

Flygande Veteraner



FÖRENINGEN FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING NR 152 • DECEMBER 2021



Flygande Veteraners pilot Kjell Nordström under flygning över Danmark. Foto Sture Friedner

Ur innehållet

Senaste Nytt 3

Kjell Nordström 4-6

Piloten och skivomslaget 7

Daisy i Etiopien 1975 8-12

Resa till Dagö 2014 13-15

Alaska-Sibirien-routen
16-18

DC-3 som glidflygplan 19

Jakten på en DC-4 20-23

Daisy i film och tv 24-25

Scandia 75 år 26-27

**Bromma – Framtidens
flygplats** 28-29

Teknisk rapport 30

Butiken 31-32



Redaktörens rader



1984 trycktes (eller snarare kopierades) första numret av Flygande Veteraners medlemsblad. För ett blad var det: fram- och baksida. Maskinskrivet av redaktör Gösta Leijon, ihopklippt och uppklistrat av undertecknad. Jag fick dessutom äran att rita föreningens logotyp och märke samt formge föreningstidskriftens olika utseenden genom åren. Sedan dess har medlemsbladet

gått från svartvitt till färg, ett enkelt blad har blivit en hel tidskrift. Det har varit roligt att se utvecklingen. Redaktörerna har avlöst varandra: Gösta Leijon, Thomas Wallin, Bertil Elgestad och jag själv.

Nu lämnar jag över redaktörskapet och passar på att tacka vännerna i redaktionen med vilka jag haft glädjen att samarbeta. Detsamma gäller dem som bidragit med artiklar och bilder.

Ett speciellt tack också till alla er läsare – jag hoppas att ni haft lika stort nöje av tidskriften som jag själv, när jag har varit med om att göra den!

Michael Sanz
Redaktör

Ordföranden har ordet

Bästa medlemmar!

2021 började i moll men ju längre året gått, ju mer motur har vi kommit. Pandemi restriktionerna börjar lätta, sakta men säkert kan vi med tillförsikt se framåt. Förhoppningsvis kan vi börja leva lite friare men fortfarande ansvarstagande liv.

Vi i Flygande Veteraner drivs av att Daisy ska vara i luften. Detta är dock betydligt svårare i dag än för bara några år sedan. Vi kan inte nog påpeka den ökning av administrativt arbete som lagts på oss. Alla medlemmar ska veta att det arbetas och slits på alla sätt för att få dessa regler infriade. Nu har större delen av den operativa organisationen hamnat på plats. Det senaste tillskottet i organisationen är Olle Norén, som CMM, *Compliance Monitoring Manager*, en person som ska ha utbildning och erfarenhet för att kunna se till att arbetet med flygplanet görs enligt de krav som vi ställt. Olle har mångårig erfarenhet från Swedish Air Force Historic Flight.

Vår grupp började arbetet redan den 11 november med att fortsätta få alla krav på plats. Under hösten och vintern fortsätter de arbetet med manualer, så att vi kan bedriva vår flygande verksamhet för medlemmarna bästa sätt under 2022.

Mycket arbete ska genomföras, bland annat i form av fortsatt skrivande av manualer och en hel del administrativt arbete. Om du kan bidra med någon form av kunskap i ämnet är du alltid välkommen att höra av dig till oss – det kommer att behövas.



FOTO HILL BORESÄTER

Vi ska komma ihåg att vi under sommar och höst kommit så långt i arbetet att vi precis skulle ”deklarerar” vår verksamhet. Då tvingades tyvärr en av våra funktionärer av privata skäl lämna sin roll i organisationen. Detta gjorde att vi tvingades leta efter en ersättare, vilket vi också lyckades med. Dock önskade Transportstyrelsen genomföra en intervju med personen i fråga, vilket drog ut på tiden. Sammantaget tvingades vi att ställa Daisy i hangar för säsongen. Men hon fick i alla flyga tio minuter i maj...

Flygande Veteraner har med stor hjälp av vårt Service Center genomfört en medlemsdag i Västerås med digert deltagande av nästan 160 personer. I samband med denna dag spelade också ett tyskt filmteam in en dokumentärfilm på plats, ”Broken glass”, som handlar om SAS första kvinnliga pilot, Turi Widerøe. Vi återkommer med mer information när filmen finns tillgänglig.

Nu laddar vi batterierna och hoppas kunna presentera mer nyheter under vintern för att vi alla ska få se Daisy flyga till våren.

Henrik Boresäter
Ordförande

henrik.boresater@
flygandeveteraner.se

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning
Nr 152 december 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 375 kr/år.

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: 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
Bankgiro försäljning: 245-5657
Flygprogram, ansvarig: Per-Olof Bortas
Bokning:
www.flygandeveteraner.se
Tel 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14.
e-post: resor@flygandeveteraner.se
Medlemsservice:
Tel: 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14.
e-post: medlemsservice@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.

FOTO MCHIAEL SANZ



Våren är på väg!

Årsmöte 27 mars 2022

Välkommen till årsmötet som kommer att genomföras söndag 27 mars 2022, klockan 13.00 i Stockholm. En kallelse med information om plats, adress och dagordning kommer att publiceras i marsnumret av tidningen.

Styrelsen Flygande Veteraner

Senaste Nytt!

”Senaste Nytt!” ska vara en lättillgänglig information, som bara går till medlemmar och tar upp saker och ting som kan vara av intresse att veta. Du behöver inte söka informationen, den kommer direkt till din email. Men den ersätter inte information på Hemsidan, utan kan ta upp aktuella ting och också informera om saker av mer allmänt medlemsintresse som avhandlats på styrelsemöten. Den kan också kort presentera något nytt från vår webb-försäljning. Vi ger här de senaste nyheterna även tidskriften.

Nya regler för organisation

För vår organisation gäller, till en del, nya regler. Man kan säga att vi, trots att vi är en liten organisation, ska ha en organisation som mer liknar ett vanligt flygbolag, ett flygbolag ”light”. Det har inneburit några nya funktioner på vilka Transportstyrelsen (TS) ställer speciella krav. Vi håller nu på att tillätta dessa funktioner.

Vid senaste styrelsemötet beslutades att utse Anders Blomquist, en ganska ny medlem, till Accountable Manager (AM). Det är en nyckelfunktion, något förenklat kan man säga att han ansvarar för att vi har de resurser, ekonomiskt och personalmässigt, som behövs för att driva vår verksamhet på ett bra sätt. Anders har lång erfarenhet av motorunderhåll och som AM i andra flygbolag. Vi kommer också att arbeta för att få ett eget utbildningstillstånd (Nationellt utbildningstillstånd). Jimmy Nilsson med bakgrund i Saab kommer att arbeta som stöd till Anders i detta projekt.

Ingen flygning 2021

Vi kommer att skriva mer om de nya funktionerna i tidningen. Vi har någon vakans som måste tillsättas, innan vi får åter flyga. Tyvärr har denna process dragit ut på tiden, allt är i princip klart men eftersom vi inte kan se hur lång tid det ska ta så ställer vi in Daisy i hangaren för säsongen.

Styrelsen beslutade att höja ordinarie årsavgift till 375 kr. Bakgrunden är att vi på olika sätt behöver höja intäkterna när vi inte flyger men ändå har kvar utgifterna. Det bestämdes också att vi ska delta på Hjulmarknaden i år.

Det blir en viss ändring i Servicecenter på Bromma: Öppettider blir måndag, onsdag och fredag klockan 11 till 14.

Vi har väl din e-post-adress?



Vi behöver din och dina familjemedlemmars e-postadresser för att förenkla utskick och för att hålla ner kostnaderna. Vi skickar numera även ut medlemsaviser och nyhetsbrev via e-post som du garanterat inte vill missa! Så mejla din e-postadress till: medlemservice@flygandeveteraner.se

Följ Flygande Veteraner på Facebook, Instagram och på hemsidan!

...så får du aktuell information och senaste nytt från föreningen.

Hemsida: www.flygandeveteraner.se

Facebook: www.facebook.com/flygandeveteraner/

Instagram [@dc3daisy](https://www.instagram.com/dc3daisy)

Instagram [@dc3daisy](https://www.instagram.com/dc3daisy)

Bli medlem i Flygande Veteraner och håll DC-3 Daisy flygande!

Om du som läser denna tidning inte redan är medlem i föreningen Flygande Veteraner är detta enkelt avhjälpt! Alla är välkomna! Att bli medlem innebär först och främst att du med din medlemsavgift bidrar ekonomiskt till att hålla Daisy igång som ett välskött, flygande veteranflygplan. Du får känna tillfredsställelsen av att göra en flyg-historisk insats!

Du får även förmånen att flyga med Daisy. Det är bara medlemmar som får flyga med. Dessutom får du även denna medlemstidning i din brevlåda fyra gånger per år.

Anmäl dig enkelt på hemsidan och betala medlemsavgiften med kort eller Swish!

www.flygandeveteraner.se/bli-medlem

Maria Andersson tog bilden!

Överst på sidan 8 i Flygande Veteraner nr 151 finns ett fint fotografi föreställande Leif ”Kroken” Krogstad och Christer Karlsson när de monterar Daisys sporrhjulsställ, i hangaren på Hässlö. Tyvärr har fel upphovsperson angivits vid bilden. Rätt ska vara att **Maria Andersson** är fotograf. Redaktionen beklagar!



FOTO MARIA ANDERSSON

60 år i luften – och vingarna bär!

Kjell Nordström, en av Sveriges meste flygare



Kjell Nordström är född 1941 i byn Lulavan, mellan Luleå och Boden. Kjell kunde som liten pojke se flygplanen från F 21 och flygbasen vid Unbyn, där han i dag har ett sommarhus. Dessutom baserades flygambulansen i Boden vilket säkert var ett spännande inslag. Alla pratade om flyg och drömde om att någon dag få komma i luften. Kjells intresse började med modellplanet Örnungen som kostade 3,90 kronor! Senare blev det segelflygning på Ålleberg. Där utbildar han i dag UL-piloter under några sommarveckor.

Av Lars Wissing och Anders "Pacman" Jonsson

1961 sökte Kjell till flygvapnet. Drömmen slog in 1962 då han blev antagen som fältflygarelev på F 5. Där flög Kjell Sk 50, Sk 28 (J 28C och B) på F 5 under tio månader innan han och 21 andra av de ursprungligen 60 erhöll sina efterlängta vingar. Första placering blev F 11 Nyköping, där Kjell flögs in på S 29C och påbörjade GFSU S 29.

Efter examen vid Försvarets läroverk genomgick Kjell Kadettskolan och utsågs till officer. Han placerades 1967 vid F 21 1.div Akktu Stakki och kom äntligen hem till Luleå. Här väntade en skönhet – S 35E en riktig rashäst i luften som Kjell fick en särskild förkärlek till. S 35E var ett för tiden förnämligt, men krävande, spaningsflyg-

plan med rätt egenskaper för att under ett helt pass ligga i trädtopparna och flyta fram över terrängen i 960 km/h, "normal" transportfart på "lågan". I stridsområdet var det över Mach 0,9.

Kjell var med om ett otäckt haveri 1969, då han i luftstrid blev påflugan bakifrån av en J 35D ur *Urban Blå* som Akktu Stakki samövade med. Kjell berättar själv:

– Jag steg upp mot solen, det small till och jag sköt ut mig direkt. Vrakdelar for omkring mig, jag såg en brinnande motor. Sedan, i vattenlandningen, höll jag på att drunkna då fallskärmen drog ner mig.

Divisionschef

1976 var det dags för att introducera S 37 Viggen. Kjell var nu divisionschef vid Akktu Stakki och skulle

Kjell Nordström erbjöds att 1997 provflyga Saab B 17 efter en lång renovering. Ett hedervärt uppdrag!

Kjell Nordström gör sig beredd att äntra en S 29C Tunnan på F 11 Nyköping.



FOTO GENOM KJELL NORDSTRÖM



Flygkapten Göran Swenson med Kjell Nordström i högersits ombord på Flygande Veteraners DC-3 Daisy.

