

Flygande Veteraner



FÖRENINGEN FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING NR 150 • JUNI 2021



— Ska vi ta oss en tur, Daisy? Foto Sture Friedner.

Ur innehållet

- **Lockheed i Sverige – Del 2** Sida 6
- **Uno Scott – Ny hedersmedlem** Sida 10
- **Curtiss C-46 Commando** Sida 12
- **Flagship Detroit Foundation** Sida 18
- **Margaretha och Bengt Wåhlin** Sida 22
- **Vilka är vi på Service Center?** Sida 24
- **Sommarens flygprogram!** Sida 26
- **Butiken** Sida 32



Redaktörens rader

FOTO ULF NYSTRÖM



Flygande Veteraners medlemstidskrift har nått den aktningsvärda åldern av 150 nummer! Själv har jag bara varit redaktör för en tiondel av dessa utgåvor. Så jag passar här på att sända tacksamma hälsningar till mina föregångare: Gösta Leijon, Thomas Wallin och Bertil Elgestad! Likaså tackar vi alla bidragsgivare som skrivit i tidskriften och försett den med bilder. Och

sist men inte minst tackar vi alla läsare.

Det blir tyvärr ingen 150-nummersfest. I stället har vi utökat antalet sidor till 32. Förutom härlig kolvmotorfrossa om DC-3:an *Flagship Detroit* och flygplanstypen Curtiss C-46 presenterar vi medarbetarna i Service Center. Likaså tecknas porträtten av tre av föreningens mångåriga funktionärer: nyutnämnde hedersmedlemmen Uno Scott samt Margaretha och Bengt Wåhlin.

Till sist återstår bara att önska oss alla en smittsäker, trivsamt, fästingfri och lagom varm sommar!

Michael Sanz
Redaktör

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning Nr 150 juni 2021

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

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

För innehåll, åsikter och synpunkter i signerade artiklar står författaren själv.

Prenumeration genom medlemskap 450 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: Per-Olof Bortas

Bokning:

www.flygandeveteraner.se

Tel 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14.

e-post: resor@flygandeveteraner.se

Medlemservice:

Tel: 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14.

e-post:

medlemservice@flygandeveteraner.se

Postadress:

Flygplatsinfarten 41. 168 67 BROMMA

Webbsida www.flygandeveteraner.se

Facebook:

www.facebook.com/flygandeveteraner

För att gå med i vår grupp söker du på

"Föreningen Flygande Veteraner" på

Facebook.

Ordföranden har ordet

FOTO HILL BORESÄTER



Bästa medlemmar i Flygande Veteraner!

Våren och sommaren hittade fram till slut – nu har vi tre-fyra månader med förhoppningsvis blå himmel och ljumma kvällar framför oss.

När jag skriver dessa rader har jag precis bevittnat när Daisy åter fått luft under vingarna efter att varit på marken sedan slutet av 2019. Känslan man får när man ser Daisy lämna från marken och får höra motorljudet från henne gör att man blir varm inombords.

Det är ett fantastiskt jobb som våra tekniker, piloter, funktionärer gör för att vi ska lyckas hålla Daisy flygande!

Vi har nyligen fått positiva besked från Statens kulturråd som bistår med ekonomisk stöd för vår verksamhet. Detta för att kunna flyga trots de olika begränsningar som finns – förknippade med pandemin. Det är samtidigt ett officiellt erkännande av vårt arbete!

Flygande Veteraner har, efter ett enormt slit från våra aktiva funktionärer, nu deklarerat vår verksamhet för Transportstyrelsen. Vi har funnit en väg framåt och något att utgå från gentemot myndigheten. Det återstår fortfarande några punkter, där frågetecken kan behöva rätas ut. Dessa har vi möjlighet att ta oss an parallellt med att våra operationer inleds säsongen 2021.

Det, som närmast ligger framför oss nu, är att checka ut piloter, färdmekaniker och kabinbesättningar. När smittspridningsläget och myndigheternas rekom-

mendationer tillåter kan vi äntligen påbörja flygsäsongen 2021! Förhoppningen är att vi inom en snar framtid ska vara helt självförsörjande när det gäller skolandet av våra piloter. Vi arbetar mot att få vår egen utbildningsorganisation, ATO.

Vi måste nu vara lyhörda och flexibla. I alla lägen måste vi inom organisationen hjälpa varandra och dra åt samma håll. Hela organisationen genomgår stora förändringar, med nya IT-system och nya regler att följa och anpassa verksamheten efter. Sammanhållning är den enda vägen. Har du frågor och funderingar kring detta så tveka inte att höra av dig!

Det vi nu ser fram emot är att så snart som möjligt kunna påbörja årets flygprogram. Vi återkommer inom kort med information, så snart alla bitar i planen är på plats.

Nu ser vi fram emot att åter få se Daisy blänka i skyn och höra hennes mjukt mullrande musik i lufthavet!

Varma försommarhälsningar!

Henrik Boresäter
Ordförande

henrik.boresater@flygandeveteraner.se

Flygande Veteraners årsmöte 2021

Den 25 mars 2021 höll Flygande Veteraner årsmöte, vilket genomfördes som ett virtuellt möte med stöd av Zoom och Suffra. Peder Jonsson var mötesordförande.

Nedan följer en kort sammanfattning, det kompletta protokollet finns att läsa på hemsidan.

Eftersom den aktuella styrelsen endast valdes så sent som i november 2020 och det inte förekommit några större aktiviteter annat än på tekniksidan, där det varit mycket arbete, blev årsmötet ganska kort.

Efter att ordföranden gått igenom de inledande formali punkterna, fastslogs att mötet varit behörigt utlyst och att röstlängden, som godkändes, innehöll 40 namn inklusive en fullmakt.

Styrelsens årsredovisning ägnades något längre tid. Det framkom att underhåll med reparationer och förbättringar av Daisy uppgått till 792 000 kronor. Lars Cedwall kommenterade syftningsfel och stavfel i årsredovisningen och Jan Buisman önskade en specifikation på övriga kostnader. Mötet ordförande föreslog föreningen att utveckla denna ekonomifråga inför nästa årsmöte.

Revisor Sven Cahier redogjorde för revisionsberättelsen och rekommenderade ansvarsfrihet för styrelsen och nämnde att en årsredovisning med rättade stavfel läggs upp på hemsidan, men att den redan undertecknade kvarstår i handlingarna.

Årets resultat 10 555 kronor föreslogs balanseras i ny räkning. Balans och resultaträkning fastställdes och årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för år 2020.

Peter Östergren redogjorde för en covidanpassad budget baserad på ett kabinutnyttjande på 50 procent.

Henrik Boresäter kompletterade med att budgeten kan komma att justeras beroende på hur situationen utvecklas och redogjorde för verksamhetsutvecklingen vars huvuddrag är:

- Flexibilitet och dynamik i det vi gör. Tänk efter – driver det verksamheten framåt? Vi har ett svårbedömt år framför oss och måste vara flexibla.
- Säkerhetskurser.
- Vi vill ha närmare kontakt med Stiftelsen.
- Synlighet, rekrytering på alla vis. Alla är välkomna.
- ATO-självförsörjande (eget ATO innebär utbildning av piloter i egen regi).
- Vi ska ha roligt i föreningen med så mycket flyg som möjligt.

Henrik tackade medlemmar och funktionärer för stöd och visat intresse och Årsmötet antog budget och verksamhetsinriktning.

Styrelsen föreslog höjning av årsavgiften till 400 kronor/medlem eller 200 kronor/familjemedlem. Om det ekonomiska utfallet skulle bli bättre än budget kan återgång till 375 respektive 175 kronor eventuellt göras. Årsmötet godkände förslagen.

Valberedningens olika förslag innebär att befintliga befattningshavare kvarstår. Det innebär:

Styrelsen 2021:

Ordförande **Henrik Boresäter** omval på 2 år

Vice ordförande **Berndt Kvist** omval 1 år
Flygchef **Jozsy Wengström**, kvarstår enligt stadgar

Ledamot **Per-Olov Bortas** omval 2 år

Ledamot **Claes Martinsom** omval 2 år

Ledamot **Peter Östergren** omval 2 år

Ledamot **Martin Ingfeldt** 1 år kvar

Ledamot **Michael Östergren** 1 år kvar

Ledamot **Christina Hellberg** 1 år kvar

Suppleant **Sture Friedner**, omval 2 år

Suppleant **Anders Blomqvist** 1 år kvar

Suppleant **Nils Sievert** omval 2 år

Revisorer: **Tomas Ransemar**, **Sven Cahier** och **Anders Melin** (suppleant), samtliga 1 år.

Valberedning: **Eva Jönelid** (sammanställande), **Patrik Sjöberg** och **Jonny Andersson**.

Samtliga förslag antogs av årsmötet.

Hedersmedlem

Årsmötet beslutade också att utse **Uno Scott** till hedersmedlem (se separat artikel i detta nummer).

Henrik Boresäter berättade om det arbete som gjorts och den framgång man haft med att rädda Västerås-Hässlö flygplats och ordföranden avslutade därefter mötet. ✈

Daisy flyger!

Den 28 maj 2021 lyfte Daisy från Västerås-Hässlö för en *maintenance check flight*, MCF, efter vinterns underhållsarbete. MCF är en rutinåtgärd efter underhåll. Därefter följer utcheckningen av årets piloter. ✈



FOTO MICHAEL SANZ

Operativa regelverk

All flygning regleras genom operativa regelverk som syftar till säkerhet genom standardisering av processer och förfaranden, såväl när det gäller flygning som underhåll.

För oss som transporterar passagerare har det kommit nya krav och bestämmelser.

Lars Sveding har skrivit en uttömmande och mycket initierad beskrivning av dagens regelverk och samtidigt gett en historisk bakgrund till utvecklingen av dagens nya regelverk. Det är en heltäckande artikel för

alla som har intresse för dagens flygsystem.

Artikeln finns på [Flygande Veteraners hemsida!](#)



FOTO MICHAEL SANZ

"Svensk" Beech 18 flyger åter!

FOTO LENNART BERNIS



Beech 18 HB-GAC under sin tid på Flieger-Flab Museum i Dübendorf.

Efter 20 år på museum flyger Beechcraft C18S HB-GAC igen – en ovanlig händelse av speciellt svenskt intresse. Flygplan var under början av 1950-talet reportageplan för Expressen.

Denna Beech, den enda nu flygande med svensk koppling, byggdes 1945 som en C-45 Expeditor för USA:s flygvapen. Planet blev civilt 1949 och köptes två år senare av Expressen – dock inte för tidningsstranporter utan som

reportageplan. Vistelsen i Sverige blev kort. Planet registrerades på Expressen i juni 1951 och såldes redan ett halvår senare till Schweiz. Där flög det med beteckningen B-8 i schweiziska flygvapnet innan det registrerades civilt HB-GAC på Schweiz motsvarighet till kartverket för geologiska mätningar. Planet avregistrerades som "skrotat" 1969 – inte helt korrekt då det ställdes upp på flygmuseum 1981.

Sommaren 2021 flög HB-GAC åter efter en lång törnrosasömn! Detta efter att Max Vogelsang genomfört ett omfattande restaureringsarbete i Birrfeld, tre mil väster om Zürich. Provflygningen gjordes av Klaus Plasa, känd warbirdpilot som bland annat provflugit den Västeråsbaseade Fw 190 i vilken vår medlem Nicklas Bååth är delägare.

Beech 18 är det tvåmotoriga kolvmotorflygplan som tillverkats under längst tid, 1937–1970. Under dessa 33 år producerades 9 000 flygplan av vilka många fortfarande är luftvärdiga och till och med används kommersiellt.

I Sverige har Beech 18 använts av flygvapnet, en Tp 4 på flottörer och två Tp 45 på hjul. Tp 4 havererade 1953 vid start med skidor. Dessförinnan hade planet (civilregistrerat SE-BTX) deltagit i en polarexpedition. En Tp 45 kasserades 1956 medan den andra havererade 1958 vid landning på F 2. Två civila flygplan SE-CHA och SE-CHB ägdes av Svensk Flygtjänst, men hyrdes av Kartverket under 1958–62 i samband med att B 3 fasades ut. Och så SE-BTS, naturligtvis! ✚

FOTO MICHAEL SANZ



Ovan: En BRA ATR-72 lyfter från Bromma. Till höger: Spårvägen till Bromma är nu öppnad.

Bromma 85 år

Bromma Stockholm Airport, som huvudstadens flygplats numera heter, 85-årsjubilerade den 23 maj 2021. "Jubilerade" är att ta i – inga pukor och fanfarer. Tomheten ekade i avgångshallen. Förståeligt under rådande omständigheter inte minst då, flygplatsens ägare föreslår nedläggning och stadens handelskammare anser att Bromma kan ersättas med en "fjärde bana för grönt flyg på Arlanda".

Positivt är att Brussels Airlines den 1 april återupptog sin trafik på Bromma och BRA följde den 12 maj. Air Leap har trafikerat Bromma hela

vintern och fortsätter nu i konkurrens med BRA. Det vitala privatflyget flög på "jubileumsdagen" till eller från så vitt skilda platser som Annesmasse, Bryssel, Kalamata, München, Nice, Sankt Petersburg, Toulon och Zweibrücken.

En annan glad nyhet – den 17 maj berikades Storstockholms Lokaltrafik linjenät med spårvagnshållplats "Bromma Flygplats". Ett par minuters promenad från terminalbyggnaderna! Via exempelvis Alvik och Sundbyberg kan nu hela regionens T-bane- och pendeltågnät nås från flygplatsen snabbt, enkelt och miljövänligt med bara ett byte. ✚

FOTO MICHAEL SANZ



Nytt säkerhetsledningssystem

I det förra numret av tidningen presenterade jag det nya säkerhetsledningssystemet som föreningen är i färd med att bygga upp. I detta nummer förklaras hur systemet är uppbyggt och om det nya elektroniska rapporteringssystem som tagits i bruk.

Av Patrik Sjöberg

Hur fungerar det? Identifiering

Först och främst måste vi inom Flygande Veteraner ta reda på ställen, där det kan råda osäkerhet med att både flyga och utföra tekniskt underhåll på Daisy. Detta sker normalt sett på två sätt, genom proaktivt samt reaktivt identifieringsarbete. Det proaktiva arbetet genomförs genom diskussioner och ”brainstorming”. Vid ett reaktivt identifieringsarbete upptäcks fel genom att en störningsrapport inkommer via ett rapporteringssystem.

Både det proaktiva och reaktiva arbetet är viktiga komponenter i säkerhetsledningssystemet, men det proaktiva arbetet bör prioriteras för att förebygga.

