

Flygande Veteraner

#153 • MARS 2022

FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING



FOTO: STURE FRIEDNER

Congo Queen på Vallentuna flygfält 2012.

REDAKTÖRENS RADER



Jag vill jag tacka vår avgående redaktör Michael Sanz för det fantastiska arbete han utfört! Michael har arbetat med Flygande Veteraner sedan föreningens och tidningens

begynnelse, i närmare 40 år(!) och ingen kan mäta sig med honom i fråga om kunskap om Daisy. Att Michael dessutom behärskar både konsten att skriva och redigera en artikel som hantverket att få in det i tidningens trånga format göra att produktionen av vår tidning gått extremt smidigt. Vi som axlar ansvaret för tidningen har endast haft en månad på oss att göra detta nummer och givetvis svårt att leva upp till Michaels professionalitet. Det är nu upp till er medlemmar att avgöra hur vi lyckats. Michael har också alltid haft sina hjärterötter i ett annat flygplan, den franska Caravellen på Arlanda som drivs av en ideell förening på samma sätt som Daisy. Vi vill därför låta även den föreningen få utrymme i vår flygtidning. Därtill har vi fortsatt på den inslagna vägen att även berätta om andra veteranplan än bara DC-3:or. Vi hoppas givetvis att ni läsare skall uppskatta detta. Ny redaktionsgrupp och nya (gamla) flygplan men fortfarande mest med anknytning till propellarar, radialmotorer liksom till vår Daisy. Dessutom kan ni även ana vår nye bildredaktörs layout.

Välkomna till en ny välmatad tidning!

Sture Friedner Redaktör

ORFÖRANDEN HAR ORDET



Flyger inte Daisy så har vi ingen "nytta" av våra funktionärer och vårt servicecenter och hela föreningen får en oerhört tråkig tillvaro. Därför har all fokus legat på att få ordning på de nya krav som vi

fått på oss från Transportstyrelsen (TS) för att få flyga Daisy. Vi har bra resurser i föreningen och det kämpas på alla håll och kanter. Vi har nu kommit så långt i processen att vi börjar se slutet och början på nästa kapitel. Ett nytt kapitel där vi ska få vår kära Daisy upp i luften igen och få njuta av hennes glänsande kropp och mjuka muller.

Reseprogrammet ser annorlunda ut i detta nummer av tidningen, detta beroende på att det inte varit lätt för arrangörerna att boka upp något då man fortfarande inte vetat hur Covid skulle utveckla sig.

Men det här innebär samtidigt att vi kan vara mer flexibla och "spontana" under året. Vi siktar till exempel på att ha Daisy i luften under någon vardagkväll under sommaren och kombinera detta med en bit mat på exempelvis officersmässen efteråt. I juninumret av tidningen återkommer vi med mer fullständig information om flygningarna i sommar. Med det nya medlemssystemet kan vi dessutom få ut information till er medlemmar snabbt och effektivt, och kan erbjuda resor med kortare varsel.

Jag upplever att tron på styrelsen

och det jobb vi gör är hög och jag och styrelsen är oerhört glada för att ni medlemmar har tålamod och försöker förstå vad vi gör.

Jag har fått en hel del samtal under året från medlemmar som kommit med peppande ord, frågor och funderingar, jag försöker ta mig tid att svara så många som möjligt. Att ni uppskattar Daisy och att det finns ett brinnande intresse i föreningen blev också tydligt då vi arrangerade medlemsdagen i Västerås i oktober, vilken uppslutning. Fantastiskt kul att se och uppleva. Vi räknar med en upprepning i år.

Nu blickar vi framåt och hoppas våren kommer så snart som möjligt och att vi då får njuta av Daisy igen.

Henrik Boresäter Ordförande

henrik.boresäter@flygandeveteraner.se



STURE FRIEDNER

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning

Nr 153 mars 2022

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 i föreningen.

Annonsörer är välkomna.

Styrelse

Ordförande: Henrik Boresäter
Vice ordf och teknisk chef: Berndt Kvist
Flygchef: Jozsy Wengström
Sekreterare: Michael Östergren
Kassör: Peter Östergren
Ledamöter: Per-Olof Bortas (ansvarig för medlemsresor), Christina Hellberg, Claes Martinsson, Martin Ingfeldt
Suppleanter: Anders Blomqvist, Sture Friedner, Nils Sievert

Redaktion

Ansvarig utgivare: Lars Wissing

Redaktör:

Sture Friedner
Redaktion: Sture Friedner, Lars Wissing, Tomas Rinman, Christer Persson, Bernt O Olsson och Johan Sundberg
Grafisk form: österling grafisk form & fotografi
E-post: red@flygandeveteraner.se

Servicecenter/butik

Besöksadress: Avgångshallen Bromma flygplats
Öppet: mån, ons, tor kl 11-14
Tel: 08-29 50 33
E-post: info@flygandeveteraner.se
Postadress: Flygplatsinfarten 41, 168 67 Bromma
Hemsida: flygandeveteraner.se

Medlemsfrågor

Kontaktformulär på hemsidan
E-post: medlemsservice@flygandeveteraner.se
Tel: 08-29 50 33

Medlemsresor

Bokning på hemsidan
Frågor via e-post: resor@flygandeveteraner.se
Ansvarig resor: Per-Olof Bortas 070-778 27 35

Webshop

flygshop.flygandeveteraner.se
E-post: flygshop@flygandeveteraner.se
Tel: 08-29 50 33



Kallelse till årsmöte 27 mars 2022

Välkommen att delta i Föreningen Flygande Veteraners årsmöte för år 2022!

Välkommen att delta i Föreningen Flygande Veteraners årsmöte för år 2021!

Datum: Söndagen den 27 mars Sjöfartshuset Skeppsbron 10, Stockholm. **Tid:** 13.00

På grund av den pågående pandemin genomförs årsmötet som ett kombinerat fysiskt och digitalt möte. **Du kan delta digitalt eller komma till mötet på Sjöfartshuset.**

Även du som kommer till mötet vid Sjöfartshuset deltar digitalt. En detaljerad beskrivning av hur du deltar digitalt framgår av beskrivningen enligt nedan.

Anmälan: Du anmäler dig senast den 17 mars enligt följande:

- E-post till arsmotet@flygandeveteraner.se alt.
- Brev till Flygande Veteraner, Flygplatsinfarten 41, 168 67 Bromma
- Tel till 08-29 50 33, lämna besked på telefonsvararen

Du som önskar delta anger:

- Fullständigt namn
- Medlemsnummer
- E-postadress
- **Ange om du avser delta i mötet från Sjöfartshuset eller endast i det digitala mötet**

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

- Födelsenummer (Frivilligt, sparas inte efter mötet)

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

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

Vad krävs för att delta digitalt?

För att delta i mötet på plats krävs att man har en internetuppkopplad smartphone, surfplatta eller dator. Detta för att kunna använda mötesverktyget Suffra, där man registrerar närvaro, anmäler sig till talarlistan samt röstar. För att delta i mötet helt digitalt krävs ytterligare en internetuppkopplad smartphone, surfplatta eller dator för att kunna använda videokonferensverktyget Zoom, där du kan följa mötet, se presentationer och göra eventuella inlägg.

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

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

Michael Östergren,

Telefon: 070-330 5094,

E-post: michael.ostergren@flygandeveteraner.se

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

E-postadress: arsmotet@flygandeveteraner.se

eller per vanlig post till:

Att: Årsmötet Flygande veteraner

Flygplatsinfarten 41 168 67 BROMMA

senast 17 mars med angivande av följande uppgifter:

- Namnteckning, bevittnad,
- medlemsnummer på den som ger fullmakt,
- namn och medlemsnummer på den som ska ha fullmakten,
- E-postadress

På fullmakten ska också anges vilket årsmöte den gäller

Frågor: Har ni frågor avseende årsmötet skicka ett meddelande till

arsmotet@flygandeveteraner.se eller ring 08-29 50 33.

Dagordning för årsmötet

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

Årsredovisningen kommer att finnas att ladda ned på hemsidan före mötet. Valberedningens förslag till styrelse meddelas vid årsmötet



Information från Medlemservice

Tack för att du förnyat ditt medlemskap för ytterligare ett år och därmed fortsätter att stödja föreningens arbete med att hålla Daisy flygande. Vi hälsar även alla nya medlemmar hjärtligt välkomna! Trots att vi inte kunnat genomföra medlemsflygningar under två säsonger, så har tillströmningen av nya medlemmar varit god. Vårt nya medlemsystem gör det mycket enkelt att anmäla sig som medlem och betala sin medlemsavgift direkt på hemsidan.

Tack för alla gåvor!

Många som betalade sin medlemsavgift via bankgiro passade även på att "runda upp" beloppet på avin vilket blir en gåva till den s.k. "Hangarfonden" som är en buffert som gör oss bättre rustade om oväntade händelser inträffar. Tack för att du bidrar till att Hangarfonden inte sinar, så att vi kan fortsätta flyga med Daisy! Du kan även skänka en gåva via hemsidan: www.flygandeveteraner.se/stod-oss/



är den adress vi har inte korrekt. Genom att registrera din mejladress hjälper du föreningen att hålla nere ständigt ökande portokostnader – pengar som kan komma Daisy till godo i stället. Även familjemedlemmar bör registrera sina mejladresser så att även ni får vår information, kan boka flygningar och logga in i medlemsportalen.

Vårt nya medlemsystem

har gett oss möjlighet att skicka ut information till alla medlemmar via e-post. Dessa nyhetsbrev har varit mycket uppskattade enligt de tackmejl vi har fått. Nyhetsbrevet är ett komplement till medlemstidningen och hemsidan, där vi med tätare intervaller kan informera om vad som händer i föreningen. Vi kan även göra riktade utskick till medlemmar i en viss region för att till exempel informera om en nyinsatt flygning till en flygplats nära dig och erbjuda möjlighet till en flygtur med Daisy över hembygden.

