsammans med Jozsy Wengström, Claes Martinsson med flera gjort ett fantastiskt jobb under sex veckor i vinter. Vår SLHB (Säkerhetsledningshandbok) och FH (Flyghandbok) färdigställdes i början av februari. Detta ger oss tid att göra de eventuella justeringar som Transportstyrelsen kan

komma att kräva. Målet är att våra tillstånd ska vara i hamn senast den 31 mars. Om så är fallet är vi redo att ta oss an säsongen på bästa sätt. Vår flygchef Jozsy har planen klar för hur vi ska "få igång" våra piloter och vara redo i startblocken när det blir dags.

Resegruppen har satt samman ett program, som ni kan läsa i detta nummer. Det är ett bra program och som bjuder på både kända och okända resmål och som är anpassade efter det aktuella läget – så långt det kan förutses.

En av årets nyheter är att vi kommer flyga med Daisy varje onsdag (när vädret tillåter) från början av maj till slutet av september. Var och en av dessa onsdagar kommer att förgyllas med ett tema som avslöjas några dagar i förväg. Vi kommer att presentera mer om dessa onsdagar på nätet och i kommande nummer av tidskriften.

Se nu till att ha en så behaglig tid som möjligt fram till dess snödropparna tittar fram!

Med varma hälsningar  
Henrik Boresäter  
Ordförande

PS. Ni är alltid välkomna att höra av er med frågor, idéer eller funderingar på [henrik.boresater@flygandeveteraner.se](mailto:henrik.boresater@flygandeveteraner.se)

## flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning  
Nr 149 mars 2021

Flygande Veteraner är en allmännyttig, ideell förening med säte i Stockholm

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

Prenumeration genom medlemskap 350 kr/år.

Bankgiro 245-5657

Annonsörer är välkomna.

### Styrelse

**Ordförande**  
Henrik Boresäter 073 076 67 87  
**Vice ordförande**  
Berndt Kvist 073 700 78 03  
**Sekreterare**  
Michael Östergren 070 330 50 94  
**Kassör**  
Peter Östergren 070 546 36 26  
**Ledamöter**  
Per-Olof Bortas 070 778 27 35  
Christina Hellberg 073 101 46 65  
Martin Ingfeldt 070 895 67 52  
Berndt Kvist 0737 00 78 03  
Claes Martinsson 070 771 12 58  
Jozsy Wengström 070 671 58 58  
**Suppleanter**  
Anders Blomqvist 072 210 59 97  
Sture Friedner 070 493 75 00  
Nils Sievert 070 582 60 25

### Redaktion

**Ansvarig utgivare:** Lars Wissing  
**Redaktör:** Michael Sanz  
**Redaktion:** Lars Cedwall, Sture Friedner, Bernt O Olsson, Christer Persson, Tomas Rinman, Solveig Widing och Lars Wissing  
**Tidskriftens adress och e-post:**  
Flygplatsinfarten 41. 169 67 BROMMA  
red@flygandeveteraner.se

**Webmaster:** Ponthus Blomquist

### Flygsektionen

**Flygchef**  
Jozsy Wengström 070 671 58 58  
**Teknisk chef**  
Berndt Kvist 073 700 78 03  
**Kabinchef**  
Eva Jönellid 070 825 44 68

### Servicecenter

**Programinformation:**  
Sökes på webbsida eller Facebook  
**Telefon, postorderförsäljning:**  
08-29 50 33 kl 11-14. må-fre  
**Flygprogram, ansvarig:** Karl-Axel Waplan  
**Bokning:**  
[www.flygandeveteraner.se](http://www.flygandeveteraner.se)  
Tel 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14.  
e-post:  
[programgruppen@flygandeveteraner.se](mailto:programgruppen@flygandeveteraner.se)  
**Medlemsservice:**  
Tel: 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14.  
e-post:  
[medlemsservice@flygandeveteraner.se](mailto:medlemsservice@flygandeveteraner.se)  
**Postadress:**  
Flygplatsinfarten 41. 168 67 BROMMA  
**Webbsida** [www.flygandeveteraner.se](http://www.flygandeveteraner.se)  
**Facebook:**  
[www.facebook.com/flygandeveteraner](http://www.facebook.com/flygandeveteraner)  
För att gå med i vår grupp söker du på "Föreningen Flygande Veteraner" på Facebook.

# Kallelse till årsmöte 25 mars 2021

Välkommen att delta i Föreningen Flygande Veteraners årsmöte för år 2020!

**Datum:** Torsdagen den 25 mars

**Tid:** 18.30

På grund av den pågående pandemin genomförs årsmötet som ett digitalt möte. Detaljerad beskrivning av hur du deltar digitalt framgår nedan.

**Anmälan:** Du anmäler dig senast den 15 mars enligt följande:

- E-post till

**arsmotet@flygandeveteraner.se**

- Brev till Flygande Veteraner,

Flygplatsinfarten 41, 168 67 Bromma

- Tel till 08-29 50 33, lämna besked på telefonsvararen

*Du som önskar delta anger:*

- Fullständigt namn

- Medlemsnummer

- E-postadress

Om du önskar ansluta till det digitala mötet med mobilt Bankid anger du också

- Födelsenummer (Frivilligt, sparas inte efter mötet)

**Övrigt:** Samtliga medlemmar äger rätt att delta i mötet, yttra sig och rösta.

**OBS!** För att ha rätt att rösta ska medlemsavgiften vara erlagd senast den 28 februari i år. Likaså kan, enligt gällande stadga, en medlem ha fullmakt för ytterligare en medlem. Angående fullmakt, se längre ner på denna sida.

## Vad krävs för att delta digitalt?

För att delta i mötet, yttra sig och rösta krävs att man har tillgång till två enheter med internet, det kan vara dator, läsplatta eller en smart telefon. På den ena enheten, datorn eller läsplattan, ska videokonferensverktyget Zoom användas. Här kan ni följa mötet, se presentationer och göra eventuella inlägg. På den andra enheten, datorn, läsplattan eller den smarta telefonen, används mötesverktyget Suffra till att registrera närvaro, att anmäla sig till talarlistan samt att rösta.

Uppgifter nödvändiga för att delta digitalt samt ytterligare information om genomförandet sändes per e-post till dem som anmält deltagande senast den 22 mars.

Frågor om genomförandet, deltagandet eller tekniken för årsmötet, ring eller skicka E-post enligt nedan till:

Michael Östergren,

Telefon: 070-330 5094,

E-post:

michael.ostergren@flygandeveteraner.se

**Fullmakt:** Önskar du som medlem ge fullmakt till annan medlem skickar du följande uppgifter till

E-postadress:

**arsmotet@flygandeveteraner.se**

eller per vanlig post till:

Flygande veteraner

Att: Årsmötet

Flygplatsinfarten 41

168 67 BROMMA

senast 15 mars med angivande av följande uppgifter:

- Namnteckning, bevitnad,

- Medlemsnummer på den som ger fullmakt,

- Namn och medlemsnummer på den som ska ha fullmakten,

- E-postadress

På fullmakten ska också anges vilket årsmöte den gäller

Frågor: Har ni frågor avseende årsmötet skicka ett meddelande till

arsmotet@flygandeveteraner.se

eller ring 08-29 50 33.



FOTO MICHAEL SANZ

## Dagordning för årsmötet

1. Val av mötesordförande och mötessekreterare.
2. Val av två justeringsmän tillika rösträknare, att jämte mötesordförande justera protokollet.
3. Fråga om årsmötets behöriga utlysande.
4. Fråga om fastställande av röstlängd och godkännande av fullmakter.
5. Styrelsens årsredovisning.
6. Revisorernas berättelse.
7. Fastställande av balans- och resultaträkning.
8. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsens förvaltning.
9. Verksamhetsinriktning och budget för innevarande verksamhetsår.
10. Beslut om årsavgifter för kommande verksamhetsår.
11. Val av ordförande, vice ordförande, styrelseledamöter och suppleanter i den ordning och utsträckning som de är i tur för val.
12. Val av två revisorer och en revisors-suppleant.
13. Val av tre personer till valberedning varav en sammankallande
14. Eventuella förslag och val av hedersmedlem.
15. Behandling av styrelsens propositioner och medlemmars motioner.
16. Övriga frågor. I övriga frågor kan årsmötet inte fatta beslut men kan hänskjuta sådan fråga till styrelsen.
17. Årsmötet avslutas.

Årsredovisningen kommer att finnas att ladda ned på hemsidan före mötet. Presentation av valberedningens förslag till styrelseledamöter på nästa sida.

## Valberedningens förslag till styrelse 2021–22

### Anders Blomkvist

47 år. Anders har arbetat med flyg hela sitt vuxna liv och är expert inom luftvärdighet. Anders har nog haft de flesta befattningar man kan ha inom flygbolag, har ägt eget flygbolag som han avyttrade vintern 2019. Anders är ordförande i den ideella föreningen AOPA, och hans intresse ligger i att värna om svenskt privatflyg och allmänflyg.

### Henrik Boresäter

45 år. Fru och en dotter, bor i Täby. Uppväxt på västkusten och från första början utbildad musikanter. Har till och från spelat 1995–2008. Har sedan 2004 jobbat med försäljning och varumärkesbyggnad för bland annat gitarrillverkaren Fender. Driver sedan två år Entercast med en kollega. Har certifikat för segel- och motorflyg samt helikopter. Närmar sig den gyllene gränsen 1 000 flygtimmar. Man behöver aldrig vrida armen av Henrik för en tidig morgongolf, då mornar är det bästa han vet. Trivs bra i föreningslivet. Motto: *"Säger hellre ja än nej, det brukar bli roligast så."*

### Per-Olov Bortas

Numera är Per-Olov Bortas pensionär efter att ha tillbringat sitt yrkesliv inom svensk tillverknings- och exportindustri. Huvuddelen av tiden har Per-Olov arbetat med marknads- och fordonsteknik på Scania. Per-Olov värdesätter friluftsliv och uppskattar att vara ute i skog och mark. Han har också ett stort intresse för äldre maskiner och fordon av alla slag, inte minst flygmaskiner. Inom Flygande Veteraner har Per-Olov lång erfarenhet som reseledare, vilket har berett honom mycket glädje och stimulans.

### Sture Friedner

Suppleant i Flygande Veteraners styrelse. Han var även med i styrelsearbetet i Vallentuna Aviatörförening som opererade Åke Janssons DC-3 *Congo Queen*. Sedan länge medlem i Flygande Veteraner och har gjort flera fantastiska långresor med Daisy. Sture har varit privatpilot och ägt en egen Saab Safir som han tillsammans med Åke Jansson renoverade till ursprungsskick. Sture är flitig artikelförfattare i Flygande Veteraners medlemstidskrift.

I grunden är Sture tandläkare och psykolog och startade Narkoskliniken, en mottagning för patienter som inte törs gå till tandläkaren.

### Christina Hellberg

Christina har varit verksam som bildingenjör på Sveriges Televisions tekniska avdelning. De sista åren som anställd på SVT arbetade Christina med produktionsplanering för fotografier och redigerare på SVT Fiction och Nyheter. Christina Hellberg tog i sin "gröna ungdom" A-cert på sjöflyg vid dåvarande F 2 Hägernäs. Var i många år aktiv i Vallentuna Aviatörförening, som bland annat opererade DC-3:an Congo Queen.

### Martin Ingfeldt

43 år. Flyger Daisy som styrman sedan fem år. Är till vardags verksam vid Airways Flygutbildning i Västerås, för närvarande som skolchef och har som instruktör utbildat trafikflygare och privatflygare sedan 15 år tillbaka. Har tidigare arbetat med och varit företagsledare inom IT och försäljning. Martin har sedan länge ett stort intresse för veteranflyg och allmänflyg generellt.

### Berndt Kvist

Började banan som flygtekniker i flygvapnet. Eltekniker på J 35F Draken 1973 vid F 1 i Västerås. Efter nerläggningsbeslutet 1979 tog Berndt civilt certifikat och började på SAS Arlanda, första typkurs Airbus A300. Han kom efter några år till SAS tekniska utbildning och knöts snart till Saab-Fairchild Training Center och utbildningen på Saab SF-340. Första kurserna var 1984 för Crossair och Swedair. Arbetade därefter med utbildning på Airbus A320 och Saab 2000 inom SAS Flight Academy. Blev 1997 anställd på Saab som tekniskt ansvarig för sex Saab 2000, opererade i SAS Commuters regi, utifrån Arlanda. Därefter rektor på Hässlögymnasiet i Västerås.

### Claes Martinsson

43 år. Med en mamma och pappa som flyglärare så var valet enkelt att börja flyga i unga år. Claes ordinarie arbete är styrman på flygbolaget Novair, där han flyger Airbus A321. Utöver detta så gillar Claes flyg i alla dess former och flyger

allt från ultralätt och segelflyg till sitt eget renoverande flygplan – och även Daisy. Claes flyger på sin lediga tid gärna till Gotland och det otroligt vackra Bunge flygfält.

### Nils Sievert

Född 1951. Fru och tre söner som är spridda över världen. Nils Sievert bor i Lindesberg och spenderar en hel del tid i Västerås på Hässlö Flygförening. Nils har arbetat med militära flygsimulatorer större delen av sin yrkeskarriär, vilket inneburit att se till att simulatorerna följt flygplanens utveckling. Det har också ingått en hel del arbete med att bistå FMV vid upphandlingen av simulatorer för JA 37, TP 84 och JAS 39. Några år har Nils även arbetat med framtagning av kärnkraftverkssimulatorer.