Inom föreningen finns i dag så pass mycket erfarenheter att vi kan undvika incidenter med den trevliga följden att vi får mindre reaktivt identifieringsarbete.

Bedömning

Arbetet i det nya säkerhetssystemet innebär att man i förväg identifierar situationer som skulle kunna inträffa och klassificerar dessa så man vet sannolikheten och konsekvensen. När man har identifierat något, ska detta klassificeras genom att dels uppskatta hur sannolikt det är att detta kan inträffa, dels om det

inträffar, hur allvarlig konsekvensen blir. Dessa två parametrar stoppas in i en matris, där man kan se om korrigerande åtgärder måste vidtagas.

Register och uppföljning

För att hålla reda på och följa upp den osäkerhet som kan finnas i organisationen har vi ett elektroniskt register till vår hjälp. Registret kommer att användas som underlag vid de regelbundna flygsäkerhetsmöten vi kommer att ha vid minst två, troligen fler, tillfällen varje år.

Integrerat rapporteringssystem – IRS

I samband med arbetet att utveckla en ny operativ organisation har vi tagit ett internetbaserat flygadministrations-system kallat Myweblog i bruk.

I Myweblog kommer vi att sköta planering och bokning av Daisy, vi kommer att kunna följa upp piloters och teknikers certifikatbehörigheter med mera. Dessutom finns det inbyggt i Myweblog ett smidigt rapporteringssystem där varje funktionär enkelt kan skriva en rapport om det inträffat eller om han/hon upptäcker något eller om någon har förslag på förbättringar. Det finns inga onödiga rapporter. Ju fler rapporter som skickas in, desto bättre underlag får vi för att fatta goda säkerhetsmässiga beslut.



När en rapport skickas in kommer den i första skedet till mig som Safety Manager. Till att börja med gör jag en första bedömning och sedan skickas rapporten vidare till respektive nyckelperson (flygchef, teknisk chef m fl) för förslag till åtgärder. När åtgärderna anses tillräckliga tillämpas de i verksamheten och en eventuell uppföljning för att mäta åtgärdernas effektivitet planeras.

Min förhoppning är att med dessa två artiklar ha gett er en lite bättre förståelse för hur säkerhetsarbetet i organisationen är tänkt att fungera. Jag vill återigen poängtera min önskan om att vi ska ha en öppen säkerhetskultur i Flygande Veteraner, där var och en kan säga ifrån om någonting verkar fel eller konstigt och där ingen ska behöva vara rädd för att göra ett misstag. Det viktiga är att vi då rapporterar vad som hänt i IRS-systemet.

Med förhoppning om en bra och säker flygsommar med Daisy! ✈️

Patrik Sjöberg

Safety Manager

patrik.sjoberg@flygandeveteraner.se

Bertil Skogsberg till minne

FOTO MICHAEL SANZ



Under vintern nåddes vi av budet om flygvapenpiloten Bertil Skogsbergs bortgång.

För Flygande Veteraner var Bertil framför allt piloten, som tillsammans med sin flygvapenkollega Ingemar Persson, provflög vår DC-3 SE-CFP för allra första gången i föreningens regi. Det var den 18 juni 1984. Bertil flög sedan

vårt flygplan flera gånger vid medlemsflygningar. Bland annat flög Bertil vår DC-3 vid den första utlandsresan, till Nederländerna 1985, då DC-3:ans 50-årsjubileum firades där.

Bertil var förutom flygare även tecknare och författare. Tillsammans med Gösta Norrbohm skrev han bland annat boken Att flyga är att leva. Han var även redaktör för Flygvapenmusei årsbok Ikaros. Bertil ritade många divisionsmärken, logotyperna till Acro Hunter och Acro Delta (uppvisningsgrupper där han också deltog som

flygförare) samt dekoren till Flygvapnets mörkblå ”VIP-Pembroke”.

Bertil Skogsberg flög J 28 Vampire, J 34 Hunter, J 29 Tunnan, J 35 Draken innan han gick över till Transportflygdivisionen.

På 6.transportflyggruppen, som utförde signalspaningsflygningar åt Försvarets radioanstalt (FRA), flög Bertil TP 52 Canberra, TP 79 DC-3, TP 82 Varsity och TP 85 Caravelle.

Bertil hedrades för sina flyghistoriska insatser bland annat med Svensk Flyghistorisk Förenings Söderbergs-plakett nr 15.

Bertil Skogsberg blev 88 år.

FOTO MICHAEL SANZ

Lockheed i Sverige – turboproppepoken



1965 tog Flygvapnet Europas första Hercules i bruk, nummer 84001 eller 841. Planet borde givetvis ställas ut på Flygvapenmuseum. 2014 flögs det dock till Cambridge i England och är inte längre luftvärdigt.

C-130 Hercules (TP 84)

Det går inte att i en artikelserie om Lockheed-flygplan i Sverige bortse från de stora turbopropmaskinerna. Här följer en exposé av Lockheed Hercules respektive Electra.

Av Lars Wissing

Har C-130 och Cessna 172 något gemensamt. Inget, eller? Det är klart att de är båda högvingade, säger väl någon. Men det räcker inte. Dessa flygplan är unika på flera sätt bland annat för att båda planen togs i tjänst 1956 – och att de tillverkas än idag! Hercules är den flygplanstyp som tillverkats under längst tid, 65 år hittills, och Cessna 172 är den typ som tillverkats i högst antal, fler är 44 000 exemplar, dock med uppehåll i tillverkningen.

Redan i början av Koreakriget insåg US Air Force att de transportplan man använde hade flera begränsningar. För 70 år sedan, 1951, utarbetades därför den specifikation som låg till grund för det som blivit världens hittills viktigaste transportflygplan – som i dag flygs i 70 olika utföranden i mer än 60 länder. Egentligen är det fel att bara säga transportflygplan eftersom Hercules i militär tjänst använts till nästan allt utom jakt – ännu i varje fall. För-

utom transporter av olika slag, civilt och militärt, har ”Hercy” använts som bombplan, markattack, havsövervakning, som flygande sjukhus, för stridsledning, lufttankning och väderspanning – för att nämna några. I Sverige har vi en Hercules som förberetts för akuttransport av covidpatienter i ambulans som körs ombord.

I civilt utförande som Lockheed L-100 flyger det frakt, särskilt i områden med dålig infrastruktur där Hercules förmåga att använda enkla flygplatser i otillgängliga områden är viktiga.

Europas första Hercules

Svenska flygvapnet var den första Hercules-operatören i Europa. I början av 1960-talet insåg man att transportkapaciteten behövde förbättras liksom, möjligheten att effektivare kunna fälla fallskärmshoppare. För prov hyrdes en de Havilland Canada DHC-5 Caribou. Den bedömdes vara för liten och istället leasades en C-130E Hercules som

efter kort tid köptes. I Flygvapnet fick Hercules beteckning TP 84 och första exemplaret fick nummer 84001 (841). Efter fyra år köptes ännu en C-130 av en senare version, nummer 842, som i dag har varit i tjänst i 51 år.

1975 köptes ännu en Hercules, en modernare C-130H. Tio år senare köptes ytterligare fem C-130H med kraftigare motorer, Allison T 56-A15. Alla TP 84 konverterades med denna motor. De tre äldsta TP 84 har gått olika öden till mötes. Flygplan 841 och 843 står sedan 2014 uppställda hos Marshall's i Cambridge, ett stort företag som bland annat sköter tungt underhåll och uppgradering av C-130 åt RAF och många andra länder. Nr 841, som inte lär komma i luften igen, var ett mycket omtyckt flygplan som ansågs ha särskilt goda flygegenskaper och som gärna användes vid uppvisningar. Europas första Hercules borde ha en given plats på Flygvapenmuseum!

Nr 842 har däremot fått en ny intressant uppgift som tanker. ”The Mighty 842” är i allra högsta grad aktiv. Den är modifierad till Air-To-Air-Refueling, AAR. Det innebär krävande flygning för alla inblandade. I princip går det till så att stridsledningen beställer

tankkapacitet att finnas tillgänglig på ett visst område. Flygplan som ska tankas samlas vid tankern och leds i ordning fram till tankbommen av besättningen i tankern. Bomoperatören ger föraren av det tankande flygplanet instruktioner för att ansluta. Stressigt om flera väntar och man inte vill missa anslutningen. Våra TP 84 används i dag för alla förekommande transportuppdrag, enligt mottot *Semper Ubique* – alltid överallt!

Thorbjörn Engback: Att flyga TP 84

TP 84, ”Herkan”, kommer säkert att vara aktiv ett bra tag framåt. För att få en bild av hur det är att flyga ”Herkan” har vi bett en av Sveriges mer kända TP 84-piloter, Thorbjörn Engback, att berätta:

– Min bakgrund är flygförare i Flygvapnet. 20 år med J 35F och JA 37 på F 13 i Norrköping 1972–1992. 1986 sökte jag tjänst på TP 84 på F 7 i Sätenäs – blev antagen och påbörjade utbildning inför transportflyget. En del var C/D-teori det vill säga civila trafikflygarcertifikat på Collinders på Bromma. När det var avklarat vidtog en annan ny variant av förberedande transportutbildning på TFHS i Ljungbyhed. Flög TP 54 (Piper PA-31 Navajo) med uppflygning för tvåmotor och B + I certifikat. I juni 1991 flög jag in mig på TP 101, Beech 200 Super King Air på F 7 och fick bra erfarenhet av transportflyg med detta flygplan. På hösten 1992 var det dags för omskolning till TP 84 Hercules. Efter ett teoripaket och 20 pass i simulator flög jag mitt första pass TP 84 Hercules, den 2 december 1992. Det kändes mäktigt att sitta i denna stora maskin, mycket större än de jag flugit förut. En ny grej var också att vi var en besättning på sex personer. Två förare, en maskinist, en navigatör och två lastmästare. Under det första passet fick jag titta ut på höger vingen och såg där två stora propellrar och en lång vinge som rörde sig. Efter några skolpass flög jag i produktionen med instruktör i vänsterstolen. Mitt första skarpa uppdrag blev *Sarajevo Airlift* 1994 för UNHCR.

Att flyga Hercules visade sig vara trevligt när man lärt sig behärska detta stora flygplan. Man satt högt över marken och huvudhjulen satt väldigt långt



Allt är rymligt ombord på Hercules, så även cockpit. Även utsikten måste betraktas som exceptionell!

bak. Måtten var 40 meter i spännvidd, 30 meter långt och 12 meter högt. Max 71 ton startvikt. Det krävdes stora roderutslag för att få flygplanet att reagera. Detta blev snabbt en vana och det gick bra att få till bra landningar även när det blåste. Flög mycket de första åren vilket var nyttigt för att bli duktig på att framföra en TP 84. Efter 1 200 timmar som styrman blev jag befälhavare och flög från vänsterstolen. Hade flugit så mycket TP 84 att jag tyckte att det var lätt att göra bra landningar och flyga med låg fart och med hög precision fälla fallskärmsjägare. Vid ett tillfälle flög jag en trupp från Arvidsjaur till Malmslätt. Tyckte själv att jag fått till en mjuk och fin landning.

Befälet kom fram till mig och frågade ”Hur gör man när man landar så det inte känns att man är nere?” Jag hade lyckats med en smygare! Vi flög taktiska övningar på låg höjd där vi mötte jaktflyg (JA 37, F-16). Att manövrera ut ett jaktflygplan gick utmärkt – man kunde svänga en TP 84 med många grader per sekund trots att man inte kunde ta ut så många G. Taktisk flygning i Afghanistan gick också bra. Vi kom från hög höjd och sjönk in mot flygplatsen under manövrering. Under dessa baseringar landade vi ofta på grusbanor, blev bra på att landa på dåliga flygfält också. TP 84 klarade stora påfrestningar och grussprut. Återigen att flyga mycket ger en stor ✈✈✈

I Daisys efterträdare i Flygvapnet kan ett 80-tal passagerare färdas under ”fältmässiga” förhållanden. Även fordon och annan materiel kan köras in i Hercules rymliga kabin.



trygghet att behärska flygplanet. Utbildade mig senare som flyginstruktör då vi skolade in nya styrmän och befälhavare. Vid ett tillfälle hade jag en ny styrman till höger. Passet var start och landning och vi flög runt i landningsvarvet på Såtenäs. Det gick riktigt bra men jag märkte att det gick sämre på slutet för att eleven började bli trött. Efter pådrag sa jag att "Går det nästa bra stannar vi nere". Såg att eleven började flyta ut lite för högt vilket skulle innebära att vi ramlade ner med hård sättnings. Jag hade alltid vänster hand i närheten av ratten och vid detta tillfälle hjälpte jag till att höja nosen och det blev en perfekt landning. Säger "Nu stannar vi nere" och eleven såg mycket nöjd ut. Han fick aldrig reda på att jag stöttade honom i den landningen.

Fick 1996 möjligheten att gå en taktikkurs med TP 84 i USA. Skolan hette AATTC, Advanced Airlift Tactics Training Centre på Rosecrans AFB i St Josef i Missouri. Det teoripaketet borde alla C-130 förare få. De första dagarna var det bara teori. Sedan flög vi taktiska pass i närheten av St Josef. Resten av kursen flög vi i Arizona med base-



Flygvapnets två första Hercules var de första åren helt blanka. Här nummer 84002,

ring AAFB Huachuca, Sierra Vista. Mycket avancerad flygning och även strid med två F-16 Fighting Falcon. Vi lyckades vid båda tillfällena svänga ut dem så att de aldrig kom till skott på oss. Vi fick mycket bra betyg på den kursen. De var imponerade av hur vi jobbade i besättningen. Jag berättade också för instruktörerna att vi förare hade många års erfarenhet av stridsflyg innan vi började med TP 84.

Åter till rubriken, "Att flyga TP 84" kan sammanfattas så att detta flygplan var bra vad gäller aerodynamik, lastförmåga och stridsmässighet.

Redan på 1950-talet konstruerades Lockheed C-130 Hercules. Man var väldigt långt framme på Lockheed med utvecklingen. Läste en kommentar från en förare som flugit C-119 Flying Boxcar att "Det var som julaf-ton att få flyga C-130", i jämförelse. Mycket trevligt flygplan att flyga. Jag fick ihop 14 år och 3 600 timmar på TP 84 Hercules.

I dag kompletteras TP 84 med samägda Boeing C-17 som viktmässigt kan lasta en fullastad TP 84, som i sin tur kunde lasta vad som motsvarade en och en halv TP 79 (DC-3)!