1979 leda divisionens omskolning. Han deltog nu i utformandet av alla de dokument och bestämmelser som upprättades, bland annat Taktiska anvisningar spaning för S 37. Ett omfattande arbete som Kjell fick nytta av längre fram i livet, då han arbetade med dokumentation av flygplan och certifieringar.


– När Viggen kom var det ett enormt kliv fram teknologiskt, tidigare var allt mekaniskt, men Viggen var ett system med mycket datorer. Fast i dag är det väl mer dataminne i en telefon än i Viggen, berättar Kjell.

Under tiden i Luleå var Kjell aktiv segelflygare i Älvsby Flygklubb. Mellan segelflygningarna passade han på att bogsera upp andra segelflygare. Under sin tid i klubben var Kjell den som övriga medlemmar försökte slå i sträckflygning. Två försök att nå diamantdistansen 50 mil 1979 och 1980 slutade med landning efter 47 mil. På ett tredje försök 1985 lyckades Kjell flyga 50 mil och blev den förste i klubben att flyga diamantdistansen.

Kjell flög Tunnan, Draken och Viggen i flygvapnets tjänst under totalt 24 år. Därefter lämnade han flygvapnet för nya utmaningar för att flyga mycket, länge och gärna.

Kjell anställdes nu som flygchef för målflyget i Nyköping, och erbjöds sedan befattningen som provflygare på Saab. Han fick vara med om och delta i utvecklingen av Saab 340 och Saab 2000. Det betydde flygutprovning samt leveranser av flygplan över hela världen.

Flyguppvisningar

Mest känd hos en bredare allmänhet är Kjell Nordström från sina fina flyguppvisningar. Kjell passerade pensionsdagen i flygfart, det var bara ett datum bland andra. Han fortsatte med olika flygupptrag och nu kunde det privata flyghistoriska flygandet ta över än mer. Kjell flög legendariska typer som P-51 Mustang, Sk 16 Harvard, J 28 Vampire – och Flygande Veteraners DC-3. Totalt rör det sig om c:a 150 olika flygplanstyper – från 

Som provflygare deltog Kjell Nordström i utvecklingen av Saab 340 och 2000. Här vid den sistnämnda typen. Jobbet innebar även leveranser av flygplan världen över.



FOTO GENOM KJELL NORDSTRÖM

FOTO MICHAEL SANZ



Oss provflygare emellan... Den 4 juni 1996 högtidlighölls 50-årsminnet av leveransen av Flygvapnets första jetflygplan, J 28 Vampire, på Bråvalla. En av dem som var med om att leverera de första planen var de Havillands legendariske provflygare John Cunningham. Här i konversation med Kjell Nordström, som flög Vampire 50 år efter första leveransen!



Ovan: Kjell Nordström som flygchef för Saabs målflyg i Nyköping, här vid en Learjet 35. Nedan: Bland de 150 flygplanstyper Kjell Nordström flugit finns Mikael Carlsons Blériot XI. Här i sällskap med den sistnämnde.



FOTO GENOM KJELL NORDSTRÖM

Blériot XI till Viggen och Saab 2000! Kjell blev erbjuden att vara testpilot, när Saab B 17 efter en lång renovering skulle provflygas 1997. Ett hedervärt uppdrag, i spänd förväntan bland dem som renoverat flygplanet. Det är inte ett helt lättflugigt flygplan – men allt gick, som vi vet, bra. 2010 blev Kjell Nordström utsedd till Årets Flygare av Kungliga Svenska Aero Klubben och fick motta förtjänstmedaljen i guld. En ovanligt väl förtjänad utmärkelse.

Vampire, DC-3

Kjell har fortfarande mycket systerställning. Han är kontrollant åt Transportstyrelsen, flyglärare, simulatorinstruktör, jobbar med prov och leveranser av flygplan och flyguppvisningar med veteranflygplan. Kjell har också varit nyckelperson när det gäller att möjliggöra flygning med tidigare militära jetplan på civilt register. Det har medfört att vi kunnat se äldre flygplanstyper som Vampire och Hunter i luften. Han ledde den första civila utbildningen av piloter med olika bakgrund när de första Vampire importerades till Sverige från Schweiz. Det skapade förutsättning för att ett antal Vampire skulle kunna flyga civilt i Sverige – till glädje för många. Det är säkert tusentals piloter, från UL-entusiaster till erfarna kaptener som gör typutbildning på Saab 340 eller 2000, och som fått känna sig utvecklas av Kjells förmåga, att vara en god och positiv kamrat samtidigt med att vara en absolut auktoritet i sin roll.

Vi i Flygande Veteraner har ju också förmånen att ha Kjell som såväl aktiv kaptan som instruktör. Kjell är utan jämförelse vår nu aktiva ”meste” pilot. Ingen i vår nuvarande pilotkader har mer tid på DC-3.

Hur firar en sådan man sin 80-årsdag? Jo, genom en krävande flygning via Island, Grönland och amerikanska kontinenten till Texas, med en Saab 340 tillsammans med en annan känd uppvisningspilot, Olle Norén (numera Flygande Veteraners CMM), i högersitsen.

Det har blivit över 20 000 timmar i luften. Visst är det fantastiskt att få förverkliga en pojkdrom! Att ha sin hobby som yrke hela livet och dessutom veta att ens positiva entusiasm smittar av sig på så många andra. ✈

FOTO ULF NYSTRÖM



Flygkapten Lars Garde och Michael Sanz med Michaels skivomslag.

Michael fick sina pengar och åkte till sitt billiga hotell på Sussex Gardens. Men det var kul, visst var det det!

”Watch” sålde i en miljon exemplar världen över. Som en kuriositet kan nämnas att albumet, tillsammans med ”Abba – The Album”, blev första västerländska LP att ges ut av musikmonopolet Melodyia i Sovjetunionen. Folk kopierade sedan omslaget på bilar, stolar och en hel sjukhusvägg i Baden-Württemberg pryds av en ”muralversion”.

Norske piloten

Lars Garde är flygkapten. Hans liv utgörs av musik, flyg och motorecyklar – han kör HD. Han bor i en trävilla i Fredrikstad och jobbar på fritiden med en lokal amatörteater.

När Lars Garde bara var 15 år köpte han Manfred Manns skiva ”Watch” och när han såg omslaget blev han så fascinerad att han bestämde sig för att bli flygare! Nu har 58-åringen varit kapten på Norwegian i snart 20 år. I flera år har Lars Garde letat efter konstnären bakom omslaget. För något år sedan fick Michael Sanz ett mail där Lars Garde absolut ville träffa personen som ”gjorde” honom till pilot. Sedan kom pandemin emellan med sin flyglockdown. Men så under sommaren 2021 hörde Lars av sig igen och kom flygande med sin ”rödnosade” 737. Michael hämtade honom vid hans hotell på Arlanda. Lars visade sig vara en mycket trevlig ”fyr”. Han var dessutom mycket flyghistoriskt kunnig, vilket brukar vara ovanligt bland piloter...

Det, säger Michael Sanz, var väl enda gången jag förändrat någons liv – i alla fall genom min ”konst”. ✈

Sanz och Mann när det begav sig.



FOTO CHRIS THOMPSON

Hur man blir pilot på grund av en tavla

Av Sture Friedner

Manfred Mann hette en mycket framgångsrik popgrupp på 1960-talet. Manfred själv är född i Sydafrika men flyttade till England då han var 21. I dag bor Manfred, som vid 81 års ålder rockar vidare med sitt Earth Band, i Helsingborg.

1977 spelade gruppen Manfred Mann's Earth Band på Gröna Lund. En beundrare av gruppen var denna tidnings redaktör Michael Sanz. När gruppen slutat spela följde Michael efter och presenterade sig som konstnär under utbildning på Konstfackskolan. Michael (som senare kom att göra många skivomslag!) visade fotografier av några av sina tavlor för gruppen och undrade om de var intresserade av

att köpa någon? Det var de inte utan försvann in på sitt hotell.

Michael lunkade sakta hemåt i sommarnatten. Men då kom Manfred springande ut från hotellet och frågade om det var Michael som gjort målningarna på korten. Han erbjöd Michael att göra ett förslag till ett skivomslag – som de förmodligen inte skulle komma att använda. Skivan skulle heta ”Watch”. Michael tog chansen, han gick fortfarande på Konstfack och hade sommarlov. Han skickade diabilder på vad han hade gjort och fick papperslappar tillbaka i brev med synpunkter. Det gick på den tiden att kommunicera utan e-post...

Efter tre månader fick Michael en biljett till London, tog tavlorna under armen och for (med en Trident) iväg och träffade gruppen. Skivbolaget köpte de två oljemålningarna till skivomslaget och bandet köpte tre oljemålningar privat. Men det var inte särskilt glamoröst. Skivbolaget, Bronze Records (efter chefen Gary Bron, också innehavare av ett flygbolag) låg vid lokstallarna på Chalk Farm Road. Studion, The Workhouse, var en allt annat än fashionabel inrättning på andra sidan stan, på Old Kent Road. Några festligheter uppstod inte.

Skivomslag ledde till kaptensstol i 737:an.



FOTO MICHAEL SANZ



Med Cesar 76 i Etiopien

Nej, vårt kära flygplan hade vid denna tidpunkt ännu inte fått sitt nuvarande namn Daisy. Det hade i stället Flygvapnets anropsbeteckningen "Cesar 76". Men i denna text använder jag namnet Daisy för enkelhetens skull. Daisy kom till flygvapnet år 1960 och fick serienumret 79006 och på fenen stod det 76. I flygvapnet användes planet för både personaltransporter, fallskärmshoppning och frakt.

**Av Tomas Rinman
Foto Jan Björkman**

På 1970-talet drabbades Etiopien av svår torka varvid det uppstod hungersnöd. År 1975 kom en förfrågan från Ethiopian Evangelical Church om hjälp med ett flygplan för att kunna distribuera förnödenheter runt om i landet. Vägnätet i Etiopien bestod i bästa fall av grusvägar som inte var farbara under en stor del av året på grund av översvämningar under de olika regnperioderna. Därför var flyg det bästa alternativet för att kunna distribuera mat till avlägsna provinser. Etiopien är ju tre gånger så stort som Sverige.

Tre olika kyrkliga organisationer i Sverige bestämde sig då för att bekosta distributionen av förnödenheter och ställde en förfrågan till det svenska flygvapnet om de kunde ställa upp med ett

flygplan för att flyga 270 timmar i Etiopien för distribution av förnödenheter. Och Cesar 76, vår Daisy, blev då utvald att genomföra detta uppdrag. Man planerade att detta skulle genomföras från augusti till november 1975. Denna tid skulle delas upp på två olika besättningar. Från augusti till oktober 1975:

Överstelöjtnant Ebbe Severinsson, kaptan Holger Sundell, kaptan Thorleif Åkesson, kaptan Brage Karlsson, kaptan Sture Remberger (navigator), 1:e flygtekniker Allan Falkenbert, Olle Åström (flygtekniker/färdmekaniker) och eltekniker Christer Lundin.

Från oktober till november 1975:

Major K-G Borgström, kaptan Arnold Gauffin, kaptan Gunnar Wall, kaptan Jan Björkman, kaptan Rolf Olsson (navigator), 1:e flygtekniker U Jegerstad, färdmekaniker R Sjöo och 1:e flygtekniker Ingemar Savner (el).

Cesar 76, senare Flygande Veteraners Daisy, startar från Arba Minch i den etiopiska provinsen Gamu-Gofa. Flygfältet användes som utgångspunkt för transporter av förnödenheter till nio "väglösa" områden i denna provins.

25 timmar i luften

Den 15 augusti startade den första besättningen resan mot Etiopien. De flög Malmén-München-Belgrad. Dagen efter fortsatte resan Belgrad-Aten-Kairo. Den 17 augusti flögs Kairo-Luxor-Khartoum. Dagen därpå flög Daisy sista etappen Khartoum-Addis Abeba. Den totala flygtiden blev 25 timmar.