Vi behöver din mejladress!

För att du ska få våra utskick krävs dock att vi har din mejladress i medlemsregistret. I dagsläget har vi mejladresser till 68% av våra medlemmar, för övriga 32% saknar vi, så om du inte har fått våra mejlutskick och fick din bankgiroavi utskriven och skickad med posten, så saknar vi troligen din mejladress – eller så

lade och obetalda avier och fakturor och tidigare nummer av medlemstidningen. Det är i medlemsportalen som onlinebokning av flygningar görs, så verifiera gärna att det funkar att logga in så att du inte får problem när du ska boka en flygning. Det är mycket glädjande att så många har testat att logga in i medlemsportalen på hemsidan. Du kontaktar Medlemservice via formuläret på hemsidan, via mejl medlemsservice@flygandeveteraner.se eller telefon 08-29 50 33.

Följ flygande Veteraner på Facebook, Instagaram 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)

Bästa flyghälsningar
Britt Morel



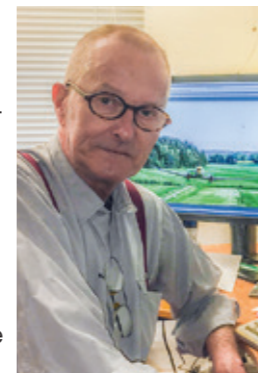
STURE FRIEDNER

Ny Redaktionsgrupp – vi som gör tidningen



Sture Friedner Suppleant i föreningens styrelse. **Redaktör** sedan marsnumret 2022. Har varit med i redaktionen sedan 2019. Har privat flugit en Saab Safir som stått på Skå Edeby och i Västerås Flygmuseum. Har även arbetat med Vallentuna Aviatörförening och Åke Janssons DC-3 Congo Queen. Pensionär efter att ha arbetat som privattdandläkare. Gillar att skiva om flyghistoria.

Ola Österling ny AD som gör tidningens layout. Ola har över 30 års erfarenhet av tidnings- och bokproduktion främst med motor- och arkitekturinriktning. Arbetar även som fotograf med motorcyklar och arkitektur som specialitet. För närvarande upptas den mesta tiden med MCM Classic (motorcyklar) samt MCHK:s medlemstidning och nu även Flygande Veteraners tidning



Lars Wissing, f.d. ordförande för Flygande Veteraner, nu sammanhållande i redaktionsgruppen och **ansvarig utgivare**. Är ekonom och har arbetat som företagsledare och i styrelser i Sverige och utlandet. Gjorde militärtjänst som arméflygförare. Har flugit jet, propeller och segelflygplan men gillar också tåg och båtar, om de är ångdrivna. Delägare i en Saab Safir. Har varit medlem i Flygande Veteraner sedan 2015.

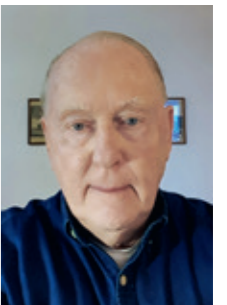


Johan Sundberg kommer från näringslivet, och har jobbat med säljstöd och marknadskontakter på Flygts Pumpar (nu Xylem) med många flygresor till mellanöstern. Har ingen annan flygbakgrund men är allmänt intresserad av teknikhistoria. Johan **hjälper till med Daisy i Västerås**, och har flera järn i elden, bl.a. HMS Sprängaren som renoveras vid Vasamuseet.



Christer Perssons första kontakt med Flygvapnet var då han utbildades till radarobservatör vid F 2 i Hägernäs. Hela värnplikten var han sedan i tjänst vid F 12 i Kalmar i denna funktion. Efter muck utbildade han sig till flygtekniker vid F 14 i Halmstad och arbetade som el-tele-tekniker på J 35 Draken i tre år på F 10 Ängelholm. Sedan en civil karriär i mer än 20 år som försäljningschef hos Fujifilm Sverige, fram till pensionering 2008. Har varit medlem i Flygande Veteraner sedan 1985 och arbetade i butiken på Bromma fram till den lades ner. Christer var även ansvarig för bokförsäljning och extern säljverksamhet hos Svensk Flyghistorisk Förening i tio år fram till nedläggningen av verksamheten i Stockholm 2020. Nu ansvarig för **Flygande Veteraners web-shop**

Tomas Rinmans började 1969 med drift och underhåll av flygradio-system på Bromma. 1974 började Tomas på Ericsson där han stannade i 28 år, verksam inom underhåll av kommunikationsradio, utbildning angående radio- och mobil-system, produktledning av GSM, försäljning/marknadsföring av 3G mobilsystem och strategisk planering av framtida system. 2009 blev Tomas verksam i den tekniska gruppen av Flygande Veteraner för att arbeta inom el och radio på DC-3:an Daisy, han är alltså **en av veteranerna bland flygteknikerna**.



Robert Malmstedt, redaktör för Facebook och IT-ansvarig. Har varit medlem i Flygande Veteraner sedan 1987 och har varit funktionär i olika roller sedan 1994, bland annat som reseledare och på Medlemservice. Han startade även föreningens första hemsida redan i mitten av 90-talet. Är aktiv i Svensk Flyghistoriskt Förenings Stockholmsregion och arbetar till vardags med IT-säkerhet på Länsförsäkringar.

Bernt O Olsson kommer från Postverket och har ingen flygbakgrund men blev rejält flygintresserad i barndomen vid F4 Frösön och Torslanda i Göteborg. Medlem i Flygande Veteraner sedan 1986, ständigt medlem 1990. Har varit styrelseledamot och även verksam som programansvarig. I luften har jag, som belåten passagerare, tillbringat **232 timmar med Daisy(!)** Är även engagerad i Svensk Flyghistorisk Förening och styrelseledamot i Stockholmsregionen.



Congo Queen

Få piloter har en så varierande flygarbakgrund som Åke Jansson. Om detta har jag skrivit i Svensk Flyghistorisk Tidskrift SFT nr 1/2019. Åke Janssons flygplan, en DC-3/C-47 inköpt av Åke Jansson 1977 i USA till Åkes dåvarande arbetsgivare Kalicak i Kongo. Flygplanet fick registreringen 9Q-CUK. Åke hade då redan bott och arbetat i Kongo i mer än 10 år och var certifierad både som flygmekaniker och trafikflygare. DC-3:an kom långt senare att döpas till Congo Queen i Sverige och därför använder jag det namnet i den fortsatta berättelsen.

TEXT: STURE FRIEDNER

Congo Queen byggdes under kriget och kom till U.S. Air Force i juni 1945. Flygplanet, en Douglas C-47B Skytrain, registrerades hos brittiska Royal Air Force men redan ett år senare hade det överförts till det kanadensiska CRAF. 1977 köptes CQ av Basler Flight Service Inc. i Oshkosh, Wisconsin och där hittade Åke Jansson henne.

CQ var byggd för att dra glidflygplan med soldater och i planet fanns en stor tung vinsch och det första Åke fick göra var att montera bort denna. Ägaren i Kongo var i husbranschen så Åke fick lasta in ett stort parti toalettstolar i planet. Toalettstolarna, "en skitsak" som Åke säger, hade beställts av Kalicak och med denna last flög Åke via Grönland till Sverige.

I Vallentuna hade Åke Jansson växt

upp och här hade han sina föräldrar. Det blev förstas fest då Åke landade med DC-3:an på sitt hemmafält. Resan fortsatte sedan söder ut, helt utan missöden. Åke parkerade CQ på flygplatsen Nodolo i Zaire och tog en taxi hem för att sova.

Krock

Mitt i natten bankade det på dörren – det hade hänt en olycka! Åke Jansson fick snabbt åka tillbaka till flygplatsen där han bara kunde konstatera att ett annat flygplan, som brukade stå där Åke parkerat, i mörkret hade svängt in i CQ. Det blev några månaders reparationsarbete innan Åke kunde överlämna ett felfritt flygplan till sin arbetsgivare – lasten hade Kalicak redan fått.

Men Kalicak lyckades inte så bra med affärerna i Kongo och företaget fick sluta

varvid Åke, som inte fått ut någon lön, fick behålla flygplanet.

Med Congo Queen som bas startade Åke Jansson nu flygbolaget Transports Aeriens Zairois, TAZ. Flygbolaget växte snabbt och fick flera kontrakt, bland annat att fälla 1000-tals fallskärmssoldater.

Bolaget växte och fler DC-3/C-47 införskaffades, bland annat "Örnen" och "Pegasus" från svenska Flygvapnet i samma utförsäljning som Ingemar Wärme köpte Daisy 1982.

Congo Queen fortsatte att flyga åt TAZ och var med om många episoder som Åke Jansson kan berätta. Men vid revolutionen 1992 fick Åke lämna landet och tog då med sig CQ till Sverige.

Det var dyrt att hålla ett så stort flyg-

Åke gör en låg passage över Håtuna flygfält.





ANDERS MELIN

Congo Queen återvänder efter att ha släppt fallskärmshoppare.



ÅKE JANSSON

Den första bilden av CQ i Kongo. Här på flygplatsen Nodolo då ett annat flygplan kört in i CQ.



ÅKE JANSSON

Motorbyte i bushen i Kongo.



STURE FRIEDNER

Åke och hans älskade Congo Queen.

plan luftvärdigt så Åke nappade på ett erbjudande från ett spanskt företag att hyra ut CQ. Men det spanska bolaget blev heller inte någon succé och flygplanet blev stående på flygplatsen i Palma de Mallorca i över ett år.