L-188 Electra

Ett passagerarplan där Lockheed kunde utnyttja sina erfarenheter av turbopropdrift från Hercules var Electra. Inte att förväxlas med 1930-talets tvåmotoriga kolvmotorflygplan.

Lockheed L-188 Electra användes i Sverige under två perioder: 1969-73 av Falconair och Svenska Sterling samt 1986-93 av postfraktbolaget Falcon Cargo.



FOTO FALCONAIR

Lockheeds framgång med militära flygplan är, i flera fall, baserade på civila typer. Det var särskilt märkbart när det gäller de flygplan som togs fram före andra världskriget, men även senare som med Lockheed Electra. Det blev det enda civila fyrmotoriga turbopropplan som byggts i USA. Förutsättningarna för en framgångsrik flygplanstyp var givna. Electra hade en civil variant av turbopropmotorn Allison T-56 som lanserats i C-130 Hercules. Effektiva propellerar vars propellerström påverkade en stor del av vingytan och fowler-klaffar som tillsammans gav mycket bra start- och landningsegenskaper. Till detta kom hög marschfart, 620 km/h. Ett lyckat flygplan som rönt stort intresse hos flera flygbolag i USA, som saknade ett medelstort snabbt flygplan för att framför allt ersätta DC-4, DC-6 och Constellation.

Electra flög först gången 1957 och kom tjänst i januari 1959. Redan efter två veckor i tjänst havererade en av American Airlines Electra i New York. Orsaken var begränsad erfarenhet på en ny avancerad flygplanstyp och dåligt väder. Naturligtvis gav det negativ publicitet. I september samma år bröts en Electra från Braniff sönder i luften efter start från Houston. I mars 1960 bröts en Electra från Northwest Orient sönder på samma svårförklarade sätt. Under de två första åren i tjänst havererade sex plan och försäljningen av Electra avstannade. Men flera flygplanstillverkare samarbetade nu för att lösa ett problem som kunde skada förtroendet för flyget.

Orsaken visade sig vara en svaghet i vingkonstruktionen. De tunga motorerna med kraftiga propeller kunde komma i självsvängning vilket ledde till vingsbrott. Vingkonstruktionen ändrades och det tekniska problemet var därmed löst men problemet på marknaden kvarstod och endast 221 flygplan såldes.

De ganska få Electra som i dag återstår används främst för frakt. Ett nytt användningsområde är "tanker" det vill säga brandbekämpning där förmågan att operera med tung last från relativt korta fält är viktigt.

Den nyare Electran kom, liksom sin äldre namne, att ha större framgång i



Norska fraktbolaget Nordic Airs Electra LN-MOD på Sturup 1973.

sin militära variant, P-3 Orion, som används för ubåtsjakt och havsövervakning. 757 exemplar byggdes och efter 60 år i tjänst används Orion av dussintalet länder och typen uppgraderas fortfarande.

Anders Rogberg berättar

I Sverige har Electra använts av Falconair, Svenska Sterling och Falcon Air Cargo. Anders Rogberg flög Electra i Falconair. Han berättar:

– Jag ser i min flygdagbok att första gången jag hade kontakt med Lockheed Electra var simulatorflygning hos Eastern Airlines i Miami, den 13 januari 1969. Tekniska kursen hade vi i Malmö. Jag satt i simulatorn 20 timmar och kom bra överens med både flygplan och instruktör. En fördel var att jag efter sex år som pilot med KLM vant mig med *airline-terminology*.

Flygträningen skedde i Malmö och Arlanda. Redan efter sju timmar fick jag något som kallades *Captain's check* av vår instruktör Tompkins från Miami.

Route training gjordes till europeiska destinationer och turistdestinationer som Las Palmas, Faro och Funchal.

Electran var en mycket snäll flygmaskin, lättflugan och tystlåten, men den fordrade att man var väl insatt i hur den fungerade.

Sista flygningen med Electran, som då ägdes av Svenska Sterling gjorde jag den 1 mars 1973 från ett glödhett Khartoum via Kairo och Athen till Aalborg. På grund av värmen hade vi svårigheter att få snurr på våra propellerar. Det rädde dessutom krigstillstånd i Khartoum vilket gjorde dag till natt innan vi fick starttillstånd.

– Exakt hur många timmar jag flög Electran vet jag inte. Skulle tro att det rörde sig om c:a 5 000. Eftersom jag ledsnade på det kaos som rådde i flygbranschen denna period köpte jag en DC-3 och startade flygbolagen Capella och Trollflyg. Capella flög huvudsakligen charter för fotbollslag. Trollflyg flög för västsvenska industri-företag. Båda funkade ekonomiskt och försörjde familjen.

I vårt grannland Norge flögs Electra av fraktbolagen Fred Olsen (sex stycken 1973–1997) och kortlivade Nordic (två Electra 1972–73).✈



FOTO MICHAEL SANZ

Falcon Cargo gjorde också flyguppvisningar med sina Electra! Här över Kallax 1992.

Fyrmotoriga Lockheed i Sverige

Reg Tillv.nr År i tjänst Ägare/innehavare

Lockheed L-382 Hercules (C-130, TP 84)

84001	4039	1965–2014	Flygvapnet
84002	4332	1969–	Flygvapnet
84003	4628	1975–2014	Flygvapnet
84004	4881	1981–	Flygvapnet
84005	4884	1981–	Flygvapnet
84006	4885	1981–	Flygvapnet
84007	4887	1981–	Flygvapnet
84008	4890	1981–	Flygvapnet

Lockheed L-188 Electra

SE-FGA	1088	1969–70	Falconair
SE-FGB	1098	1969–70	Falconair
SE-FGC	1075	1969–70	Falconair
		1971–73	Svenska Sterling
SE-IVR	2006	1986–92	Falcon Cargo
SE-IVS	2003	1986–93	Falcon Cargo
SE-IVT	2015	1986–92	Falcon Cargo
SE-IZU	2014	1987–92	Falcon Cargo

Uno Scott – Ny hedersmedlem

FOTO: MARIA ANDERSSON



Uno Scott är en av veteranerna i teknikerteamet. Han har jobbat med Daisy till och från sedan 90-talet och varit medlem i Flygande Veteraner sedan han gick i pension 2005. Här finns med andra ord mycket kunskap om flygplan – och inte om minst Daisy.

Av Maria Andersson

Men vem är då Uno? Och hur började allt? Jag har jobbat med Uno i hangaren några månader och han har under den tiden generöst delat med sig av sin kunskap om Daisy. Men vi har inte hunnit prata så mycket om hans bakgrund. Nu besöker jag honom i hans hem i Märsta för att få veta lite mer. Det som slår mig när vi samtalar är att han är ganska blygsam och gärna vill berätta om sina kollegors insatser. Om mannen som fixade belysningen när Anita Ekberg klev i Fontana di Trevi till exempel – för honom kände Uno.

Men tillbaka till den gången Uno första gången jobbade med Daisy. Han säger själv att det var för ”buslänge sedan” på Arlanda, när vingavisningsbeleggen skulle bytas. Sedan dess har han bytt dem ytterligare två gånger.

Uno plockar fram ett fotoalbum och visar några bilder från när Daisy stod tillfälligt på Arlanda.

– Men jag hade putsat på Daisy redan innan dess. När det var lite jobb på nätterna och Daisy stod där, så brukade jag och en annan av gubbarna gå ut och polera henne med bilputs. Vi gjorde det istället för att sova. Men jag sa till mina arbetsledare innan, så de visste var jag var, om det skulle hända något.

Tidigt intresse för flygplan

Uno berättar att han var tolv år första gången han cyklade med sin pappa från Hagalund till Bromma för att titta på flygplanen. Ett par år senare fick han följa med en granne, som jobbade på BP, till Bromma och hjälpa till att tanka planen. Så småningom fick han även hjälpa till med annat på flygplatsen.

– Jag var ju lång och stark för min ålder och kom dessutom in i utrymmen där de andra gubbarna inte kom åt. Så de skickade in mig att fixa på alla trånga och besvärliga ställen. Jag hjälpte även till att lasta tidning-

ar, det var 1954. Men med tiden blev det mer och mer jobb med att skruva.

Uno berättar att han fick följa med på tidningstransporter både norr- och söderut i landet. Och ibland flög de med DC-3:or.

– Jag försökte komma in på yrkesskolan för flygmekaniker i Stockholm, för det tjatade gubbarna om. Men jag var för ung, så jag kom inte in. Man var tvungen att vara femton år, om man inte bodde i Stockholm. Så jag fick vänta ett år, till 1956, sedan kom jag in och gick där två år.

Tanken var sedan att Uno skulle börja jobba på SAS 1958, men då var det pilotstrejk så han fick vänta ett år igen. Under tiden jobbade han på en bilverkstad, men han hjälpte även till på flygfältet Skå-Edeby och på Bromma.

Från Bromma till Arlanda

På 60-talet flyttade Uno och hans kollegor till Arlanda, där han bland annat jobbade i översynsdockan med DC-8:or, Caravelle och helikoptrar. Han berättar att han var med och skruvade isär flygplan, så de var helt tomma invändigt. Sedan gick de igenom skrovet och undersökte med ultraljud så att allt var helt. Även all inredning, stolar, pentry och annat gick igenom och kontrollerades. Det som var trasigt byttes ut. Samma sak med motorerna.

– Efter två-tre veckor skruvade vi ihop allt igen och ut kom ett praktiskt taget nytt flygplan. Så det har jag hållit på och pysslat med i stort sett hela mitt liv.

Ingen tvekan om att Uno sitter inne med mycket kunskap – och han har också lärt upp många.

– Ja, jag har bland annat lärt upp en pojk som nu är en av basarna på Esrange Space Center.

Uno öppnar ett av sina fotoalbum och visar en bild från 1963, där han står i en vit overall framför ett flygplan.

– Jo, de hade för sig det ett tag, du skulle se hur vi såg ut. När vi jobbade inne i kabin var det ju schysst att jobba i vita overaller, men sedan hade man ju ett motorbyte...

Uno skrattar när han minns tillbaka. Sedan var det ju det där med CIA. De kom och kollade upp honom när

han jobbade på ankomstkontrollen med att se att planen var flygdugliga. De ville veta vad han kunde innan han fick jobba med de amerikaregistrerade flygplanen. Det var mycket "tuppkam" där, säger Uno när han beskriver mannen från CIA.

– I Amerika är de ju mycket mer specialiserade inom ett väldigt begränsat område, men jag kunde visa att jag hade tillstånd att jobba i alla system. Då blev han lite mer respektfull och började kalla mig "Sir".

Mångpysslare och uppfinnarjocke

Vad har då varit roligast under åren på Bromma och Arlanda?

– Det var nog att jobba med helikoptrarna för de var nya och hade annan teknik, det var kul och lite mer utmaning. Jag gillade helikopter HKP 4, Boeing-Vertol 107.

Uno säger att han alltid varit lite av en uppfinnarjocke och tyckt om att hitta på olika lösningar. Men det var inte alltid som flygförvaltningen gillade hans idéer – inte till att börja med i alla fall. Men till slut fick han som han ville.

Men tillbaka till Fontana di Trevi.

Uno berättar att han jobbade många år med Sten "Sten-Calle" Carlsson, som också var föreningens första ordförande.

– Sten-Calle var världsberömd i flygkretsar, en lite udda herre som styrde och ställde med det mesta. Han uppfann bland annat nödrörningen, som används än idag över hela världen. Men han hjälpte även Fellini vid en filminspelning!

Så berättar Uno om filmen "La Dolce Vita" där Anita Ekberg badade i fontänen i Rom. Det var 1960 och Fellini var förbannad för att vattnet i fontänen inte blev bra på film. Men då var "Sten-Calle" där med sin kunskap om nödutrustning och hällde ut ett fluorescerande medel i vattnet. Därav det skimrande vattnet i filmen.

Uno har många spännande historier att berätta, men idag är tillvaron lugnare. I början av året fyllde han 80 år och han har nu tagit hem sin verktygslåda från Västerås. Ryggvärken gör att det blivit för tufft att jobba i hangaren. Men innan han slutar helt vill han gärna lämna över lite av sin kunskap till de andra mekanikerna. Och några specialanpassade verktyg.



Uno Scott, andre man från vänster i bild, framför försäkringsbolaget Lloyds direktionens flygplan Lockheed L-1329 Jetstar D-BABE på Arlanda 1963.

Alltid gillat problemlösning

Jag frågar Uno vad han tyckt varit roligast under åren han arbetat med Daisy.

– Det är nog problemlösningen, men också att hjälpa nya mekaniker som saknat flygtänket. De kan vara duktiga bilmekaniker och så, men man måste tänka att när det gäller flygplan så kan man inte bara stanna vid en vägkant. Därför får det inte hända något, allt måste fungera fullt ut!

Det är dags att avsluta mötet med Uno. Lite senare samma dag pratar

jag med Berndt Kvist, som är teknisk chef för arbetet med Daisy. Han säger att Uno gjort en stor insats under åren som gått.

– Uno har varit en flitig deltagare när vi har träffats för att arbeta med Daisy. Om man frågat honom om något så har han tydligt och enkelt förklarat hur det hänger ihop och ofta har det vävts ihop med DC 3 i det historiska perspektivet. Så jag är glad att han nu utsetts till hedersmedlem, det förtjänar han verkligen! ✚

Uno Scott i cockpit på en McDonnell Douglas DC-8, i hangar på Arlanda 1980.



Curtiss C-46 Commando

– En arbetshäst från andra världskriget



Transair Sweden AB:s CW-20T SE-CFB på Venedig-Lido kring 1960. Där hade Officine Aeronavali di Venezia sin verkstäder, vilka anlätades av Transair.

En bjässe till "lillasyster" åt DC-3 kan man kalla Curtiss C-46. Flög drygt fyra år senare, var dubbelt så stor och byggdes i nära 3 200 exemplar!

Av Tomas Rinman

När C-46 Commando flög för första gången var flygplanstypen den största tvåmotoriga i världen – den var längre, högre och hade större spännvidd än en B-17 eller B-24. Att flyga en C-46 var som att brottas med 22 ton aluminium och stål. Det fanns piloter som sade att om man kan flyga en C-46 kan man flyga vad som helst. Andra sade att om man kan taxa den så kan man flyga den. Och så fanns det de som sade att den var en "ground-looping son of

a bitch" och som inte ville befatta sig med flygplanet.

I mitten av 1930-talet beslöt Curtiss-Wright Corporations chefskonstruktör George A Page Jr, att konstruera ett tvåmotorigt flygplan med tryckkabin för 36 passagerare. Det skulle klara höga höjder och ha större kapacitet än Douglas DC-3. Avsikten var att konkurrera med Douglas DC-4 och Boeing 307 Stratoliner. Curtiss-Wright gav detta flygplan beteckningen CW-20.