För drygt tio år sedan tog Nils ett PPL, Private Pilot Licence, senare kompletterat med I-bevis. Med några vänner har Nils gjort ett antal flygturer runt om i Europa. Bland annat har Nils landat på Barra på yttre Hebriderna. Där landar man på havsbotten när det är ebb och sedan taxar man upp på land när floden kommer! Nils säger sig vara datanörd men snickrar gärna på fritiden, när han inte fastnar på flygklubben i Västerås.

### Jozsy Wengström

Som flygchef för Flygande Veteraner har Jozsy även en plats i styrelsen. Jozsy är 62 år, bor i Stockholm, gift med Yvonne och har två söner och fyra barnbarn. Flyg har varit en stor del av Jozsy liv de senaste 45 åren. Han började med segelflyg och fick första pilotjobbet 1981. Idag flyger Jozsy Boeing 767 på TUI, Cessna 185 på flottörer privat och – sist men inte minst – Flygande Veteraners Daisy!

### Michael Östergren

Bakgrund från SAS där Michael var projektledare för introduktionen av MD-80. Han har mek-certutbildning för flygplan DC-9, MD-80 samt Boeing 767. Michael har varit chef för utvecklingsprogrammet JAS 39 C/D MS19 samt MS20 och fick i flygvapnet en teknisk grundutbildning samt en taktisk översikt kurs. En internationell flygutveckling har tagit Michael runt i Europa samt till Amerika. Michael och hans bror Peter byggde upp en DC-3 som numera kan beskådas i Norrtälje.

## Information från Medlemsservice

Efter många månaders hårt arbete driftsatte vi vårt nya medlemssystem i början av november 2020 och allt har fungerat utmärkt redan från start. Den första stora uppgiften för systemet var att skicka ut avier till alla medlemmar för förnyelse av medlemskapet för 2021. Dessa skickades ut via e-post till de medlemmar som har e-postadress i registret och via vanligt brev till dem som saknar detta. De som fick avin via mejl fick även möjlighet att betala avgiften med betalkort eller Swish, vilket många valde att göra.

Om du fick Bankgiroavin via brev med posten fast du har en e-postadress, så vore vi mycket tacksamma om du kan meddela oss e-postadressen. Genom att registrera

din e-postadress hjälper du föreningen att hålla nere ständigt ökande portokostnader – pengar som kan komma Daisy till godo istället. Även familjemedlemmar bör registrera sin e-postadress, så att även ni får information och kan logga in på medlemsportalen.

Det är mycket roligt att så många har testat att logga in i medlemsportalen på hemsidan. Där har alla medlemmar en egen sida där du bland annat hittar tidigare nummer av medlemstidningen och ditt medlemskort, som du kan ladda ner och skriva ut. Där kan du även uppdatera och korrigera dina egna uppgifter, till exempel ändra adress om du flyttar. Inloggning kommer även att krävas för bokning av

flygningar, vi rekommenderar därför att du ser till att det fungerar innan du inleder bokningen.

Med det nya medlemssystemet kan vi även skicka ut nyhetsbrev via e-post till alla medlemmar. För att förhindra att våra utskick hamnar i skräpposten, så kan du lägga till medlemsservice e-postadress som en kontakt i din mejl. Du kan även markera mejlet som "Ej skräppost" om vårt mejl redan hamnat i skräppostmappen. Då kommer våra kommande mejl förhoppningsvis till din inkorg istället.

Du kontaktar Medlemsservice via formuläret på hemsidan, e-post medlemsservice@flygandeveteraner.se eller telefon 08-29 50 33

# Nytt säkerhetsledningssystem

## Bakgrund

Sedan våren 2019 har Transportstyrelsen via Sveriges nationella regelverk ställt nya och högre krav på Flygande Veteraners operativa och tekniska verksamhet. Framförallt vill myndigheten att vi utarbetar ett manualverk, som följer en struktur liknande det som flygbolag använder sig av, där vi noggrant beskriver våra procedurer och rutiner. Under hösten och vintern har ett gediget arbete pågått med att utarbeta dessa manualer samt att få en ny operativ och teknisk organisation på plats. Hur denna nya organisation ska se ut återkommer vi till senare, när allt är klart och godkänt från myndighetens sida.

Inledningsvis vill vi ge en överblick av vad ett säkerhetsledningssystem innebär samt ge information om säkerhetskulturer. I nästa nummer av tidskriften kommer mer djupgående information, om hur det fungerar samt användningen av rapporteringssystem.

## Säkerhetsledning – vad är det?

Ett av kraven som ställs på Flygande Veteraner är att vi ska ha ett fungerande säkerhetsledningssystem. Ett sådant har, för att förklara det enkelt, till uppgift att identifiera risker i organisationen samt hur man åtgärdar och följer upp dessa. För dem som jobbat inom industrin eller i flyget kallades det tidigare för kvalitetsystem, men under de senaste 20 åren har konceptet utvecklats till att i ökande grad utvärdera själva procedurerna och rutinerna ur ett säkerhetsperspektiv snarare än att endast säkerställa att vi följer dessa. Systemet ska implementeras i hela organisationen och är inte bara avsett för den flygoperativa delen. Alla funktionärer, från servicecenter till tekniker och piloter, är lika viktiga och har samma ansvar för säkerheten och att avvikelser rapporteras.

Ansvarig för att bygga upp och underhålla detta säkerhetsledningssystem är undertecknad, som har fått uppgiften att verka som föreningens flygsäkerhetsansvarig, på flygbolagsspråk kallat Safety Manager.

Förutom att identifiera och åtgärda risker har säkerhetsledningssystemet två ytterligare viktiga delar. Den ena är att bistå styrelse och den operativa ledningen med statistik så att dessa kan fatta beslut hur verksamheten ska bedrivas. Vissa risker kanske kanske omhändertas omedelbart medan andra, mindre risker, kanske anses acceptabla som en del av att operera vår Douglas DC-3.

Den andra viktiga delen är att sprida säkerhetsrelaterad information inom organisationen. Det är Safety Managers uppgift att förmedla denna och förhoppningsvis kommer vi att kunna ha ett stående inslag i medlemstidningen med relevant säkerhetsinformation.

## Säkerhetskultur

Inom alla organisationer, framför all i flygbranschen, talas det om säkerhetskultur. Enkelt beskrivet kan man tänka på säkerhetskulturen i en organisation som ”det som sker när ingen annan ser på”. Det vill säga vilken inställning och delaktighet funktionärer och medarbetare har till den övergripande säkerheten i organisationen. Är vi öppna med att vi begår misstag (för det gör alla människor) eller har vi en kultur, där man försöker mörka och dölja eventuellt begångna fel?

Mitt mål och önskan som ny Safety Manager i Flygande Veteraner är att vi tillsammans ska bygga upp en säkerhetskultur, där vi alla hjälps åt och när (inte om) fel eller misstag begås ska vi rapportera dessa så att efterföljande kollegor/funktionärer kan undvika att göra om samma misstag. Syftet med att rapportera avvikelser är inte att hänga ut enskilda individer utan att lära av varandra. Inom det kommersiella flyget talar man i dag om något som kallas för ”Just culture”. Innebörden är att så länge man ärligt rapporterar begångna misstag och är öppen, ska ingen som helst bestraffning av personen i fråga ske. Om man däremot underlåter att rapportera en incident eller ett misstag eller om man uppsåtligt väljer att bryta mot gällande procedurer och regler så kan åtgärder mot personen företas.

Att uppnå en sådan säkerhetskultur i ett välfungerande säkerhetsledningssystem görs inte i en handvändning. Enligt experter på området tar det mellan 5–10 år innan man har ett moget system. Med det sagt, ju tidigare vi börjar desto tidigare uppnår vi målet. Det är jätteviktigt att alla inblandade personer är medvetna om säkerhetsarbetet som pågår i organisationen samt vilka hjälpmedel och filosofier vi har för att nå målet med att uppnå en säker verksamhet.

Min avsikt är därför att under mars månad hålla ett antal utbildningar i säkerhetsledningssystemet för funktionärerna i respektive avdelning (flygoperativt, tekniskt och resegruppen/servicecentret). Förutom att det numera har blivit ett obligatoriskt krav från myndigheten kommer



det bli ett tillfälle för mig att förmedla synen på säkerhetskulturen, förevisa hur vårt nya rapporteringssystem ska användas samt att jag även tänker mig att vi tillsammans ska passa på att utföra lite proaktivt riskidentifieringsarbete genom att gemensamt gå igenom och spåna på vilka potentiella risker ni har sett eller kan tänkas se inom era funktionärsområden.

## Säkerhetsansvarig, Safety Manager

Vem är då jag, som av styrelsen utsetts till föreningens Safety Manager? Jag är 38 år, boendes i Knivsta. Medlem i föreningen sedan hösten 2019. Sommaren 2020 tillfrågades om jag ville bli *Safety Manager*, när den nya operativa organisationen skulle skapas. Jag är väl vad man kan kalla en typisk flygentusiast som flyger det mesta som går. Till yrket är jag kommersiell pilot, där jag arbetade som kapten på Boeing 737 hos Norwegian tills det fick ett snöpligt slut förra våren då coronan gjorde att vår verksamhet på Arlanda försattes i konkurs. Vid sidan om den kommersiella karriären är jag flyginstruktör, segelflygare, uppvisningspilot, konstflygare (svensk mästare i konstflygning vid tre tillfällen) och veteranflygare. Min förhoppning är givetvis att någon gång i framtiden kunna vara med och flyga Daisy. Jag ser det verkligen som en ära att få vara en del av Flygande Veteraner och arbeta med att hålla detta anrika flygplan i luften – förhoppningsvis många år till! Har ni några frågor till mig eller vill ventilera någonting som har med säkerheten att göra när ni mig enklast på:

patrik.sjoberg@flygandeveteraner.se





## Lockheed i Sverige – kolvmotorepoken

Här får vi tillfälle att vidga våra kunskaper om flygplanstyper samtida med Douglas DC-3. Denna gång tittar vi närmare på Lockheeds kolvmotorflygplan från 1930-talet.

Av Lars Wissing

I föregående nummer av tidskriften berättar Sture Friedner bakgrunden till flygets teknisksprång 1933–35 som avgjorde utvecklingen. Ofta talas om Boeing 247 som det plan som inledde den nya eran, men andra typer, som kom kort tid efter, har haft mycket

större betydelse. Det skedde också intressanta saker i Europa. I Tyskland byggdes Heinkel He 70, för postflyg på långlinjer, som på sin tid ansågs ha världens aerodynamiskt mest fulländade design. Det utvecklades till Heinkel He 111. I England beställde tidningen Daily Mail ett flygplan för att vid behov snabbt kunna transportera fö-

Med Lockheed L-10 Electra flög British Airways på Sverige 1937–39. Electran kunde flyga Bromma-London på fyra timmar.

retagsledningen. Det blev Bristol 142 som 1935 nådde en maxfart på strax under 500 km/h och då var 10 procent snabbare än RAF:s nyaste jaktplan. Det blev sedan Bristol Blenheim.

Men utvecklingen skedde främst i USA. Ett företag som kom att få stort inflytande, såväl civilt som militärt, är Lockheed. Endast ett år efter Boeing 247, flög Lockheed L-10 Electra som var mycket snabb i förhållande till sin motorstyrka. Det första designförslaget liknade i mycket Boeing 247. Men genom utprovning i vindtunnel insåg man exempelvis att den framåtlutande frontrutan och den höga fenan innebar nackdelar, aerodynamiken blev inte optimal. Cockpitrutornas lutning ändrades och den höga fenan ersattes av två mindre. Därigenom skapades, tillsammans med en effektiv vinge, en designprofil som blev typisk för den kommande utvecklingen av de många tvåmotoriga Lockheed-typerna med L-10 som ursprung. Tanken att använda vindtunnel drevs av en praktikant i tjuugoårsåldern: Kelly Johnson. Han kom att få en avgörande betydelse för Lockheed och amerikansk flygplansteknologi. Lockheed L-10 blev känt för allmänheten sedan Amelia Earhart

Flygplatsen New York-Floyd Bennett 1939. En Lockheed 414 Hudson Mk I levereras från Lockheeds fabriker i Burbank på väg till Storbritannien och Royal Air Force.



FOTOGRAF OKÄND

1937 påbörjat en jordenruntflygning, under vilken hon försvann över Stilla havet. En för sin tid mycket avancerad användning av L-10 hade den tjeckiska skofabriken Bata, i Sverige känt genom Oscaria. Företagets Electra användes inte bara som direktionflygplan utan också för att flyga ut produktionsspecialister när tekniska problem uppstod på någon av de hundratalet fabriker som Bata hade på olika platser.

### Militära versioner

Den eleganta L-10 kom att följas av alltmer avancerade versioner, framför allt militära, som kännetecknades av förbättrade prestanda men försämrad estetik.

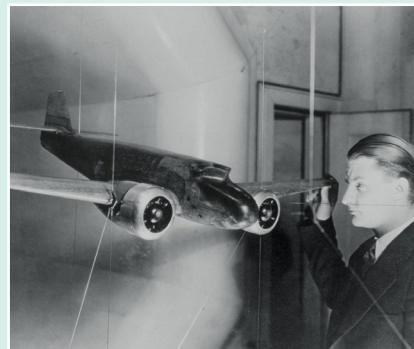
År 1936 presenterades en något mindre version av L-10: Lockheed L-12 Electra Junior, med plats för åtta passagerare. Den var tänkt som något av dåtidens motsvarighet till dagens affärsjet. Den var snabb, men cockpit var mycket bullrig. Tre exemplar kom att flygas i Sverige av Airtaco. De användes dock bara några år i Sverige. Ett plan, SE-BXT, fick motorproblem och havererade i Småland, vilket berodde på stopp i ena motorn. Eftersom propellrarna var ställbara, men inte flöjelbara, kunde inte höjden hållas utan planet havererade i en skog. När räddningstjänsten hittade flygplanet fann man till sin förvåning piloten oskadd, men enligt uppgift gråtande, förmodligen av chocken och förlusten av flygplanet. En fjärde L-12, vilken Luftfartsstyrelsen underkände på grund av tveksamheter kring en tidigare reparation, ställdes i en lada utanför Sala. Det återupptäcktes på 1980-talet och flyttades 1990 med Vertolhelikopter till Arlanda Flygsamlingar, där det nu kan betraktas i originalskick.