Räddning

Nu ryckte Peter och Michael Östergren in. De båda bröderna, som i dag sitter i Flygande Veteranernas styrelse, hade lärt känna Åke Jansson då han hade hjälpt till att sätta ihop deras DC-3 vid hotell Roslagen i Norrtälje. Vänskapen byggdes upp genom en gemensam passion för DC-3. Nu sköt bröderna till pengar och tillsammans med några vänner reste Åke ner till Mallorca för att hämta hem flygplanet. Congo Queen såg inte kul ut efter ett år utan skötsel ute i väder och vind. Men kvarstaden betalades, myndighetens lås på dörren klipptes upp, motorerna provkördes och flygplanet lyfte och flög norrut. Att ena stötdämparen hade sjunkit ihop fick man överse med. Värre var att Åke blivit matförgiftad och fått ligga ett dygn i magplågor. Man landade i Nancy (Frankrike) där tveksamma tjänstemän förvånade tittade på flygplanet, men man fick tanka och övernatta. Dagen därpå fortsatte man mot Vallentuna.

Vallentuna Aviatörförening

För att kunna behålla flygplanet startade man en ideell förening, Vallentuna Aviatörförening VAF, som under kommande år

drev Congo Queen. Medlemsantalet var ca 350 personer. Man gjorde medlemsflygningar till olika platser och evenemang i Sverige och utomlands.

Fel färg

I Berlin medverkade CQ i filmen om Berlins luftbro där planet målades som ett av planen sett ut 1949 – men filmbolaget använde fel färg, den gick inte att tvätta bort ... Åke Jansson flög även till Hamburg och den jättelika flygmässan där 2007 och ytterligare en tur till Berlin och Tempelhof 2008. En annan långresa gick till Engelska Goodwood där Åke landade mitt på fältet omgiven av mängder av extremt värdefulla äldre racerbilar. CQ flög också till Åland, bland annat för att "rädda hem" medlemmar från Flygande Veteraner då Daisy fått problem med en motor. Men de flesta flygningarna hölls inom Sveriges gränser.

Men Transportstyrelsen började knorra över att Åke höll ett kongoregistrerat flygplan i Sverige utan att föra över det på svenskt register. Därför flyttade Åke över CQ på estniskt register och planet fick regnummer ES-AKE. Men inte heller detta gillades utan Congo Queen fick komma hem till Vallentuna igen, och fick åter bli 9Q-CUK och så småningom fick planet stå still på marken. Det hjälpte inte ens att Congo Queen fördes över på amerikanskt register (N41CQ).

Congo Queen kinesisk

Till slut tröttnade Åke Jansson och sålde Congo Queen till Kina. Den 16 oktober 2019 lyfte Congo Queen för sista gången från Vallentuna flygfält. Piloter var Patrik Molander och Mikael Carlsson. Resan gick problemfritt trots många minusgrader i Kazakstan och Mongoliet och i Kina togs piloterna emot som kungar. Planet skulle vara med vid invigningen av Pekings nya flygplats och på bara två veckor tvättades CQ:s "svenska" färger bort från skrovet och hon fick samma utseende som kinesiska DC-3:or hade haft under kriget.

Åke Jansson hade avtalat att vara kineserna behjälplig med att flyga och göra service på CQ, men Covid kom emellan och i skrivande stund har Åke blivit kvar i Sverige.



STURE FRIEDNER

Åke Jansson över Hamburg med CQ.



STURE FRIEDNER

Det finns alltid något att titta på när man flyger DC-3.



STURE FRIEDNER

Några vänner i Vallentuna Aviatörförening som alltid ställde upp och hjälpte till med CQ. Fr.v: Eling Thilgaard, Åke Jansson, Anders Melin, Christer Heden-dahl, Bengt Simson, Christina Hellgren, Göran Möller och Mats Örtén m.fl.



PATRIK MOLANDER

Congo Queen i Kina.

Hemflygning Congo Queen

TEXT OCH FOTON: MICHAEL OCH PETER ÖSTERGREN
(Se även separat artikel om Congo Queen)



Åke Jansson tankar Avgas.

Åke Janssons DC-3 hade av olika skäl hamnat på flygplatsen i Palma de Mallorca. Vi fick ett samtal där Åke berättade om den situation han som ägare av ES-AKE ("Congo Queen" var vid tillfället registrerat i Estland) befann sig i. Flygplanet måste hem till Sverige för att göra en periodisk besiktning för ett luftvärdighetsbevis. DC-3:an hade stått på marken en längre tid och behöver tillsyn samt att utestående parkeringsavgifter måste betalas innan flygplanet skulle kunna flygas hem. Prislappen för att lösa detta var avsevärd men Peter erbjöd sig generöst att sponsra denna aktivitet.

Med Peters kreditkort fulladdat och Euros innanför västen reste Michael i början på september 2006 ned med en grupp vänner till Palma de Mallorca. Innan de kunde flyga hem gjordes en tillsyn på flygplanet. Det blev en tämligen spektakulär tillställning med oljerök av sällan skådad omfattning när Åke genomförde motorkörning av de båda motorerna. Spår av olja kunde man se efter hemkomst på Google Maps, en stor fläck syntes tydligt där Congo Queen varit parkerad. Michael hade emellertid gott om tid där nere att reda ut de legala ärenden som hindrat en flygning hem till Vallentuna.

Hemflygningen krävde en noggrann planering bland annat därför att det bränsle (Avgas) vi behövde tanka inte fanns tillgänglig på alla flygplatser längs vår färdväg hem.

Den 10 september på morgonen lämnade vi till slut Palma för en flygning VFR på en höjd av 2000 fot rakt norr ut upp

genom Rhonedalen. Våra planer var att fylla bränsle samt stanna över natten i Nancy.

Under flygningen meddelade en i gruppen oroligt att han noterade att det läckte olja där han satt med utsikt över vingen. Åke bad vår vän att hålla koll på läckaget och att komma fram till cockpit och meddela om det slutar läcka - "för då ligger vi riktigt illa till".

Vi möttes av en stor mängd nyfikna entusiaster när vi landade vid middagstid i Nancy.

Tidigt dagen därpå fortsatte vi mot Vallentuna med bränslestopp i Münster, Osnabrück och senare även på Sturup.

På eftermiddagen landade vi i Vallentuna och kunde nöjt sammanfatta att Congo Queen nu var lyckligt hemma igen.

Teamet samlat i Vallentuna

Hade vi inte lyckats med räddningsaktionen hade flygplanet enligt Åke förmodligen blivit kvar i Palma de Mallorca. Lite senare under en trevlig middag med Vallentuna Aviatörsförening frågade Åke om vi nu inte borde ta hem även en DC-4:a? Alla blev entusiastiska och en initial affärsidé togs fram handlande om brandflyg. Vid den tiden hade vi ju ett antal riktigt stora skogbränder i Sverige men inget brandflyg. Vid sidan av denna idé fanns en del andra spår som man började följa upp.

Vi sökte på nätet och fick kontakt med DC-4 operatörer runt om i världen. Bland annat kontaktade vi Joe McBryan vid Buffalo Air, ett samtal som dock inte ledde vidare. Efter att Michael hade uttalat sig om hur skicket på Buffalos DC-4:or verkade vara enligt de bilder som publicerats på nätet, åkte Michael på en avhyvling per telefon av Buffalo Joe som inte gillade att man uttalade sig så om hans flygplan.

I nästkommande artiklar kommer Michael och Peter att berätta om de resor de sedan genomförde i sitt sökande efter en DC-4 att ta hem till Sverige. De besiktigade DC-4:or på plats i USA, Kansas, Arizona, Georgia, England samt till sist Sydafrika. Fortsättning följer alltså. ✈



Teamet samlat efter landning i Vallentuna.



Transport längs Stockholmsvägen i Norrtälje klockan 03.00.

Vi bygger en DC-3

TEXT OCH FOTO: MICHAEL & PETER ÖSTERGREN

DC-3 (C-47A-40-DL Skytrain), 42-24049 (SE-AYM) vid Café DC-3 i Norrtälje tillverkades 1943 för USAAF. Skandinavisk Aero köpte 1946 tre stycken C-47 som surplus, detta är den tredje som blev reservflygplan åt de andra. Caféet uppfördes 1949 av affärsmannen Karl Östman. Flygplanet tjänstgjorde som kafé 1949 – 1975 och revs 1977 varvid DC-3:an fördes till Civilförsvarets övningsanläggning i Rosersberg. Flygplanet fick därefter under ett antal år även vara på Arlanda (Arlandasamlingarna), men är nu tillbaka i Norrtälje, tidigare vid hotell Roslagen men sedan 2018 vid Norrtäljeporten (Biltema).

Vårt, det vill säga bröderna Michael & Peter Östergrens, flygintresse började i Norrtälje på tidigt 60-tal. Nere vid societetsparken vid hamnen fanns



Café DC-3 1949-1975.

Café DC-3 där, vilket namnet antyder, en DC-3 tjänstgjorde som Café. Vi besökte den ofta, sittande på vingen eller i den urplockade cockpiten inmundigades nymodigheter som "pommfritt", mjukglass och annat nedsköljt med en "Guldus" med sugrör. Ibland ackompanjerades det hela med överflygande Curtis C-46:or eller DC-3:or som från Finland flög in till Bromma via Norrtälje. Ljudet från stjärnmotorerna blev en del av våra somrar på landet.

Men redan på den tiden var vi klart missnöjda med café-flygplanet. Motorerna saknades och cockpit var helt urplockad, så något riktigt plan var hon definitivt inte enligt vår "kännarpuffning". Detta skulle vi dock råda bot på men först 40 år senare.