Första dagarna i Etiopien gick åt till att förhandla med myndigheterna om olika frågor, exempelvis om senaste tiden för inlämning av färdplan. Den 20 augusti kunde man göra olika flygningar för rekognosering till de olika fält som man skulle användas. Detta genomfördes med hjälp av Carl Gustaf von Rosen som guide. Dåliga kartor försvårade dock navigeringen. Carl Gustaf von Rosen hade tidigare startat organisationen Air Mula som med hjälp av MFI-plan utförde matbombningar av byar i ytterst svårtillgängliga områden, där inga andra plan kunde

landa. DC-3:ans uppdrag var att flyga ut last till avlägsna flygfält. Sedan kunde Air Mulas MFI-plan vidarebefordra delar av lasten och ”matbomba” byar i avlägsna områden utan flygfält.

Två ton förnödenheter

Nu skulle Daisy börja leverera förnödenheter ut på landsbygden i Etiopien. Den 21 augusti startade man första resan till El Carre men på grund av kraftigt regn måste man landa i Awa-sa. Efter kaffepaus på missionsstationen återvände man till Addis Abeba. Två dagar senare flög besättning och flygplan till Negele som blev den nya basen 50 mil söder om Addis Abeba. Under fyra dagar flög de ut till byar i provinsen Bale där det huvudsakligen bodde nomader i ökenlandskapet. Ofta var det 40 grader varmt. Flygningarna skedde med VFR-regler, det vill säga flygning i vackert väder. Det fanns en stark radiofyr i Addis Abeba som det gick att navigera efter om flygplanet var inom dess räckvidd. I slutet av augusti flyttades verksamheten till en ny bas i Arba Minch, väster om Negele.

Carl Gustaf von Rosen hade ordnat med ett serviceavtal med Ethiopian Airlines så att reservdelar till DC-3 kunde hämtas i Addis Abeba, vilket också Carl Gustafs son Eric hjälpte till med vid ett tillfälle.

Oftast lastades cirka två ton förnödenheter – men då gällde det att motorerna gav full styrka vid starten som måste förläggas till klockan sex på morgonen, då det var tio grader varmt. Senare på dagen blev det ofta så varmt att man tvingades minska vikten på lasten avsevärt. Landningsstråken var ofta inte längre än 600 till 700 meter långa och belagda med gräs eller grus – samt hade höga omgivande berg.

Handpumpad tankning

Vid tankning fick bränslet ofta handpumpas av lokalbefolkningen. Då och då kom det en tankbil med 12 000 liter flygbensin från Addis Abeba till Arba Minch. Tankbilen kunde dock bli försenad på grund av olika anledningar. På flygningarna medförde man en etiopisk tolk som kunde alla olika dialekter av de lokala språken. Utöver provianttransporter flög man på



Säckar med majs lastade i Cesar 76:s kabin.

de tomma returflygningarna ofta patienter för sjukhusvård i Arba Minch. Daisys motorer var försedda med extra luftfilter mot sandstormar.

Ett annat problem var att många landningsstråk ofta lutade upp till sex procent vilket gjorde att man fick landa i uppförsbacke och starta i nedförsbacke. Detta var viktigare att ta hänsyn till än att tänka på motvind och medvind. Ett exempel på detta var flygfältet Bulchi, väster om Arba Minch. Sedan fanns det andra banor som hade formen av en banan så att man var tvungen att svänga efter att ha tagit mark!

För att starta med två ton last var det säkrast att ha 800 meter bana. En annan fara var akaciaträd som växte nära startbanan i Arba Minch. Dessa träd hade grova taggar vilka skulle kunna punktera däcken. Och vilket besvär det skulle vara att hämta ett helt hjul i Addis Abeba! Men lyckligtvis hände detta aldrig.

Kapten Jan Björkman berättar:


– När vi skulle flyga till Otolu, väster om Arba Minch, så var vi tvungna att passera en bergskedja. Men före passagen av bergskedjan hördes ett konstigt ljud från vänstermotorn, alla motorvärderna var dock normala. 


FOTO JAN BJÖRKMAN



Färdmekaniker Rune Sjöo rengör hjulen på ett av huvudställen efter landing i Otollo, en av de "stripplar" som Cesar 76 trafikerade under sin tid i Etiopien.

Då vi landat på andra sidan av berget och kom ut ur karran var vänster motor svart av olja. En cylinder i botten på stjärnmotorn hade spruckit och då den fortfarande tände så riktades lågan ut genom sprickan och träffade ovansidan på samlingstanken för olja. Lågan brände ett hål i tanken men lyckligtvis utan att oljan fattade eld. Vi upptäckte inte hålet då utan mekanikern skruvade bort stiften och isolerade kablarna. Därefter togs beslutet: vi kör! Vi hade ju ingen kontakt med omvärlden och befann oss på en plats där man ogärna vill övernatta.

Starten skedde på två motorer. Omedelbart efter lättning kuperades (stoppades) den defekta vänstermotorn. Högermotorn gick på max effektuttag och snart började motorvärden för olja och cylindertemp nosa på röda markeringar. Kylklaffarna som användes för att reglera motortemperaturen fungerade i rådande situation som luftbromsar. Jag flög med fart V2 85 knop och det steg inte en fot, vilket jag sade till Ebbe Severinsson, vår supervisor vid tillfället.

Ebbe, som bland annat varit skicklig segelflygare, sade då: "Försök där borta mot bergslutningen, det kan finnas hang där". Jag styrde dit på absolut lägsta höjd men planet steg 

Nedan:

Spannmålssäckar lossas av lokalbefolkningen i Kibish, nära den sudanesiska gänsen.



FOTO JAN BJÖRKMAN

Jan Björkman var en av Flygvapnets piloter som flög Cesar 76 - Daisy - i Etiopien.



FOTO MICHAEL SANZ



Inflygning mot strippen i Murcibodi, 1 500 meter över havet, nära gränsen till Sudan.

Schematisk karta över Etiopien och de huvudsakliga landningsplatserna som användes av Cesar 76 under hjälpflygningarna 1975.

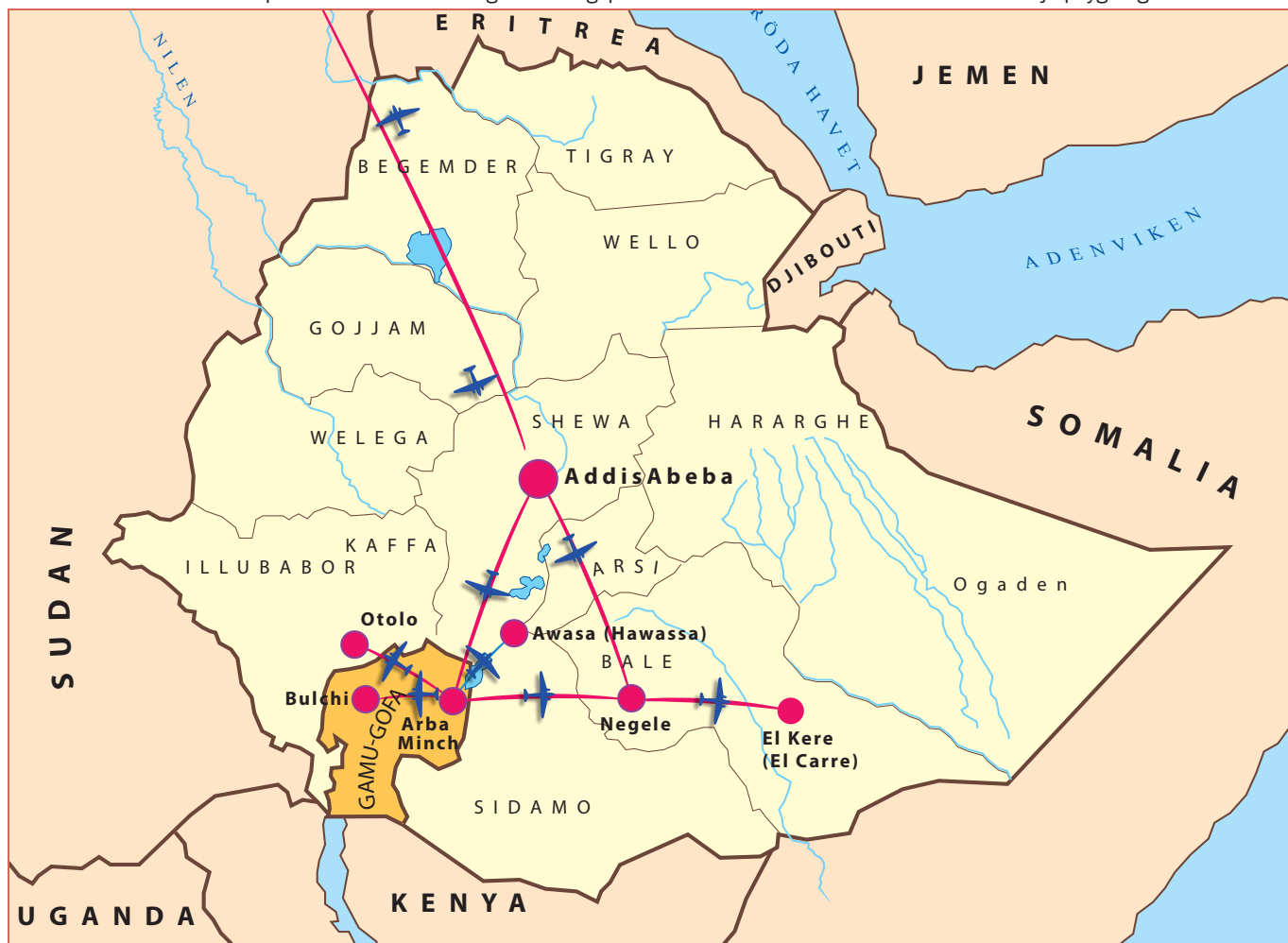


FOTO FREDDY STENBOM



Flygvapnets Tp 79 Cesar 76, i dag Flygande Veteraners Daisy, på Bromma i maj 1976, ett halvår efter flygningarna i Etiopien. På fenan anar man Ethiopian Relief and Rehabilitation Commissions röd-gula märke.

fortfarande inte en fot. Höjde nosen sakta och vid 83 knop fick vi 100 fot stigning. Vi fortsatte med 83 knop och höll motorvärden i underkant på det röda och lyckades sega oss upp så att vi kom över bergskedjan som låg på routen mot Arba Minch.

Långtradare med vingar!

På frågan hur klarade Daisy dessa arbetsförhållanden svarade Jan:

– DC-3:an med sin tillförlitlighet, kändes som en långtradare med vingar! Hon klarade dessa fältmässiga förhållanden och det man kallar bush-flygning utan större problem.

Eric von Rosen berättar:

– Jag var inte inblandad i varken det tekniska eller operationella när Daisy var i Etiopien. Visserligen flög Daisy för att serva Air Mula, men de hade egen organisation för det tekniska.

Eric von Rosen fortsätter:

– Men när Daisys startmotor hade gått sönder i vår matbombningsbas Bulchi var jag med och drog i repet som var lindat runt propellern varvid man gjorde ett par misslyckade försök att starta högra motorn genom att ett antal gubbar drog i repet. Efter våra

tre-fyra misslyckade försök, konstaterade man att det var bättre att byta startmotorn. Daisy hade reservdelar med sig och deras egen tekniker gjorde bytet. En annan gång råkade DC-3:an ut för cylinderhaveri och blev stående i Arba Minch utan reservdelar. I stället för att vänta i flera dagar på Ethiopian Airlines inrikes veckotour till Arba Minch, flög jag DC-3:ans färdmekaniker Allan Falkenbert till Ethiopian Airlines verkstad i Addis, där de kunde skaffa delarna som fattades för att laga motorn.

Den sista besättningen stannade kvar till 20 november 1975 och sedan återvände man till Sverige samma väg som Daisy hade kommit dit nämligen Addis Abeba-Khartoum-Luxor-Cairo-Aten-Belgrad-München-Malmen.