CW-20 hade en patenterad flyg-

Curtiss-Wright CW-20T i sin ursprungliga utformning med två fenor.



kropp med genomskärning i formen av siffran åtta, eller en "dubbelcigarr". Det gjorde att planet bättre kunde motstå tryckskillnader på höga höjder. Flygkroppen var ihoptryckt i höjd med golvet så att den var delad i två delar. Vingbalken kunde fortsätta genom undre delen av flygkroppen, avsedd för frakt, utan att störa övre utrymmet för passagerarna. Det beslutades att använda två motorer i stället för fyra för lägre driftkostnader och en mindre komplicerad konstruktion.

Utvecklingsarbetet tog tre år och omfattade till stor del tester i vindtunnel. Resultatet blev ett aerodynamiskt slankt passagerarplan med en strömlinjeformad inglasad cockpit. En *mock-up* konstruerades 1938–39 och Curtiss-Wright visade upp den på världsutställningen i New York.

Curtiss kallade prototypen för CW-20T där "T" stod för "Twin tail" och den flög första gången den 26 mars 1940. Flygplanet var försett med två 14 cylinderns Wright R-2600-motorer på 1 700 hp. Propellrarna var trebladiga. Efter de första flygtesterna ersattes de dubbla stabilisatorerna med en enkel stabilisator, vilket gav bättre flygegenskaper.

Teoretiskt verkade CW-20 se mycket mer kapabel ut än DC-3 med högre bränslekapacitet, plats för fler passagerare, bättre möjlighet att flyga på

högre höjd och betydligt högre lastkapacitet. Men CW-20, med sina större motorer, drog mer bränsle vilket begränsade flygplanets räckvidd. Många flygbolag hade visat intresse för CW-20 och cirka 25 *Letter of Intent* hade undertecknats – men inga order hade kommit. Men egentligen var detta inte längre så intressant då andra världskriget närmade sig.

C-46 har infällbart sporrhjul. Stjärtpartiet är något högre än DC-3 för att få en mer bekväm lutning på marken.

Det nya flygplanet väckte nästan genast intresse hos det amerikanska flygvapnet som i juli 1940 köpte 46 exemplar. Planet fick den militära beteckningen C-46 Commando och använde en enkel stabilisator. Produktionen av C-46 ökade snabbt och mellan 1942 och 1945 producerades 3182 exemplar av C-46 och den amerikanska marinens motsvarande R5C. C-46A versionen fick Pratt och Whitney R-2800 motorer på 2000 Hk som drev 4-bladiga Electric Curtiss propellrar och som även fick en större dörr för att underlätta ilastning av gods. Den kunde rymma 50 soldater eller 33 patienter med fyra sköterskor eller 4,5 ton frakt.

Prototypen till C-46 överfördes till USAAF för utvärdering år 1941. Den såldes sedan till brittiska BOAC där den fick beteckningen G-AGDI *Saint-Louis* och kom att användas som kurirflygplan. Bland annat besökte G-AGDI Bromma flygplats ett flertal gånger.

C-46 under andra världskriget

C-46 blev ett av de få flygplan som kom att användas på nästan alla krigsskådeplatser under andra världskriget. Kanske blev det mest berömt i sin roll som fraktplan i ”*Over the Hump*” från Indien och Burma över Himalaya till Kina. Routen användes eftersom japanerna avancerat och intagit alla vägar nära staden Lashio i centrala Burma.

Eftersom produktionen av C-46 pressades hårt var det många mindre fel som måste fixas – i november under 1943 infördes 721 modifieringar. C-46 användes ofta på gränsen för sin maximala räckvidd och då kunde mindre fel få katastrofala följder.

Under kriget var det många C-46 som exploderade i luften. Orsaken var



Over the Hump. Amerikanska C-46 användes under andra världskriget mellan Indien och Burma över Himalaya till Kina.


små läckor i bränsletankarna i vingarna. Minsta gnista från elsystemet kunde få vingarna att explodera! Efter kriget blev alla C-46 modifierade med explosionssäkra bränslepumpar och bättre ventilation i vingarna.

Många olika flygplan användes i ”*The Hump Route*” men C-46 var mest framgångsrik. Planet hade bättre höghöjdsegenskaper än C-47, viktigt vid flygning över Himalaya. Rutten var en av de farligaste under andra världskriget. Det var en färd på 800 km över 6 700 m höga berg, ofta i dåligt väder och inom räckhåll för japanska jaktplan.

Denna luftbro inleddes den 8 maj

1942. Snart insåg man att C-47 inte klarade kraven på höjd och räckvidd, man måste då i stället använda C-46 Commando och Consolidated C-87 Liberator Express. Målet var att frakta 7 500 ton materiel per månad, vilket inte uppfylldes förrän hösten 1943.

Från och med 1 december 1942 leddes operationen av Air Transport Command. Under december 1943 var 11 000 män sysselsatta ”*on the Hump*” och man fraktade 12 590 ton. I juli 1945 var det 23 000 män som fraktade 71 000 ton.

Ibland användes C-46 för att stödja markoperationer i Kina eller Burma. *Merrill's Marauders*, efter överstelöjtnant Frank Merrill, var den 

De viktigaste varianterna av C-46

CW-20 Originaldesign för ett passagerarplan.

CW-20T Ursprunglig prototyp med delat stjärtparti. Två 1 700 hp Wright R-2600 Twin Cyclone radialmotorer.

C-55 Modifiering av den ursprungliga CW-20T-prototypen. Nytt stjärtparti med en stor vertikal fena. Byte till Pratt & Whitney R-2800-5 radialmotorer. Använt som prototyp för militära C-46. Även betecknat XC-46. Senare såld till BOAC, G-AGDI.

C-46 Militärt transportflygplan. Två 2 000 hk Pratt & Whitney R-2800-43. Ingen tryckkabin. Bara 25 plan byggda.

C-46A Militärt transportflygplan. Två 2 000 hk Pratt & Whitney R-2800-51. Utrustade med stor lastdörr bak på flygkroppen, förstärkt lastgolv, hydraulisk vinsch och fällbara säten för upp till 40 soldater. C-46A producerades i omkring 1 500 exemplar som till stor del användes för flygningar över ”*The Hump*” mellan Indien och Kina.

C-46D Den andra viktiga versionen av C-46. Största skillnaden mot C-46A var en dörr på högersidan av flygkroppen, vilket halverade tiden för fallskärmshopparnas uthopp med fördelen att hopparna inte blev lika utspridda vid landning.

C-46E Endast 17 exemplar producerades. C-46D modifierade med en enda stor lastdörr på baksidan av flygkroppen, utrustad med förbättrad vindruta. 2 000 hk R-2800-75-motorer med trebladiga Hamilton Standard-propellrar. Dessa 17 plan såldes efter kriget till Slick Airways i Texas som använde dem för fraktflyg till 1966.

C-46F 234 tillverkades innan krigsslutet. Lastdörrar på båda sidorna av bakpartiet. R5C-1 Amerikanska Marinens beteckning på C-46A. Användes vid flygningar mellan öarna i Stilla havet. 160 plan tillverkades.

FOTO GENOM ERIC VON ROSEN



Charterpassagerare embarkerar Transairs Curtiss C-46 på Nice-Côte d'Azur 1959.

populära benämningen på ett amerikanska jägarförband som från 1942 opererade bakom den japanska fiendens linjer i Burma och Kina under andra världskriget. Wingate's Chindits bildades på mycket kort tid med avsikten att störa de japanska styrkornas underhållslinjer i Burma. Förbandets grundare var Orde Wingate som förflyttades till Burma där han övertygade den brittiska militärledningen att försöka bryta de japanska framgångarna i Burma genom att upprätta särskilda fjärrpatruller som kunde störa de japanska underhållslinjerna. Dessa kommandosoldater släpptes ofta i fallskärm från C-46:or.

Under flygningarna "Over the Hump" gick nära tusen flygplan förlorade! Efter kriget användes C-46 för hemtransport av 47 000 amerikanska soldater från Indien.

Under november 1944 användes C-46 till att flyga 18 000 kinesiska soldater till Kunming för att skydda området mot det japanska hotet.

C-46:s långa räckvidd medförde också att den var mycket lämpad för flygningar inom Stilla havs-området. De amerikanska marintrupperna använde planet över Stilla havet med beteckningen R5C-1.

Från 1942 till november 1944 användes Curtiss C-46 för ferryflygningar mellan Natal i Brasilien och Accra i Ghana. C-46 kom sent till europeiska krigsskådeplatser, där den aktiva tjänsten inleddes först under mars 1945. Då släpptes fallskärmshoppare

vid de allierades övergång av floden Rhen.

Efter kriget var många C-46 kvar i det amerikanska flygvapnet men en del övertogs av andra organisationer. US Combat Cargo Command använde C-46 under Koreakriget där den faktiskt användes på båda sidorna – många C-46 i Kina köptes av Chiang Kai-Shek och andra övertogs av kommunisterna.

C-46 användes under 1960-talet av 1st Air Commando Group mot upproriser i Sydostasien. Det innebar att detta fraktflygplan från andra världskriget även kom till Vietnam. C-46 blev också använt av Japan,

Sydkorea, Bolivia, Kuba, Dominikanska Republiken, Peru, Mexiko, Brasilien, Egypten och Israel. Efter kriget blev många konverterade till civila flyplan. Dessa användes av 350 olika kommersiella operatörer!

C-46 efter andra världskriget

Vid krigsslutet 1945 såldes många C-46 på surplusmarknaden. Där kunde många civila spekulanter förvärva operativt fullgoda flygplan för en spottstyver för att sedan ta dem i bruk efter en viss ombyggnad och modifiering. De C-46:or som såldes på den civila marknaden fick aldrig något luftvärdsbevis för passagerarflygningar av de amerikanska luftfartsmyndigheterna. Detta berodde på flygplanets dåliga prestanda att flyga på en motor samt en del andra tekniska svagheter.

Däremot klassificerades och godkändes C-46 för ren fraktflygverksamhet och då enbart för tjänst inom USA. Således fick C-46 ej heller något luftvärdsbevis för passagerar- och/eller fraktflygverksamhet i Europa vid denna tid.

Efter kriget kom C-46 att göra tjänst som rent fraktflygplan i USA och Latinamerika. Därtill användes C-46 av några USA-allierade länders flygvapen. CIA:s flygbolag Air America använde C-46 framför allt i Asien men även i Sydamerika.

C-46 i olika flygbolag (urval)

Europa

Alitalia, Fred Olsens Flyselskap, Lufthansa (inhyrd från Capitol International Airways), Luxembourg Airlines, Fairline, Società Aerea Mediterranea, Tor-Air, Transair Sweden.

Kanada och USA

Air America (CIA), Air Manitoba, Airlantic, Alaska Airlines, Alfa Chile, Buffalo Airways, Capitol Airways, Challenge Air, Civil Air Transport (Air America), Delta Airlines, Everts Air Fuel, Fairbanks Air, First Nations Transport, Lambair, Miami Air Lease, Nunasi Northland Airlines, Reeve Aleutian, Rich International Airways, Seaboard World Airlines, Shamrock Air Lines, Zantop Air Transport, Everts Air Cargo.

Latinamerika och Karibien

Aerocondor de Colombia, Aerolineas Peruanas Carga, Aeromar, Aerotim, Ala, Aerosol, Air Haiti, Alcon, Amsa, Argo, Arruda, Avianca, Bahamasair, Caraibische Lucht Transport, CAT, CLTM, Compania Aglo, Dainco Colombia, Federación de Cooperativas Pesquera Baja California, Frigorifico Santa Rita, Inair Panama, Lanica, Lansa, Lasa, Latin Carga, Linea Aeropostal Venezolana, Lineas Aereas Canedo, Lineas Aereas Suramericanas, North East Bolivian, Paraense, Programa Coinco, Saesa, Sava, Selva Colombia, Taisa, TAN, Transportes Aereos Squella, TA Universal, Varig.

Övriga världen

Air Jordan, Astro Air Transport, El Al, Lebanese International Airways, Oasis Air Transport, Royal Air Maroc.

Trots C-46:s tekniska begränsningar för erhållande av luftvärdighetsbevis för passagerarbefordran, hade C-46 trots allt en potential. L B Smith Aircraft Corporation i Florida köpte upp ett antal C-46 med avsikt att modifiera dem. I mitten av 1950-talet, och efter ett 30-tal modifieringar (inte minst av motorerna), presenterade L B Smith, CW-20T Commuter. Under denna beteckning erhöll flygplans-typen år 1956 ett civilt luftvärdighetsbevis även för passagerarbefordran. År 1958 certifierades en ytterligare modifierad version betecknad "Super 46C" med något högre startvikt. Ungefär vid samma tid kom också "Riddle 46R" vilket var en speciell fraktversion utvecklad av Riddle Airlines Inc.

L B Smith Aircraft Corporation lyckades, genom modifiering och tillbyggnad av C-46, tillförsäkra typen ett obegränsat civilt luftvärdighetsbevis i USA. Dock var det bara ett fåtal länder i Latinamerika och i Afrika som gav flygplanstypen civilt luftvärdighetsbevis. Och Sverige!

Varför de svenska luftfartsmyndigheterna utfärdade luftvärdighetsbevis för passagerarbefordran med CW-20T, eller Super 46C, är därför föremål för ett särskilt intresse. Inget annat land i Europa gjorde det. Å andra sidan kunde svenska myndigheter lugnt ta skydd bakom amerikanska myndigheters certifiering. Men faktum kvarstår att CW-20T eller Super-46C hade dåliga en-motorprestanda enligt de piloter som flög dessa plan.

Curtiss C-46 i Transair TSA

Charterbolaget Transair Sweden var verksam inom tidningsflyg, flygfrakt och charterflyg. I april 1957 mottog Transair sin första Super Curtiss C-46, eller kanske mer korrekt Smith CW-20T. Flygplanet registrerades SE-CFA och hade plats för 56 passagerare, var en kapacitetsfördubbling jämfört med DC-3. Totalt fanns elva C-46 i Transairs tjänst. Under typens tio år i tjänst flög den utan fatala haverier. Dock omkom en lastare i Indien när en lastdörr föll ned och träffade honom. Emellertid avskrevs tre C-46 efter haverier under Transairs operationer i Kongo.