Många års slumrande propliners- ✈

intresse, som dock upprätthållits med "spotting" på Bromma under senare delen av 60-talet, fick en kickåterstart när Peter 2002 via Norrtälje tidning fick korn på den gamla café-DC-3:an som numera låg utanför flygmuseet på Arlanda. Maskinen var i ett fruktansvärt dåligt skick, delvis sönderslaget men ändå med de flesta delarna samlade. Planet var dock nedmonterat, motorer saknades och cockpit var som tidigare nämnts helt urplockad. Redan som barn, när vi först stiftade bekantskap med "Café DC-3" i Norrtälje var just detta en källa till besvikelse. Michael var klart skeptisk till den hög aluminium (DC-3:an) som Peter nu presenterade, Peter var betydligt mer optimistisk – "det här blir skitbra, det här får vi ihop lätt och när vi får det så skall den ha både motorer och en riktig cockpit!"

Flygplanet som gåva

Sedan fick Peter som då var etablerad i Norrtälje flygplanet i gåva 2002 genom Luftfartsverket mot löfte om att genomföra restaureringen. Peter ordnade grundfinansieringen och därefter etablerades en projektgrupp med intressenter och entusiastiska volontärer för återuppbyggnaden.



Demonterad cockpit förpackas i Florida.

– Vi var också i kontakt med flygvapnet som erbjöd sig att lyfta kroppen från Arlanda till vår "hangar", det vill säga en stridsvagnsverkstad vid gamla LV3 i Norrtälje, där vi skulle utföra återuppbyggnaden. Men vi kunde tyvärr inte genomföra detta spektakulära helikopterlyft då vi inte kunde garantera att flygplansstrukturen skulle hålla ihop.

Den 20 december 2002 återbördades DC-3:an till Norrtälje, dock lite mindre glamoröst, på en maskintrailer, som defilerade genom staden innan den kördes upp till vår "hangar" som Norrtälje kommun generöst ställde upp med.

Under 5 år lades det sedan ned många plåtslagar- och mektimmar för att foga samman allt det som på ett hårdhänt sätt hade demolerats under tidigare transporter. Gruppen som oavlönat hjälpte till utförde ett fantastiskt arbete!

Florida

Michael tillskrev 85 DC-3-operatörer Worldwide för att införskaffa de delar vi saknade och från Missionary Flight, West Palm Beach i Florida fick vi ett fint erbjudande:

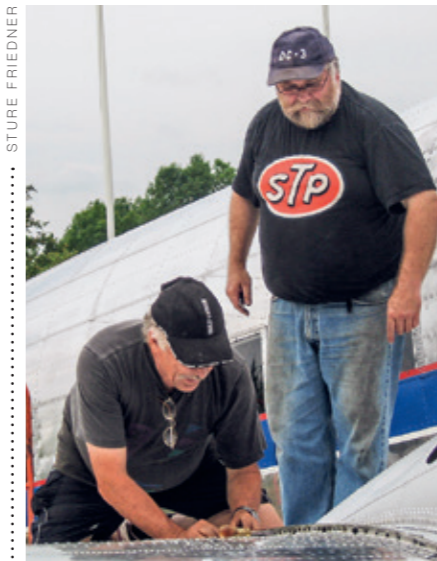
– Guys, för 10.000 dollar får ni plocka

allt ni vill från vår stormskadade DC-3:a (N2401) men ni har bara 14 dagar på er. En delegation beställde omgående biljetter och gav sig iväg till Florida. Här fick vi nu tag på allt som vi saknade, Cockpit komplett med reglage och instrument, roder med mera, ja allt som fick plats i en 40-fots container. Cockpit fick på grund av sin storlek en egen trälåda att åka i som gruppen snickrade ihop. Motorer (utgångna) tog vi från Abbot Aircraft Industries, Okmulgee, Oklahoma. Centervinge från "Big Bengt" Erlandsson, High Chaparall i Småland. Landställ och hjul från Danmark, listan kan göras ännu längre. Men nu hade vi allt för att få ihop ett flygplan.

Efter flera års arbete med ett oändligt antal helger och semesterdagar i hangaren tillsammans med teamet stod så flygplanet 2006 till slut klart för transport och slutmontage vid uppställningsplatsen utanför hotell Roslagen i Norrtälje.

Vadan och varthän

– Hur i hela friden skulle vi få iväg flygplanskropp, vingar och motorer igenom Norrtälje, dessutom på allmän väg? Lösningen hette Åke Jansson – "för gud och en flygtekniker är ingenting omöjligt". Åke



Åke Jansson och "Plåt-Janne" Lindström skruvar vinge på Norrtälje 3:an.

löste de problem som uppstod efter hand till det bästa.

Michael insåg dock alldeles för sent att vi inte sökt tillstånd för denna märkliga transport. Åke gav snabbt svar på frågan om vi inte behövde tillstånd.

– Jag trodde att du ville att jag skulle transportera upp flygplanet och komma igång med montage, du riskerar ju att få ett Nej på frågan. Det är bättre om vi ber om förlåt efteråt, eller hur? – nu kör vi!"

I bättre skick än någonsin

Invigningen av flygplanet skedde under högtidliga former 2006. Norrtäljes egen DC-3:a var återbördad, nu i bättre skick än någonsin. Och i Norrtälje framlever hon nu sina dagar i samma fina form som vid invigningen under överinseende av Magnus Fagerström som tagit över stafettpinnen från oss att vårda ett av Norrtäljes käraste och finaste minnesmärken.

Ömsesidig uppskattning, vänskap och respekt uppstod mellan Åke och oss, vilket gjorde att våra vägar snart korsades igen. Detta i sin tur leder fram mot både samarbete och nya fantastiska upplevelser som vi skall berätta om i ett senare nummer av tidningen.



Den stormskadade N2401 demonteras i West Palm.



Montage av Missionary Flights rentvävtade cockpit vid hangaren i Norrtälje.



Café DC-3 åter i Norrtälje.

Berlin-resan med Daisy sept 2015

En resa i en tid före pandemin och dagens verklighet.

TEXT: CHRISTER PERSSON

En del av Tempelhofs jättelika stationsbyggnad. En amerikansk Douglas DC-4 med trasigt roder står kvar symboliserande Berlins luftbro 1948-49 där Tempelhof var en av huvudflygplatserna med ett startande och landande flygplan varje minut, dygnet runt.

STURE FRIEDNER



Denna vackra septemberdag på Häsö, då vi startade mot Berlin, övergick i ett häftigt åskväder då vi närmade oss Malmö. Ett mycket mörkt moln gick inte att undvika, och just som dagens kaptan von Rosen satte hjulen i banan på Sturup bröt ovädret ut. Vi taxade in för att tanka, men i rådande åskväder och skyfall kunde ingen tankning ske. Det är inte tillåtet att tanka under pågående åskväder. En liten buss kom för att hämta oss in till terminalen på Sturup.

Kvinnor och barn först, vi kavaljerer blev kvar, och väntan blev lång. Vi disembarkerade och sökte skydd under Daisys breda vinge. Omständigheterna, och den strida vattenströmmen som skyfallet skapade under vingen, bidrog till att det inte längre var akut att åka buss in till toaletten i den fina terminalen.

Berlin är en stor stad. Vi landade på ett fält okänt för de flesta, Schönhofen, söder om Berlin, någon timmes bussresa från centrum. Ingen annan trafik på flygplatsen en fredag

eftermiddag i september. Vi var ensamma, mycket välkomna gäster på den moderna Schönhofen, med enbart kvinnlig personal denna dag.

Höjdpunkten på resan var för många av oss besöket på den sedan 2008 nedlagda flygplatsen Tempelhof, THF, i södra utkanten av Berlin. Den pampiga huvudbyggnaden är en av världens största byggnader, och fortfarande helt intakt. Tempelhof byggdes i mitten av 1930-talet och är därmed jämnårig

med Bromma. Flygtrafiken upphörde 2008, och flyttades till den betydligt mindre Flughafen Tegel, TXL. Regionens nya storflygplats, Berlin Brandenburg, BER byggs i anslutning till den äldre Flughafen Schönhofen, SXF, sydost om Berlin. Den goda tanken var att Berlin Brandenburg skulle tas i bruk 2012, och bli den stora prestigefyllda flygplatsen i Tyskland. Så blev nu inte fallet, ingen pampig invigning 2012. Den enda skandalen har avlöst den andra har gjort att nytt öppnings-



En "Viermot" på museet, en Handley Page Hastings "Rosinenbomber". Luftbrücke Museum, ett av Berlin-resans mål.