Senare versioner som L-14 Super Electra och, framför allt, L-18 Lodestar, fick stor betydelse för uppbyggandet av tidningsflyget som i sin tur

**En engelsk L-14 Super Electra, G-AFGN** blev känd då den användes av Englands premiärminister Neville Chamberlain vid hans möte med Hitler 1938 och sedan hoppades på "peace in our time". En bild på Chamberlain på trappan till planet kablades ut över hela världen. Detta flygplan havererade senare i Schweiz efter stopp i en motor.

**Clarence "Kelly" Johnson** är sannolikt den mest framgångsrika flygplanskonstruktör som USA haft. Efter att, som praktikant, ha arbetat med konstruktion av L-10 anställdes han efter examen som konstruktör. Han ledde sedan arbetet med utveckling av flygplan av mycket olika karaktär som ofta vidareutvecklades under lång tid. Bland dessa kan nämnas den avancerade P-38 Lightning, F-80/T-33 Shooting Star. Den senare, USA:s första jetjaktplan, konstruerades på fem månader 1943 och fanns i militär tjänst till 2017! Den eleganta Constellation, F 104 Starfighter som flög redan 1954, L-188 Electra (turbo-prop) och dess militära variant P-3 Orion, som efter 60 år fortfarande uppdateras. För att inte nämna A-12 "Oxcart", det snabbaste bemannade flygplan som någonsin flugit, med en maxhastighet på Mach 3 – och detta redan 1962! Det var ett mycket hemligt flygplan, som inte opererades av flygvapnet utan av CIA. En förstord variant, SR-71, "världens näst snabbaste flygplan" ersattes successivt av en annan Kelly-design, Lockheed U-2, som efter 65 år ännu bland annat håller koll på vad som händer öster om Sverige.


Varifrån kom nu detta fenomen till flygplanskonstruktör? En fingervisning kan vara att pappan hette Peter Jönsson och mamman Kristina Andersson båda bördiga från Malmö!



lade grunden till svenskt inrikesflyg. L-14, som byggdes som konkurrent till Boeing 247 och DC-2, tillverkades i knappt 300 exemplar.

L-14 drabbades av tekniska problem, bland annat genom sitt tankväljarsystem. Det kunde också uppstå farliga vibrationer som riskerade att bryta sönder flygplanet. Inte olikt det som drabbade dess fyrmotoriga namne 20 år senare. Problemen medförde att den första och största kunden lämnade tillbaka eller sålde sina L-14. För Lockheed blev läget besvärligt. Men "fem i tolv" fick man besök av en engelsk delegation från Air Ministry som undersökte möjligheter att snabbt rusta upp RAF med moderna flygplan.

Gruppen såg potentialen hos L-14

och hade en del idéer om hur typen kunde göras användbar för militärt bruk. Enligt ryktet lyckades Kelly Johnsons stab att på ett dygn skapa en trämockup med de förslag som diskuterats. Största synliga förändringen blev glaspaneler i nosen med plats för bombfällare eller spanare samt ett kantonorn ovanpå kroppen. Övrigt förblev oförändrat. Britterna imponerades av prestationen och beställde direkt 250 flygplan. Det var den största order Lockheed dittills fått och den största beställning RAF gjort i utlandet. Hudson, som britternas namn blev, tillverkades i nästan 3 000 exemplar. Lockheed Hudson blev det första moderna tvåmotoriga flygplanet som RAF tog i tjänst. Även om det med sin 

Aero-Nords Lockheed Lodestar SE-BTI var det första svenska trafikflygplan som flög till Nya Zeeland. Det rörde sig om en charterflygning för Electrolux hösten 1951. Resan dit tog tolv dagar och krävde 16 mellanlandningar. Bilden från uppehållet i Brisbane.



FOTOGRAF OKÄND

FOTO ÅKE SPONG



Airtacos Lockheed Lodestar SE-BUF i Budapest hösten 1956, mitt under den ungerska revolten. Airtaco hade av Röda korset fått uppdraget att flyga förnödenheter till Ungern.

höga vingbelastning ansågs krävande att flyga, blev den en av de få typer som var i aktiv tjänst under hela kriget. Man kan nog säga att Storbritannien genom sin beställning skapade förutsättningar för en av världens i dag mest framgångsrika flygplanstillverkare.

I Sverige fick L-14 en kort och olycklig verksamhetsperiod. SE-BTN, som under kriget använts i kurirtrafik mellan Bromma och Leuchars i Skottland, sattes i trafik av Airtaco våren 1951. Airtaco (Air Torvald Andersson & Co) efter grundaren Torvald Andersson. I april 1951 sattes den i trafik men i juli havererade planet. Strax efter lättning från Bromma, i tidig gryning, på väg till Jönköping med tidningar och fem passagerare, stannade båda motorerna. Planet vek sig, havererade på flygplatsen och fattade eld. Fyra personer omkom vid haveriet, piloten och en passagerare skadades svårt. En hög andel av flygplanstypens haverier inträffade i samband

med start. Men inte alltid. I november 1951 köptes en L-14, SE-BTW. Planet registrerades den 24 november – redan nästa dag havererade det vid landning i hård sidvind på Lidköping-Vinninga flygfält, dock utan svårare personskador. Därmed hade flygplanstypen på några månader såväl inkommit som utgått ur det svenska luftfartsregistret. Förmodligen den kortaste aktiva tid någon kommersiell flygplanstyp haft i Sverige.

#### I andra världskrigets kurirtrafik

För att kunna konkurrera med DC-3 förlängde Lockheed sin L-14 med två stolsrader, vilket resulterade i L-18 Lodestar. Den kunde flyga 25-30 procent snabbare än DC-3 men lyckades trots jämförbar timkostnad inte konkurrera med marknadsledaren. En stor del av de drygt 600 tillverkade kom istället att användas som C-60 av amerikanska flygvapnet. Civila engelska Lodestar med norska besättningar,

användes i kurirtrafiken med mellan Sverige och Skottland. Ett flygplan på väg till Torslanda havererade strax under toppen på Kinnekulle och elva av femton personer ombord, norska motståndsmän, omkom. Haveriet ger en bild av de svårigheter som det innebar att flyga under visuella förhållanden med få möjligheter till navigationsstöd. I det här fallet hade man startat från Bromma, mött dåligt väder och återvänt. Men Brommatornet rapporterade knappt 100 meters molnhöjd med dålig sikt och föreslog Torslanda som alternativ. Ett annat haveri inträffade när en Lodestar fick nödlanda i vattnet vid Sikeå utanför Umeå sedan man tappat orienteringen och fått bränslebrist. Alla kunde räddas.

#### Grunden till svenskt inrikesflyg

Lodestar kom i början av 1950-talet att få betydelse för uppbyggnaden av det tidningsflyg, som delvis var grunden för kommande inrikesflyg. Det var främst två bolag Det mindre Aero Nord och Aeropropaganda som fick namnet Airtaco, efter grundaren Torvald Andersson, en välkänd pilot. Inte mindre än 16 Lodestar, kom att registreras i Sverige, hälften såldes vidare utan att användas här. Huvuduppgiften var frakt, främst tidningsflygning. Så småningom tog man med passagerare på returflygningar. Tre tidningar kvällstidningar (Aftontidningen, Aftonbladet och Expressen) konkurrerade om läsarna och tävlade om att vara först på plats. I kombination med ”personliga minima”, relativt primitiva flygfält och ett ganska krävande flygplan ledde det till ett antal tillbud och haverier.

Särskilt Jönköping kom i fokus. Haveriet på Bromma i juli 1951 drabbade ett plan på väg till Jönköping. I november året efter havererade SE-BTK, när den i snöfall med dålig sikt kom för lågt på finalen, havererade och slog runt på en kulle vid kanten till Jönköpings gamla flygfält. Sex veckor senare havererade SE-BUX vid inflygning till samma flygfält efter en brant sväng i låg fart. Det blev mycket skrivelser i pressen om bristande flygsäkerhet och gamla flygplan. Det ledde till ökad säkerhet genom förbättrade rutiner och kanske också genom en ökande andel flygningar

Lockheed L-14 Super Electra blev kortvarig i Sverige. Två plan flög här under 1951. På bilden Airtacos SE-BTW, här på Bromma.



FOTO ÅKE SPONG





Tidningsflyget lade grunden till svenskt inrikesflyg. Linjeflygs Lodestar SE-BUF levererar 1960 tidningar på Sundsvall/Härnösand-Midlanda. De lokala transportörerna väntar ivrigt på att fullborda distributionskedjan. "Chevor" skulle det va' – det gick undan på vägarna!

## Tvåmotoriga Lockheed i Sverige

Reg	Tillv.nr/år	År i tjänst	Ägare/innehavare, anm
<b>Lockheed L-14 Super Electra</b>			
SE-BTO	1285	1951–53	Aeroscandia/Airtaco
	1940	1953–56	DN/Airtaco
SE-BXP	1304	1953–57	DN/Airtaco
	1941		
SE-BXR	1306	1954	Airtaco
	1941	1954	Sålt Finland.
SE-BXT	1314	1953	DN/Airtaco
	1941	1954	Haveri Älmhult
(SE-BXU) 1313		—	Airtaco. Ej använd.
	1941		Bevarad Arlanda Flygsamlingar.
<b>Lockheed L-14 Super Electra</b>			
SE-BTN	1421	1951	Aeroscandia/Airtaco
	1937	1951	Haveri Bromma
SE-BTW	1476	1951	Airtaco
	1938	1951	Haveri Skövde
<b>Lockheed L-18 Lodestar</b>			
SE-BUF	2070	1952	Airtaco
	1940	1953	DN/Airtaco
		1957–60	DN/Linjeflyg
SE-BUU	2076	1952	DN/Airtaco
	1940	1957	Linjeflyg
		1960	Svensk Flygtjänst
		1962–63	Loadair AB.
SE-BUX	2071	1952–53	Airtaco/Expressen
	1940	1953	Haveri Jönköping
SE-BZE	2593	1954	Airtaco
	1943	1957	Linjeflyg
		1958–65	Svensk Flygtjänst
			Bevarad Arlanda Flygsamlingar
SE-CDR	2035	1957	Aero Nord
	1940		Såld USA
SE-BTI	2492	1951–57	Aeropropaganda/
	1942		Aero Nord
			Såld USA
SE-BTK	2616	1951–52	Aeropropaganda/
	1943		Aero Nord
		1952	Haveri Jönköping

Flera andra tvåmotoriga Lockheedplan har varit registrerade eller haft reserverad registrering i Sverige. De har antingen aldrig registrerats eller sålts vidare:

Lockheed 414 Hudson: SE-AOZ (1947).  
 Lockheed 18-56 Lodestar: SE-BRP (1950, ej reg),  
 SE-BTF (1951), SE-BTG (1951), SE-BTH (1951),  
 SE-BTL (1951).

med DC-3, som i Sverige inte haft något allvarligt haveri i fred. Den sista flygningen med Lodestar i Sverige gjordes 1966 Bromma-Arlanda med SE-BZE, som i ett antal år tjänstgjort som mät- och kalibreringsflygplan av Luftfartsverket. Detta var ett av dessa legendariska kurirflygplan (BOAC:s G-AGIJ) och kan i dag besökas på Arlanda Flygsamlingar. På detta fina museum går det att sitta i kabinen och få känna doft och atmosfär från tiden när piloterna trängdes i cockpit och passagerarna frös. På samma sätt kan man uppleva Lockheed L-12 där piloten satt i en cockpit som sägs ha varit ovanligt bullrig.

Lodestar modifierades också för militärt bruk till B-34 Lexington och

Ventura samt PV-2 Harpoon. Det var en modernisering av Lockheed Hudson, men i RAF ersattes den av andra typer redan efter drygt ett år. Enligt piloterna var det ett mycket sämre plan än föregångaren. Man måste bland annat förlänga vingarna för att minska vingbelastningen. Icke desto mindre blev Lockheed Harpoon en av de flygplanstyper från andra världskriget som varit längst kvar i militär tjänst, portugisiska flygvapnet tog sin sista Harpoon ur tjänst 1975. Ett flertal varianter av Lodestar, och dess militära syskon, kom att flygas civilt in på 2000-talet.

När SE-BZE kuperade sina motorer för 55 år sedan avslutades en viktig epok i det svenska civilflygets historia. ✚

*Här va're dagstidningar!* Linjeflygs Lockheed Lodestar SE-BUU har 1959 lossat sin last av tidningar på Olofsfors flygfält utanför Nordmaling.



FOTO STAFFAN NORSTEDT



## Buffalo Airways

– Your Passage to The North!