Under tre månader på plats i Etiopien transporterade Daisy såväl 325 ton förnödenheter som 826 passagerare! ✈

Källor:

Daisy Love Story, Michael Sanz
Jan Björkman, pilot
Eric von Rosen, pilot

VARMT TACK! till **Jan Björkman** för uppgifter och unika foton samt **Eric** och **Heli von Rosen** för hjälp med denna artikel!



FOTOGRAF OKÄND

Cesar 76 flög ut last till avlägsna flygfält, där Air Mulas MFI-plan tog över och "bombade" byar i avlägsna områden utan flygfält.

Har någon sett filmen?

I början av Flygande Veteraners existens ordnades en filmvisning för medlemmarna. Där visades en film tagen under Cesar 76:s – Daisys – hjälpflygningar i Etiopien 1975.

Förutom det humanitära arbetet med flygningarna kunde man bland annat i filmen se hur vår DC-3 flög genom *moln* av gräshoppsvärmar!

Vet någon i läsekretsen något om denna film? Det vore intressant att kunna digitalisera filmen för Flygande Veteraners arkiv.

FOTO CHRISTER PERSSON



Minnesvärda resor Dagö – Daisys första resmål från Västerås

Vår eminenta DC-3-tekniker Leif Lindsten ger klartecken till kapten Kjell Nordström inför första medlemsflygningen från Daisys stationeringsplats Hässlö Västerås.

Av Christer Persson

Under de senaste två åren har vi av olika skäl inte kunnat erbjuda några resor för våra medlemmar. I väntan på en ny resesäsong blickar vi tillbaka och erinrar oss tjusningen med att resa med vårt eget flygplan!

Så var det äntligen dags, den 4 juli 2014. Flygsäsongen med Daisy skulle ta sin början med första starten från Daisys nya hemmabas Hässlö i Västerås. Enkel och bra bilparkering, direkt i anslutning till hangaren. I god tid var alla

bokade medlemmar samlade en trappa upp i hangaren, och vid kaffebordet var stämningen god. Leif Lindstens hustru Kerstin skötte kaffeserveringen och reseledaren Lasse Cedwall delade ut boardingkortet i god ordning.



FOTO CHRISTER PERSSON

Så boarding! Daisy står behändigt parkerad direkt utanför hangaren. Efter klartecken från Leif Lindsten svänger vi runt på den lilla plattan, där många mindre plan står parkerade. Det ser lite ovanligt ut, att se så många små plan runt Daisy.

Dagens kapten Kjell Nordström och styrman Joszy Wängström startar vant, och tar oss upp på bekväm flyghöjd för färd österut, med fin utsikt över den vackra Mälardalen. Över Vallentuna, över skärgården, ut mot Östersjön och mot Dagö, Hiiumaa på estniska. Någon timmes flygning i perfekt väder, och vi siktar Köpu, den stora fyren på Dagös västra udde. Den nära 43 meter höga fyren syns långt ut från Östersjön. Den har i snart 400 år varit viktig för sjöfarten, med sitt strategiska läge i det nordvästliga hörnet av det baltiska landet.

Kärdla enda staden

Vi landar på flygplatsen som ryssarna byggde vid Kärdla, Dagös enda stad.

Leif "Kroken" Krogstad med Daisys bränslemätare. Den är av "low-tech"-typ, och är mycket driftsäker.



Bengt Wåhlin hälsar deltagarna välkomna ombord för första gången på Hässlö flygplats i Västerås. Som alltid får de som aldrig flugit med Daisy förtur att välja plats ombord.

Inga formaliteter vid landning, det är bekvämt att komma till en liten flygplats. En förträfflig guide i en bekväm buss mötte oss redan vid terminalen.

Dagö har endast 10 000 invånare, och är något av en avfolkningsbygd. Ungdomen har begränsade möjligheter att hitta sin utkomst på ön och flyttar gärna till fastlandet.

Liksom resten av Estland och de andra baltländerna, var Dagö ockuperad av Sovjetunionen fram till 1991. Det strategiska läget, längst ut i väster, mot Östersjön och Sverige, gjorde att Sovjet anlade stor militär verksamhet på Dagö. Inte förrän 1994 lämnade de sista Sovjetstyrkorna ön. Hamnen i Kärddla och flygplatsen var viktiga utposter i väst.

"Gräns" mot Sverige

Den långa ockupationen förde oavsiktligt med sig att Dagö blev något av ett naturreservat med orörd skogsmark med få besökare och liten urban verksamhet. Den välbevarade naturen är intressant för många idag.

Stränderna runt Dagö var under ockupationen Sovjetunionens ✈✈✈

Estonia-monumentet vid Tahkuna fyr ligger på det landområde som är närmast M/S Estonias förlisningsplats. Vid starkare vind från havet ringer bronsklockan i monumentet till åminnelse.

Lanterninen på Tahkuna fyr byttes ut för ett tiotal år sedan. Den gamla lyftes ner med kran från den 42,7 meter höga fyren, och den ställdes på marken bredvid. Nya lanterninen har samma utseende som den förra, men har modernare utrustning.

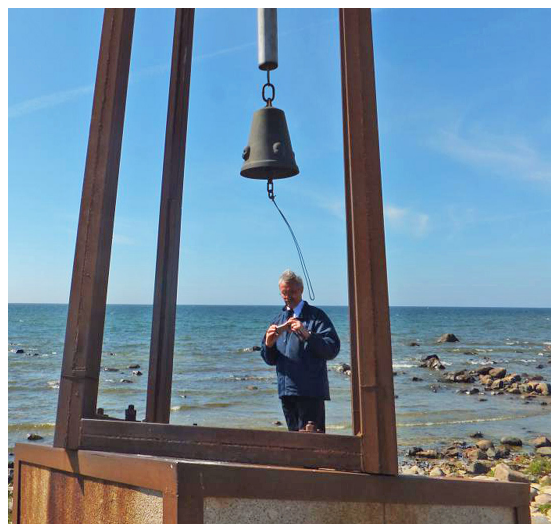


FOTO CHRISTER PERSSON



FOTO CHRISTER PERSSON

gräns mot Sverige, mot väst. Hela den vackra strandremsan runt Dagö var avspärrad med taggtråd in mot land. Beväpnade ryska vakter patrullerade längs hela taggtrådstaketet och från vaktorn, på ett sätt som för tankarna till bevakningen mellan öst och väst i Tyskland före "die Wende" 1989.

Guiden tog oss runt den norra delen av ön, man hinner inte så mycket på en dag. Besök på hembygdsgård, fyrplatsen Tahkuna, militärmuseet, ett område med gravkullar, en bunker i skogen och ett stadsbesök i Kärdla hann vi dock med. Och en god lunch, med lokala specialiteter. Stadens Konsumbutik visade sig ha ett intressant sortiment. Det uppskattades av Daisy-resenäerna, av tyngden på Konsumkassarna att döma! "MedMera"-kortet dög dock icke, ej heller är någon återbäring att vänta.

Low-pass över Power Meet

Dags för hemfärd, on-time som oftast med Daisy. Under hemresan konstaterade vi att ett annat evenemang ägde rum "hemma" i Västerås samtidigt med vår Dagö-tur. Power Meet, med tusentals veteranbilar och deras ägare och passagerare, invaderade staden. Då Daisy nådde Västerås passerade vi flygfältet och fortsatte på låg höjd till Power Meet-lägrret med alla husbilar och tält. Kapten Kjell gjorde en low-pass och en brant sväng över lägrret, och sen följde vi en bilkaravan i stan, på vår väg till en säker landning på Hässlö.

Den första medlemsflygningen med Daisy från Västerås var lyckosamt genomförd. Må den följas av många! ✈

Nedan till vänster: Granatgevär Carl-Gustav finns på museet. Oklart hur detta hamnat på ett militärmuseum bakom järnridån.

Nedan till höger: Vår förträffliga guide Ene berättade mycket om Dagös historia. Hon är uppvuxen på ön, och har själv upplevt hur det var på Dagö under den sovjetiska ockupationen. Till höger i bild reseledare Lars Cedwall.



Var finner man en prinsessa i skogen om inte på Dagö? Liisa Brohlén fann henne i närheten av en "korskulle" (minnesplats för avlidna) norr om Kärdla, Dagös enda stad.

En rysk skolkarta som visar Sovjets framgångar vid krigsslutet 1945, sedda ur rysk-estnisk synvinkel. Notera den infällda bilden upp till vänster, med högaktuella Krim och Ukraina. Kartan hänger på Militärmuseet norr om Kärdla och har många föremål som upphittats på ön efter Sovjettiden.



FOTO CHRISTER PERSSON



FOTO CHRISTER PERSSON



FOTO CHRISTER PERSSON



De två Douglas C-47, N128A och N4550J, som deltog i projektet "ALSIB 2015".

Alaska-Sibirien-routen under andra världskriget

Under andra världskriget led Sovjetunionen enorma förluster. Därför överförde USA under hela kriget via en arktisk flyglinje mellan Alaska och Sibirien en mycket stor mängd vapen, kläder, bränsle och tusentals krigsflygplan som lån till Sovjet.

Av Sture Friedner

Lend-Lease-Act var ett hjälpprogram där USA mellan 1941 och 1945 lånade ut och levererade olja och materiel till Frankrike, Storbritannien och Kina. Efter Tysklands angrepp på Ryssland ingick även Sovjetunionen i hjälpprogrammet. För leverans till Sovjet öppnade man en nordlig flyglinje mellan Alaska och Sibirien väster ut över Beringsund. Linjen fick namnet ALSIB eller the Northern Trace. Denna linje var 6 400 km lång mellan Fairbanks i Kanada och Krasnoyarsk i Sibirien. Därtill kom 4 800 km för transport av den amerikanska materielen upp genom Kanada, ofta utförd av kvinnliga ferry-piloter.

ALSIB var en lång och farlig resa. Från september 1942 till september 1945 förlorades 133 flygplan på grund av dåligt väder eller pilotfel. Rutten var förrädisk, ett enda navigationsfel över det glesbefolkade Sibirien kunde vara lika dödligt som ett anfall av tyska jaktplan. Det var mycket kallt på sträckan och det blåste starka arktiska vindar över de stora tundraområdena i Sibirien. Även passagen över Beringsund var skrämmande.

Nära 8 000 flygplan

Under programmets 31 månader skickades nästan åtta tusen amerikanska flygplan via ALSIB. Vanligast var Bell Aircobra och Kingcobra, Curtiss C-46, Douglas C-47

och A-20 och North American AT-6. Från Alaska flögs flygplanen av ferry-piloter till flera platser i Sibirien. Jakt-, bomb- och attackplanen flög i grupp medan transportplanen ofta flög individuellt.

Via Amerika-Sibirien-rutten flögs förutom krigsmateriel även livsförnödenheter men också en del lyxartiklar. Många diplomater och rege-

USA:s låne- och uthyrningslag antogs 1941, vilken möjliggjorde för USA att överföra strategiskt viktiga råvaror och krigsmateriel till sina allierade under andra världskriget. Mer än en femtedel av leveranserna gick till Sovjetunionen.



The Lend-Lease Act of 1941 enabled the United States to provide food, oil, and equipment to the major Allied nations during World War II.

ringstjänstemän flögs också fram och tillbaka längs traden, ALSIB kom att fungera som en diplomatisk luftlandsväg mellan Washington DC och Moskva. USA närde hoppet att ALSIB också skulle göra det möjligt för dem att få använda Sibiriens flygbaser för bombräder mot Japan. Rutten riskerade därför att provocera fram japanska militära åtgärder mot Ryssland. Inget av detta tycks emellertid ha skett.

Sovjetisk tveksamhet

Till en början var Sovjet tveksamt till att använda Alaska-Sibirien-rutten. Dock, med ökande förluster, gick Sovjet med på att öppna flyglinjen. Den 29 september 1942 gjordes den första flygningen via ALSIB. Detta var samtidigt som slaget vid Stalingrad rasade.

Flygvägen gick via städerna Great Falls, Edmonton och Whitehorse i Kanada och Fairbanks och Galena i Alaska. Dessutom byggdes ett stort flygfält i Nome i Alaska som blev startpunkt för planen när de flög till Sibirien. Efter ett antal mellanlandningar var man i Krasnoyarsk. Därifrån flögs sedan materielen vidare till olika delar av östfronten.