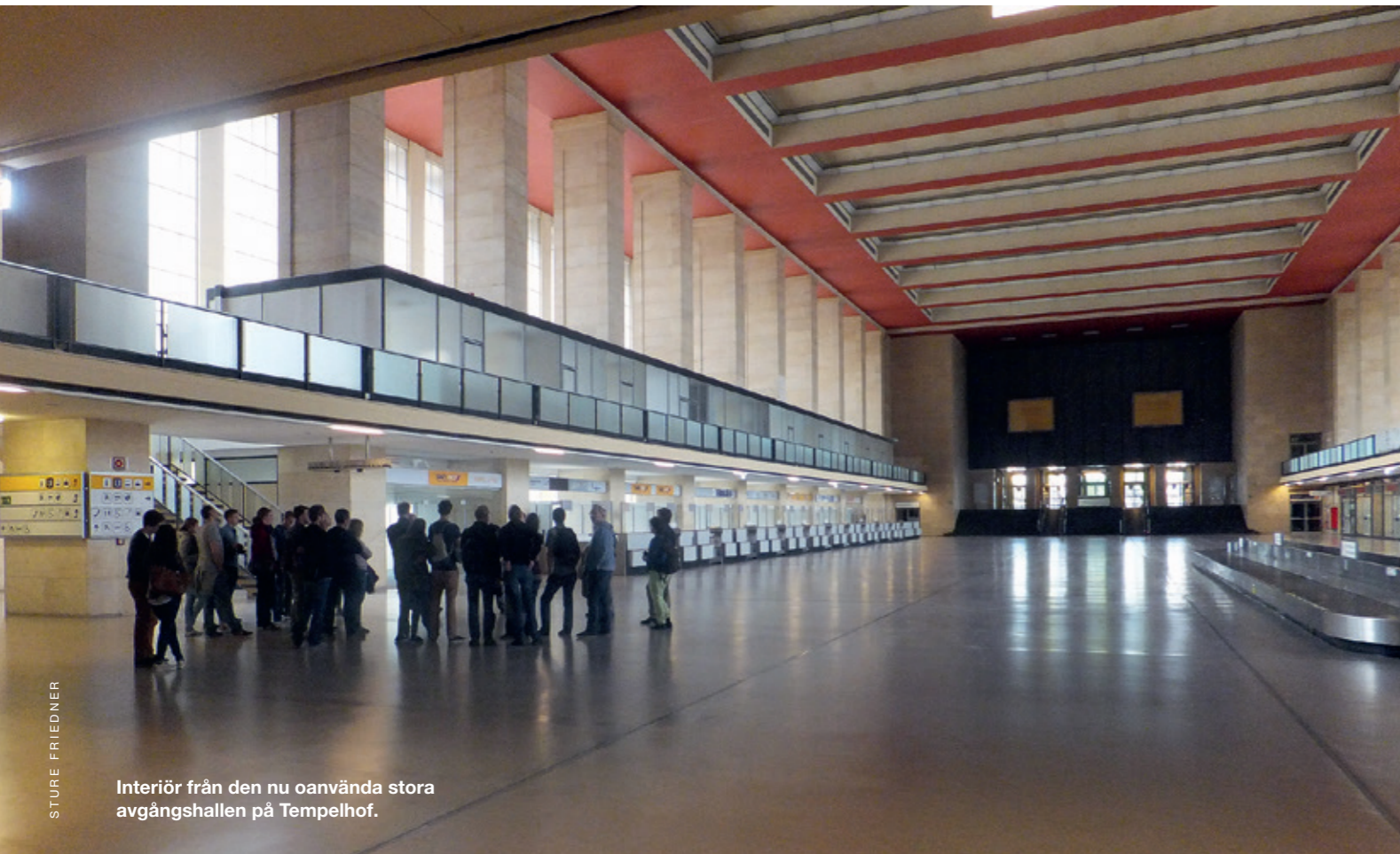
CHRISTER PERSSON

datum flyttats fram flera gånger. Under tiden användes fortfarande Flughafen Tegel, TXL, med över 20 milj passagerare (2014), trots att den endast var dimensionerad för ca 5 milj. (En invigning, i anspråklöst format, av Berlin Brandenburg ägde till slut rum 31 oktober 2020, åtskilliga miljoner euro dyrare och pinsamt försenad. Förf. anm.)

Tempelhof

Tempelhof är en magnifik byggnad, med höga pelarsalar, höga torn och en unik angöringsramp i en halvcirkel där angörande plan kunde stå under tak. Det stora taket över angöringsramperna var avsett att användas även som åskådarterrass för stora publika evenemang på plattan och fältet. Under den tidsepok då Tempelhof byggdes på trettioalet var detta ett behov i tiden, inte minst i Berlin.

Under många år efter krigsslutet var Tyskland uppdelat i zoner. Tyska Lufthansa hade då förbud att flyga till Berlin som en del av uppgörelsen med de allierade och Sovjetunionen efter andra världskriget. En stor del av den tyska inrikestrafiken till Berlin uppehölls då i stället av British Airways och Pan American via Flughafen Tempelhof. Jag har själv flugit många tjänsteresor på 70-talet från München, som ligger i den då amerikanska zonen av Tyskland. Då skedde hemresan till Sverige ofta med Pan American, München-Tempelhof-Hamburg. Det



Interiör från den nu oanvända stora avgångshallen på Tempelhof.

STURE FRIEDNER



Tempelhofs fasad längs Oberlandstrasse A100.

STURE FRIEDNER



STURE FRIEDNER



STURE FRIEDNER

Man har märkt ut var Berlinmuren mellan öst och väst gick med stenar och skyltar i gatan.

Vad vore en resa till Tyskland utan goda drycker?

var ofta Boeing 727 som Pan American använde på denna rutt. Under 1975 flyttades Berlin-trafiken från Tempelhof till Tegel.

Den sista tiden på Tempelhof, fram till 2008, hade USA en omfattande militär flygverksamhet på Tempelhof.

Fritidspark

En folkomröstning i Berlin i april 2008, med något säregna regler, innebar slutet för flygverksamheten på Tempelhof. Flygplatsen stängdes i oktober samma år, trots omfattande protester.

De storslagna byggnaderna har sedan dess använts för konserter, mässor och andra stora evenemang. Flygfältsområdet, med banorna och stora grönområden, är idag en stor fritidspark öppen för allmänheten. Drakflygning, inlines, bollspel, cykling och berlinare på picknick är aktiviteter som ofta syns.

Sedan november 2015 har hangar 1 och 2 på Tempelhof tagits i anspråk som förläggningplats för 1200 flyktingar. ✈



CHRISTER PERSSON

Ett besök på Volkshammer, en äkta DDR-restaurang, ingick i Berlinresans program. Meny från den tiden med läckerheter såsom Gepökeltes Eisbein och Ostdeutsche Jagdwurst-Gulasch serverades deltagarna.



Vad fanns inne i berget på Bromma Flygplats?

TEXT: TOMAS RINMAN FOTO: TOMAS RINMAN OCH FRÅN LOUIS MEULSTEE'S WEBSIDA

Runt år 2011 var Daisy parkerad nära Linta-verken på den södra delen av Bromma Flygplats. Flygande Veteraners tekniska gäng under ledning av Lars Rosen utförde underhållet under bar himmel nära staketet mot avfallsanläggningen. Vi hade några gamla baracker där det fanns verkstad, förråd och fikalokal. En dag fick Lars Rosen ett samtal från den ansvarige på flygplatsen som sysslade med planeringen av kommande ombyggnad av lokalerna på Bromma. Han berättade att inne i berget under det nya kontrolltornet fanns det bergum som Flygande Veteraner sedan länge hade fått utnyttja som förråd. De var fyllda med massor av grejor som hade med DC-3 att göra. Nu skulle man använda dessa bergum till något annat och lokalerna måste tömmas omgående.

Där fanns allt från olika aluminiumplåtar passande på DC-3 till gammal flygelektronik. Kanske var det så att när Daisy togs över från Flygvapnet så fick man en mängd reservdelar också?

Eftersom det var så mycket utrustning som skulle forslas bort så utsågs ett gäng tekniker som skulle hjälpa till med detta. Vi åkte dit med flera bilar och en stor släpvagn. Tvärs över gatan mellan terminalen och det gamla kontrolltornet

fanns en diskret ståldörr i berget. Lasse R. hade fått en nyckel dit och vi kunde öppna dörren efter stort besvär. Tydligt hade ingen varit där på årtal. Luften som slog emot oss stank av mögel och fukt men vi gick in i en gång som försvann in i berget. Det sipprade vatten utmed gången och ut på gatan. Om man följde gången in fanns det små bergum på sidorna fulla med olika plåtdelar till DC-3. Mycket var korroderat och möjligt. Vi bestämde oss för att en del grejor som var friska skulle vi själva lägga i vårt förråd vid Linta. Andra grejor skulle kastas eftersom aluminium-delarna var vattenskadade.

Om man fortsatte att gå längre in i berget så kom man dels till flera bergum som låg högre upp där det fanns gammal flygelektronik och instrument från tidernas begynnelse. Och om man gick ännu längre in så kom man till en trappa som gick upp till något som liknade en gammal kommandocentral från andra världskriget. Där på golvet låg högar av gamla flygradioapparater från fyrtio- och femtioalet och ännu mer flygelektronik. Ingenting av detta skulle kunna användas idag på grund av ålder och mögelangrepp. Det höjdes röster för att allt detta borde slängas. Men eftersom jag själv har ett

flygradiomuseum där jag samlar på sådana grejor så erbjöd jag mig att ta hand om detta. Och min bil fylldes med massor av apparater som jag senare körde ut på landet till mitt museum som jag har i en lada. Fast en del av apparaterna var vattenskadade och fulla av mögel. Apparaterna var från åren 1943 – 1965.



Några apparater var särskilt intressanta:
Collins UHF transeiver

- Collins flygradio för UHF (Ultra High Frequency) kommer från Arboga Elektronikhistoriska Förening. Detta frekvensområde 220 – 400 MHz används till exempel av svenska flygvapnet eller för radiotrafik med Natoflyg. Apparaten var från sextioalet och måste ha kostat en förmögenhet. Tyvärr fick jag inte med kablaget. Den satt förmodligen i Daisy under tiden i flygvapnet.



SAS flygradiomottagare AR-72

- Flygradiomottagare för HF (High Frequency 3 – 30 MHz) som troligen var använd av SAS. Den var kristallstyrd med fasta kanaler och på framsidan kan man se på en skylt vilka frekvenser som användes.



SCR-578 Gibson Girl Emergency Transmitter

- En gul nödsändare som sänder SOS om man vevar på

ovansidan. Om man nödlandade på vattnet så kunde man ta med denna sändare i den uppblåsbara livbåten. Men man var också tvungen att skicka upp en drake med en lång antenntråd innan man kunde börja veva för att skicka SOS. Användes från 1940 – 60-talet.



BC-348 och ART-13 HF

- Klassisk 100 W AM sändare och mottagare för HF (ART-13 och BC-348). Dessa apparater tillverkades från 1943 – 45 och användes bland annat i B-29 som fällde atombomben. Efter kriget såldes sådana apparater som surplus och användes i civilt flyg under 50- och 60-talet. Tyvärr är dessa apparater kraftigt vattenskadade.