**Många har lärt känna Douglas DC-3 genom TV-serien Ice Pilots NWT som TV-bolaget History Television spelade in 2009–14 om det kanadensiska flygbolaget Buffalo Airways. Här i Sverige visades serien av TV4 och blev mycket populär – inte minst tack vare den buttre chefen "Buffalo Joe".**

### Text och foto Sture Friedner

Buffalo Airways är ett familjeägt flygbolag i North West Territories (NWT) i Kanada. Bolaget grundades 1970 av Bob Gauchie, en pilot som blivit berömd, då han några år tidigare överlevt 58 vinterdygn i ödemarken i  $-30^{\circ}\text{C}$  efter en nödlandning med sin de Havilland Beaver. Så småningom sålde Bob Gauchie sitt flygbolag till en av sina piloter, "Buffalo Joe" eller Winston Claude McBryan som är hans rätta namn.

#### Ice Pilots

De som ser TV-programmet Ice Pilots får lätt känslan, att bolaget endast består av ett par tre flygplan, en handfull

piloter med Joe i spetsen och så några tekniker och hjälpredor. Men så är det inte. Flygbolaget tillhör visserligen inte de största, men har ett 50-tal anställda och över 60 flygplan, dock inte alla luftvärdiga. Många av bolagets flygtekniker är högt specialiserade med stor erfarenhet av stjärnmotorer och gamla propellerplan, sådana tekniker som det kan vara svårt att hitta i dag. Bolaget flyger charterpassagerare och stycke gods, bedriver brandbekämpning samt flyger förnödenheter och bränsle ut till bosättningar och verksamheter i den arktiska ödemarken.

Sedan 1982 har man drivit Buffalo Express, en kurirtjänst som levererar

C-GWZS sägs vara den äldsta C-47 från dagen D som fortfarande flygs kommersiellt.

"från dörr till dörr" i hela NWT. Buffalo Airways har ett utbrett nätverk av flygplatser dit de flyger gods som sedan forslas vidare med bil. Ofta är det varor till isolerade gruv- och oljeanläggningar som bara kan nås med bolagets "bushflygplan". Landningsbanorna består av grus eller is på frusna sjöar och floder.

#### Flygplansflottan

Buffalo Airways är ju kända för att flyga kolvmotordrivna äldre propellerplan, många från andra världskriget. Bolagets C-47 är ju intressanta för oss i Flygande Veteraner, men Buffalo har för tillfället endast fyra luftvärdiga.

Eftersom Buffalo bedriver handel med flygplan och även hyr flygplan är det nästan omöjligt att få en sann bild av vilka och hur många flygplan bolaget för tillfället äger. Uppgifterna i denna artikel är därför ungefärliga vintern 2021. Att flygplansflottan minskat de senaste åren är dock tydligt.

Som framgick av i en artikel i decembernumret 2020 av denna tidning, så har Joe McBryan meddelat intresse för att ta över Max Folsoms DC-3, vilken han satte på flottörer 1990 och som nu verkar ha vaknat till liv igen.

De största "lasthästarna" i Buffalos stall är fyra av det fyrmotoriga



FOTO GUNNAR ÅKERBERG

Den avundsvärde artikelförfattaren Sture Friedner i kanadensiska Buffalo Airways eldorado av kolvmotordrivna transportflygplan! Plus några turbopropdrivna. Här i dörren till en C-47.

turbopropflygplanet Lockheed L-188 Electra från slutet av 1950-talet. Electra används både för godstransporter och som vattenbombare, alltså för brandbekämpning. Buffalo har även en Lockheed P-3 Orion (ubåtspaningsversion av Electra) som en ren vattenbombare. Denna Orion ägs av staten men opereras av Buffalo. Man har dessutom fyra avställda Electra.

En annan lasthäst är två Curtiss Wright C-46 Commando från 1940-talet. Dessa maskiner har kort start- och landningssträcka, dubbelt så stor kabinvolym och tre gånger så stor lastförmåga som DC-3 för samma driftskostnader. Man har därför hållit dem igång trots att de är slitna.

Buffalos kännemärke må vara DC-3 men det är DC-4 som bolaget haft flest av, hela elva stycken. DC-4 (i sin militära version C-54 Skymaster) är också från 1940-talet. Den har sitt ursprung i DC-3 men är större med fyra stjärnmotorer och noshjul. Den används för godstransporter och brandbekämpning. Dessa flygplan har dock varit till salu ett tag eftersom de ersätts av den större Electran som använder jet-bränsle och är mer ekonomisk.

Canadair CL-215 är den klassiska radialmotorförsedda vattenbombaren, gul och röd, från mitten av 1960-talet. Den fyller sina vattentankar i farten då den går ner på vattenytan i en sjö eller flod och skopar upp vattnet. Av dessa har man fyra, varav tre är till salu.

2017 skaffade Buffalo två brandbekämpningsflygplan av typ Air Tractor AT-802 Fire Boss, likadana som Saab i Sverige nyligen köpte in. Numera opererar Buffalo hela åtta av dessa enmotoriga turbopropplan, men alla ägs av kanadensiska staten. Brandbekämpning är en stor del av Buffalos verksamhet.

Utöver ovanstående har man även åtta modernare tvåmotoriga Beechcraft 90 och 100 King Air, och Baron, två Twin Commander, en Cessna 310, en Fleet Canuck som är ett mindre skolflygplan, en Norseman på pontoner och en Robinson R22 helikopter. Därtill den ena av enbart två konverterade DC-6 med "swingtail", ett fraktflygplan, där hela stjärtpartiet viks åt sidan vid lastning och lossning.

Eftersom en av Buffalos affärsidéer är att köpa upp och renovera gamla



Joe "Buffalo Joe" McBryan kontrollerar att motorerna startar i C-GPNR, den C-47 han ägt längst och med vilken han upprätthöll reguljär passagerartrafik mellan Yellowknife och Hay River i 26 år.

flygplan har man flera flygplan avställda för reservdelsändmål. Delar till äldre flygplan blir alltmer sällsynta.

### Många missöden

De gamla kolvmotorflygplanen sägs ju vara de enda som klarar av ödemarkens tuffa förhållanden. Detta kan nog stämma. Men även med dessa "bushflygplan" har Buffalo haft många olyckor, emellertid utan några allvarliga personskador. 1989–2015 drabbades Buffalo av nio olyckor vilket gjorde att myndigheterna 2015 drog in bolagets

passagerartillstånd. 2016 fick bolaget tillståndet åter men flyger inte längre passagerare i reguljär trafik med sina egna flygplan. Ytterligare två haverier har drabbat bolaget fram till 2020.

### Äldsta reguljära flyglinjen

Joe McBryan startade 1989 det som kom att bli en av de sista reguljära kommersiella passagerarlinjerna i världen med DC-3 (C-47): routen mellan Yellowknife och Hay River. Den trafikerade han varje dag under 26 år med flygplanet C-GPNR. Linjen ✈️✈️✈️

C-47A C-GPNR byggdes 1944 och flög för USA:s, Storbritanniens respektive Kanadas flygvapen innan planet 1981 köptes av Buffalo Airways. Här i Yellowknife.



FOTO BENOIT DE MULDER



Mikey McBryan köpte 2018 en övergiven DC-3 som inte flugit på 25 år. På två månader lyckades Buffalos team restaurera flygplanet, C-FDTD, som nu flyger igen! Foto publicerat med tillstånd av Benoit de Mulder.

upphörde då myndigheterna drog in trafikstillståndet och har inte öppnats igen.

Förutom "Buffalo Joe" deltar även Joes familj i arbetet med firman. Joes fru Sharon och dottern Kathy sköter det kamerala arbetet och ser till att godset kommer till rätt flygmaskin och rätt plats. Joes son Rod är chefsmekaniker och sonen Mikey är General Manager och har hand om PR-delen. Mikey sköter även försäljningen av "merchandise": tröjor, mössor med

mera med Buffalos och Ice Pilots emblem. Försäljningen tog fart i och med TV-serien Ice Pilots, som även den var Mikeys idé.

#### Virtual flygsimulator

Mikey McBryan driver även en "flygsimulator" på nätet "Buffalo Airways Virtual" där man kan träna att vara pilot på företagets gamla kärror, mycket populärt.

2018 köpte Mikey (som inte är pilot)

en övergiven DC-3 som inte flugit på över 25 år. På två månader lyckades Buffalos team restaurera flygplanet, något som givetvis fick en egen Youtube-show "Plane Savers". Mikey och flygplanet, C-FDTD, var med på Oshkosh-mässan 2019, där de rönt stor uppmärksamhet.

#### Rullbomb

Att bolaget gärna vill skapa rubriker är ju tydligt. Ett exempel var då man fäste en bombattrapp under buken på bolagets DC-4 C-FIQM 2011. Rullbomben släpptes sedan över en fördämning för att visa hur den berömda engelska attacken "Dambusters" gick till under andra världskriget, då en studsande bomb förstörde en av Rhens viktigaste dammar. Buffalos iscensättning visades förstas på TV.

En annan PR-händelse var att låta Bruce Dickinson, sångare i hårdrockgruppen Iron Maiden flyga DC-3:an C-GWZS under en dag – Dickinson har varit flygkapten på Boeing 757 och spakar gruppens flygplan (bland annat en Jumbojet) under deras turnéer.

#### Flygskola för DC-3-piloter

För att få piloter att arbeta under de ibland omänskliga förhållandena på

Lastning av en L-188 Electra med typisk last – ett par "fyrhjulingar".



FOTO STURE FRIEDNER

FOTO STURE FRIEDNER



Mikey McBryan är *general manager* och sköter försäljningen av BuffaloAirWears reklamprodukter.

vintern med under  $-30^{\circ}\text{C}$  har Joe en flygskola för DC-3-piloter. Piloter, med som minst kanadensiskt kommersiellt flygcertifikat, kan komma och flyga Buffalos gamla flygplan. Ett smart drag som varit mycket populärt, det finns ju inte så många möjligheter att utbilda sig på dessa veteraner längre. Att ha en *rating* på DC-3 i sitt certifikat smäller ju högt, var man än kommer i världen. Men utbildningen är hård, de som vill träna till pilot måste börja från botten med paketsortering och lastning, något som inte enbart är roligt, vilket tydligt framgick i serien om Ice Pilots.

### Buffalo Airways tre "nav"

I Yellowknife finns Buffalo Airways huvudkontor och här har man en stor hangar. Yellowknife ligger i norra ändan av Great Slave Lake, Nordamerikas största och djupaste sjö som fått namn efter folkstammen "Slaver" som bott här. I Yellowknife finns flera diamantruvor, något som varit avgörande för Buffalos existens.

Yellowknife har en befolkning av indianer och inuiter. Trots att man befinner sig i norra Kanada med kallt arktiskt klimat motsvarar breddgraden bara Sundsvall i Sverige.

På södra stranden av sjön ligger Hay River som är nästa större knutpunkt. Där bor Joe och hans familj. Den tredje *hubben* är Red Deer, 120 mil längre söderut där företaget gör service, reparerar, målar om och förvarar flygplan. Kikar man på flygfälten med hjälp av Google Maps kan man se flera av bolagets flygplan i olika stadier av sönderfall.

Förutom svårigheten att hitta re-

FOTO STURE FRIEDNER



Fenan på Douglas C-54G C-FIQM, byggd för USA:s armé 1945. Det röda, något Cub-liknande planet upphängt i taket, är en kanadensisk Fleet 80 Canuck.

servdelar till de gamla flygplanen så finns ett annat problem – bristen på flygbensin (AVGAS). Då det snart bara är små privatflygplan och "vintagemaskiner" som använder AVGAS finns inte många tillverkare kvar längre - nyare maskiner använder ju Jet-A flygfotogen. I flera länder går det över huvud taget inte längre att köpa AVGAS. Satsningen på turbopropflyg-

plan (L-188 Electra med flera) har därför varit nödvändig.

Buffalo Airways har under Joe McBryan blivit en institution, känd av alla älskare av gamla flygplan. Joe har också lyckats sätta North West Territories på kartan. För denna insats har han belönats med *Order of the Northwest Territories* – högsta utmärkelsen som någon i NWT kan få av regeringen. ✚

Ambibieflygplanet Canadair CL-215 används för brandbekämpning. Planet har två Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp-motorer, samma motor som i DC-6 och Metropolitan.



FOTO STURE FRIEDNER

FOTO STURE FRIEDNER



Daisys Profiler

## Eric von Rosen

**Bland Flygande Veteraners erfarna medarbetare finns flera som har upplevt något utöver det vanliga under sin långa yrkesverksamhet. I några artiklar framöver skall vi berätta om några av dem. Först ut är Eric von Rosen som började flyga Daisy år 2000.**

### Av Sture Friedner

Eric von Rosen föddes i Bishoftu i Etiopien där hans far Carl Gustaf von Rosen arbetade med att bygga upp ett flygvapen åt kejsare Haile Selassie. Eric och hans fem syskon präglades av att växa upp i denna flygmiljö och två av barnen, Margaretha och Eric, valde sedan flyget för sin arbetsgärning.

När Eric's fars Saab Safir havererade i Etiopien, använde han försäkringspengarna för att överta kontraktet på en Beechcraft A35 Bonanza med V-tail, att använda för familjeturer. Den längsta av dessa gick ända till Sverige! Bonanzan kom därför att kännas speciell för Eric. Denna Bonanza, med registreringen ETP-12, hade ursprungligen varit avsedd för kejsaren.

När Carl Gustaf von Rosen slutade sitt uppdrag 1956 i Etiopien, flyttade han hem till Sverige med familjen. Att bli pilot var det enda tänkbara karriäralternativet för Eric. Men hans fältflygarutbildning på Ljungbyhed tog slut efter två år. Han hade

då blivit närsynt och var tvungen att bära glasögon – något flygvapnet inte accepterade på den tiden. I Västerås utbildade sig Eric då till flygtekniker och tog privat flygcertifikat. Han fick sedan arbete på Linjeflyg.