Genom köpet och introduktionen av CW-20T tog Transair ett stort steg



Brittiska BOAC användes användes prototypen till C-46, G-AGDI *St Louis*, under andra världskriget. Bland annat i kurirtrafiken mellan Bromma och Skottland.

i utvecklingen av svenskt charterflyg. Vingresor blev först att fylla de nya flygplanen, med kurs mot sydligare breddgrader!

Under första hälften av 1960-talet utnyttjades flygplanen även för fraktcharter och fraktflygningar för SAS, Wilsons, ASG, Postverket med flera. Spännvidden i de fraktade varorna var stor: blommor, kött, hästar, apor, DC-7-motorer, elefanter, post... C-46 var verkliga "arbetshästar", perfekta för dessa flygningar. Men bränsle- och underhållskostnader låg betydligt över vad som kunde vara normalt.

I samband med Kongo-krisen hade den svenska regeringen på uppdrag av FN involverat Transair att lösa transportbehovet i Afrika. Här kom Transairs CW-20T väl till pass och företaget tjänade stora pengar. Totalt hade Trans-

air elva C-46-plan i Kongo som användes dels för FN:s verksamhet, dels leasades av Kongos regering. Fem av dessa C-46 såldes 1966 till Brasilien. Ferryflygningen från Dakar till Fortalesa i Brasilien tog nio timmar. En gång flög man direkt från Dakar till Belem i Brasilien på 12,15 timmar, dock med extratankar i kabinen.

Den kände piloten Carl-Gustaf von Rosen flög de så kallade jul-flygningarna till Etiopien med Transairs C-46. Det innebar att han flög ned folk och frakt till Addis Abeba, stannade en månad och sedan flög hem igen. Fältet i Addis Abeba låg på 8 000 fot och det var en utmaning att starta en CW-20T med full last på den höjden över havet. Man fick starta innan soluppgången för att få ut högsta varvtal och maximal motoreffekt. ✈✈✈

I Transair Sweden kallades Curtiss C-46 för CW-20T eller Super C-46. Med sina 56 passagerarplatser blev typen ett rejält lyft för charterflyget i slutet på 1950-talet. Bristen på tryckkabin var dock ett aber vid passagen av Alperna.



FOTO KASTRUP COLLECTION

FOTO GENOM ERIC VON ROSEN



Transairs Curtiss CW-20T

Tekniska data och prestanda

Spännvidd	32,92 m
Vingyta	26,16 m ²
Längd	23,27 m
Höjd	6,63 m
Vikt	13 290 kg
Max vikt med last	22 680 kg
Max hastighet	430 km/t
Max höjd	7 500 m
Räckvidd	3 150 km
Motorer: 2 x Pratt & Whitney R-2800-101 Double Wasp	2100 hkr

Transairs Curtiss C-46 SE-CFB i FN-tjänst under Kongokrisen 1960.

Under Kongo-krisen 1960 deltog von Rosen en tid som pilot i flygtransporterna av mat runt om i det stora landet, fem gånger så stort som Sverige. Carl-Gustaf var då anställd av Transair som operativ chef i Kongo. Hans uppgift var även att marknadsföra Transair. Han lyckades bra med den saken. Mot slutet av Kongokrisen hade Transair sex C-46 och två DC-6 stationerade i Leopoldville.

När Transairs kvarvarande Curtissplan togs ur trafik 1967 var de i så bra skick att de köptes av andra flygbolag och opererades i många år.

Redan hösten 1965 övergick tre av Transairs C-46 till Göteborgsföretaget Torair. Det var flygplanen SE-CFA, SE-CFD och SE-CFE. Torair använde även DC-3 SE-CFT. I början av 1967 övergick Torairs C-46 till Malmöbolaget Fairline, som dock upphörde efter kort tid. I Norge användes ett antal C-46 av Fred Olsen.

Några pilotröster:

Flygkapten Lars Gibson:

Aviatören och ”flygskränikören” Lars Gibson har lång erfarenhet av C-46. År 1960 gick han typkurs på Bromma:

Sporrhjulet på Curtiss C-46.



FOTO STURE FRIEDNER

”Kursen tog en vecka och omfattade både teori och praktik – bestående i att man gick ut och tittade på en parkerad C-46 på fältet. Skolflygningarna gjordes genom att flyga till Arlanda där man tränade start och landningar. När man sedan flög tillbaka till Bromma verkade den banan väldigt liten att landa på. Lars berättar att sidvindslandningar var mariga att hantera innan man lärde sig tekniken.

En av de bästa detaljerna på C-46 var skevroderbromsen. Var sitter nu den? Det finns visserligen två sådana roder på alla flygplan, men man har mest användning av det som fälls ner (när det andra fälls upp) och då fungerar det ungefär som åran på en eka, när den bromsar i vattnet. I princip går det att delvis styra flygplanet enbart med denna skevroderbroms. Men allra mest hjälp har man av denna, då en kraftig sidvind i förening med C-46:ans stora sidoroder vill driva flygplanet ur kurs, i värsta fall ut på gräset på sidan av banan vid start eller landning. Då gäller det att vrida ratten åt samma håll för att få ner skevrodret på läsidan och låta det bromsa. Underlåtenhet att göra så har bidragit till många haverier och givit planet dåligt rykte. I serien Haverirapporten i National Geographic Channel visades en felaktig användning av sagda flygplandel och starten slutade i ett fatalt haveri.

Cockpiten på C-46 var rymlig och påminde mycket om DC-3 och start-proceduren var också ungefär samma som DC-3.”

Flygkapten Robert Widmark:

”Personligen gillar jag Curtissen bättre än DC-3 där man på grund av den trånga cockpiten fick försöka att undvika att ratten slog i knäna. Det fanns ej heller flyginstrument på högersidan på DC-3 så man var tvungen att kolla på kaptenens instrument. C-46 var däremot som gjord för storvuxna amerikanska cowboys med sin rymliga cockpit. Bättre värmesystem var det också med stora dammsugarmunstycken som blåste varmluft på vindrutorna. Om man behövde extra värme kunde man lossa slangen och stoppa upp den i byxbenet så kändes det genast lite bättre.”

Flygkapten Anders Rogberg berättar:

”Om något flygplan har haft egenskaper som kräver flygkunnskap så är det faktiskt C-46 Commando. Där skiljdes agnarna från vetet bland piloterna. Jag flög maskinen endast 200 timmar. Hur många avåkningar som skedde på Bromma vet jag inte men jag har bevitnat ett antal.

Att starta i 15 knops sidvind krävde fulla skevroder och ett asymmetriskt motorpådrag. Den stora fenan var ett våldsamt vindfång och eftersom maskinen vägde sina modiga 23 ton som skulle balanseras på de två huvudhjulen, fanns där en dynamisk kraft som verkligen krävde ett varmsamt handlag.”

C-46 som flyger i dag

I dag är det få Curtiss CW-20 eller C-46 Commando som flyger. Ett antal C-46 i olika länder står i förråd eller



Cockpit i kanadensiska Buffalo Airways Curtiss C-46 C-FAVO. Som synes är utsikten utmärkt åt alla håll!

är uppställda på museer utan att vara flygvärdiga.

Hos Buffalo Airways i Kanada fanns tidigare en antal C-46 men i dag är bara två plan flygvärdiga. Bolaget har också ett antal C-46 "reservdelplan" samt ett i förråd hos bolaget SASCO. Dessa plan passar mycket bra i Kanada där behovet av frakt mellan olika orter i ödemarkerna är stort. De har korta start- och landningssträckor och stor lastkapacitet.

I USA finns sex luftvärdiga C-46 varav två under reparation. Av dessa finns fyra i Alaska, där Everts Fuel Cargo har tre och Everts Air Cargo har en. Commemorative Air Force har två (N53594 och N78774) aktiva plan.

C-46 *Tinker Belle* som ägs av museet i Monroe i North Carolina används fortfarande för flygning med museets gäster, fallskärmshoppning och flygshower. Till detta kommer ett antal konserverade för att eventuellt tas i bruk eller användas som reservdelar. Flera

kommer från Japans självförsvarsstyrkor som flög C-46 ganska sent.

Om man söker "Curtiss C-46 survivors" på internet finner man en förteckning över bevarade C-46. Totalt finns ungefär 60 kvar. De flesta på museer men många är uppställda och till salu, framför allt i Sydamerika. ✈

Källor:

- Tidskriften Kontakt 1978
- Piloten och författaren Lars Gibson
- Trettio år med Transair Sweden, SFF
- www.historynet.com/going-commando.htm
- www.historyofwar.org/articles/weapons_curtiss_C-46_commando.html
- www.aviation-history.com/curtiss/c46.htm
- www.airplanes-online.com/c46-commando.htm

Buffalo Airways är en av världens sista operatörer av C-46 och har 2021 två luftvärdiga exemplar. På bilden C-GTXW, som dessvärre förstördes vid en buklandning 2015.



Flagship Detroit Foundation

– Amerikas Flygande Veteraner



Flagship Detroit är inte bara världens äldsta flygande DC-3. Vid sidan av Daisy säkert också en av de allra blankaste!

Flagship Detroit är världens äldsta flygande DC-3. Bevarandet av flygplanet har många likheter med Flygande Veteraners arbete med Daisy.

Av Sture Friedner

George Dennis, flygkapten hos American Airlines, köpte 2004 *Flagship Detroit*. Flygplanet hade levererats till American Airlines redan 1937 som en av de 20 allra först DC-3 som tillver-

kades. Hon är i dag världens äldsta luftvärdiga DC-3.

George Dennis samlade ihop en grupp kollegor som tillsammans bildade den ideella stiftelsen Flagship Detroit Foundation som sedan

dess flyger och äger flygplanet. Gruppen sökte bidrag för restaureringen hos flygplanetns första ägare American Airlines, men bolaget ville trots sin gemensamma historia med flygplanet inte sponsra projektet ekonomiskt. Dock erbjöd American hangarutrymme vid sin Kansas City-bas, där flygplanet placerades. Att få en förstklassig lokal att arbeta i var av ovärderlig hjälp för gruppen. Att där även arbetade några av American Airlines bästa flygmekaniker var rena vinstlotten. De tusentals arbetstimmar som dessa bidrog med till restaureringen gjorde projektet möjligt. Om stiftelsen varit tvungen att betala för teknikerna skulle projektet inte gått att genomföra. På sin fritid, nätter, helger och semestrar arbetade alla med projektet. Sedan stiftelsen förvärvade flygplanet har det sedan varit ett nästan kontinuerligt fortsatt arbete, ett gammalt flygplan kräver som vi vet underhåll. Medan renove-

Flagship Detroit hålls i mycket fint originalskick.





Flagship Detroit 1938 på flygplatsen i Midway, Texas. De små fönstren vid överbäddarna i den ursprungliga versionen DST har tagits bort då Flagship Detroit blev en "vanlig DC-3" för dagtrafik.

ringen pågick fick en grupp piloter, mestadels ursprungliga stiftelsemedlemmar och Boeing 777-kaptener hos American Airways, träna för att flyga det historiska flygplanet.

Gemensam historia

Flagship Detroit's historia sammanfaller i mycket med Douglas DC-3:s historia. Redan tre år efter introduktionen av flygplanstypen gjordes 80 procent av alla flygresor med DC-3. Det var nu möjligt att flyga hela vägen kust-till-kust i USA utan att behöva övernatta längs vägen. Med lite tur kunde en passagerare i en DC-3 resa nästan vart som helst i USA på en enda dag.


American Airlines DC-3 utrustades som "dagplan" med 21 stolar, vilket blev den mest populära versionen av DC-3:an. Den hade ett pentry även för varma måltider som serverades på porslinstallrikar och med bestick formade som profilen på ett flygplan. I början tillhandahölls måltidsmaten ofta av kontrakterade hemmafruar som bodde nära mellanlandningsflygplatserna längs flygvägen. Man sade, med all rätt, att flygbolaget serverade hemlagad mat till sina passagerare!

För första gången kunde flygbolagen äntligen börja tjäna pengar på

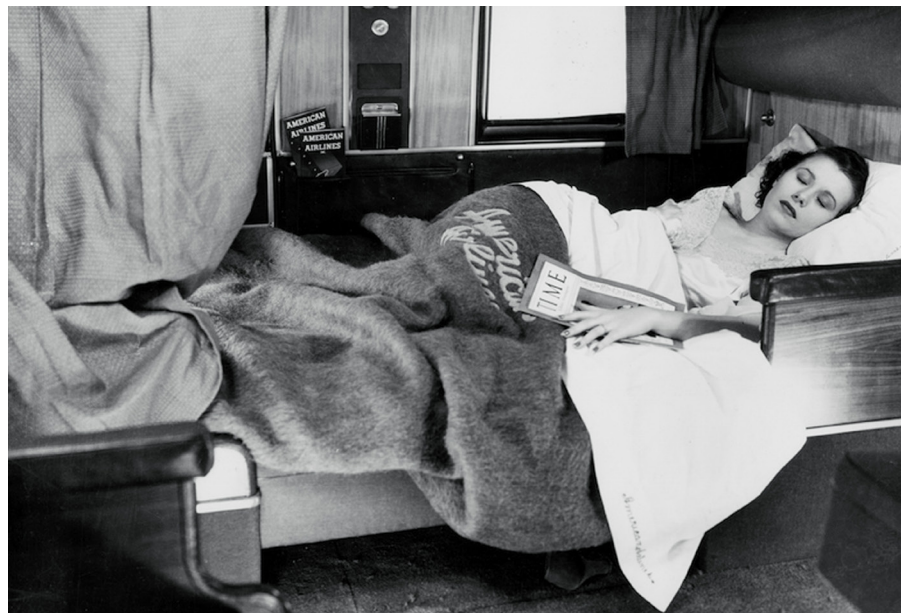
passagerartransporter. Innan DC-3 fick flygbolagen förlita sig på statliga subventioner och flygposttransporter. Mer än något annat bevisade DC-3 att flygresor, även om de fortfarande var en aktivitet för ett fåtal, hade verklig ekonomisk potential.

Inom tre år efter DC-3:s introduktion hade antalet flygresor fördubblats och flygbolag blev en egen bransch. Inte överraskande dominerade Douglas Aircraft flygplanstillverkningen i flera år. Efter DC-3 kom DC-4, DC-6 och

DC-7. I jetåldern följde DC-8, DC-9 och DC-10.

Flagship Detroit har tillverkningsnummer 1920 och registrerades som NC17334. Hon levererades till American Airlines i mars 1937 i Phoenix, Arizona, dit alla amerikanska DC-3 levererades för att slippa Kaliforniens omsättningsskatt. Under de kommande tio åren flög Flagship Detroit passagerare och post på American Airlines rutter över hela landet. Den mest trafikerade ruten blev Chicago- 

Med tågens pullmankojer som förebild hade DC-3 version DST bäddbara säten.