Modulator och dynamotor ARC-5 till Command-utrustningen

- Modulator till gammal HF utrustning som tillverkades under andra världskriget. Apparaten tillhör de kända Command-apparaterna avsedda för kommunikation på nära håll, till exempel flyg – flyg eller flyg – marken. Den är försedd med ett följekort som säger att den demonterades från SE-CFP år 1958 av Linjeflyg. Apparaten fungerar!

När Flygvapnet köpte DC-3or från SAS/Linjeflyg så fick dom förmodligen med en hel del reservdelar från SAS. Som vi ser här så finns en del av dessa reservdelar fortfarande kvar här i dag! Flera av dessa apparater visas i den nya utställningsmontern i flygmuseet i Västerås.



Strandad på Tadoule Lake, Manitoba i Kanada, senvåren 1972. Lamb Airs DC-3 CF-DBJ har vid landning kört genom isen.

När en svensk dammsugare räddade en DC-3!

AV STURE FRIEDNER FOTO:LAMB AIR

Vi har här i tidningen tidigare berättat om det kända kanadensiska flygbolaget Buffalo Airways som flyger i ödemarken. Men i norra Kanada har det även funnits andra flygbolag som ägnat sig åt "bushflygning". Buffalo Airways var inte ens först med att flyga DC-3. Redan 1934 startades Lamb Airways Ltd av Tom Lamb, en fisk- och pälshandlare i The Pas i Manitoba.

LambAir växte snabbt och hade när flygbolaget upphörde

1981 en flygplansflotta som inkluderade många DC-3, andra kolvmotorplan och helikoptrar. Man betjänade hela Kanada och delar av både Grönland och USA under sina år i drift. Deras motto var: "Fråga oss inte vart vi flyger, berätta vart du vill åka". Under hela sin verksamhet ägdes bolaget av medlemmar i familjen Lamb.

Här en för oss svenskar intressant episod ur Lamb Airs historia!

Genom Isen

En DC-3, CF-DBJ, hade 1972 inköpts i Kabul i Afghanistan och flugits upp till Thompson, Manitoba, i Kanada. Efter en månads drift i sitt nya hemland landade DC-3:an en dag på isen på Tadoule Lake. Detta var på senvåren, då underlaget på sjöarna kunde vara förrädisk. Den här dagen hade snön på isen förvandlats till slask och där ovanpå hade sedan ett tunt lager is bildats. Det fanns alltså två islager med snöslask emellan. Det var omöjligt att från luften se att isen på sjön var osäker.

Electrolux dammsugare klarade biffen.



Med hjälp av de influgna gummikuddarna som blåstes upp under vingarna kunde DC-3:an lyftas upp ur sjön.

Electrolux

När DC-3:an väl hade stannat sjönk den långsamt ner genom den tunna övre iskorpan och lade sig på buken. Men där tog det stopp och planet var till synes oskadat.

Nu gällde det att handla snabbt! Med ett annat flygplan, en Twin Otter på skidor, flög man i väg och hämtade ett par stora luftkuddar av gummi avsedda att användes vid katastrofer. Gummikuddarna stoppades in under vingarna på DC-3:an och blåstes sedan upp. Kuddarna krävde ett förvånansvärt lågt lufttryck – bara en vanlig hushållsdammsugare som man kopplade bakfram. Ström fick man från en bensindriven generator. Först provade man med två Baycrest-dammsugare och sedan med pilotens frus egen Electrolux dammsugare. Baycrests dammsugarna visade sig vara värdelösa, ingenting hände. Men med den svenska Electroluxen lyftes det tio ton tunga flygplanet upp ur vaken! Teamet kunde sedan dra DC-3:an över till plywoodskivor som man lagt ut. Då luften släpptes ut ur kuddarna stod flygplanet på sina egna hjul. Men problemen var inte över med detta.

När man fortsatte att dra flygplanet vidare från vaken så sjönk hjulen ner i slasken igen och man trodde att man skulle tvingas att överge flygplanet.

Isen hårdnar

Men under natten frös det på igen och klockan fyra på morgonen hade isen hårdnat så mycket att man beslöt att göra ett sista försök att få loss DC-3:an. Det var bara hjulen som hade sjunkit igenom isen den här gången. Därför chansade man och använde flygplanets egna motorer för att få loss planet.

Motorerna startades och arbetade som de skulle. Oljekylaren på höger motor hade visserligen tryckts ihop när planet låg på isen men den verkade ändå fungera, man såg inget oljeläckage!

Alla höll tummarna och man drog på motorerna – och faktiskt – långsamt, långsamt började DC-3:an rulla genom snösörjan, sätta fart och till slut komma upp i luften. Men man vågade inte landa igen, flög bara ett varv över männen som var kvar på isen för att de skulle kunna inspektera undersidan, och när allt verkade se normalt ut styrde man mot närmaste öppna flygplats som var Thompson 350 km bort. Oljetemperaturen på styrbordsmotor var bra under de första tjugofem minuterna, men började sedan långsamt stiga! Man tordes då inte fortsätta att ha motorn i gång utan stängde ner den, flöjlade propellern och fortsatte på bara en motor. Men DC-3 är ett robust flygplan och småningom kunde man landa i Thompson utan vidare incidenter. CF-DBJ var snart tillbaka i luften igen efter att teknikerna hade gett den en grundlig översyn. ✚

Efter att ha dragit upp DC-3:an på utlagda plywoodskivor kunde flygplanet stå på egna hjul. Efter att isen frusit till under en natt kunde planet åter lyfta!





ULF NYSTRÖM

Caravelle SE-DAI bogseras för översyn till hangar på Arlanda.

Le Caravelle Club på Arlanda

Sud-Aviation SE-210 Caravelle flög första gången 1955. Genom SAS beställning blev det 1959 också det första passagerarjetplanet i Norden. Första generationens Caravelle drevs av Rolls-Royce Avon-motorer. Utvecklingen flög snart ifrån denna teknologi och redan efter 15 år pensionerade SAS sina flygplan av typen. Dock hade Flygvapnet 1971 tagit över två exemplar vilka användes för transport och signalspaning ända till 1998. Möjligheten fanns då att det ena av Flygvapnets plan skulle kunna räddas i flygande skick.

Två entusiastiska flyghistoriker, Ola Carlsson och Michael Sanz, fick ungefär samtidigt samma idé: att som Flygande Veteraner bibehålla en Caravelle i flygande skick. En organisation med namnet Le Caravelle Club etablerades med bland annat flygchef, teknisk chef och kabinchef. Föreningen fick välja flygplansindivid och valde 85210, tidigare SAS SE-DAI Alrik Viking, den med minst gångtid 22 000 flygtimmar. Det andra flygplanet, 85172, gick till Flygvapenmuseum. Flygvapnet överlät samtliga reservdelar, inklusive fem motorer, även om själva flygplanet kvarstod i Statens Försvarshistoriska

Museers ägo. I januari 1999 flögs planet från Malmen till sin nya innehavare på Arlanda avvinkad av Flygvapenmuseums chef Sven Scheidebauer.

Brandövningsobjekt

Det ska påpekas att även om Le Caravelle Club fick förfoga över flygplanet utan kostnad så var det ändå inte helt gratis. Försvarsmakten hade bespetsat sig på att använda Caravelle som brandövningsobjekt vid sina Halmstadsskolor. Föreningen blev tvungen att prestera ett ersättningsflygplan till Halmstad, en till synes hopplösa uppgift. Efter något år hade föreningen ordnat en uttjänad BAC One-Eleven som på föreningens bekostnad transporterades till Halmstads flygplats. Men snart nog återkom Försvarsmakten. Nu önskade de ett flygplan till för att föreningen skulle få förfoga över Caravelle. Hela arbetet fick börja på nytt. Återigen var turen framme – Saab skänkte en prototyp av sin Saab 2000. Ny flygplanstransport till Halmstad... Alla dessa aktioner lyckades tack vare föreningens dåvarande ordförande Claes Insulander,

som med en oeffterliknelig målmedvetenhet gick iland med den ena utmaningen efter den andra. Så kom 2001 med sin ekonomiska kris, möjligheten till sponsring minskade drastiskt. 2003 kom nästa motgång då Airbus lade ner typcertifikatet för Caravelle (och även Concorde). Inriktningen fick ändras, Le Caravelle Club satsade nu i stället på att bibehålla flygplanet i "fungerande skick". Tack vare Arlandas ställföreträdande flygplatschef Karsten Bjärbos outröttliga stöd fick Caravelle ett välkommande hem på Arlanda. Många andra hos Luftfartsverket och senare Swedavia, har på många olika sätt hjälpt till för att bevara flygplanet "levande".

Flygplanets underhåll har finansierats med bland annat filminspelningar där flygplanet medverkat. Bland dessa kan nämnas Monica Z, Ted – För kärlekens skull men framför allt den finska filmen Kaappari, där Caravelle spelade en helt central roll.

Läget 2022

Under ordförande Roland Karlssons och tekniske chefen Ulf Nyströms ledning restaureras nu flygplanet till det skick det hade när det levererades till SAS 1966. Men pandemin har under lång tid satt käppar i hjulen för att kunna bedriva tekniskt arbete inne i flygplanets kabin. Så snart läget lättar hoppas vi att arbetet ska kunna fortsätta med renovering av flygplanets interiör och även exteriör. Dekoren ska bli den som användes på SAS flygplan 1959 till 1966, vilken var den med vilken SE-DAI levererades.

Flygplanet motorer körs regelbundet och maskinen taxar också. Under sommaren 2021 spelade Anders Melin in en film då jag själv och Nils Alegren taxade vår Caravelle. Den



MICHAEL SANZ

Purser Britten Blom var länge Le Caravelle Clubs chefsflygvärdinna vid sidan av sitt uppdrag i Flygande Veteraner.