### Hungersnöd och matbombningar

1973 fick Carl Gustaf en förfrågan från Lutherhjälpens om han kunde resa tillbaka till Etiopien och flyga ut nödhjälp till de etiopiska byarna, som råkat ut för en katastrofal hungersnöd. Genom att fälla lasten från små flygplan utan att landa skulle man kunna få ut hjälpen även till de bergsbyar som saknade flygfält. Carl Gustaf var delägare i en Saab MFI-15 Safari. Denna plus två till skulle ingå i projektet. Flygplanen utrustades med fällningsbalkar under vingarna, sådana som på större flygplan används för att hänga bomber och raketer. Nu hängde man säckar med mat och förnödenheter här och begreppet ”vetebomber” myntades.

1974 startade matbombningarna med

de tre MFI-15 som flögits ner i ett transportflygplan. Huvudfinansierare var Sida, Lutherhjälpens samt svenska och norska Rädda Barnen.

Eric tog nu tjänstledigt från Linjeflyg för att arbeta i Etiopien tillsammans med sin far. I Etiopien skulle Eric sköta servicen av flygplanen och hjälpa till med matbombningarna. Det var en kuslig stämning i Addis Abeba då han kom ner, en socialistisk militärregim hade tagit makten med Kulturrevolutionen i Kina som förebild, kejsaren hade avsatts och massavrättningar hade förekommit.

### Eric störtar

En tid efter att Eric kommit på plats i Etiopien fick han en flygning som gick över ett högt bergspass, där Eric hamnade i oberäknliga fallvindar och hans flygplan drogs ner till botten av dalen där det krossades. Eric hade två passagerare i planet som mirakulöst klarade sig oskadda, men Eric skadade ryggen. Eric flögs till sjukhus i Addis Abeba där han behandlades av duktiga läkare men måste sedan vara konvalescent i ett halvår i Sverige.

### Air Mula

När avtalet för flyghjälpen var slut med Lutherhjälpens stannade Carl Gustaf von Rosen kvar och bildade ett etiopiskt aktiebolag, Air Mula, tillsammans med två kompanjoner. Air Mula arbetade nu vidare på uppdrag av den nya regimen i Etiopien.

Matbombarna hade problem att transportera flygbränsle och förnödenheter ut till de basläger man upprättade och flög från. Baslägren var förlagda nära de platser som saknade ordentliga vägförbindelser, som man skulle ”mat-bomba”.

### Daisy hjälper till

Lutherhjälpens och Rädda Barnens kom till Air Mulas hjälp genom att bekosta hyran av en av svenska flygvapnets DC-3 (79006, som ett decennium senare började flyga för Flygande Veteraner) vilken under tre månader sattes in som matarplan i hjälparbetet. Flygplanet flögs av svenska militära piloter.

DC-3:an flög bränsle och färdigpackade säckar med mat och förnödenheter till de basläger som Air Mula upprättade och de små MFI-15 flög ut säckarna till bergsbyarna. DC-3:ans uppdrag var emellertid slut i november och planet måste flyga tillbaka till Sverige igen.

I augusti var Eric tillbaka i Etiopien denna gång med sin fru Heli och dottern Irene. Heli skötte Air Mulas flygbokningar samt den mycket omständliga kon-

takten med myndigheterna. Eric började omgående flyga matbombsuppdrag med MFI-15.

I september utökades Air Mulas flygplansflotta med en Cessna T210 Centurion, en gåva från Svenska Journalens Läkarmission. Planet fick av Luftfartsverket den passande registreringen SE-GOD. Planet var avsett som ambulansflygplan. I maj 1976 konfiskerades Air Mula men militärregimen skrev ett avtal om att betala en övergångssumma för flygplanen. Air Mula fick nu heta Relief & Rehabilitation Commission Air, RRCAir.

### Krock med jättegam

RRCAir råkade nu ut för ett dödsfall då ett av MFI-15 krockade i luften med en 2,5 meter stor gam varvid piloten omedelbart dödades. Detta var det andra dödsfallet, då även en annan pilot omkommit tidigare då han råkat ut för samma typ av fallvinrar som de som dragit ner Erics plan.

### Ny DC-3

Air Mula hade ett stort behov av tyngre transporter och fick ta emot en egen DC-3 som Sveriges Lion-klubbar samlat ihop pengar till. Det nya flygplanet blev fyndigt döpt till "The Helping Lion".

Allt eftersom tiden gick, blev kontakten med det socialistiska styret allt mer betungande. En orsak var att den etiopiska regimen ville slippa betala den överenskomna summan för Air Mulas flygplan som bestämts vid konfiskeringen. Några pengar kom aldrig.

### "Vapenlast", korseld

Det blev allt svårare att arbeta i Etiopien där den svenska personalen utsattes för förtal och rena kupper. När man skulle hämta DC-3:an, som varit på rutinöversyn hos Ethiopian Airlines, var lasten av medicinlådor fyllda med vapenammunition i stället för medicin. Lasten avlägsnades genast, men händelsen spreds till Sverige och gav negativa rubriker i svenska tidningar. I Sverige skrevs nedsättande artiklar om verksamheten i Etiopien med anklagelser om vapentransporter.

Ändå fortsatte svenskarna sitt nödhjälpsarbete. Vid en landning i en by i provinsen Bale med svårt utsultna människor, utsattes Eric och en annan pilot för korseld och fick gömma sig i det höga gräset. De lyckades med nöd och näppe undkomma och Eric ville avsluta verksamheten. Det kändes inte meningsfullt att arbeta med livet som insats och bara få otack som lön. Men Carl Gustaf övertalade honom att stanna.

De fick en beställning att flyga några



FOTO GENOM ERIC VON ROSEN

Säckar med förnödenheter hängs upp på en Saab MFI-15 Safari i Etiopien. Eric von Rosen sitter beredd att flyga iväg på ett matbombsuppdrag.

anställda vid Relief Commission till Gode i provinsen Ogaden. Att Somalia höll på att anfälla Etiopien visste de inte, bara att det var mycket oroligt vid gränsen. Carl Gustaf tog flygningen i stället för Eric och till Eric sade han: Om någon skall dö, så är det bättre att jag som är gammal gör det än du som har hela livet framför dig" – Eric var då 27.

### Carl Gustaf von Rosen dödas

Personerna som skulle flygas till Ogaden var försenade och hade för mycket bagage med sig. Sällskapet kom inte iväg i tid och Carl Gustaf hann inte flyga tillbaka innan det blev mörkt utan fick sova kvar i Gode. Gode anfölls under natten och Carl Gustaf dödades av en granat som gick genom taket på byggnaden. Detta var den 13 juli 1977, Carl Gustaf blev nästan 68 år. Carl Gustaf von Rosens medkänsla med nödlidande människor hade så till slut kostat honom livet. Han begravdes i Addis Abeba.

Inte förrän nu, då Carl Gustaf von Rosen dödat, tog tidningarna i Sverige tillbaka sitt förtal av honom och verksamheten i Etiopien, man hade inte hittat några bevis för det negativa som påståtts.

Efter Carl Gustaf von Rosens död lämnade Eric och Heli Etiopien. Även övriga piloter och personal lämnade landet, det blev inga fler matbombningar. Flygplanen såldes av regimen och så småningom hamnade några i Sverige, två av dessa finns i landet i dag.

### Eric flygkapten

När Eric von Rosen kom tillbaka till Sverige med sin familj återgick han till teknikertjänsten på Linjeflyg. 1983 blev han

styrman hos Linjeflyg och 1988 flygkapten. Vid sammanslagningen av SAS och Linjeflyg övergick hans anställning till SAS, där han pensionerades 2005.

Redan år 2000 hade Eric börjat flyga Daisy för Flygande Veteraner. 2012 tog han anställning som kapten i Norwegian, där han flög Boeing 737 fram till sin 65-årsdag, 2015.

Snart köpte Eric sin egen svenska MFI-15, men flyger i dag privat en Beechcraft A35 Bonanza med V-tail från 1948, en sådan som familjen von Rosen använde i Etiopien då Eric var barn.

Erics syster Margaretha kom att arbeta som flygvärdinna i Sverige och gifte sig med Bengt Wählin. Margaretha och Bengt har i många år arbetat i Daisys kabin som omtyckt flygvärdinna och purser. ✈

Läs vidare om dessa händelser i Heli von Rosens bok: Dödsorsak Ogaden, Bokförlaget Atlantis.

Eric von Rosen med hustru Heli och dotter Irene i SE-FIO på flygplatsen i Addis Abeba.



FOTO PIERRE MENS

FOTO TOMAS RINMAN

## Jag minns...



Tre lyckliga praktikanter har intagit Svensk Flygtjänsts Douglas AD-4W Skyraider sommaren 1964. SE-EBE byggdes för US Navy 1952 och tjänstgjorde som målbogserare i Sverige 1963-74.

# Praktikant på Svensk Flygtjänst 1964

**Vi inleder här en serie där vi får läsa om hågkomster från flyget förr. Tomas Rinman inleder med minnen från sin tid som praktikant på Svensk Flygtjänst. Kanske även dina minnen kan publiceras här?**

## Av Tomas Rinman

Året var 1964. Min första skoltid var över och nu skulle jag äntligen få göra något vettigt – nämligen bli praktikant på Svensk Flygtjänsts radioverkstad på Bromma flygplats. Jag hade redan under 1950-talet utvecklat två stora intressen, nämligen flyg och radio. Första gången jag flög var på sportlov 1954 med en Saab Scandia som gjorde rundturer med skolungdomar för fem kronor. Därefter hängde jag ofta på Brommas olika åskådarpplatser. Mina stora intressen var att lyssna på flyg- och amatörradio samt att bygga mottagare och sändare. Den tjocka ”Radio Amateur’s Handbook” var min bibel.

Svensk Flygtjänst var vid den tiden himmelriket för en flyg- och radiointresserad ung man. Företaget hade en mängd olika verksamhetsområden som målbogsering, charter, agenturer med mera. Svensk Flygtjänst innehade också många olika flygplan, där man till exempel kan nämna Fairey Firefly, Douglas Skyraider, Lockheed Lodes-tar, Beechcraft L18, Saab B 17 med

flera. Dessutom gjorde man service och underhåll på både egna och andras flygplan. Detta krävde ju en stor teknisk organisation, där bland annat radioverkstaden ingick.

### Farligt nära ”sexans” propellrar

En vacker dag i juni 1964 passerade jag grind K på Bromma flygplats. Jag tog höger till den gamla trähangaren, byggd 1943 för de brittiska kurirflygplanen. Jag tog trappan upp till radioverkstaden. Där välkomnades jag av personalen som arbetade med service och underhåll av el och radio. Det var chefen Viking Strid, radioreparatören Putte Liljendal, Åke Hultman och Artur (minns ej efternamn) – ett trevligt gäng! Det var inte så, att jag skulle få felsöka i radioapparaterna direkt. I början skulle jag hänga med för att lära mig, hur man tar radioapparater ur flygplan för att senare montera dem på plats igen. Dessutom skulle man göra ett förbindelseprov med kontrolltornet för att se att det fungerade ordentligt. Då gällde det att låta som en gammal erfaren flygkapten när man talade i mikrofonen!

Dessutom hjälpte jag till med mark-tjänsten när olika flygplan skulle tas om hand. En fadäs inträffade redan på ett tidigt stadium: Jag skulle dra en arbetsplattform till en Fairey Firefly, plattformen kom dock för nära ving-en så att glaset på vinglanternan krossades. Kärran skulle starta en timme senare och nu fick mekanikerna order om att byta lanternan omgående. Jag trodde att jag skulle få en utskällning av Affe, som var mekanikernas chef, men utskällningen uteblev faktiskt.

Det fanns en stor öppen Dodge GMC som vi använde för ärenden mellan olika hangarer på Bromma. Den hade sex cylindrar och o-synkad växellåda. Det var kul att testa den för att se hur man kunde accelerera och komma upp i höga hastigheter. En dag körde jag från trähangaren runt mot flygplatsens stationsplatta, där alla passagerarplanen stod uppställda. När jag hade kommit upp i en hygglig hastighet, skulle jag svänga in på plattan men till min förvåning stod där en DC-6:a med alla motorerna i gång. Jag lyckades svänga så att jag körde in under den vänstra vingen och undvek därmed de stora propellrarna. Det var skrämmande och efter detta undvek jag att köra för fort med Dodgen!





Ytterligare tre praktikanter på Svensk Flygtjänsts Fairey Firefly T.T.Mk.1, (SE-BYC eller -BYD) byggd för Royal Navy 1945.

Varje arbetsdag gick vi och åt lunch i SAS matsal i bolagets byggnad på Ulvsundavägen. Den hette "Tre Flaggor" men var populärt kallad "Tre Flugor". Under denna måltid berättades det flyghistorier som kunde vara både roliga och ibland ganska skrämmande. Men visst förekom det ofta incidenter speciellt vid målgång och målbogsering. Målgång innebar att flottan eller kustartilleriet skulle följa flygplanet med radar för att kunna sikta in sina kanoner. Vid målbogsering skulle de beskjuta målkorven som flygplanet bogserade. Inne i målkorven fanns en mikrofon som registrerade antalet träffar. Det var ju förbjudet att skjuta på det bogserande flygplanet men det hände faktiskt. Vid målbogsering var man två personer i det bogserande flygplanet – en pilot som flög och en mekaniker som skötte wiren som drog målkorven, vilken befann sig cirka en kilometer efter det bogserande planet. Efter bogseringen skulle mekanikern kapa wiren så att målet föll ned, vilket gjordes över Skå-Edeby-fältet.