Jubileumsflygningen 2015

2015 återskapades den legendariska flyglinjen för att hylla dem som varit involverade i ALSIB-programmet. I ett rysk-amerikanskt projekt vid 70-årsjubileet av de allierades seger i andra världskriget, flög två DC-3/C-47 med amerikanska och ryska besättningar åter ALSIB-rutten.

Idén hade kläckts på Moscow Air Show och bekostades gemensamt av ett vitryskt och ett ryskt företag. Med på genomförandet var även en "Flight Foundation" från USA. En av dem som föreslagit idén var den före detta piloten och kosmonauten Aleksej Arkhipovich Leonov.

Projektet Alaska-Siberia 2015 började med att man i USA köpte in två Douglas DC-3/C-47 från andra världskriget som nu var försedda med moderna navigationshjälpmedel. Sedan flögs ALSIB-rutten till Sibirien med dessa två plan. Flygningen började den 17 juli 2015. Starten gick i Great Falls i Kanada och slutade i



Amerika-Sibirien-rutten.



Ovan: Alaska-Siberia World War II Memorial i Fairbanks, Alaska.

Nedan: Sovjetiska och amerikanska piloter framför en Bell P-63 Kingcobra.



FOTO BERNIT POSTAD

FOTOGRAF OKÄND

Krasnojarsk, mitt i Ryssland, norr om Mongoliet. Flygning tog 18 dagar och elva mellanlandningar.

Avslutning på MAKS

Därefter flög DC-3:orna vidare till Moskva för att delta i den internationella flygshowen MAKS-2015. Flygningen gick helt utan missöden – de gamla flygplanen fungerade som om de varit nya!

Flygplanen, varav det ena hade deltagit i invasionen av Normandie Dagen D, skulle sedan övertas av *Central Museum of the Armed Forces of Russia*. Men något överlämnande till flygmuseet skedde aldrig. Möjligen kan detta ha ett samband med att en av de ryska piloterna senare anklagades för smuggling och samarbete med CIA och hamnade i fängelse.

Efter flygshowen i Moskva stod planerna stilla men hösten 2018 flögs båda två vidare till Vorotynsk i Kaluga-regionen sydväst om Moskva där de nu står parkerade. I november 2020 medverkade en av dem i filmen *Bansu* som bygger på en sann historia om en nödländad DC-3 i Alaska under andra världskriget. ✈

Till höger: ALSIB-planet (eller АЛСИБ, om man så vill) Douglas C-47 N12BA taxar framför en Antonow An-124.

Nedan: De båda ALSIB-maskinerna i Vorotynsk i mars 2020. N12BA, närmast i bild, annonserades i september 2021 ut till försäljning för 150 000 dollar.



2015 välkomnades de bägge flygplanen från USA av den tidigare piloten och kosmonauten Aleksej Archipovitj Leonov.



FOTO PAVEL VANKA



FOTO ALEXANDER MARKIN

FOTO USAAF MUSEUM



FOTO USAAF MUSEUM



Bilderna ovan: Glidflygplanet XCG-17 i luften – en C-47 utan motorer.

En udda variant av DC-3

Det finns många varianter av Douglas DC-3. Andra världskriget var en stark drivkraft, där man provade med olika konfigurationer, mest lyckad var C-47 (Daisy) och andra modeller med starkare motorer. Men den mest udda var versionen helt utan motorer!

Av Sture Friedner

Under kriget insåg man behovet av större luftburen transportkapacitet. Man provade att sätta flottörer på C-47 för att få ett stort transportflygplan som kunde landa på vattnet (se Flygande Veteraner december 2020).

Mest extrem var XCG-17, en version av DC-3 som helt saknade motorer! Tanken var här att, precis som med sjöflygplanet, få fram ett större transportflygplan som kunde frakta betydligt mer än de ”gliders”, segelflygplan, som användes Dagen D och i efterföljande strider. Den primära tanken för glidflygplanen var att öka mängden gods vid längre leveranser. Med XCG-17 gällde detta främst transporter till Kina.

Provmodellen var en ombyggd C-47 (41-18496) som blivit inkallad i militärtjänst från Northwest Airlines. Detta flygplan befriades från allt som var tungt: motorer, navigationsutrustning, tankar, elledningar och invändiga skott (väggar) et cetera. Nacellerna, motorgondolerna, fick vara kvar och för att minska luftmotståndet satte man på halvrundera kåpor framtill. För balansens skull monterades tyngder i planet, liksom en fästanordning för draglinan, på kroppens buk mellan vingarna.

Första provflygningen gjordes den 14 juni 1944. Flygprovningen av XCG-17 visade att det fungerade bra. Jämfört med konventionella segelflygplan hade flygplanet lägre stopp- och

högre bogseringshastigheter. Dessutom hade XCG-17 lägre sjunkhastighet – alltså flera positiva egenskaper.

Det kunde dessutom lasta 6 800 kg vilket var betydligt mer än konventionella segelflygplan.

XCG-17 kunde transportera upp till 40 fullt utrustade soldater. Alternativt en jeep eller två 105 mm Haubitskanoner.

Som bogserflygplan användes i början två stycken C-47, men då dessa riskerade att kollidera så övergick man till en enda C-54 (DC-4) i stället.

Det enda XCG-17 inte klarade var att landa på opreparerade landningsfält (= åkrar) vilket var ett av kraven från armén. Detta var den huvudsakliga orsaken att modellen inte fick någon framtid.

När XCG-17:s utvärdering var slutförd hade behovet av ett så stort glidflygplan passerat, krigssituationen hade blivit mer gynnsam och den extra kapacitet som ett överdimensionerat segelflygplan skulle ge var inte längre nödvändig. Inga ytterligare XCG-17 producerades utöver prototypen. Proven avslutades, planet återställdes 1946 till sin ursprungliga DC-3-konfiguration. Planet såldes till Mexiko där det lär ha varit i civil tjänst fram till 1980.

Även om XCG-17 inte övertygade de styrande i US Army så konverterades ändå ytterligare ett flygplan, en C-47 (43-16229), på Filippinerna i januari 1946. Konverteringen utfördes

på ungefär samma sätt som XCG-17, innefattade omvandlingen med kåpor över motorfästena, denna gång åttkantiga. Flygplanet blev döpt till *Nez Percé* (”Piercad näsa”...) och glidflygplanet genomförde sin första flygning efter konverteringen den 17 juni 1946, bogserad av en C-54.

För att visa flygplanstypens lämplighet att fungera som ett ”luftens godståg” genomfördes en mycket lång flygning från Filippinerna till Japan i slutet av juni 1946. Den 2 900 km långa bogseringen tog elva timmar, plus en övernattning på Okinawa. Trots att det hela gick utmärkt resulterade flygningen inte i några efterföljare. Flygplanet fick sina motorer tillbaka i augusti 1946 och återställdes i tjänst som en vanlig C-47. ✚



Ovan: XCG-17.

Nedan: Den motorfria DC-3:an *Nez Percé*, på Filippinerna, konverterad med åttkantiga kåpor över motorfästena.



FOTON USAAF MUSEUM

Jakten på en DC-4

– hur det hela började



Detta är den första artikeln i en serie som utgår från tiden då stora stjärnmotorer dominerade på Bromma. Det satte outplånliga spår i två pojkars medvetande. Det hela utmynnade 50 år senare i en jakt på att få hem en DC-4 till Sverige!

Av Michael och Peter Östergren

Vi är två bröder. Michael och Peter, som växte upp i Solna under 1960-talet – med ständig utsikt över Brommas bana 31. Stora stjärnmotorer surrade ständigt i luften. Vi förstod det inte då, men i dag ser vi att det var slutet på en era som vi bevittnade.

Vi fick bra kondition av vårt ständi-

ga cyklande från Huvudsta till Bromma tur och retur. Vi fascinerades stort av SAS DC-7C som tog av två gånger per dygn från Bromma, året runt. Under mitten av 1960-talet hade de gott sällskap med Internords åtta Douglas DC-7 samt Transairs elva DC-7B. Dessutom skådade vi allt som oftast även Sterlings och Braathens DC-6B.

DC-7C var självklart vårt främsta

Närmare flygplanen än så här kunde vi inte komma! Transairs DC-7B SE-ERA Stockholm taxar.

mål att få se på Bromma. DC-7C var en *gap-filler* för att täcka gapet, innan de av SAS beställda DC-8-33 levererades. Vi var lyckliga vittnen till DC-7C-trafiken på Bromma. Ett flygplan konstruerat för interkontinental trafik förde nu en något undanskymd roll ibland annat svensk inrikestrafik. Korta skutt till skillnad mot trafiken på 1950-talet med flygningar till New York, Los Angeles och Tokyo.

Charterpremiär med polarpionjär

1965 reste vi med vår mamma till Rimini. Döm om vår förvåning och ultimata upphetsning när vi i resehandlingarna såg att linjen Arlanda-Rimini trafikerades av Scanair DC-7C. Det visades sig att den individ vi flög ned med var ett av de flygplan som invigde polarlinjen, LN-MOE *Reidar Viking* – vilken lycka för två unga pojkar!!!

Föremålet för vår beundran: SAS DC-7C. Här LN-MOE *Reidar Viking*, ett av de plan som invigde SAS Tokyolinje över Nordpolen 1957, vilket en text vid vikinganamnet i nosen minner om. DC-7:an slutade sin karriär i SAS på skandinaviska inrikeslinjer.



FOTO MICHAEL ÖSTERGREN



Rampen på 1960-talet var fylld med allehanda stjärnmotorbestyckade flygplan: Transairs Douglas DC-7B, SAS och Linjeflygs Convair Metropolitan. Dessutom Finnairs DC-3 – luften var fylld av stjärnmotormuller!

Transair hade sitt trafikkontor i anslutning charterhallen. Vi såg när Carl-Gustaf von Rosen checkade in där för flygning, tror faktiskt jag har hans autograf liggande någonstans! Transairs huvudkontor låg dock i Malmö. Internord hade sitt huvudkontor på Bromma. Dessutom skötte Ostermans tillsyn och underhåll från sin hangar på Bromma.

Detta var under en tid som var som klippt och skuren för *plane spotters*. Åskådarterrassen på Bromma var tillgänglig för en krona per tillfälle (eller genom att kvickt krypa under vändkorset) i avgångshallen. I övrigt fanns enastående tillfällen att komma nära flygplanen, när de taxade ut till bana 31, under inflygningen till bana 31 på Ulvsundavägen, hela plattan utanför Ostermans och Linjeflygs hangarer. Jodå, vi smet ut där, när ingen såg oss!

Brölände Wright-motorer

Swedair hade inte bara en DC-3 med stjärnmotorer utan en lång rad av Skyraiders vilka användes som måldragare. De gav sig iväg med ett tordönsbröl mot skjutområden ute i skärgården, till exempel Stabbo och Vaddö. Vi blev överraskade flera gånger på bryggan

i Roslagen av en Skyraider som utan förvarning passerade på lågan med ett dån över våra huvuden.