New York-Detroit. Det finns inga uppgifter om att det skulle skett några incidenter eller skador på flygplanet under åren i Americans tjänst.

Flagship Detroit blev inte, som så många av hennes syskon, inkallat under andra världskriget. I stället användes flygplanet för reklamändamål – och även som presidentplan. Eleanor Roosevelt medföljde på många resor. Hon satt alltid på samma plats längst bak på höger sida, precis framför entrédörren. Det har sagts att hon ville vara den sista personen att gå ombord och den första personen att stiga av planet. Av detta kan man förstå att hon nog var lite flygrädd.

Detroit besprutningsplan

År 1947 överläts planet till Banco de Mexico och sedan till Beldex Corporation i St Louis. En rad ägare följde under de kommande åren. 1995 registrerade K & K Aircraft (numera Dynamic Aircraft) flygplanet. De använde planet för insektsbesprutning i flera år i olika myggtrottningsprogram runt om i USA. Flygplanet ställdes så små-

ningom av när K & K övergick till Beechcraft King Air.

Renoveringen

2004 köptes alltså flygplanet av kapten Dennis och gruppen i Flagship Detroit Foundation för 160 000 dollar, motsvarande drygt en miljon kronor med dåtidens växelkurs. I köpet ingick även en reservkropp, fem motorer och massor av reservdelar. Även om flygplanet, dess avionik och system var i behov av omfattande renovering, så var Wright-motorerna relativt fräscha med bara cirka hundra timmars gångtid sedan senaste översyn. Flygplanskroppen hade c:a 45 000 timmars flygtid.

Flygplanet ändrades nu tillbaka från flygbesprutningsplan till passagerarplan. Man bytte även vingar och renoverade trapp-dörren på höger sida. Landningsstället konverterades från DC-3- till C-47-standard med skivbromsar. Ny avionik och modernare instrumentpanel installerades.

Från början hade flygplanet varit en DST, "Douglas Sleeper Transporter"



FOTO STURE FRIEDNER

Motorerna i de första DC-3 var Wright R-1820 Cyclone 9 à 890 hk. *Flagship Detroit* har en senare variant à 1 350 hk.

med 14 passagerarplatser som kunde omvandlas till sängar. Men sovkonfigurationen hade bytts ut redan efter de första åren, American Airlines hade snart insett att 21 passagerarplatser var ekonomiskt bättre än de 14 i DST-versionen. DST-flygplanen hade små rektangulära fönster ovanför de övre kojerna. Dessa hade installerats efter att passagerarna beskrivit känslan i de övre kojerna som att man låg i en kista. På *Flagship Detroit* hade dessa fönster för länge sedan satts igen.

De flesta DC-3 som tjänat ut som besprutningsplan har gått ett tråkigt öde till mötes – som här i Florida, 2019.



FOTO STURE FRIEDNER



Flagship Detroit har kvar den ursprungliga trapp-dörren på höger sida.

Flygplanet hade som sagt använts som besprutningsplan åren innan stiftelsen förvärvade den. Det här var både bra och dåligt. Flygplanet hade på grund av detta varit relativt väl underhållet och var luftvärdigt, med bra motorer. Men åren som besprutningsplan hade oundvikligen lett till spill av illaluktande bekämpningsmedel inuti flygplanet. Bland annat hade trädukarna blöts upp av kemikalierna. Efter avlägsnandet av trägolvet krävdes det hundratals timmars frivilligt rengöringsarbete för att få bort alla spår av kemikalierna. Vid renoveringen byttes det ursprungliga tunga plywoodgolvet ut mot ett modernt "bikakegolv" vilket resulterade i en stor viktminskning för flygplanet och en motsvarande förbättring av prestanda.

Flagship Detroit har fått kraftigare landställ från C-47 och skivbromsar och trevliga stoppblock.



FOTO STURE FRIEDNER

Man ville återställa flygplanets inre till dess ursprungliga konfiguration. Det fanns gott om dokumentation om de mekaniska systemen för DC-3, men dokumentation om inredningsdetaljer, arrangemang och konstruktion saknades. Flygplanet var helt tomt, inga spår av kabinens sittplatser, pentry, de bakre skotten, toaletten eller sidoväggarna fanns kvar. Rekonstruktionen fick göras utifrån bilder av tidiga American Airlines-DC-3 och med delar som tagits från reservkroppen som medföljde köpet.

Allt arbete resulterade i en exakt rekonstruktion. De ljusblå sätena och den mörkblå mattan designades ursprungligen av American Airlines chef C R Smith. De ser i dag ut som de gjorde när Douglas Aircraft överlämnade flygplanet till American Airlines i mars 1937. Trappdörren sitter på höger sida eftersom American Airlines tidigare flygplan av modell Ford Tri-motor hade dörren på höger sida och Americans ramper var anpassade för dessa. Därför fick även de första DC-3 dörren på höger sida. Tanken med att ha ingången på höger sida var att lastluckan satt på vänster sida så att lastningen kunde ske utan att kollidera med passagerarna. Dessutom kunde kaptenen starta den vänstra motorn, medan passagerarna fortfarande gick ombord, vilket sparade tid.

American Airlines tekniker och mekaniker ägnade betydande tid åt

restaurering av *Flagship Detroit*. Stiftelsen uppskattar att minst 4 000 mantimmar har utförts av frivilliga sedan 2005. Personalen i American Airlines, inte flygbolaget självt, har varit den drivande kraften bakom återuppbyggnaden och restaureringen av denna historiska klenod. Här kan man jämföra med Flygande Veteraners och SAS insats för Daisy.

Medlemsflygningar

Medlemskap i Flagship Detroit Foundation kostar hundra dollar per år vilket berättigar till en medlemsresa med flygplanet. Varje flygning varar c:a 20 minuter. Man flyger normalt så länge det finns tillräckligt antal passagerare som vill följa med. Av den anledningen offentliggörs inte några exakta tidtabeller. Det är heller inte möjligt att göra en bokning i förväg. Under flygningen kan man flytta runt i kabinen och besöka cockpit för att fotografera och se utsikten framåt. Alla passagerare måste fysiskt kunna gå i och ur planet utan hjälp via dörrtrappan. Medlemmar får i mån av plats medfölja planet gratis då det ombaseras mellan olika flygfält.

Flagship Detroit Foundation är givetvis oerhört tacksam för det stöd som stiftelsens sponsorer ger. Dessa företags generositet är viktiga för att hålla flygplanet flygande. ✚

Källa: Flagship Detroit Foundation

FOTO CG VON ROSENS FOTOARKIV



I luften mer än de flesta

Visst blir man rädd, då man är med om en jordbävning om 9,2 på richterskalan och flygledartornet störtar till marken? Detta är vad som hände Flygande Veteraners båda flygvårdar Margaretha och Bengt Wählin då de var stationerade i Anchorage i Alaska!

Av Sture Friedner

Många av Flygande Veteraners medlemmar har lärt känna detta vänliga par genom de ”Marianne-karameller” som delats ut då de flugit med Daisy utan att ha en aning om denna allvarliga händelse. Här berättas mer om Margarethas och Bengts spännande liv.

Uppväxt i Bishoftu

Margaretha hade en annorlunda barndom för att vara svensk, hon växte upp i Afrika. I byn Bishoftu några mil söder om Addis Abeba i Etiopien byggde hennes pappa, flygaresset Carl Gustaf von Rosen, efter andra världskriget upp ett flygvapen åt kejsare Haile Selassie. Det var härligt att växa upp

i det fredliga Etiopien vid denna tid, alltid sommar och varmt och ibland flög familjen med sin Beechcraft Bonanza och badade i Aden – eller ända till Sverige.

I Bishoftu bodde familjen alldeles vid startbanan, så Margaretha och hennes syskon växte upp med ljudet av startande och landande flygplan. Men när hon var 17 år ville hon ändå få en svensk examen och flyttade till mormor i Stockholm där hon tog studenten. Men sedan var det naturligt att hon sökte sig till flyget, hon hade ju det i blodet. Hon började som flygvårdinna på SAS 1959.

1962 träffade hon sin blivande make, Bengt Wählin, som var purser

Syskonen Eric von Rosen och Margaretha Wählin framför Eric's Beechcraft A35 Bonanza med V-tail, en likadan som familjen hade i Etiopien när de var barn.



FOTO STURE FRIEDNER

Familjen von Rosen framför sin Beechcraft A35 Bonanza med V-tail ETP-12. Margaretha med Eric i famnen, Carl Gustaf, Gunvor och Astrid.

på SAS och genom arbetet hamnade de på många fantastiska platser i världen.

Bengt hade börjat sin yrkesbana på havet hos Svenska Amerikalinjen och jobbat sig över till Amerika ett flertal gånger och USA är fortfarande ett av hans favoritländer – där firar man hans födelsedag som är den 4 juli... 1954 började han flyga som steward och avancerade sedan till purser.

Att arbeta i ett internationellt flygbolag som SAS innebar på den tiden långa resor och utlandsstationering på många av de främmande platser som SAS flög till – bolaget hade ett av världens längsta linjenät på 1950-talet. Bengt har flugit till alla världsdelar och besökt de flesta av jordens länder. Margareta har också arbetat på långlinjerna och de försökte ordna så att, när det gick, de fick bli placerade på samma ställe och flight. De har härliga minnen från Kapstaden, Bangkok, Rom, Aten, Vancouver, Alaska och många andra platser runt om i världen som de besökt. Men i Anchorage var de med om det otäcka ”Långfredagskalvet” 1964 som mätte 9,2 på richterskalan, den tredje kraftigaste jordbävningen i världen någonsin!

Margaretha och Bengt har två barn, deras dotter är flygvårdinna liksom sin mamma medan sonen har som hobby att klättra i berg. Det var knepigt då barnen var små att få ledigt från jobbet, och detta fick lösas genom att Margaretha började hos charterbolaget Scanair och flög till semesterdestinationerna – på nätterna – medan farmor sov hos barnen.

Även Bengt arbetade efter sin pensionering ett tag på ett charterbolag och var då stationerad i Turkiet och på Rhodos, men bolaget gick i konkurs och Bengt började i stället att flyga med Daisy. Detta var för 22 (!) år sedan, 1999.

Äldste aktive hockeyspelaren

Bengt Wählin växte upp på Stora Essingen i Stockholm och blev tidigt medlem i Essinge IK, där han spelade ishockey. Så småningom fick han byta till Solna ”OldBoys” och på den vägen



Alltid på topp! Margaretha Wählin tar en lufttur bland alperna i Chamonix.

är det – Bengt är Sveriges äldste aktive ishockeyspelare! Men inte bara hockey utan även tennis, bandy och golf hör till Bengts grenar.

Sporterna är något han har kunnat utöva även på sina utlandsdestinationer. Hemma hos Bengt och Margaretha finns en världskarta full med nålar som märker ut var han har spelat matcher, svarta nålar för hockey (svart puck), röda för bandy (röd boll) och vita för golf och gula för tennis. Det är väldigt många nålar och de sitter ”över allt i världen”.

Man kan ju undra hur det gick att spela hockey i Dubai eller Abu Dhabi och Bengt berättar att han blev förvånad då det kom araber i turban och ”nattlinne” som bytte om till full hockeyutrustning. En gång hade Bengt tagit med sig begagnade klubbor från Sverige, då han skulle spela hockey med ett juniorlag i Bangkok. Klubborna hade han lagt i ett skidfodral vilket gav upphov till glada kommentarer från hans arbetskamrater som tyckte det var festligt att han skulle åka skidor i Thailand. Det stämde liksom inte riktigt! Bengt har spelat tennismatcher i 33 olika länder, hockeymatcher i elva, golf i åtta och bandy i tre! Att vara flygbolagsanställd och kunna resa hade sina fördelar...

De flesta flygplanstyperna

Margaretha utbildade sig i början av 80-talet till sjukgymnast ”för då kunde hon ta hand om de sönderslagna spelarna då hon var med på Bengts idrottsresor...”



Bengt Wählin, purser på DC-3:an Daisy.

Som sjukgymnast blev hon gym-paledare på Friskis & Svettis och som sjukgymnast fick hon ta passen i ”ryggjympa” och andra specialiteter som krävde sjukgymnastutbildning. Och i Friskis & Svettis är Margaretha kvar som gypaledare fortfarande! Man ska inte tala om en kvinnas ålder men hon tillhör definitivt dem som varit med längst i gamet!

Margaretha Wählin började arbeta hos SAS 1959 och har tjänstgjort på de flesta av SAS flygplanstyper och även i Scanairs flygplan. Hon har arbetat i DC-7C, DC-8, Caravelle, DC-9, Boeing 727, Convair Coronado och nu även DC-3 hos Flygande Veteraner. Också Margarethas bror Eric von Rosen har arbetat hos Flygande Veteraner – både som föreningens ordförande och kapten på Daisy. Ibland har Margaretha och Eric flugit tillsammans och då har Eric annonserat i högtalarna att: ”Nu kommer min syster att ta hand om er”. En gång annonserade han också att hans styrman skulle flyga planet. Men det var mycket termik och flygningen blev skumpig. På hemresan var vädret bättre och då viskade en liten dam till Margaretha: ”Din bror flyger mycket bättre.”

Bengt Wählin är en av de få i dag aktiva som har arbetat i kabin på en reguljär DC-3-flight! Men i början var det mest DC-4, sedan DC-6 och DC-7, Caravelle, Convair Coronaro, DC-8, Boeing 737, 757, 767, DC-10 och 747 Jumbo Jet. Att vara

purser på Jumbomaskinerna var speciellt eftersom personalen utgjordes av 16 personer som skulle fördelas på de olika *gallierna*. Men SAS hade även 747:or som var till hälften cargomaskiner. Ett roligt minne var då de transporterade hästar i cargoutrymmet i aktern på planet och Bengt tog med en liten flicka som var passagerare så hon fick klappa hästarna. När flickan kom tillbaka till sin mamma och berättade vad hon gjort blev hon inte trodd...

Detta strävsamma par har levt tillsammans med flyg, idrott och gymnastik som gemensam nämnare. Och som Margaretha säger: ”Att höra ljudet av kolvmotorerna från en DC-3 är musik i själen till skillnad från jetålderns tjuvande.” Så känner vi Carl Gustaf von Rosens dotter! ✚

Bengt Wählin, Sveriges äldste aktive hockeyspelare!



Vilka är vi på Service Center?