#### Med påsen i handen...

När jag hade jobbat ett par veckor så ökade lusten att få hänga med på någon flygning. Piloterna hade en egen

liten byggnad där de bytte om och planerade flygningarna. Där fanns också en stor svart griffeltavla med dagens flygningar noterade. Där hängde jag ibland och tjtade om att få åka med på en tur. Till slut tröttnade de på mig och sa:

– Ja, men då kan du ju åka med på målgången upp till Norrtälje!

Detta skulle ske med en Fairey Firefly och jag visste inte då att målgång innebar att man skulle flyga på ett sätt så att man undvek flottans radarstrålar. Det gjorde man genom att flyga på lägsta höjd och gärna mellan öar i skärgården. Fairey Firefly var utrustad med en Rolls Royce Griffon-motor på cirka 1 700 hp och hade ungefär samma flygegenskaper som den berömda Spitfire. Hastigheten kunde vara över 500 km/h.

Så jag anmälde mig hos mekanikerna så att de skulle hjälpa mig med att sätta på fallskärm, uppblåsbar livbåt och headset. De verkade konstigt nog glada att få hjälpa mig. Jag fick sätta mig i baksitsen på båtpaketet och blev ordentligt fastspänd. Dessutom fick jag instruktioner hur jag skulle bete mig i olika situationer. Om piloten gav order i intercom-systemet att jag måste hoppa så måste jag själv spänna

loss mig och öppna fönsterluckan för att kasta mig ut med fallskärmen. Därför var det viktigt att höra vad piloten sa, det gick nämligen inte att tala med honom eftersom han satt i den främre delen av cockpit och det var en vägg emellan den främre och bakre delen där jag satt.

Firefly startades med hjälp av en stor startpatron som gav ett tryck så att motorn gick runt några varv – förhoppningsvis kunde man starta på första patronen. Piloten startade och vi började taxa till start. Då insåg jag att jag ingenting hörde i mina hörlurar! Anledning var att min kabel för headsetet någonstans förlorat anslutningen! Febrilt började jag att leta efter anslutningskontaktorna i flygplanet. Men jag var så hårt fastspänd att jag inte kunde hitta dessa kontakter. Jag hade inte hunnit lära mig att kontaktorna satt under min stol. Jag skulle alltså aldrig få en eventuell order om att hoppa!


Motorn på Firefly spottar ut en massa oljedimma som lägger sig på fönstren och tränger in genom springor och in i cockpit. Lukten av bränd olja gjorde mig snabbt illamående, men efter god inrådan hade jag tagit med en luft-sjukepåse. Vi rullade ut för take- 

FOTO TOMAS RINMAN



Några av teknikerna i Svensk Flygtjänsts radioverkstad på Bromma 1964.

off och redan när jag såg kontrollornet swisha förbi var det dags att använda spypåsen. Nej, jag mådde inget vidare faktiskt. Vi flög norrut över skärgården eller snarare genom skärgården eftersom vi flög mellan öarna och gjorde skarpa svängar så att det blev höga g-krafter. På panelen framför mig satt diverse instrument och i glaset kunde jag se hur mitt ansikte förvreds av g-krafterna. Och magen blev inte bättre av detta! Horisonten syntes oftast vertikalt! Färden fortsatte under cirka två timmar innan vi åter landade på Bromma och taxade in till trähangaren. Piloten sa hej då och gick för att äta middag. Själv satt jag kvar i flygplanet oförmögen att röra mig. Mekanikerna fick spänna loss mig och hjälpa mig ned på marken, där jag blev liggande. Efter en kvart lyckades jag att ta mig upp och så småningom kunde jag köra bil hem till föräldrahemmet, där en större middag väntade. Men min mamma kunde inte förstå varför jag hade så dålig aptit!

Efter detta ville en annan praktikant också flyga. Han hade ju hört min historia och hade på grund av detta försett sig med en stor papperskasse om han mot förmodan skulle bli dålig. Även han blev väldigt dålig och hans papperskasse sprack under landning. Flygplanet måste saneras i cockpit. Efter detta bestämdes att inga fler praktikanter skulle få flyga med Fairey Firefly!

### Skyraider

Sedan gick det några veckor och lusten att åter flyga kom tillbaka. Så jag frågade om jag fick åka med på en tur med en Douglas Skyraider. Under Koreakriget var Skyraiders ryggraden i amerikanska flottans attackdivisioner. Det var ofta hangarfartyg-baserat och kunde därför falla upp vingarna vilket möjliggjorde tätare parkering av

flygplanen. Skyraider kunde bära mer last och stanna i luften betydligt längre än samtida jetflygplan. Det var den berömde piloten Alex Widell som jag skulle få flyga med. Alex hade alltid en fin flygoverall och svarta lackskor. Dock hörde han lite dåligt. Det var en mekaniker som under flygning anropade Alex i intercom-systemet och sa:

– Alex, det luktar bensin!

– Vad säger du? Äter du apelsin!

Men Alex flög lugnt och säkert utan några intermezzon och när vi landade var jag i god form.

Senare hade jag även tillfälle att få flyga med den tvåmotoriga Lockheed Lodestar. Flygplanet kunde ta cirka 15 passagerare, se separat artikel i denna tidskrift! Men den flygningen var också lugn och händelselös och det fanns inga spännande historier att rapportera.

### Hjälp med markradio

Annars var mina normala uppgifter service på olika flygradioapparater. En dag när jag gick in i pilotbaracken sade en av piloterna:

– Tomas, kan du inte hjälpa oss med vår markradio? Den går så dåligt! Vi kan se flygplanet, i luften men vi hör inte när de sänder.

Radion var en gammal SCR-522 (FR-7) från andra världskriget. Så jag släpade upp den på radioverkstaden. Jag hade faktiskt en del erfarenhet tidigare av en sådan radio som jag hade för avlyssning hemma. Jag visste att den hade väldigt gamla och dåliga rör i mottagaren. Man kunde byta rören i

HF-steget till modernare, bättre rör om man dessutom bytte några motstånd. Sagt och gjort, jag byggde om mottagaren och så gick den som ett spjut. Sedan installerade jag den i pilotbaracken och piloterna var mycket glada över att nu kunna ha kontakt med flygplan som var långt borta.

Senare samma dag kom den högste tekniske chefen på besök i pilotbaracken och piloterna berättade för honom att Tomas hade fixat deras radio. Sedan kom chefen upp på radioverkstaden – och han var inte glad. Han frågade om jag hade byggt om radion och jag svarade att det hade jag gjort. Sedan frågade han om jag hade dokumenterat ändringen med ritningar och annat.

– Nej, det har jag inte gjort, svarade jag. Jag har ju det i huvudet!

Då sade han:

– Då får du bygga tillbaka det du gjorde!

Så det fick jag göra omgående och piloterna var arga förstås, när de fick tillbaka sin dåliga radio.

Annars var tiden på Svensk Flygtjänst väldigt intressant och rolig. När jag slutade på grund av kommande militärtjänstgöring efterträdde min gamla kompis Stellan Törnblom mig på radioverkstaden. Stellan blev fast anställd och så småningom chef för radioverkstaden. Han blev kvar där fram till pensioneringen! Dock blev Svensk Flygtjänst uppköpt flera gånger och bytte namn. Verksamheten ändrades, men Stellan kunde fortsätta som chef för radioverkstaden. †

Svensk Flygtjänsts (Swedair) Lockheed L-18 Lodestar SE-BZE. Planet kan nu besökas på Arlanda Flygsamlingar. I förgrunden Beechcraft 23 Musketeer SE-EEK.



FOTO TOMAS RINMAN

# Medlemsflygningar **2021**

Flygande Veteraner ser mer än någonsin fram emot medlemsflygningarna 2021. Under rubriken ”Medlemsflygningar” på vår hemsida [www.flygandeveteraner.se](http://www.flygandeveteraner.se) finner du årets program. Vi hoppas att du finner det så lockande att du bokar en resa med Daisy! Vi ser fram emot att få se dig ombord!

Flygande Veteraner hoppas, trots den situation som för närvarande råder, att vi kan komma igång med medlemsflygningar med Daisy. Därför har vi också skapat ett program inför säsongen 2021.

Nytt för i år att vi satsar på en ”onsdagsträff”, återkommande i stort sett varje onsdag under hela säsongen. Då kommer det också att ges möjlighet till en tur med Daisy, mer info kommer att finnas på hemsidan.

Med tanke på pandemin är det

som alla förstår omöjligt att sja om hur framtiden gestaltar sig. Flygande Veteraner kommer självklart att följa myndigheternas anvisningar och restriktioner, och vi måste därför påpeka att det kan komma att ske förändringar i reseprogrammet utanför föreningens kontroll. Det gör också att de priser vi anger endast är indikativa.

Vilka krav vi kan komma att behöva ställa på de enskilda passagerarna i form av munskydd, intyg eller annat för att kunna följa med på en flygning är inte klart i nuläget.

**VIKTIGT! Besök föreningens hemsida för utförligare beskrivningar av resorna samt för uppdateringar av program och eventuella ändringar!**

## Daisys reseledare:

**Gabriella Blomquist**

[gabriella.blomquist@flygandeveteraner.se](mailto:gabriella.blomquist@flygandeveteraner.se)  
070 761 49 14

**Per-Olov Bortas**

[per-olov.bortas@flygandeveteraner.se](mailto:per-olov.bortas@flygandeveteraner.se)  
070 778 27 35

**Björn Crantz**

[bjorn.crantz@flygandeveteraner.se](mailto:bjorn.crantz@flygandeveteraner.se)  
070 632 66 96

**Sture Friedner**

[sture.friedner@flygandeveteraner.se](mailto:sture.friedner@flygandeveteraner.se)  
070 493 75 00

**Ulla Järvinen**

[ulla.jarvinen@flygandeveteraner.se](mailto:ulla.jarvinen@flygandeveteraner.se)  
0727 30 18 13

**Daniel Löfgren**

[daniel.lofgren@flygandeveteraner.se](mailto:daniel.lofgren@flygandeveteraner.se)  
070 372 55 11

## Regler och förutsättningar för våra flygningar 2021

### Bokning

När du funnit den resa du vill boka loggar du in och bokar direkt online.

Du kan betala med kort/swish vid bokningen eller via faktura som skickas med e-post.

Utförligare information om bokning finner du på vår hemsida.

### 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, betal-, eller 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. Notera att barn upp till 12 års ålder har gratis medlemskap. 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 flygplatser. Påsen ska visas upp vid passering av säkerhetskontrollen.

**OBS! För deltagande i samtliga resor krävs medlemskap i föreningen Flygande Veteraner. En kostnad, för närvarande 350 kronor per kalenderår, som tillkommer på resekostnad för den som inte redan är medlem. Se vidare vår hemsida.**



FOTO MICHAEL SANZ

## 1 och 2 maj 2021 • Säsongsstart med premiärflygningar! Hässlö

### Lördag 1 maj

Vi får först en visning av flygplanet. Därefter utförs två flygningar. Vid den första får vi en vacker tur över Mälaren. Vid den andra får vi se Stockholm från luften. Vi får njuta av vårens grönska när vi flyger längs Mälarens norra del fram till Mälåröarna, vidare in över Stockholm, där vi får en fin överblick över olika delar av huvudstaden. Vi kan njuta av den vackra kombinationen av stad och vatten och kanske få en glimt av Bromma. Vi

flyger sedan hem längs södra delen av Mälaren mot Mariefred och därefter vidare till Hässlö.



FOTO HENRIK BORESÄTER

### Söndag 2 maj

#### Magnifik svensk industrihistoria från luften!

Vi får först en visning av flygplanet. Därefter utförs två flygningar. Vid den första får vi en vacker tur över Mälaren.

Vid den andra får vi, förutom att se vacker och omväxlande natur, följa ett tema: järnhantering. Från luften ser vi hela sex av Sveriges äldsta och mest kända järnbruk. Vi flyger över Hallstahammar med anor från 1600-talet, Suraham-

mar med sitt bruk från 1500-talet (som lade grunden till Vabis, senare Scania-Vabis), Ramnäs med anor från Gustaf Vasas tid, som nu tillverkat kättingar i 150 år, Virsbo ett mångfasetterat bruk som grundades för 400 år sedan samt Fagersta, en gång ett av våra största järnverk. Vi passerar också Ängelsberg, idag ett kulturskyddat bruksminne, och då är vi nära Oljeön – faktiskt världens äldsta bevarade oljeraffinereri!

#### Flyg med Daisy!

##### Flight 11

Tur över Mälaren

**Avresa Västerås:** Lördag 1 maj kl 11:00.

**Reseledare:** Gabriella Blomquist

**Indikativ kostnad:** 600 kronor

**Åter Västerås:** c:a kl 11:40

#### Flyg med Daisy!

##### Flight 12

Tur över Mälaren och Stockholm

**Avresa Västerås:** Lördag 1 maj kl 13:30

**Reseledare:** Gabriella Blomquist

**Indikativ kostnad:** 1 200 kronor

**Åter Västerås:** c:a kl 14:45

#### Flyg med Daisy!

##### Flight 13

Tur över Mälaren

**Avresa Västerås:** Söndag 2 maj kl 11:00.

**Reseledare:** Per-Olov Bortas

**Indikativ kostnad:** 600 kronor

**Åter Västerås:** c:a 11:40

#### Flyg med Daisy!

##### Flight 14

Tur över sex av Västmanlands

och Sveriges främsta bruksorter

**Från Västerås:** Sön 2 maj 13:30

**Reseledare:** Per-Olov Bortas

**Indikativ kostnad:** 1 000 kronor

**Åter Västerås:** c:a 14:30

## Sommaren 2021 • Kvällsturer Mälaren runt

### Flyg med Daisy, kvällsturer från Hässlö

Vi har som målsättning att arrangera "onsdagsträffar" återkommande i stort sett varje onsdag från maj till september. Tanken är att om väder och andra förhållanden tillåter så ska vi ses och ha en trevlig stund tillsammans och göra något mer, kanske grilla korv eller vad vi kan hitta på, förutom att vi kommer att ha möjlighet att flyga med Daisy.