Allt roligt har dessvärre ett slut. Början på nedgången kom då SAS började avvecklingen av sina DC-7C. Sista tidtabellsflygningen genomfördes den 7 december 1967, SK 173 till Malmö kl 19.30. Vi var självklart där och bevittnade den sorgliga händelsen sent på kvällen. Det kändes vemodigt när SE-CCA *Halvdan Viking* ställde upp på bana 31 och med sina blå avgasflam-

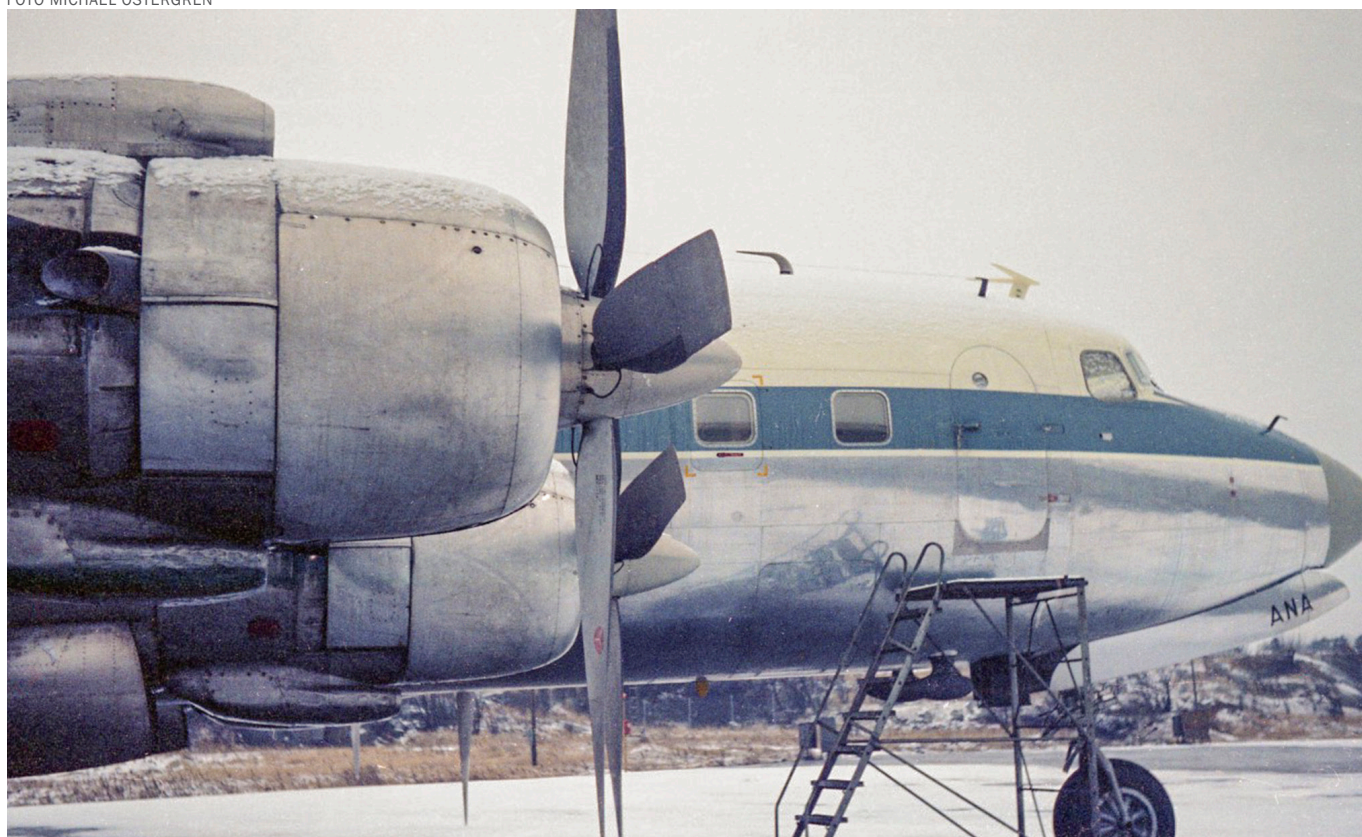
mor försvann söderut. Kvar lämnades ett välbekant os av 115-oktanigt bränsle som bara DC-7 spred efter sig.

Vi unga pojkar insåg också att Transairs hjälpfrakt med DC-7B mellan São Tomé och Biafra kunde innebära att efterfrågan på kolvmotorflygplan, till förmån för jettrafik, skulle kunna komma att ta fart. När Transair annonserade sin upphandling av Boeing 727 insåg vi att hela DC-7-flygandet skulle komma att ta slut snarare än vad vi hoppats. ✈✈✈

En annan av SAS DC-7C: OY-KNB *Jon Viking*.



FOTO MICHAEL ÖSTERGREN



DC-7B OY-ANA skrotades så sent som 1973 i Frankrike. Internord skrotade minst en DC-7 (SE-CNF) söder om dåvarande bana 13/31, ned mot Bromma kyrka.

I samma veva hade Internord skaffat sina Convair Coronado som trafikerades från Arlanda. Samtidigt gled våra gamla favoriter Internords DC-7:or in i Ostermans hangar en efter en. De togs in med Internords logotyp och kom ut nyöversedda med en Röda kors logga några veckor senare. Efter det stora översynsarbetet kördes motorerna utanför hangaren. Vi passade på och klängde uppe på planket bakom flygplanet. Håret stod rakt bakåt och vi tappade andan – väldigt spännande! Efter översynsarbe-

tet återstod några provflygningar med Röda korsmålningen innan de gav sig iväg för att endast återvända till Bromma sporadiskt.

Konstant flöde av Convairer

Vi såg även Falconairs Vickers Viscount när de trafikerade Bromma, de stod ibland även parkerade under några dagar. De var fina att titta på men inte alls samma ljud och karisma som ett flygplan med fyra stjärnmotorer!

Vi var ordentligt bortskämda med ett konstant flöde av SAS och Linje-

flygs inrikestrafik med Convair Metropolitan. Vi blev tillvänjda med dessa trevliga flygplan. De var så vanliga att vi saknade dem först när Linjeflyg fasade ut dem till förmån för Fokker F-28. De var verkligen riktiga karaktärsflygplan för Bromma.

I dag när vi ser tillbaka på denna period är vi så glada att få ha upplevt denna era inklusive ljud, lukt och vibrationer i luften. I två följande artiklar berättar vi hur några gamla propliners överlevde ända in på 2000-talet i andra delar av världen. Följ med då! ✈

Till vänster: Convair CV-340/440 trafikerade Bromma i ett konstant flöde. Linjeflygs SE-CRL köptes begagnat från Mexiko 1960 och såldes till USA 1978. Det havererade 1983. *Till höger:* Douglas Skyraider med Wright R3350-motor, med ett härligt muller tyckte vi pojkar. SE-EBA skrotades på Tullinge i mitten av 1970-talet. I bakgrunden skymtar amerikanska ambassadens flygplan på Bromma, US Air Force Convair VT-29B.



FOTO MICHAEL ÖSTERGREN



FOTO MICHAEL ÖSTERGREN



Ovan:

Charterbolaget Falconairs Viscount trafikerade Bromma. SE-CNM skrotades på Bulltofta 1971. Turbineran ersatte stjärnmotormuller med ett visslande tjut.

Till höger:

Internords DC-7 OY-ANA fick en översyn, registrerades SE-ERO och målades om som Röda korset.

Nedan:

På Brommaterrassen slår klockan för kolvmotoreran... Här blir vi vittnen till hur framtiden kommer att te sig då Transairs nya Boeing 727 startar från dåvarande bana 13. Vid charterhallen står Maj-Flygs Mitsubishi Mu-2 parkerad.



FOTO MICHAEL ÖSTERGREN



FOTO MICHAEL ÖSTERGREN

FOTO STURE FRIEDNER



En mulen oktoberlördag ställde 15 av Flygande Veteraners medlemmar upp som statister i en tysk filminspelning, där Daisy har en liten roll.

Av Sture Friedner

Vi var tillsagda att ha på oss 50-talskläder – om vi hade några. Annars skulle vi få låna av filmteamet.

Vi skulle vara i Västerås klockan 8, så det var tidig uppgång. På flygplatsen fick damerna håret uppsatt som för 70 år sedan. När alla var pyntade fick

vi agera flygresenärer som gick ut från ett gammalt flygplan (Daisy) eller satt inne i planet.

De började filma klockan 10 och var klara till sju på kvällen...

Som vanligt vid filminspelningar var det mycket väntan för oss, då de skulle ställa in ljus, vrida på flygplanet, spela in ljud och så vidare, precis

Anneli Friedner var en av statisterna vid den tyska filminspelningen. Den flygplanstrappa som en gång pietetsfullt restaurerades av Mikael och Christer Öqvist kom väl till pass!



FOTO STURE FRIEDNER

Två statister filmas mot en chroma key-skärm, "green screen". Skådespelarna "friläggs" sedan digitalt och kopieras in i valfri miljö. Ännu ett teknikens under!

som det är vid en professionell filminspelning. Mesta tiden gick dock åt att invänta tagningar med de tyska skådespelarna.

Dagen därpå för hela filmteamet vidare till Arlanda där filmningen fortsatte med Caravellen, dock utan oss statister från Flygande Veteraner.

Historik

Filmen ska handla om Turi Widerøe, dotter till Viggo Widerøe som 1934 startade Norges näst största flygbolag Widerøe – bolaget flyger fortfarande! Turi, född 1937, ville absolut bli pilot men hennes pappa motarbetade detta – det fanns nästan inga kvinnliga piloter på den tiden. Men 1962 tog hon ändå flygcertifikat och började som styrman, senare kapten, i pappans flygbolag.

1968 genomgick hon SAS flygskola och blev västvärldens första kvinnliga trafikpilot – och detta på SAS!

Hon flög först Convair 440 Metro-politan och sedan Sud-Aviation Caravelle. Men sedan blev det stopp. Efter att ha fött fyra barn slutade Turi Widerøe helt att flyga.

Den sekvens som vi var med att spela in (25 sekunder av filmen?) handlade om när Turi som ung flicka tyckte sig se en kvinnlig pilot i fönstret på ett flygplan. Drömmen, för det var en dröm, försvann och det visade sig bara vara en manlig pilot. Det sägs ha varit sin egen önskan hon såg,

Filmen produceras av ett tyskt filmteam med tyska skådespelare plus några svenska barnskådespelare. Filmteamet var mycket professionella – och trevliga! Trots en hård arbetsdag med ständiga omtagningar och nya vinklingar så var de på gott humör och positiva mot oss.

Filmen är tänkt att visas på diverse filmfestivaler. Premiär planeras äga rum på Internationella Kvinnodagen den 8 mars 2022. SAS tänker enligt planerna visa den på sina flygningar och i andra sammanhang.

Kul att få hjälpa till (helt utan gage) med att föra fram denna viktiga kvinnohistoria! ✈️



Det tyska teamets filmfotograf. En svensk assistent skötte skärpeinställningen trådlöst från en egen skärm.



Skådespelarna och Flygande Veteraners statister samlade framför Daisy. Tidsmässigt avbildade i svartvitt med Anders Melins analoga kamera!



Dagen efter filmningen på Hässlö fortsatte det tyska filmteamet att filma i Le Caravelle Clubs Caravelle på Arlanda. Detta var en av Turi Widerøes arbetsplatser i SAS.

Daisy i TV!

Två gånger hösten 2021 har vårt flygplan medverkat i tv-program i SVT.

Landet runt

Första gången var den 19 september, då Flygande Veteraner uppmärksammades i magasinprogrammet Landet runt. Både vår kapten Anders Jacobsen och tekniske chefen Berndt Kvist intervjuades i inslaget. Samtidigt visades flygplanet exteriört och interiört.



Landet runts programledare Henrik Kruusval presenterar inslaget med Daisy.



ANDERS JACOBSEN
flygande veteraner Västerås

Vår kapten Anders Jacobsen intervjuas i SVT:s Landet runt.

1 mot Sverige

Den 17 oktober var det dags igen. I tävlingsprogrammet 1 mot Sverige, med programledaren Babben Larsson, skulle en tävlande i tv-studion gissa hur många pensionärer det krävs för att sätta en med resenärer fullastad DC-3 i rörelse. Samtidigt kunde tv-tittarna meddela sina gissningar på samma frågeställning. Varför just pensionärer kan man ju fråga sig. Å andra sidan, varför inte! Svaret blev hur som helst att det krävs 13 pensionärer för att dra Daisy ur hennes position. Kan-ske bra att veta, vem vet. 🚀



12,8
TON

Babben Larsson presenterade 1 mot Sverige. Daisy vägde 12,4 ton med passagerare. Sex pensionärer räckte inte för att flytta Daisy. Inte heller elva eller tolv var tillfyllest. Men när den trettonde anslöt sig till dragarlaget så rörde hon sig!