FOTO CHRISTER PERSSON



Överst. från vänster: Hans Svanström, Heidi Klawan, Birgitta Sköldqvist och Christer Mellgren. Underst från vänster: Christer Persson, Britt-Marie Bergström, Britt Morel, Ulla Järvinen och Mona Cedwall.

Av Mona Cedwall

I föreningens servicecenter (SC) är vi ansiktet utåt mot våra medlemmar. Hit ringer eller mejlar medlemmar som vill ha hjälp eller besked i olika föreningsfrågor. Här sker också, förutom vanlig administration, postorderhantering och försäljning av profilprylar från lilla shoppen. Här är alla välkomna in att handla eller bara prata flyg och där kan vi entusiasmera för medlemskap i föreningen.

Vi är ett gäng på tio ideellt arbe-

tande årsrika personer som jobbar två och två varsin vardag i veckan. Vi har en stående dag varje månad där vi träffas allihop under avspända former och diskuterar både vad som hänt sen sist och vad som är på gång från styrelsen.

På **måndagar** jobbar **Britt-Marie Bergström** och **Hans Svanström**:

Britt-Marie

är utbildad forskollärare och har gått kurser i teaterteknik och dramape-

Christina Hellberg (till vänster) ansvarar för Service Center på Bromma och Britt Morel är centrrets samordare. Britt är också ansvarig för Flygande Veteraners medlemsfrågor.



FOTO CHRISTER PERSSON

dagogik. Arbetat som receptionist i Swedair och är kyrkvärd och värdinna i Gustav Vasa kyrka. Vid en flyguppvisning 1990 på Hässlö blev det premiärflygning med Daisy, där Britt Morel var flygvärdinna. Upplevelsen och den fina stämningen blev början på långt medlemskap. Blev aktiv funktionär år 2005. Började i föreningens stora butik, det var intressant redan första dagen, känslan av trivsel kom direkt. Böcker har alltid fascinerat och flygböckerna i nuvarande lilla shoppen är mycket populära.

Hans

är utbildad teleingenjör i Stockholm, tidigare anställd på Trimble i Danderyd som är ett lantmäteriföretag som utvecklar laserinstrument för vinkel- och avståndsmätare. Utbildad fotograf i försvarsmakten på AMF1. Har åkt runt i Europa på MC samt upp till Nordkap. Blev medlem i Flygande veteraner 2012 och är dess sändaramatör med signal SK5FV i Västerås och SK0FV i Bromma. Började på SC 2020 med försäljning av profilprylar.

På **tisdagar** jobbar **Mona Cedwall** och **Christer Mellgren**:

Mona

är utbildad till kamrer som nu för tiden heter ekonomansvarig. Har arbetat hela yrkeslivet med ekonomi inom byggbranschen, ett par små och stora bolag, avslutade som distriktsekonom på Skanska. Klev in i "Daisys värld" 1984, blev aktiv funktionär 1993 med ekonomiansvar. Pausade år 2006 men återkom som aktiv 2014–17 som ekonomiansvarig. Övergick därefter helt till resebokningsgruppen på SC. Nuvarande sysslor på SC är ekonomirapporter på försäljningen från shoppen samt utveckling av rutiner tillsammans med övriga på SC. Fritiden spenderas gärna i en liten stuga i norra Upplands skog där både el och rinnande vatten saknas. Hyr även en kolonilott tillsammans med syster Britt (se nedan, torsdagar) i Beckombergaparken.

Christer M

har en lång bakgrund inom tillverkningsindustrin i Sverige samt några år i slutet av 60-talet i England. Nackabo sedan födseln men flyttade till Bromma 2012. Har alltid varit intresserad av flyg och bilar, även ett stort idrottsintresse, både sommar- och vintersport. Spelat tennis och badminton. Fritidshuset i Roslagen med växthus, blommor, buskar och träd upptar en stor del av tiden året runt. Började på SC 2017 med allmänna uppgifter och assisterar Mona på tisdagar.

På **onsdagar** jobbar **Birgitta Sköldqvist** och **Heidi Klawan**.

Birgitta

berättar att intresset för Flygande Veteraner och Daisy föddes en regnig sommar vid besök på flygdag i Norrtälje år 2000, vilket resulterade i medlemskap. I yrkeslivet arbetat bl a på SAS och Linjeflyg, där flygintresset föddes, och avslutades på bensinbolaget OK-Q8. Började 2003 som funktionär i stora butiken och som efter stängningen 2013 övergick till lilla shoppen i SC. Onsdagarna har blivit "heliga" med sysslor inom resebokningarna och övrigt som ingår i service till våra medlemmar.

Heidi

blev medlem i föreningen 1990 genom sin man som är mycket flygintresserad. Har nu varit aktiv funktionär i 20 år och har jobbat i stora butiken och numera på SC i lilla shoppen med försäljning och den årliga inventeringen.

På **torsdagar** jobbar **Britt Morel**, **Ulla Järvinen** och **Christer Persson**.

Britt

har arbetat på förskola, som telefonist på IBM i Västerås och till sist, efter flytten från Västerås till Stockholm, blev telefoniansvarig plus receptionist på STIM. Kom med i Flygande Veteraner 1986. Var flygvärdinna i Daisy under tolv år på sommarhalvåret och skidinstruktör i Västerås slalomklubb på vintern. Började också hjälpa till med medlemsregistrering. Övergick så småningom från C/A till att bara ägna sig åt medlemsregistreringen. År 2020 installerades ett helt nytt medlemsprogram som ska förbättra service till medlemmarna. Ansvarar för samordningen på SC. På fritid grävs det gärna i jorden och sås frön på kolonilotten sommartid och en skidresa på vintern är aldrig fel.

Ulla

kom till Sverige 1965 och har jobbat som undersköterska i nästan 30 år, bl a på Karolinska. Därefter jobbat på Gatu-kontoret som trafikvakt och kontrollant av tunga transporter genom Stockholm. Flygintresset finns sedan barnsben och när Bromma flygplats 2016 fyllde 60 år framkom att man inte behövde vara pilot för att vara med i Flygande Veteraner. Blev då medlem och aktiv i SC. Är även assisterande reseledare under flygsäsongen. Fem år av idel glädje. Älskar att baka, så torsdagar kan vara värt ett besök.

Christer P

yrkeskarriären avslutades med 20 år som försäljningschef på Fuji Film. Därefter tio år som säljansvarig på Svensk Flyghistoriska Förening (SFF) med inriktning flyglitteratur. Kuriosa: Två veckor efter pensionering från Fuji Film inträffade finanskrisen och två veckor efter avslutet hos SFF, inför deras flytt till Nyköping, bröt pandemin ut. Hur ska man tolka det? Började år 2020 på SC med ansvar för föreningens web-shop med försäljning av flygböcker. På torsdagar är det förpackning och distribution av beställda böcker som är huvuduppgiften. ✈

Nya funktioner i Flygande Veteraner

Av Christer Persson

En ny verklighet, ett nytt regelverk i organisationen och ett långt flyguppehåll har fört med sig en rad förändringar. Vi har ett nytt bokningssystem och en nyetablerad webshop. Nya funktioner för med sig nya behov. För att hantera detta har vår organisation ytterligare förstärkts.

Bokningen av flygningar med Daisy har moderniserats och leds nu av Birgitta Thorsén. Hon är väl känd inom föreningen sedan tidigare. Birgitta jobbade i butiken från 2011, satt med i Flygande Veteraners styrelse under ett par år och var en uppskattad reseledare för några år sedan. I sin tidigare yrkeskarriär arbetade hon bland annat på SAS Aero Engine som personalkonsulent. Hennes sambo, Peter Lindström, har jobbat som mekaniker hos Flygande Veteraner och har en



Birgitta Thorsén och Christer Persson.

bakgrund inom DN, bland annat tidningens flygavdelning.

Undertecknad, Christer Persson, började i butiken på Bromma 2008 strax efter pensionering från jobbet som försäljningschef vid Fujifilm och var kvar där till butikens stängning 2012. An-

svarar för webshopen, med försäljning och inköp av framför allt flygböcker.

Birgitta och jag drev tillsammans Medlemservice hos Svensk Flyghistorisk Förening på Östermalm under många år, innan föreningen flyttade till Nyköping under 2020. ✈

Medlemsflygningar 2021

Flygande Veteraner har när detta skrivs, i mitten av maj, ännu inte kommit igång med några medlemsflygningar. Vår förhoppning är att vi kan komma igång under juni. Det reseprogram som presenterades i mars har behövt ändras på flera punkter, bland annat har Flygvapnets flygdag på F 21 ställts in, vilket gör att Daisys besök till Luleå också ställs in.

Rundturen från Hässlö kommer att ske så snart det går, men något datum kan vi inte säga i nuläget.

Teknikresan till Karlskoga, resa nr 24 och 241, flyttas fram till 18 augusti.

Resan till Lidköping-Kinneulle, nr 52 och 521, flyttas till 5 september.

Den 4 september planerar vi en resa till Skavsta, mer information kommer.

Under rubriken ”Medlemsflygningar” på vår hemsida www.flygandeveteraner.se finner du reseprogrammet som

uppdateras succesivt.

Den rådande situationen med pandemin gör att det fortfarande är svårt att sja om framtiden. Vilka krav vi kan komma att behöva ställa på de enskilda passagerarna i form av munskydd, in-tyg eller annat för att kunna följa med på en flygning är fortfarande en öppen fråga. Vi betonar åter att Flygande Veteraner naturligtvis följer myndigheternas anvisningar och restriktioner.

Närmare information hur man bokar en resa finns på nästa sida. Pandemin har föranlett oss att tillfälligt ändra reglerna kring avbokning av en resa, se separat information.

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
 070 761 49 14

Per-Olov Bortas
per-olov.bortas@flygandeveteraner.se
 070 778 27 35

Björn Crantz
bjorn.crantz@flygandeveteraner.se
 070 632 66 96

Sture Friedner
sture.friedner@flygandeveteraner.se
 070 493 75 00

Ulla Järvinen
ulla.jarvinen@flygandeveteraner.se
 0727 30 18 13

Daniel Löfgren
daniel.lofgren@flygandeveteraner.se
 070 372 55 11

Regler och förutsättningar för våra flygningar 2021

Vem får flyga med?

För deltagande på 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. Notera att barn upp till 12 års ålder har gratis medlemskap men måste ändå vara registrerade i vårt medlemsregister. Full avgift för flygningen måste dock betalas. Alla är välkomna som medlemmar och du anmäler dig enkelt på hemsidan.

Bokning

Du bokar flygningar på hemsidan på sidorna för de olika flygningarna. När du hittat den resa du vill boka loggar du in och bokar direkt online. Du kan betala med kort eller Swish direkt vid bokningen eller via bankgiro faktura som skickas med e-post. Det går även att boka i Medlemsportalen Mina Sidor. Steg-för-steg-instruktion om hur du bokar finns på hemsidan.

Om du har problem med att boka online kan du kontakta bokningsansvarig på e-postadress: resor@flygandeveteraner.se eller Flygande Veteraners Servicecenter som är bemannat måndag-torsdag mellan klockan 11.00 och 14.00.

Om flygningen är fullbokad så kan du ange att du är intresserad av att stå på kölista, så kontaktar vi dig om det på grund av avbokningar blir lediga platser tillgängliga.

Betalning

Resan betalas enklast online med kort eller Swish direkt vid bokningen. Betalning kan även göras via bankgiro faktura som skickas med e-post. Om betalning sker via bankgiro så var noga med att ange rätt bankgiro nummer och OCR-nummer vid betalning. Resan ska vara betald senast 14 dagar innan avresa, oavsett förfalldatum som står på bankgiro fakturan. Se även informationen för respektive flygning om speciella betalningsregler gäller.

Vad ingår i resans pris?

Flygresan till och från destinationsorten och i förekommande fall busstransfer på destinationsorten, t ex till och från hotell eller till och från besöksobjekt. Mat och logi tillkommer om inte annat anges. Vidare kan enklare catering ingå under resan om flygtiden uppgår till en timme eller mer. Catering kan därför inte förväntas på våra kortresor.

Avbokning

Avbokning sker via formulär på hemsidan.

Om avbokning sker tidigare än 30 dagar innan avresa återbetalas hela resans pris. Vid avbokning senare än 30 dagar, men tidigare än 14 dagar innan avresa återbetalas 50% av resans pris. Vid avbokning senare än 14 dagar innan avresa måste fullt pris för resan erläggas, dvs återbetalning görs inte. I fall av sjukdom gäller egen reseförsäkring. Vid resor till utlandet gäller det sista avbokningsdatum som anges i beskrivningen av resan.

Avbokningsregler under pandemin: Vid avbokning av resa av pandemirelaterad orsak tidigare än 7 dagar innan planerad avgång återfås hela kostnaden för flygningen. Vid avbeställning senare än 7 dagar innan resan men tidigare än 2 dagar innan resan återfås 50 % av kostnaden. I det fall avbokning sker senare än 2 dagar innan resan sker ingen återbetalning. Utlägg som föreningen har gjort för bokade hotellrum och kringarrangemang kanske inte kan återbetalas på grund av extern parts avbokningsregler. Dessa temporära avbokningsregler gäller tills annan information ges.

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. Reseskyddet i din hemförsäkring kan också ge ett visst skydd. Kontakta ditt försäkringsbolag för information.

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.

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.

Så här bokar du en flygning med Daisy

I år blir första säsongen som vi använder vårt nya medlemsystem för bokning av flygningar med Daisy. Fördelen med det nya systemet är att du kan göra din bokning dygnet runt och betala den online på hemsidan. Du får en bokningsbekräftelse via e-post efter genomförd bokning. Systemet håller automatiskt reda på hur många platser som finns kvar, eller om flygningen är fullbokad. Vi har arbetat hårt med att testa och anpassa systemet, men vi ber om ditt överseende om allt inte fungerar perfekt från start. Nedan är en instruktion om hur du bokar en flygning i det nya systemet. En steg-för-steg-instruktion med bilder finns också på hemsidan.

Förutsättningar

För att du ska kunna boka en flygning med Daisy på hemsidan krävs att du är medlem i Flygande Veteraner, dvs har betalat medlemsavgiften samt att du kan logga in på Mina Sidor i Medlemsportalen.

För att du ska kunna logga in i Medlemsportalen måste vi ha din e-postadress registrerad i medlemsregistret och att du själv har skapat ett eget lösenord. Kontakta medlemservice via kontaktformuläret på hemsidan om du har problem att logga in.

Vidare är det viktigt att du har angivit ditt mobilnummer på sidan "MIN PROFIL" i medlemsportalen, så vi kan kontakta dig med viktig information gällande bokningen eller flygningen.