Flygningar kommer att genomföras om vi har tillräckligt antal medlemmar som vill hänga med på en tur. Dessa flygningar kommer att bli en kortare tur, eller en lite längre med något tema. Mer information om resorna kommer succesivt att visas på hemsidan, och där visas också priset för flygningarna.

Preliminärt kommer resornas priser, beroende av resans längd, att vara 500–1 200 kronor.

Preliminär avresetid onsdagar kl. 18:00.



FOTO HENRIK BORESÄTER

## Arlanda • 8 maj 2021

Följ med till ett studiebesök på Arlanda, Sveriges största flygplats! Efter landning gör vi en bussfärd till VIP-byggnaden, där vi blir mottagna som gäster och får en presentation av verksamheten. Vi får sedan en rundtur inom flygplatsområdet "bakom kulisserna". Vi

får se en sida av Arlanda som man normalt inte ser. Vi gör också ett studiebesök på Arlandas östra brandstation.

Arlandaturen avrundas med ett besök på Arlanda Flygsamlingar innan det är dags att anträda återresan till Västerås.

FOTO MICHAEL SANZ



### Resfakta Flight 15

**Avresa Västerås:** Lör 8 maj 09:00

**Reseledare:** Per-Olov Bortas

**Indikativ kostnad:** 2 100 kronor

**Åter i Västerås:** c:a 17:30

## 5 juni 2021 • Falköping EAA fly in och segelflyg

Mellan platåbergen Ålleberg och Mösseberg, landar vi på Falköpings flygplats. Där bjuder Falbygdens flygklubb och Experimental Aircraft Association, EAA, till Fly In. Vi ser mängder av egenbyggda flygplan:

Från enklaste ultralätta till de mest avancerade konstruktioner byggda under EAA:s överinseende. En buss tar oss till Ålleberg, där Skandinavien's enda renodlade segelflygmuseum finns vid den anrika segelflygskolan. Här bjuds en underbar utsikt över Falbygden, vilken omnämns av självaste Linné. En gedigen guidning, krönt

med något gott i caféet. Vi hoppas på en vacker sommardag då vi med stor sannolikhet får se mer än fåglar i luften! I Falköping besöker vi också Falbygdens Ost och Osterian. Innan vår avfärd hoppas vi att få se en flyguppvisning med spännande luftfarkoster.



VYKORT

### Resfakta Flight 22

**Avresa Västerås:**

Lördag 5 juni kl 09.00

**Reseledare:** Björn Crantz

**Indikativ kostnad:** 3 100 kronor.

**Tillkommer:** Egna matkostnader.

**Åter i Västerås:** c:a 17.30



FOTO MICHAEL SANZ

#### Flyg med Daisy!

##### Flight 221

En halvtimmes tur med Daisy

**Avresa Falköping:** Lördag 5 juni c:a kl 12.00

**Reseledare:** Björn Crantz

**Indikativ kostnad:** 600 kronor

##### Flight 222

En timmes tur med Daisy

**Avresa Falköping:** Lördag 5 juni c:a kl 13.00

**Reseledare:** Björn Crantz

**Indikativ kostnad:** 1 200 kronor

Flyg, buss, tåg och tung industri får vi uppleva på denna resa! Vi flyger till Karlskoga där vi hämtas av Värmlands Bussveteraner. Färden går mot Björneborg Steel AB där vi får följa framställningen av stål. Här har produktion pågått sedan 1656. Vi blir serverade lunch i Björneborgs Herrgård.

Vi fortsätter till Kristinehamn och TÅGAB, där vi får lära oss om företagets framgångsrika verksamhet. Vi besöker lokstallarna och får se alltifrån äldre diesellok till dagens moderna lok. *Hemsidor:*

- [www.tagakeriet.se](http://www.tagakeriet.se)
- <https://bjorneborgsteel.com>

FOTO TÅGAB



FOTO BJÖRNEBORG STEEL

### Resfakta Flight 24

**Avresa Västerås:**

Onsdag 16 juni kl 08:30

**Reseledare:** Daniel Löfgren

**Indikativ kostnad:** 2 300 kronor

**Åter i Västerås:** c:a 18:00

### Flyg med Daisy!

#### Flight 241

En halvtimmes tur med Daisy

**Avresa Karlskoga:** 16 juni, mitt på dagen. Tid meddelas bokade passagerare och på hemsidan.

**Reseledare:** Daniel Löfgren

**Indikativ kostnad:** 600 kronor

## Republiken Jämtland! Östersund • 24–25 juli 2021

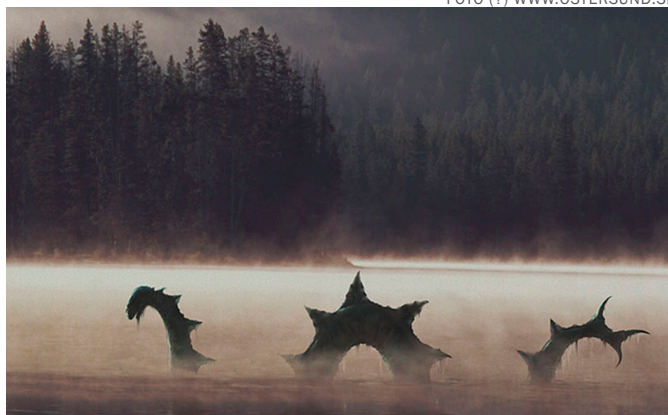
Vi flyger till vackra Jämtland och Östersund. Storm Heliworks, kända från TV-serien Helikopterpiloterna, välkomnar oss på flygplatsen på Frösön.

Med buss kommer vi att transporteras till bland annat Jamtli, Flyg- och Lottamuseet vid Optands flygfält. Även Brattbytorpet besöker vi. Ett fordonsmuseum med allt från gamla traktorer till helikopter och flygplan. Övernattning på hotell i Östersund.

Denna helg invigs även Storsjö-ranveckan.

Storm Heliworks erbjuder under helgen även flygturer med helikopter. Vem vet, kanske får ni syn på det berömda Storsjöödjuret...

FOTO (?) WWW.OSTERSUND.SE



*Hemsidor:*

- <https://stormheliworks.se>
- [www.k8.se/wordpress/brattbytorpet](http://www.k8.se/wordpress/brattbytorpet)

- [www.jamtli.com](http://www.jamtli.com)
- [www.flygolotta.se](http://www.flygolotta.se)
- [teknikland.se](http://teknikland.se)

### Resfakta Flight 35

**Avresa Västerås:**

Lördag 24 juli kl 09.00

**Reseledare:** Daniel Löfgren

**Indikativ kostnad:** 5 900 kronor

**Tillkommer:** Enkelrum 400 kronor (anges vid bokning), måltider förutom frukost på söndagen, samt entréer

**Åter i Västerås:** Söndag 25 juli c:a kl 18:00

### Flyg med Daisy!

#### Flight 351

En halvtimmes tur med Daisy

**Avresa Frösön:** Lördag 24 juli, mitt på dagen. Tid meddelas bokade passagerare och på hemsidan

**Reseledare:** Daniel Löfgren

**Indikativ kostnad:** 600 kronor

### Flyg med Daisy!

#### Flight 352

En timslång tur med Daisy

**Avresa Frösön:** Lördag 24 juli, mitt på dagen. Tid meddelas bokade passagerare och på hemsidan

**Reseledare:** Daniel Löfgren

**Indikativ kostnad:** 1 200 kronor

### Flyg med Daisy!

#### Flight 353

En halvtimmes tur med Daisy

**Avresa Frösön:** Söndag 25 juli, mitt på dagen. Tid meddelas bokade passagerare och på hemsidan

**Reseledare:** Daniel Löfgren

**Indikativ kostnad:** 600 kronor

### Flyg med Daisy!

#### Flight 354

En timslång tur med Daisy

**Avresa Frösön:** Söndag 25 juli, mitt på dagen. Tid meddelas bokade passagerare och på hemsidan

**Reseledare:** Daniel Löfgren

**Indikativ kostnad:** 1 200 kronor

## 31 juli – 1 augusti 2021 • Kramfors Destilleriresa med hemligheter!

Vi flyger till Kramfors och Höga kusten för att lära oss om – och ta del av – livets goda! Vi börjar på Hernö Gin där vi får veta hur man framställer prisbelönta produkter. Förutom en intressant guidning här får vi även en provsmakning och en god lunch. Via Sandslans Vandrarhem, där vi övernattar, tar vi oss till High Coast Whisky, även det ett företag med flera prisbelönta produkter. Här tillbringas vi eftermiddag och kväll. Guidning, provsmakning och middag ingår även här.

På söndagen besöker vi Hemsö fästning som började byggas 1917 och var i drift fram till 1992. Den

var en av alla de fästningar som byggdes för landets försvar. Här serveras även lunch på söndagen.

Från Kramfors görs på söndagen en timslång tur över Höga Kusten – en oförglömlig upplevelse!

*Hemsidor:*

- [highcoastwhisky.se](http://highcoastwhisky.se)
- [hernogin.com](http://hernogin.com)
- [www.sfv.se](http://www.sfv.se) – sök *Hemsö fästning*
- [sandslangastgiveri.se](http://sandslangastgiveri.se)
- <https://hemso.butikhogakusten.se>

### Flyg med Daisy!

#### Flight 371

Se Höga Kusten från ovan, timslång tur med Daisy

**Avresa från Kramfors:**

Söndag 1 augusti kl 11:00

**Indikativ kostnad:** 1 200 kronor



FOTON HIGH COAST WHISKY

### Resfakta Flight 37

**Avresa Västerås:** Lördag 31 juli, kl 08:00

**Reseledare:** Daniel Löfgren

**Indikativ kostnad:** 6 950 kronor

**Tillkommer:** Enkelrum 100 kronor (anges vid bokning) entré och lunch Hemsö fästning

**Åter i Västerås:** Söndag 1 augusti c:a kl 18:00

## Jönköping/Huskvarna • 7 augusti 2021

Vart är vi på väg? Ledtråd: Blått avlångt vatten. Liten landningsbana på gräsfält på ö. "Tandas endast mot ladans plan" *Surr-surr-brum-brum*. Så klart att det är Visingsö, Jönköping och Huskvarna!

Vi flyger med vår Daisy till Jönköping. Gör en brant sväng ner mot det lilla gräsfältet på Visingsös nordligaste del, där flygentusiaster har Fly In genom Jönköpings flygklubbs regi. Vi gör en lågsniffning över fältet för att på vårt sätt hälsa på alla deltagare för att därefter sätta kurs mot Jönköping-Axamo. Där väntar vår buss med destina-

tion Huskvarna Museum, där vi få ta del av fabriken alla möjliga skapelser – alltifrån moppar och motorcyklar till kaminer, karbiner och symaskiner.



### Resfakta Flight 42

**Avresa Västerås:**

Lördag 7 augusti kl 09:00

**Reseledare:** Björn Crantz

**Indikativ kostnad:** 3 300 kronor.

**Tillkommer:** Egna matkostnader.

**Åter i Västerås:** c:a kl 17:00

### Flyg med Daisy!

**Flight 421**

En timslång tur med Daisy

**Avresa Axamo flygplats:** 7 augusti c:a kl 12:30

**Reseledare:** Björn Crantz

**Indikativ kostnad:** 1 200 kronor



## BOKNING SENAST DEN 30 JUNI!

## 14 augusti 2021 • Dalslands kanal Trollhättan

En resa späckad av upplevelser: Flygresa till Trollhättan med Daisy, veteranbuss till Håverud, kanalfartyg på Dalslands kanal via den unika akvedukten i Håverud – och 16 slussar upp till Bengtsfors! Men det är inte slut här. Vi åker rälsbuss tillbaka, där veteranbussen väntar för färd till Trollhättan och flygning åter till Västerås. En härlig lunch serveras ombord på båten.

Passa på att uppleva det trolska Dalslands vattenvägar och skogar!



### Resfakta Flight 44

**Avresa Västerås:**

Tisdag 14 augusti, kl 07:15

**Reseledare:** Gabriella Blomquist

**Indikativ kostnad:** 4 350 kronor

Ingår flyg, buss, fartyg (inklusive lunch) – och rälsbuss.

**Åter i Västerås:** c:a kl 19:00

## 18-22 augusti 2021 • Flygvapnets flygdag F 21 Luleå

Försvarsmaktens flygdag genomförs i år på F 21 Luleå. Vi flyger till Luleå via Sundsvall och Umeå. På plats kommer vi att få uppleva ett omfattande program med fokus på dagens Flygvapen men också med en flyghistorisk återblick. Daisy kommer att delta i själva uppvisningen och våra medlemmar får möjlighet att se det omfattande programmet – en uppvisning i förnämlig svensk teknologi!

Resan till Luleå kommer att ske i etapper; dag 1, onsdag till Sundsvall, dag 2, torsdag till Umeå samt dag 3, fredag till Luleå. I Sundsvall och Umeå kommer lokala rundturer att flygas.

Hemresan sker på söndagen, med mellanlandning.

Önskar medlem flyga med Daisy hela resan, eller en eller fler etapper tillkommer transporter, hotell och förtäring.