6
PENSIONÄRER



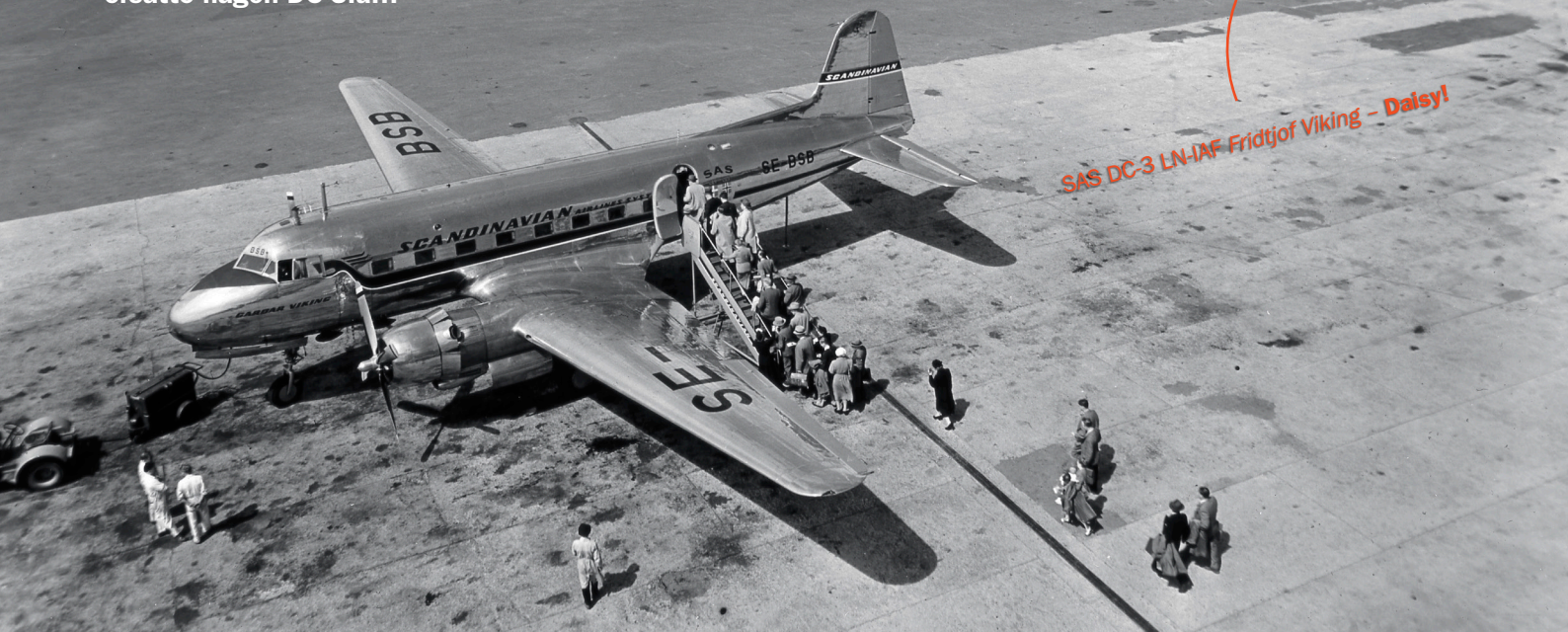
10
11
PENSIONÄRER



13
PENSIONÄRER

Saab Scandia 75 år

I november 2021 var det 75 år sedan Sveriges första trafikflygplan, Saab 90 Scandia, lyfte. Det blev en DC-3-ersättare som knappast ersatte någon DC-3:a...



SAS DC-3 LN-IAF Fridtjof Viking - Daisy!

SAS Saab 90A Scandia SE-BSB *Gardar Viking* tar emot sina passagerare på Oslo-Fornebu i början av 1950-talet. Planet såldes 1957 till Brasilien. Det skrotades 1966. Närmaste DC-3 uppe till höger i bild är SAS LN-IAF *Fridtjof Viking* - vår Daisy!

Av Lars Wissing

En industrisatsning i dag föregås normalt av en noggrann marknadsanalys. Nu för tiden underlättas det av att det finns så mycket tillgänglig information. På 1940-talet var det helt annorlunda. Svårigheten att bedöma konkurrenssituationen fick sannolikt en betydande påverkan på försäljningen av Saabs första trafikflygplan.

Efter andra världskriget förväntades en kraftig expansion av trafikflyget. Så blev det också, särskilt som det fanns ett överskott av det amerikanska transportflygplanet Douglas C-47, som såldes billigt, ibland för bara några tusen dollar, för att byggas om till civila DC-3.

DC-3 var ju en mer än tio år gammal konstruktion och det hade skett en snabb teknisk utveckling under andra världskriget. Ett flertal tillverkare såg därför sin chans att bygga en modern efterträdare till DC-3 och därmed hålla fabrikena igång när nya order på krigsflygplan upphört. Det fanns stor ledig kapacitet för att konstruera och tillverka nya flygplan.

Saab såg också möjligheterna – men förutsättningarna var inte de bästa. Under perioden 1945–47, presenterades fyra direkta konkurrenter: engelska Vickers Viking och Airspeed Ambassador, samt de amerikanska Convair CV-240 och Martin 2-0-2. Vinnaren blev Convair som kom att sätta standarden för medeldistansplan från 1940-talet och framåt. Alla konkurrenterna var stora jämfört med Saab. Det minsta företaget, Airspeed (ägt av de Havilland), hade under kriget tillverkat drygt 8 500 tvåmotoriga skol- och transportflygplan av typ Oxford samt 3 800 stora Horsa glidflygplan. För den litterärt intresserade kan nämnas att verkställande direktören under en tid var den kände författaren Nevil Shute.

Första flygningen

Saab 90 Scandia flög för första gången från Tannefors-fältet i Linköping den 16 november 1946. Befälhavaren på jungfruturen, som varade i 55 minuter, var Claes Smith. De första provflygningarna visade att Scandia hade ut-

omordentliga lågfartsegenskaper tack vare sin relativt tjocka vingprofil, vilket å andra sidan gav modesta fartprestanda. Scandia ansågs vara mycket trevlig att flyga och hade förnämliga enmotorprestanda. Bland annat klarade den stopp på en motor direkt efter lättning. En anmärkning var att den var tung i rodren.

År 1948 inleddes en ny provperiod och man bytte också till fyrbladiga propellrar och en något kraftigare motor, Pratt & Whitney R2180, på 1 650 hp. Trots detta blev marschfarten inte högre än max 390 km/h, att jämföra med huvudkonkurrenten Convair CV-240 som marschade på 450 km/h med två motorer à 2 400 hp. Den 13 juni 1950 utfärdade Luftfartsstyrelsen typcertifikatet för Scandia.

Saab drog tidigt igång ett imponerande promotionprogram. Efter att ha gjort en tur i Norden gjordes 1948 en längre Europaturné, där flera bolag som DNL och DDL (blivande partners i SAS) samt Swissair, Sabena och KLM med flera besöktes. I Holland flög prins Bernhard Scandia. Flera

andra flygbolag besökte också Saab för att se och provflyga planet.

Amerikaturné

En verkligt lång demonstrationsperiod började 1948 med besök i norra Afrika. Hösten 1949 inleddes en rundtur i USA som varade året ut. Flygplanet fick goda vitsord. Howard Hughes flög Scandian och berömde den. Saab var mycket bra på att göra PR för sin produkt. Men någon försäljning blev det inte.

Första kund var AB Aerotransport, ABA, som 1948 beställde tio plan. Avsevärt försenat levererades det första planet i oktober 1950. En konsekvens av förseningen blev att antalet flygplan nu reducerades till sex, vilka levererades till SAS. De återstående i första serien såldes till Aerovias Brasil, som sålde dem vidare till VASP, Viação Aérea São Paulo. SAS kom dock att köpa ytterligare två Scandia samtidigt som VASP köpte fem. Totalt tillverkades alltså bara 18 flygplan – tolv i Linköping och de sista sex som monterades av Fokker i Holland! Anledningen till detta var att Saabs hela produktionskapacitet behövdes för tillverkningen av J 29 Tunnan.

Alla till Brasilien

SAS sålde 1957 sina Scandia till VASP vilket betydde att alla flygplanen, inklusive prototypen som sålts som VIP-flygplan, hamnade i Brasilien där Scandia gjorde sin sista flygning 1969. Fem av flygplanen totalhavererade vilket kanske förefaller vara en hög siffra men jämfört med dåtidens konkurrenter var haverifrekvensen om något lägre! I dag finns en Saab Scandia kvar, bevarad utomhus i dåligt skick på ett museum i Brasilien.

Saab arbetade hårt för att sälja



En SAS Scandia embarkeras på Göteborg-Torslanda.

Scandia, men flygplanet uppfattades nog av många som en något moderniserad DC-3 – till högre pris. När den sista Scandian levererades 1954 hade den blivit omodern. SAS flög Scandia, liksom DC-3, fram till 1957. De ersattes då av Convair CV-440 en nä-

got förstörd och förbättrad version av Scandias tidigare huvudkonkurrent Convair CV-240. Den senare var dock snabbare och hade framförallt, liksom CV-240, tryckkabin. Convair-familjen såldes i 1 086 exemplar, varav många dock var militära. ✚

En enda Saab 90A Scandia existerar i dag: nummer 115, PP-SQR. Den står utomhus på Museu Eduardo André Matarazzo i Bebedouro i Brasilien.



FOTO RENATO SPILIMBERGO CARVALHO

Information från resegruppen

Äntligen! Nu är det dags att börja tänka på nästa års resor. Det ju har varit ett arbetsamt år med nya regler och myndighetskrav att uppfylla. Vi ska alltmer likna ett flygbolag. Därför har vi uppgraderat vår organisation, som vi skrivit om tidigare och ser nu fram mot att få luft under vingarna. Vi hade redan förra året planerat ett fint pro-

gram och planen är nu att i huvudsak följa det. Något som är nytt är onsdagsflygningar. Tanken är korta flygningar varje onsdag, som gör att man kan prova på att flyga med Daisy. Det kommer säkert att ge mersmak.

Daisy har blivit mycket ompysslad, mycket är förbättringar som inte kan ses med blotta ögat, men du kommer

att se att Daisy bland annat fått en ny inredning – och höra att vi installerat ett nytt högtalarsystem. Tidigt i vår börjar utcheckning av piloter och sedan är vi igång. I nästa nummer av tidningen kan du få njuta av det kompletta reseprogrammet. Vi ses nästa år!

På sidan 3 ser du hur du blir medlem i föreningen Flygande Veteraner. ✚

FOTO VYKORT



Bromma

– Bara flyghistoria? Eller framtidens flygplats!

KLM var 1937 först med DC-3 på Bromma. På bilden ses exemplaret *Wulp* (Storspoven). Stationshusen blev statliga byggnadsminnesmärken år 2000.

Av Lars Wissing

En utredning, framlagd den 31 augusti 2021 föreslår en tidigarelagd nedläggning av Bromma flygplats.

Vår förening är en flyghistorisk organisation med säte på Bromma och vi flyger med en flygplanstyp som började trafikera flygplatsen för 84 år sedan. Därför är det svårt att se ett förslag om nedläggning av Bromma utan att reflektera över grunderna. Detta oavsett om vi får flyga Daisy på Bromma, eller ej. Det gäller den viktigaste levande

symbolen för svensk civil flyghistoria! Utredningen är anmärkningsvärd eftersom den:

- bygger på onormala trafikvärden, med hänsyn till pandemin
- saknar framtidsanalys när det gäller kommande teknologi och dess positiva miljöeffekter
- saknar bedömning av kostnad och miljöeffekt av eventuell fjärde bana på Arlanda (se nedan)
- inte nämner den snabba, miljoeffektiva och billiga möjligheten att komma till Stockholms centrum.

Regional flygtrafik är viktig när det gäller att få effektiv kommunikation mellan Stockholm och olika orter i Mellansverige. Förutsättning för bra regionaltrafik är: lätt och snabb tillgänglighet, minimal miljöpåverkan och möjlighet att resa på dagsbesök utan övernattnig.