LENNART FRANKELL

En av initiativtagarna till Le Caravelle Club, Michael Sanz, i rollen som fanjunkare Lönnroth i den finska filmen Kaappari. Solar Films hyrde våren 2012 Caravelle som för ändamålet försågs med Finnairs dekor från 1970-talet.

kan ses på YouTube. Sök på "World's last operational SE210 Caravelle" – den har redan setts över en halv miljon gånger! ✚

Alla är välkomna att bli medlemmar i Le Caravelle Club, se hemsidan www.lecaravelleclub.org

Vi ser fram emot att få berätta mer om verksamheten kring världens enda fungerande Caravelle i Flygande Veteraners medlemstidskrift!

Roland Karlsson

Ordförande föreningen Le Caravelle Club



MICHAEL SANZ

Flygande Veteraners purser Margareta Wählin serverar ombord på Caravelle. Le Caravelle Clubs ordförande Claes Insulander skymtar i bakgrunden.



MIKAEL HERVESTAD

Min barndom med DC-3

Tidigare publicerad i flygande Veteraners tidning nr 17, 1988

TEXT: SVEN-OLOF ANDRÉN FOTO: MIKAEL HERVESTAD

Luftdopet 1932, när jag var 6 månader gammal, skedde med Lufthansas Junkers JU-52 mellan Tempelhof och Malmö Bulltofta och det minns jag föga från.

Däremot minns jag mycket väl de långa flygningarna vi gjorde alldeles före kriget med ABA:s DC-3, som jag tror hette SE-BAB och annat och hade något fågelnamn som "Örnen", "Höken" eller dylikt. Jag känner mig idag oerhört privilegierad att få ha tillhört den kategori människor som hade råd att åka med de flygande underverken före och under kriget och framförallt i USA.

DC-3:an Daisy ser inte ut likadant som på den tiden inuti. Dåtidsens DC-3 hade en dubbel stolsrad plus en enkel stolsrad. Det var 21 ytterst bekväma fåtöljer som kunde fällas ned nära nog helt liggande. Framme vid entrén till cockpit fanns det en stor väggklocka samt dessutom en lika stor höjdmätare, där man kunde följa flyghöjden kontinuerligt. Dessutom delades det ut s.k. positionskort till var och en med underskrifter som exempelvis av kapten Florman och allt vad de legendariska veteranerna från ABA:s tid hette. DC-3 var och är faktiskt ett oerhört modernt trafikflygplan. Autopilot och en förnämlig avionik tillät svåra flygningar under IMC och det är ett fantastiskt tåligt plan.

Planet under kriget

Under kriget gjorde jag några flygningar ned till Berlin och då

hade planet målats orange och försetts med tydliga svenska flaggor. Under flygningen över tyskt territorium flög de helt synliga så luftvärnet kunde klart identifiera planet. Omedelbart efter att ha passerat ut över Rügens vita klippor steg maskinen upp ovan molnen till omkring 2.500 meters höjd för vidare färd mot Stockholm.

NewYork – Buenos Aires

Den riktiga långflygningen med DC-3 var den tidens längsta luftlinje – om inte gamla Aeroflot hade någon gammal U-2 som gick bort till Sibirien – var New York – Washington DC – Miami – Västindien – över Venezuela och ned i Natal med flera städer utefter den brasilianska kusten och slutligen Montevideo och Buenos Aires. En flygsträcka på säkert 12 000 km! Flygtiden var flera dagar, 50-60 timmar! Hur besättningsbytena skedde var för mig obekant. Jag minns ej exakt men jag kommer ihåg att flygbolaget hette PANAGRA (Pan American Grave Airways). Det var en fantastisk upplevelse, ehuru något tröttande. Över Amazonas djungler var molnsystemen skrämmande stora och höga, för att inte tala om turbulensen!

Molninformationerna betog mig fullständigt, ena minuten var det gigantiska pelare av cumulonimbusmoln runt omkring oss i alla regnbågens färger med gluggar av den pysande djungeln under. Men gropigt som sagt, var det.

Då vi kom tillbaka till USA omkring 1946 var vi ute på turné runt hela landet som fullständigt dominerades av DC-3:or i olika skick och konditioner men alltid med samma härliga karakteristiska motordån och samma trygga flygning utan dramatik förutom turbulent väder.

Constellation och Stratocruiser

Men se tiderna skulle förändras och i USA började det! DC-4, DC-6 och DC-7 erövrade världen och jag såg den ena DC-3-linjen efter den andra läggas ned. Som ersättning kom en annan skönhet som jag också lärde mig älska och som jag flög med några gånger över kontinenten och framförallt över Atlanten. Detta var Lockheed Constellation – versionen med de små runda fönstren – som senare ersattes av Lockheed Constellation Super "G" med en hel bar ombord! Sista stora propellerluftjätten jag åkte med var en Boeing Stratocruiser i två våningar! Bar och håll igång på en våning, komfortklass på den andra våningen.

Så kom Caravelle och jorden upphörde att vara platt för

mig. Snart kom hela jetflottan och jag miste liksom intresset av själva åkandet som en exklusiv upplevelse. Trots att DC-3 gjorde den svindlande farten av 270 km/h så upplevde man verkligen att världen var mycket stor! En föraning om vad som skulle komma var DC-7 serien men fortfarande var det oerhört långa flygningar med dessa. Det tog nära nog dygnet att passera Atlanten via Köpenhamn-Prestwick och Gander långt därborta i väster!

Jag vill känna att världen är stor!

I dag upplever man jorden rund! Känslan av äventyr och komfort, spänning och motordån har försvunnit i ett väsende jet-ljud i fjärran någonstans ute på vingarna och jorden har krympt alldeles för snabbt i och med detta. Men utvecklingen måste ha sin gång ... Så är det.

Nu har jag genom medlemskap i Flygande Veteraner en utomordentlig chans att få uppleva minnet av dånande motorer, nära moln och mark, skakningar, vibrationer och den icke definierbara känslan i en DC-3 som måste upplevas. ✚



SFF: S BILDARKIV

"ABA's DC-3 Gripen. Modellen är målade orange som flygplanet var under kriget för att synas. Trots detta blev Gripen nedskjutet 22 oktober 1943".



Columbines "vapen" för de som arbetar med planet.

En skönhet jag nästan mött

Lockheed Constellation, "Connie", flög första gången 1943. Planet var designat av Lockheed Aircraft Company som ett supersnabbt och komfortabelt flygplan beställt av Howard Hughes för hans bolag TWA (Trans World Airlines) för att kunna flyga långa sträckor.

AV STURE FRIEDNER

WWII innebar att all flygplansproduktion i USA gick till USAAF och detta gjorde att TWA inte fick sitt första constellation-flygplan förrän 1945. Connien ansågs (och anses av många fortfarande) med sin bananformade kropp och sina tre fenor vara världens vackraste passagerarflygplan. Modellen blev populär och kom att byggas i flera olika varianter. De var mycket snabba, de fyra 18-cylindriga radialmotorerna Wright R-3350, Duplex-Cyclone på ca 3500 hkr vardera, gav flygplanen en hastighet på upp till 600km/h. Tryckkabin innebar att planen kunde flyga högt vilket gjorde dem till bekväma flygplan att resa med. Det kunde ta 60-90 passagerare beroende på modell. Förstaklasspassagerare satt längst bak i flygplanet, långt bort från motorerna och i vissa utföranden fanns där också en bar.

Varje ny version som togs fram fick en längre flygkropp, större räckvidd och ett större namn: Constellation, Super Constellation och Super Constellation Starliner. De första hade runda fönster, de senare fick mer fyrkantiga. Super Constellation Starliners kallades ibland "Super Star" och flög första gången 1951 för Lufthansa. Connie fick tjänstgöra hos många flygbolag och totalt byggdes 856 stycken innan tillverkningen lades ner 1958. Flygbolag som använde Lockheed Constellation var förutom TWA bland annat Pan Am, Air France, Quantas och Lufthansa. Man använde planen på sina långlinjer över kontinenter och över hav. Välkända

blev Lufthansas linje från Tyskland till New York och Qantas linje mellan Australien och England.

Australiens Connie

I dag finns det bara en enda Constellation i världen som är luftvärdig. Denna Super Star byggdes i Burbank 1955 och gjorde tjänst hos U.S. Military Air Transport Services (MATS) fram till 1962. Som civil fick den registreringen N73544 och i sex år tjänstgjorde den som besprutningsplan varefter den under några år fick flyga tonfisk från Filippinerna till Japan – ett knappas hedersamt öde för ett flygplan som klassats som världens vackraste.

Än i dag kan man få flyga med denna ståtliga dam, men då måste man ta sig till Albion i Australien där Historical Aircraft Restoration Society HARS vårdar henne ömt.

Bretling

Hamburg Air Show 2007. Bland det 50-tal flygplan och 150.000 åskådare står Star of Switzerland, Breitlings Super Constellation HB-RSC som jag på nära håll kunde studera och fotografera. Jag blev imponerad av planets böjda form och höga landningsställ - som benen på en stork. Star of Switzerland har, liksom så många andra veteranplan, en brokig historia bakom sig. Även hon har tjänstgjort som besprutningsplan men efter en motorbrand 1984 blev hon

stående i Camarillo i Kalifornien i många år. Men 1991 bildades Constellation Historical Society (CHS) av ett entusiastiskt gäng frivilliga som så småningom lyckades få denna Connie tillbaka i luften igen efter 10 års hårt arbete. 2003 såldes hon till "Super Constellation Flyers Association SCFA" som fick avtal med klockfabrikanten Breitling och ägde henne fram till 2017 då hon, efter problem med bromsarna och efter att man hittat sprickor i vingarna, förlorat sitt luftvärdighetsbevis. Men fortfarande finns det en organisation som arbetar med att få henne i luften igen.

Hon finns nu i Esbach-Bremergarten i Tyskland dit hon kom på en truck körd på landsväg från Basel.

Noterbart är att det redan 1943 fanns en annan Constellation med namnet Star of Switzerland.