FOTO ULF NYLÖF



*Preliminära resfakta:*

### Flight 45

**Västerås-Sundsvall:** Onsdag 18 augusti

**Indikativ kostnad för flyg med Daisy:** 1 800 kronor

### Flight 46

**Sundsvall-Umeå:** Torsdag 19 augusti

**Indikativ kostnad för flyg med Daisy:** 1 200 kronor

**OBS! Endast "enkelresor" med Daisy!**

*Preliminära resfakta:*

### Flight 47

**Umeå-Luleå:** Fredag 20 augusti

**Indikativ kostnad för flyg med Daisy:** 1 300 kronor

### Flight 48

**Luleå-Hässlö:** Söndag 22 augusti

**Indikativ kostnad för flyg med Daisy:** 4 300 kronor

**OBS! Endast "enkelresor" med Daisy!**

Information om flygdagen: [www.forsvarsmakten.se/sv/aktuellt/uppvisningar-och-evenemang/flygdagen/](http://www.forsvarsmakten.se/sv/aktuellt/uppvisningar-och-evenemang/flygdagen/)

## 4 september 2021 • Lidköping – Kinnekulle

Efter en dryg timmes Daisyflygning går vi in för landning på Lidköping-Hovby Airport, där vi fortsätter med buss till berget vid Vänerns sydöstra strand, Kinnekulle – plåtåberget med sin högsta höjd på 306 m över havet. För dig som gillar vida vyer så är även ett besök till Kinnekulle utsiktstorn nästan ett måste! Vid klart väder ser vi mellan 8-9 mil över Vänern upp mot Skoghall och Karlstad samt hela Värmlandsnäs. För dig som också gillar det kulinariska rekommenderas en buffe eller annat gott på Kullagården, där det också bjuds på en hänförande utsikt.



### Flyg med Daisy!

### Flight 521

En timmes flygtur kring delar av Vänerlandskapen. Att filma och fota är nästan ett måste under denna fantastiska flygning.

**Avresa, vid Lidköpings flygklubb:**

Lördag 4 september c:a 12:30

**Reseledare:** Björn Crantz

**Indikativ kostnad:** 1 200 kronor

### Resfakta Flight 52

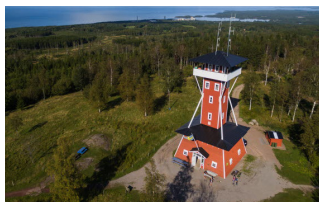
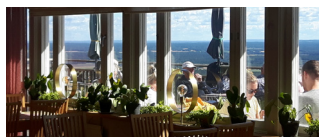
**Avresa Västerås:** Lördag 4 september kl 09:00

**Reseledare:** Björn Crantz

**Indikativ kostnad:** 3 100 kronor

**Åter Västerås:** c:a 17:00

**Tillkommer:** Matkostnader



Följ med till ett studiebesök på Arlanda, Sveriges största flygplats! Efter landning gör vi en bussfärd till VIP-byggnaden, där vi blir mottagna som gäster och får en presentation av verksamheten. Vi får sedan en rundtur inom flygplatsområdet "bakom kulisserna". Vi får se en sida av Arlanda som man

normalt inte ser. Vi gör också ett studiebesök på Arlandas östra brandstation.

Arlandaturen avrundas med ett besök på Arlanda Flygsamlingar innan det är dags att anträda återresan till Västerås.

FOTO MICHAEL SANZ



### Resfakta Flight 54

**Avresa Västerås:**

Lördag 11 september kl 09:00

**Reseledare:** Per-Olov Bortas

**Indikativ kostnad:** 2 100 kronor

**Åter i Västerås:** c:a 17:30

## Åland Skördefest • 18 september 2021

Daisy tar oss till Åland och traditionella skördefesten, en folkfest av stora mått!

Marknaden erbjuder lantbruksprodukter från åländska gårdar – kan något bli färskare? Även ett stort urval av åländskt hantverk finns till salu under skördefesten.

Här serveras omsorgsfullt tillagade specialiteter från det åländska köket. Och även i år hoppas vi på höstsolens smekande strålar!



### Flyg med Daisy!

#### Flight 561

En halvtimmes tur över ett sensommarfagert Åland.

**Avgång Mariehamn:**

Lördag 18 september, mitt på dagen. Tid meddelas på hemsidan och till bokade passagerare.

**Reseledare:** Ewy Öhrstedt

**Indikativ kostnad:** 600 kronor

### Resfakta Flight 56

**Avresa Västerås:**

Lördag 18 september kl 09:00

**Reseledare:** Per-Olov Bortas

**Indikativ kostnad:** 2 800 kronor

**Tillkommer:** Lunch och inträde

**Åter i Västerås:** c:a kl 18:00

## 25 september 2021 • Slott runt Mälaren

Det blir en kunglig avslutning på årets flygsäsong med en flygning runt Mälaren. Att se många av de historiska slotten från luften ger upplevelsen en speciell krydda. Vi gör en tur tillsammans och lär oss lite mer om slotten som vi flyger över. Vi följer med på kartan i Slottsguiden som med text och bilder står för fakta om varje slott.

Efter flygningen blir det samling med kaffe och tårta.



### Resfakta Flight 58

**Avresa Västerås:**

Lördag 25 september kl 13:00

**Reseledare:** Gabriella Blomquist

**Indikativ kostnad:** 1 500 kronor

Förutom flygningen med Daisy, så ingår Slottsguide och samling efter flygningen med kaffe.

**Åter i Västerås:** c:a 14:15.

## Bli fadder för en bit Daisy!

**Redaktörer Izabella Roozitalab Flensburg och Lars Sveding**

Bli fadder för en del av Daisy och bidra till att hålla henne flygande!

Ditt namn publiceras på fadderlistan i medlemstidskriften, på hemsidan och på en tavla i flygplanet. Du kan välja mellan tre olika tidsperioder för ditt fadderskap: ett, tre eller fem år.

På [www.flygandeveteraner.se](http://www.flygandeveteraner.se) finner du den aktuella listan över lediga objekt, som du kan bli fadder för samt priserna för de olika fadderskapen. Där anmäler du ditt intresse för ett fadderobjekt. Den 1 november 2020 inleddes en ny fadderperiod, varför hela listan nu är "nollställd". Undantaget är de delar av Daisy som listas här:

<b>Leif Andersson</b>	Höger startmotor <b>till 2024</b>
<b>Ulla Järvinen</b>	Passagerarstol 2 C <b>till 2022</b>
<b>Lillis Finnborg</b>	Nödsändare (ELT) <b>till 2024</b>
<b>Göran Fransson</b>	Navigatörsstol <b>till 2022</b>
<b>Björn Thelin</b>	Färdmekanikerstol <b>till 2024</b>
<b>Lennart Ledin</b>	Sidroder
<b>Daniel Eriksson</b>	Klaff
<b>Carlos Costa</b>	Sporrhjul
<b>Johan Sundberg</b>	Vänster motorkåpa #1 #2 #3
<b>Johan Sundberg</b>	Höger motorkåpa #1 #2 #3
<b>Richard Heltzén</b>	Vänster startmotor
<b>Paul Wargenstahm</b>	Vänster magnet - höger motor
<b>Leif Andersson</b>	Höger magnet, vänster motor <b>till 2025</b>
<b>Leif Andersson</b>	Höger magnet, höger motor <b>till 2025</b>
<b>Erik Ahlsund</b>	Vänster Vakuumpump, motordriven

<b>Johan Bock</b>	Vänster bränslepump, motordriven
<b>Lars Sjöberg</b>	Vänster oljekylare
<b>Rune Sahlberg</b>	Antikollisionsljus <b>till 2023</b>
<b>Bertil Lindholm</b>	Stege till ingångsdörr
<b>Kent Oderud</b>	Höger pilotstol
<b>Michael Berggren</b>	Vänster ADI (horisontgyro) - G5
<b>Michael Berggren</b>	Höger ADI (horisontgyro) - G5
<b>Gunnar Sköld</b>	Höger höjdmätare
<b>Gunnar Mitlid</b>	Transponder #1, Garmin GTX 330D
<b>Thomas Wolf</b>	Nödkompass
<b>Lars Moberg</b>	Vänster sidoruta (cockpit)
<b>Richard Heltzén</b>	Passagerarstol 1A
<b>Jan Carlerud</b>	Passagerarstol 1B
<b>Peter Strand</b>	Passagerarstol 1D <b>till 2025</b>
<b>Joakim Holmström</b>	Passagerarstol 3A
<b>Gunnar O Johansson</b>	Passagerarstol 7D
<b>Eva Mårtensson</b>	Gardin - Vänster sida #1
<b>Kent Oderud</b>	Fena
<b>Mats Lindström</b>	Fena
<b>Carlos Costa</b>	Sporrhjul
<b>Gunnar O Johansson</b>	Vänster Startmotor
<b>Anders Bergmark</b>	Vänster hydraulpump - motordriven
<b>Nils Persson</b>	Fraktdörr
<b>Lars-Gunnar Fredriksson</b>	Navigatörsstol
<b>Gunnar Sköld</b>	Höger höjdmätare
<b>Håkan Söderholm</b>	Nödkompass
<b>Joakim Holmström</b>	Passagerarstol 3A
<b>Stieg Å Ragnar</b>	Passagerarstol 4A
<b>Jan Ragnar</b>	Passagerarstol 4B <b>till 2023</b>
<b>Gunnar O Johansson</b>	Vänster sidoruta

Returadress:  
Flygande Veteraner  
Flygplatsinfarten 39  
168 67 BROMMA

B



# flygande veteraner Butiken Bromma **Öppen vardagar 11.00–14.00** AVVIKELSER KAN FÖREKOMMA



**Keps** Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt.  
**180 kr**



**Dekal** klistermärke 20 kr  
**Klubbmärke**, tyg.  
**90 kr**



**Pin DC-3** gulddubblé 220 kr  
**Pin DC-3** plast  
**150 kr**



**Kasse** Vattenavvisande tyg med logga, 34 x 40 cm handtag 63 cm.  
**70 kr**



**Musmatta** med Daisymotiv, 19 x 25 cm, 1 cm tjock. **150 kr**



**Safety on Board DC-3**, samlarobjekt. **150 kr**

## Vindjacka

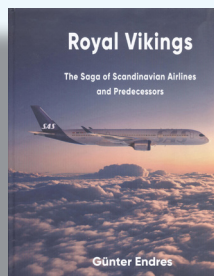
Mörkt blå med vattenavvisande 100 % polyester. YKK-kedja fram och fickor i sidorna. Värmande foder på insidan av jackan. Något små i storlekarna. Logga på bröst och rygg.

**420 kr**  
**Storlek L:** Längd från hals till nederkant 73 cm. Bredd runt om jackan 115 cm.

**Storlek XL:** Längd från hals till nederkant 114 cm. Bredd runt om jackan 120 cm.



## Böcker



**Royal Vikings**  
Günter Endres. 2020  
262 sidor, inbunden A4  
**395 kr**  
Praktverk om SAS och dess föregångare. Boken är skriven på lättläst engelska.



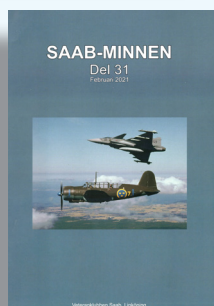
**Hemligstämplat**  
Michael Fredholm. 2020.  
349 sid. inb. 18 x 24 cm.  
**290 kr** INTRODUKTIONSPRIS  
Underrättelsetjänst från Erlander till Bildt! Tidigare hemligstämplade dokument från kalla kriget. Vad gjorde Sveriges politiska ledning, öppet och i hemlighet?



**Flyg idag 2020**  
Red. Fredrik Dahl  
Inbunden  
**280 kr**  
Årets upplaga av den klassiska flygboken, som givits ut sedan 1949. Boken om aktuella skeenden inom flygets alla områden.



**Björkvallsflyg**  
Bo Nilsson och Torgil Rosenberg  
211 sidor, A4 inbunden  
**280 kr**  
Svenskt privat trafikflygs historia. Vi får följa hela historien om Björkvallsflyg som via Skandinavisk Aero och Airtaco slutligen blev Linjeflyg 1957.



**Saab-minnen nr 32**  
Anders Gustavsson och Billy Fredriksson  
A4, häftad, 176 sid.  
**180 kr**  
Flygforskning och teknikutveckling i Sverige. En exposé över åtta decennier av svensk kreativitet och innovation.



**De som aldrig kom hem**  
Alf Ingesson-Thoor och Göran Jacobsson  
334 sid. inb. A4. **400 kr**  
Första djupare analysen av flygvapnets haverier med dödlig utgång under kalla kriget 1946–1989. Ett ambitiöst arbete som förklarar vad som hände, när 441 flygförare och 96 besättningsmän omkom.

## Pikétröja

Vit och mörkt blå. Klassisk pikétröja med nättare kropp och ärm, gör att denna piké är modern. 100 % ringspunnen kamrad bomull. Textlogga på vänster bröst. Ordinarie storlekar i M, L, XL. **320 kr**



## Metallmodeller av vår Douglas DC-3 Daisy

Skala 1:200. Modellen finns i två utföranden:

- Som C-47A i US Army Air Force
  - Som DC-3 i SAS dekor
- 595 kr**

.....  
Detta är ett urval profilprodukter och böcker som finns till salu hos Flygande Veteraner.

## Fler artiklar

finner du i Flygande Veteraners webshop:  
**flygshop.flygandeveteraner.se**

## Beställ

Webshop:  
**https://flygshop.flygandeveteraner.se**  
E-post:  
**flygshop@flygandeveteraner.se**  
eller (böcker) telefon 076 846 55 02.

Porto tillkommer vid leverans per post.