Om du även vill lägga till ytterligare medlemmar i din bokning så måste du veta övriga medbokades nya femstelliga medlemsnummer samt korrekt stavat för- och efternamn, som det är angivet i vårt medlemsregister. Denna information hittar dina medbokade på sina egna Mina Sidor i Medlemsportalen.

Bokning

En sammanställning av alla flygningar som är planerade med Daisy finns, liksom tidigare år, listade i flygprogrammet på hemsidan under rubriken "Flygningar".

På varje flygnings individuella sida

finns detaljerad information om flygningen och arrangemanget, såsom datum och tid för flygningen, avreseflygplats, pris och eventuella tillkommande kostnader. På denna sida finns även en bokningslänk "Boka här", som öppnar bokningsformuläret. Då blir du uppmanad att logga in om du inte redan är inloggad i Medlemsportalen.

I nästa steg ska du fylla i alla efterfrågade deltagaruppgifter. Vikt är alltid obligatoriskt och är ett myndighetskrav. Personnummer efterfrågar vi endast då detta är nödvändigt, t.ex. om Daisy ska landa på en militär flygplats eller liknande. Denna information lagrar vi endast så länge evenemanget pågår och kommer att raderas efteråt. Om flygningen inkluderar övernattnings så ska du även ange vilken typ av boende som önskas och eventuella önskemål ang. boende.

Boka medresenär

Om du vill boka en eller flera medresenärer klickar du på länken + Addera ytterligare en deltagare.

Fyll i alla efterfrågade uppgifter för de medbokade. Alla dina medbokade måste vara medlemmar i Flygande Veteraner. Observera att du måste ange deras nya femstelliga medlemsnummer (individnummer), Förnamn och Efternamn exakt som det är registrerat i medlemsregistret. Annars kommer inte medlemskontrollen att fungera och bokningen kan inte utföras.

Betalning

I nästa steg visas en sammanställning av alla bokade i bokningen samt totalt belopp som ska

betalas för flygningen. Kontrollera att uppgifterna stämmer. Välj önskat betalningssätt, som är kort (Mastercard och Visa), Swish eller Faktura via e-post.

Betalning med Faktura med e-post

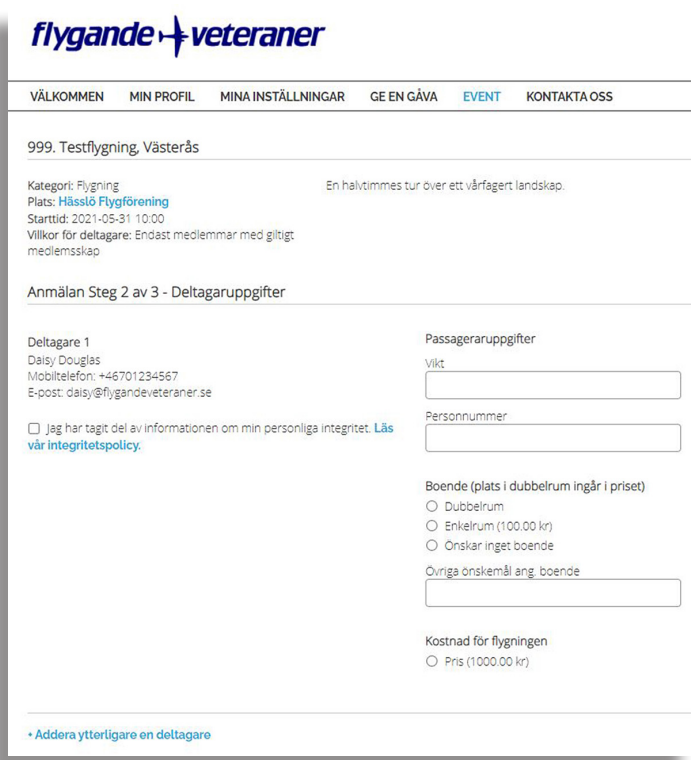
Om Faktura via e-post valdes kommer en bankgirofaktura att skickas som ett PDF-dokument till din e-postadress inom några minuter. Betala fakturan så snart det är möjligt. Bokningen är inte bekräftad förrän full betalning har inkommit. Var mycket noga med att ange korrekt bankgironummer och OCR-nummer när du utför betalningen. Båda dessa nummer hittar du på bankgirofakturan.

Bokningsbekräftelse

En automatisk bokningsbekräftelse kommer att skickas till din e-postadress inom några minuter efter bokningen. Om du inte får något mejl, ta en titt i skräpposten. Det händer att automatiskt genererade meddelanden hamnar där. Om du har Gmail så kan mejlet hamna i mappen "Kampanjer".

Tveka inte att kontakta bokningsansvarig via e-post

resor@flygandeveteraner.se om du undrar något eller har problem med bokningen.



The screenshot shows the 'Anmälan Steg 2 av 3 - Deltagaruppgifter' page. It includes a navigation bar with 'VÄLKOMMEN', 'MIN PROFIL', 'MINA INSTÄLLNINGAR', 'GE EN GÅVA', 'EVENT', and 'KONTAKTA OSS'. The main content area displays details for a flight: '999. Testflygning, Västerås', 'En halvtimmes tur över ett vårfagert landskap.' It lists the category as 'Flygning', the location as 'Hässlö Flygförening', and the start time as '2021-05-31 10:00'. There are fields for 'Passageraruppgifter' including 'Vikt' and 'Personnummer'. A section for 'Boende' offers options for 'Dubbelrum', 'Enkelrum (100,00 kr)', or 'Önskar inget boende'. A 'Kostnad för flygningen' section shows 'Pris (1000,00 kr)'. At the bottom, there is a link to 'Addera ytterligare en deltagare'.

Aktuella förutsättningar för våra flygningar

Pandemien påverkar fortfarande tillvaron för oss alla. Förhoppningsvis ska vi tack vare vaccinationerna ändå gå mot ljusare tider. Flygande

Veteraners verksamhet är dock fortfarande beroende av Folkhälsomyndighetens rekommendationer och regeringens direktiv. Det gör att flygpremiären fått flyttas fram och att vissa flygningar i program-

met ställts in. Andra resor har fått ändrade datum och en resa har tillkommit. Det bästa är att följa utvecklingen på Flygande Veteraners hemsida – där ska det alltid finnas aktuell information.

Nya datum – meddelas på hemsidan! • Säsongsstart med premiärflygningar! Hässlö

Datum meddelas senare

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 Mäläröarna, 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

Datum meddelas senare 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, Sura-

hammar 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 oljeraffinaderi!

Flyg med Daisy!

Flight 11

Tur över Mälaren

Avresa Västerås: Datum meddelas senare.

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: Datum meddelas senare.

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: Datum meddelas senare.

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: Meddelas senare.

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



18 augusti • Teknikresa Karlskoga

NYTT DATUM!

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
- <https://bjorneborgsteel.com>

FOTO TÅGAB



FOTO BJÖRNEBORG STEEL

Resfakta Flight 24

Avresa Västerås:

18 augusti 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: 18 augusti, mitt på dagen. Tid meddelas bokade passagerare och på hemsidan.

Reseledare: Daniel Löfgren.

Indikativ kostnad: 600 kronor

Republiken Jämtland! Östersund • 24–25 juli 2021

FOTO (?) WWW.OSTERSUND.SE

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 helikoptrar och flygplan. Övernattning på hotell i Östersund.

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



Hemsidor:

- <https://stormheliworks.se>
- www.k8.se/wordpress/brattbytorpet
- www.jamtli.com
- www.flygolotta.se
- 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 timplång 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 timplång 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 prisbelönt gin. Förutom en intressant guidning här får vi även en provsmakning och en god lunch. Via Sandslås Vandrarhem,

där vi övernattar, tar vi oss till High Coast Whisky, även det ett företag med flera prisbelönta produkter. Här tillbringar 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 timplång tur över Höga Kusten – en oförglömlig upplevelse!

Hemsidor:

- highcoastwhisky.se
- hernogin.com
- www.sfv.se – sök Hemsö fästning
- sandslansgastgiveri.se
- <https://hemso.butikhogakusten.se>

Flyg med Daisy!

Flight 371

Se Höga Kusten från ovan, timplång tur med Daisy

Avresa från Kramfors:

Söndag 1 augusti kl 11:00

Indikativ kostnad: 1 200 kronor

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

FOTON HIGH COAST WHISKY



FOTON HIGH COAST WHISKY



FOTON HIGH COAST WHISKY



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 – 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 timplång tur med Daisy

Avresa Axamo flygplats: 7 augusti c:a kl 12.30

Reseledare: Björn Crantz

Indikativ kostnad: 1 200 kronor



14 augusti 2021 • Dalslands kanal Trollhättan

BOKNING SENAST DEN 30 JUNI!

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

INSTÄLLD! 18-22 augusti 2021 • Flygvapnets flygdag F 21 Luleå

4 september 2021 • F 11 Museum – öppet hus

FOTO MICHAEL SANZ



Flyg med Daisy!

Flight 501

En halvtimmes flygtur över Södermanland.

Avresa Nyköping-Skavsta:

Lördag 4 september

Indikativ kostnad: 600 kronor

Nyinsatt resa: Denna resa är vid pressläggningen ännu i planeringsstadiet. Detaljerna är ännu ej klara. Närmare info hänvisas till vår hemsida.

Resfakta Flight 50

Avresa Västerås: Lördag 4

september **Reseledare:** Gabriella Blomquist/Per-Olov Bortas

Indikativ kostnad: 1 500 kronor

Åter Västerås: c:a 17:00

Tillkommer: Matkostnader

Besök F 11:s museum över spaningsflygets historia! Här finns bl a S 29C Tunnan, S 32 Lansen, SF 37 Viggen och en förnämlig samling kameror.

5 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 Väneren 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

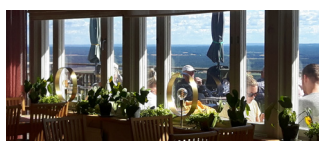
En timmes flygtur kring delar av Vänerlandskapen. Att filma och fota är nästan ett måste under denna fantastiska flygning.

Avresa, vid Lidköpings flygklubb:

Söndag 5 september c:a 12:30

Reseledare: Björn Crantz

Indikativ kostnad: 1 200 kronor



Resfakta Flight 52

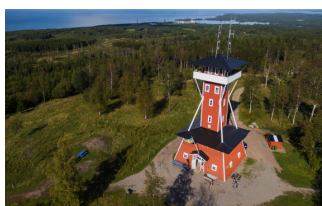
Avresa Västerås: Söndag 5 september kl 09:00

Reseledare: Björn Crantz

Indikativ kostnad: 3 100 kronor

Åter Västerås: c:a 17:00

Tillkommer: Matkostnader



Arlanda • 11 september 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 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

FOTO MICHAEL SANZ



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 tårter.



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!

Redaktör 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 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:

- Lillis Finnborg** Nödsändare (ELT) **t o m 2023**
- Göran Fransson** Navigatörsstol **t o m 2022**
- Lars-Gunnar Fredriksson** Färdmekanikerstol
- Johan Sundberg** Motorkåpor x 3 på vänster motor
- Johan Sundberg** Motorkåpor x 3 på höger motor
- Leif Andersson** Höger startmotor **t o m 2023**
- Leif Andersson** Höger magnet, vänster motor **t o m 2024**
- Leif Andersson** Höger magnet, höger motor **t o m 2024**
- Rune Sahlberg** Antikollisionsljus **t o m 2022**
- Kent Oderud** Höger pilotstol
- Björn Hedenström** Vänster ratt
- Gunnar Sköld** Höger höjdmätare
- Håkan Söderholm** Nödkompass
- Gunnar O Johansson** Vänster sidoruta (cockpit)
- Mats Lindström** Fena
- Carlos Costa** Sporrhjul

Gunnar O Johansson

Anders Bergmark

Madelene Persson

Peter Strand

Ulla Järvinen

Christer Persson

Joakim Holmström

Stieg Å Ragnar

Jan Ragnar

Christer Persson

Vänster startmotor

Vänster hydraulpump (motordriven)

Fraktdörr

Passagerarstol 1D **t o m 2024**

Passagerarstol 2C **t o m 2021**

Passagerarstol 2D

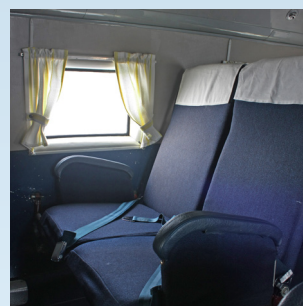
Passagerarstol 3A

Passagerarstol 4A

Passagerarstol 4B **t o m 2023**

Passagerarstol 6D

Många Daisydelar finns att bli fadder för!



FOTON MICHAEL SANZ

Returadress:

Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 41
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 gulddublé 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**



Randolph Aviator Pilotsolglasögon. Raka skalmar. Matt svart. Storlek S, M, L. **2 650 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



Flygplatsboken 1

Bernt Törnell
290 sidor, inbunden A4
390 kr

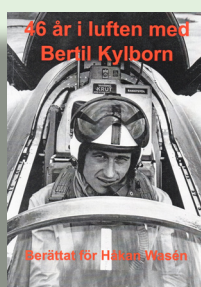
Boken ger en unik inblick i Sveriges flygplatser och flygbaser genom tiderna. En stor mängd detaljerade uppgifter under 120 års utveckling.



Flygplatsboken 2

Bernt Törnell
416 sidor, inbunden A4
440 kr

Innehåller en mycket stor mängd uppgifter om våra flygplatser utveckling. Stor omsorg har lagts ner. Mängder av hittills okända fina bilder, många privata.



46 år i luften med Bertil Kylborn

Håkan Wasén
146 sidor häftad
150 kr

Bertil Kylborn har flugit Flygvapnets flesta plan. Han flög sista flygningen med TP 85 Caravelle. Han har varit kapten på Daisy, bland annat till Norge.



Caravelle i Sverige och Norden

Michael Sanz
240 sidor A4 inbunden
300 kr

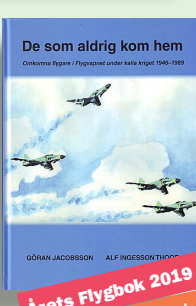
Fin bok som avhandlar Caravelles historia. Berättelser från många som arbetat i flygbolag och Flygvapnet. Många privata bilder från dem som var med från början.



Flygplanet Daisy i andra världskriget

Christer Bergström
130 sidor häftad
145 kr

Allt om Daisys fascinerande historia under andra världskriget. Rikt illustrerad med unika bilder från Daisys tid i USAAF, bl a ur pilotens privata fotoalbum.



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.