Den nämnda utredningen föreslog nedläggning av Bromma inom en relativt nära framtid. Det verkar som om syftet är att hitta argument för att motivera ett beslut som var fattat tidigare. Bortsett från att det är oseriöst att fatta beslut, baserat på förhållande under pågående pandemi, verkar utredaren basera sina slutsatser på historiska förhållanden och bortse från, eller sakna kunskaper om, den utveckling som sker i dag. Dessutom har man inte berört behovet av en fjärde bana på Arlanda, vilket är helt avgörande ur kostnads- och miljösynpunkt. Arlanda har ont om lediga slottider på attraktiva tider, morgon och kväll. De flygplan som nu trafikerar Bromma är långsammare och tar ”mer plats” i trafiken och eftersom de har färre passagerare per rörelse blir de knappast prioriterade på Arlanda.

Utvecklingen av elflygplan har gått oerhört snabbt och förvånat de flesta i branschen. Det finns ett svenskt bo-

Bromma var ett DC-3-eldorado under fyra decennier. Inte minst under tiden i Linjeflyg.



FOTO LINJEFLYGS ARKIV



Gryning över Bromma 2018. Fem BRA-maskiner taxar till start. Affärsjetplanen trängs på allmänflygplattan.

lag, Heart Aerospace, som säger sig kunna ha ett driftsklart flygplan för 19 passagerare redan 2025. Det låter snabbt men man kan nog räkna med att certifieringskrav med mera kan försena processen. Intressant är att "Breakthrough Energy Ventures", som sägs vara världens mest inflytelserika klimatfond tillsammans med bland andra United Airlines satsat 350 miljoner dollar på just detta projekt, enligt uppgift från tidskriften Flygrevyn. SAS, Widerøe och Finnair har också visat intresse. Sammanlagt finns redan beställningar på 200 flygplan.

Det innebär att man ska kunna flyga till orter som Visby, Karlstad, Bor-

länge, Mariehamn och kanske också Jönköping. Tyst, driftsekonomiskt och i stort sett utan påverkan på miljön. Bromma blir då en idealisk flygplats för modern regional miljövänlig trafik. Fördelen med Bromma är att flygplatsen nås med spårvagn som stannar i direkt anslutning till flygplatsen som dessutom har mycket korta incheckningstider. Tysta flygplan medger också möjlighet till bebyggelse närmare flygplatsen. Dessutom har elflygplan normalt kort startsträcka, vilket gör att Brommas relativt korta bana är mer än tillräcklig för den typen av trafik.

Arlandas nackdel är att ligga långt från Stockholm och orter söder därom.

Marktransporterna är dyra och långa – därmed med negativ miljöpåverkan. Arlanda är bra framför allt som nav för byten, men inte för lokal trafik.

En annorlunda utveckling kan man se i London, där man nu utvecklar London City Airport. Flygplatsen ligger nästan mitt i city och har en bana kortare än Brommas. Ändå planeras därifrån direktlinjer till USA. Norska Widerøe har, enligt uppgift, för lokal inrikestrafik i Norge beställt flygplan med elmotorer baserade på teknologi utvecklad av Rolls-Royce. Leverans planeras redan till 2026.

En av världens äldsta, aktiva, flygplatser borde ha framtiden för sig! ✚

2021 opererar Brussels Airlines den enda utrikeslinjen från Bromma, med Airbus A319 för 132 passagerare – det största flygplan som trafikerat Bromma reguljärt. Air Leap flyger inrikes med bland annat Saab 2000.



Tekniska avdelningen under pandemivintern 2021

Trots pandemin har det varit full verksamhet i hangaren på Västerås-Hässlö under vintern 2020–21. Vi arbetade i genomsnitt en gång i veckan och var sex åtta tekniker vid varje tillfälle. De stora jobben bestod av översyn av stället för sporrhjulet och dörrarna samt byte av rutor i cockpit. På våren planerade vi och genomförde en kontrollflygning som även omfattade kontroll av alla roder och manöverorgan som vi hade utfört arbeten på.

Kontrollflygningen varade bara i tio minuter. Den resulterade i några anmärkningar, vilka åtgärdades. Men någon ny flygning blev det inte – på grund av diskussioner med Transportstyrelsen kring luftvärdigheten. Men nu har vi ett luftvärdighetsbevis som gäller till 31 augusti 2022.

Under sommaren 2021, motorkörde vi varje vecka. Samtidigt underhöll vi Daisy så att det skulle vara redo när vi åter skulle kunna flyga. Vid sista motorkörningen blev dock oljetrycket plötsligt lågt vilket resulterade i byte av högermotorn. Den nya motorn är provkörd på hög effekt och fungerar som den ska.

En av de viktigaste sakerna med den tekniska avdelningen är att vi träffas ofta, vilket ger en fantastisk gemenskap. Resultatet blir att de tekniska kunskaperna sprids vilket ger

en bred kompetens. Några har nära till “jobbet” och några har en timme eller mer att åka, men alla kommer pålitligt – och gärna!

Nya rutiner och krav från Transportstyrelsen

- Omfattande genomgång av vårt underhållsprogram som styr vårt underhåll på Daisy, när och hur det ska göras.
- Ny underhållshandbok baserad mer på kalendertid än gångtid och som kommer att vara klar våren 2022.
- Nya rutiner för hur vårt arbete dokumenteras.
- Nytt rapporteringssystem för Arbeten, Anmärkningar och Avvikelser.

Underhåll 2020–21

- Genomgång och smörjning av alla manöverlinor i flygplanet.
- Demontering och översyn av sporrhjulstället.
- Översyn av alla dörrar i flygplanet, demontering, justering och målning.
- Vindrutor i cockpit översedda och bytta till nya.
- Höger startmotor och generator, genomgången och utbytt.
- Gamla oljeslangar utbytta och försedda med brandskydd.
- Nytt returoljefilter installerat på höger motor, förbättring av systemet.

FOTO HÅKAN LIF



- Tre av flygplanets fyra bränsletankar är översedda.
- Avisningsystem på vingar, propellrar och motorer avaktiverade.
- Bytt PA-system (Public Address) i kabinen, förstärkare och högtalare installerade.
- Ny klädsel på passagerarsätena.

• Höger motor utbytt efter nästan 500 timmar beroende på lågt oljetryck. Reservmotorn, som återkom från reparation och översyn år 2020, användes. Den nedtagna motorn kommer att sändas till USA för översyn. Den har inte gett några metallspån, så vi bedömer att det inte är något större fel på den.

Under den kommande vintern kommer vårt underhåll att fokusera på renovering av kabinen. ✈

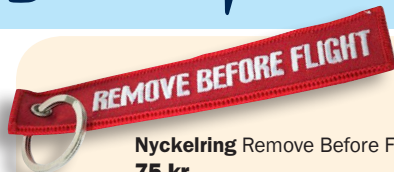
Berndt Kvist
Johan Sundberg
Tomas Rinman



FOTO HÅKAN LIF



FOTO HÅKAN LIF



Nyckelring Remove Before Flight. **75 kr**



Musmatta med Daisy-motiv, 19 x 25 cm 0,5 cm tjock **150 kr**



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



Dekal, vinyl ø 100 mm **20 kr**



Klubbmärke, tyg ø 70 mm **90 kr**



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



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



Vindjacka

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



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. **420 kr**



Pikétröja

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

320 kr

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 2021 inleddes en ny fadderperiod, varför hela listan nu är "nollställd". Undantaget är de delar av Daisy som listas här:

Lillis Finnborg	Nödsändare (ELT) 2019 5 år
Göran Fransson	Navigatorstol 2021 1 år
Lars-Gunnar Fredriksson	Färdmekanikerstoll 2021 1 år
Johan Sundberg	Motorkåpor x 3 vänster motor 2021 1 år
Johan Sundberg	Motorkåpor x 3 höger motorl 2021 1 år
Leif Andersson	Höger startmotor 2019 5 år
Leif Andersson	Höger magnet, vänster motor 2019 5 år
Leif Andersson	Höger magnet, höger motor 2019 5 år
Jan Carlerud	Reservtändstift (24 st) 2021 1 år
Rune Sahlberg	Antikollisionsljus 2020 3 år
Kent Oderud	Höger pilotstol 2021 1 år
Björn Hedenström	Vänster ratt 2021 1 år
Gunnar Sköld	Höger höjdmätare 2021 1 år
Håkan Söderholm	Nödkompass 2021 1 år
Gunnar O Johansson	Vänster sidoruta (cockpit) 2021 1 år
Mats Lindström	Fena 2021 1 år
Isak Molin	Sidodertrim 2021 1 år
Lennart Ledin	Klaff 2021 1 år
Carlos Costa	Sporrhjul 2021 1 år

Gunnar O Johansson	Vänster startmotor 2021 1 år
Anders Bergmark	V hydraulpump (motordriven) 2021 1 år
Nils Persson	Fraktdörr 2021 1 år
Syrene Alphonse	Passagerarstol 1A 2021 1 år
Erik Alphonse	Passagerarstol 1B 2021 1 år
Peter Strand	Passagerarstol 1D 2020 5 år
Ulla Järvinen	Passagerarstol 2C 2019 3 år
Christer Persson	Passagerarstol 2D 2021 1 år
Joakim Holmström	Passagerarstol 3A 2021 1 år
Stieg Å Ragnar	Passagerarstol 4A 2021 5 år
Jan Ragnar	Passagerarstol 4B 2021 3 år
Christer Persson	Passagerarstol 6D 2021 1 år
Eva Mårtensson	Passagerarstol 7D 2021 1 år
Ingela Hennert	Stabilisator 2021 1 år
Erik Ahlsund	Vänster magnet, v motor 2021 1 år
Lars Sjöberg	Vänster oljekylare 2021 1 år
Nils-Åke Siversson	Höger bränsleväljare 2021 3 år
Bertil Lindholm	Steg till ingångsdörr 2020 1 år
Ragge Jagero	HF-radio 2021 100 år (ja, 100 år!)

Returadress:

Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 41
168 67 BROMMA

B



flygande veteraner Butiken Bromma

Öppen måndag, onsdag och torsdag 11:00-14:00

Böcker



Kalla krigets luftförsvaret

Bernt Törnell, Alf Kling
264 sidor
345 kr

Svenska luftförsvaret under Kalla kriget beskrivs som en helhet. Centralt tema är människorna som bidrog till ett väl fungerande lednings- och övervakningssystem.



DC-3 Munin

2021. 84 sid häft, 10 x 15 cm. Fin bok om Daisys systemmaskin 79002, *Munin*. Hela dess historia från fabriken via andra världskriget till Karlsborg, där den nu står uppställd.
80 kr



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 flygbo-lag och Flygvapnet. Många privata bilder från dem som var med från början.



Hemligstämplat

Michael Fredholm
349 sid. inb. 18 x 24 cm.
290 kr

Underrättelsetjänst från Erlander till Bildt! Tidigare hemligstämplade dokument från kalla kriget. Vad gjorde Sveriges politiska ledning, öppet och i hemlighet?



Flygplanet Daisy i andra världskriget

Christer Bergström
130 sidor häftad
145 kr

Allt om Daisys fascinerande historia under andra världskriget. Unika bilder från Daisys tid i US Army Air Force, bland annat ur pilotens privata fotoalbum.



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.

Årets Svenska Flygbok 2021



Nu åter med flygplanregister och uppgifter om juridiska personer som ägare,
120 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.

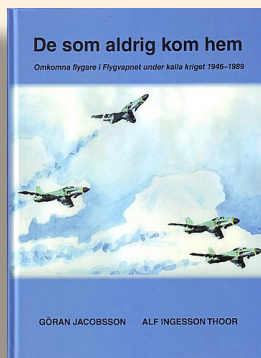


Luciakaffe!

Flygande Veteraner serverar traditionellt Luciakaffe i butiken på Bromma!

Måndagen 13 december 13-15
Anmäl gärna i förväg på telefon 08-29 50 33 att du tänker komma!

Välkommen!



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 1946-1989. Ett ambitiöst arbete som förklarar vad som hände, när 537 flygare omkom.