"Simulator" på museet

2011 – jag får anledning att åter knyta kontakt med Star of Switzerland, men på lite avstånd. Jag är på Deutsches Technikmuseum i Berlin och går runt och tittar som man gör på museer. Här står bland mycket annat ett nosparti från en Constellation som jag blir nyfiken på. Då jag kikar in i cockpiten visar det sig att den är "befolkad". Men inte av museibesökare som jag först tror utan av piloter och flygtekniker!

De berättar lite förläget att de skall ut och flyga med Breitlings Super Connie, men eftersom de inte har flugit henne på ett tag, och på grund av att planet står i Schweiz, så passar de på att gå igenom checklisten i nosen på museets Connie i stället! Så Smart! Tyvärr hade jag den gången inte möjlighet att se henne flyga live.

2016, den 24 mars – är jag på väg med bil ner genom Arizona från Phoenix till de enorma flygplanskyrkogårdarna



Piloter och tekniker "torrkör" Constellation på museet i Berlin 2011 och tränar inför helgens flygning med Star of Switzerland.

Tucson Aircraft Graveyard. Eftersom alla i bilen vill komma fram snabbt så har vi inte tid att ta några pauser. Men genom sidorutan ser jag plötsligt en Constellation som taxar med alla 4 motorerna igång, det är allt jag hinner uppfatta. Men mitt huvud blir fullt av tankar, vad kan detta vara för en Connie, det finns ju inga luftvärdiga i USA längre? Jag slår upp flygfältet: Avra Valley Airport.

Några dagar senare fick jag min nyfikenhet stillad då jag läste att president Dwight Eisenhowers flygplan just hade ferry-flugits från Avra Valley till Dynamic Aviation i Virginia för renovering. Det var alltså denna L-749 Constellation som jag sett taxa. Columbine II var President Eisenhowers tjänsteflygplan och det första presidentplan som fått call-sign Air



President Eisenhower och hans fru Mamie kliver ur Air Force One 1953.



STURE FRIEDNER

Breitlings Star of Switzerland.

Force One. Flygplanetet hade stått på Avra-flygfältet sedan 2003 men nu rustats upp av entusiaster så att det, just då vi passerade förbi med bil, kunde ferry-flygas till Virginia, där det snart lär vara luftvärdigt igen.

Planetet hade byggts 1948 och sedan sålts till militären. Eisenhower använde flygplanetet för en resa till Korea kort efter att han valdes till president i november 1952, och nästa år omvandlades flygplanet till en VIP-transport för honom inkluderade ett stort mahognybord och en telefon som kunde anslutas till fasta telefoner vid flygplatsterminalerna, lyxigt på sin tid.

Columbine II kommer alltså förhoppningsvis åter visa sig i luften.

Lufthansa

Tyvärr så finns inte många Lockheed Constellation kvar som skulle kunna bli luftvärldiga igen. Många renoveringar har påbörjats men inte slutförts. Lufthansa hade stora planer för sin Star of Tigris, en Super Star N7316C som på 50-talet pendlade fram och åter till New York. Renoveringen påbörjades i USA där man utgått från tre olika Connies för att få ihop en enda. Efter att man bytt ut 95% av delarna i planet, så fick man avsluta på grund av de enorma kostnaderna. Star of Tigris finns numera i Bremen i Tyskland med ovisst datum när det kan komma i luften igen. Nya regler tillkommer dessutom hela tiden för att få flyga med passagerare i dessa gamla veteraner, till exempel så måste Connies numera ha "slides" (ruschkanor) och annan säkerhetsutrustning som det inte finns plats för i planen. Många tror därför att även Star of Tigris kommer att ställas på museum.

Som framgår ovan så innebär det alltså enorma svårigheter och kostnader att driva och flyga ett äldre passagerarflygplan. Sett i ljuset av ovanstående kan vi därför vara mycket stolta över vad Flygande Veteraner har lyckats åstadkomma med vår Daisy!



STURE FRIEDNER

L049 TWA's Star of Switzerland den allra första modellen av Lockheed Constellation från 1943, ombyggt till fraktflygplan. Här på Pima Air & Space Museum i Arizona. Nospartiet – utan radar – var vackrare än senare modeller med radar.



USAF

En av Trans World Airlines vackra Super Constellation.

PRESS-STOPP!



Medlemsflygningar 2022 till intressanta mål!



SAMTLIGA FOTON: STURE FRIEDNER

Under pressläggningen av denna tidning tog Regeringen plötsligt bort alla restriktioner som införts p g a Pandemin. Detta innebär att vi nu äntligen kan börja planera för våra flygningar med Daisy igen!

I nästa nummer av denna tidning kommer vi åter kunna presentera ett härligt flygprogram. Men då det i skrivande stund fortfarande finns en osäkerhet hos många av våra tilltänkta resmål om deras evenemang skall kunna genomföras har vi i resegruppen valt att inte publicera vårt tänkta reseprogram i detta nummer av tidningen. Men så fort det "lossnar" kommer vi att meddela reseprogrammet via vårt medlemsbrev, på hemsidan /medlemsflygningar/, Facebook och i juninumret av denna medlemstidning. Vi vet redan nu att vi kommer att ha många intressanta resmål! Så spana in resorna på hemsidan och på Facebook när de börjar dyka upp!

Onsdagsträffar varje vecka

En nyhet som var tänkt att genomföras redan förra året var att ha onsdagsträffar på Hässlö (Västerås Flygplats) och det planerar vi för även i år. Det är tänkt att bli en återkommande aktivitet i stort sett varje vecka under hela flygsäsongen då det också kommer att ges möjlighet till en tur med Daisy. Se kommande info på hemsidan och på Facebook.

Andra aktiviteter

Dessutom tittar vi på andra former av samvaro för vi vill kunna mötas året om, inte bara i samband med flygning. Alternativ kan vara att vi träffas och äter något under trevliga former eller att göra en bussresa till mer näraliggande intressanta resmål. **NU HAR DET LOSSNAT, VÄL MÖTT HOS DAISY!**

Hälsningar från oss i resegruppen.
P-O Bortas

Bli fadder för en bit Daisy!

Redaktör Lars Sveding

Fadderverksamheten ger föreningen drygt 30 tkr om året i intäkter (rekordet är 50 tkr)! På hemsidan kan Du läsa om hur Du kan stödja vår verksamhet med Daisy genom att bli fadder för en del av flygplanet. Föreningen uppskattar alla generösa medlemmar och företag. Tack!
Fadderåret löper från den 1 november till och med den 31 oktober. Den som blir fadder tecknar sig alltså förutom innevarande år även för ett eller flera år som sträcker sig från den 31 oktober. Blir man fadder tidigt på året så blir fadderskapet avsevärt längre och betydligt mer uppmärksammat.
Följande förteckning redovisar alla aktiva faddrar per den 31 januari 2022:

Gunna O Johansson	Sporrhjul 2022 1 år	Isak Molin	Sidodertrim 2021 1 år
Tomas Tegner	Tändstift (28st) vänster motor 2022 3 år	Lennart Ledin	Klaff 2021 1 år
Kent Käätä	Flygplansur 2022 1 år	Carlos Costa	Sporrhjul 2021 1 år
Gunnar O Johansson	Fönster höger sida #1 2022 1 år	Gunnar O Johansson	Vänster startmotor 2021 1 år
AeroTronic Ltd	Färdmekanikerstol 2022 3 år	Anders Bergmark	Vänster hydraulpump (motordriven) 2021 1 år
Joakim Holmström	Passagerarstol 3A 2022 3 år	Madelene Persson	Fraktdörr 2021 1 år
Gunnar Sköld	Vänster höjdmätare 2022 1 år	Syrene Alphonse	Passagerarstol 1A 2021 1 år
Göran Fransson	Navigatörsstol 2022 6 år	Erik Alphonse	Passagerarstol 1B 2021 1 år
Lillis Finnborg	Nödsändare (ELT) 2019 5 år	Peter Strand	Passagerarstol 1D 2020 5 år
LarsGunnar Fredriksson	Färdmekanikerstol 2021 1 år	Ulla Järvinen	Passagerarstol 2C 2019 3 år
Johan Sundberg	Motorkåpor x 3 vänster motor 2021 1 år	Christer Persson	Passagerarstol 2D 2021 1 år
Johan Sundberg	Motorkåpor x 3 höger motor 2021 1 år	Joakim Holmström	Passagerarstol 3A 2021 1 år
Leif Andersson	Höger startmotor 2019 5 år	Stieg Å Ragnar	Passagerarstol 4A 2021 5 år
Leif Andersson	Höger magnet, vänster motor 2019 5 år	Jan Ragnar	Passagerarstol 4B 2021 3 år
Leif Andersson	Höger magnet, höger motor 2019 5 år	Christer Persson	Passagerarstol 6D 2021 1 år
Jan Carlerud	Reservtändstift (28st) 2021 1 år	Eva Mårtensson	Passagerarstol 7D 2021 1 år
Rune Sahlberg	Antikollisionsljus 2020 3 år	Ingela Hennert	Stabilisator 2021 1 år
Kent Oderud	Höger pilotstol 2021 1 år	Erik Ahlsund	Vänster magnet, vänster motor 2021 1 år
Björn Hedenström	Vänster ratt 2021 1 år	Lars Sjöberg	Vänster oljekylare 2021 1 år
Gunnar Sköld	Höger höjdmätare 2021 1 år	NilsÅke Siversson	Höger bränsleväjlare 2021 3 år
Håkan Söderholm	Nödkompass 2021 1 år	Bertil Lindholm	Stega till ingångsdörr 2020 1 år
Gunnar O Johansson	Vänster sidoruta (cockpit) 2021 1 år	Ragge Jagero	HFradio 2021 100 år
Mats Lindström	Fena 2021 1 år		

Vill du följa med på en flygtur i ett ANNAT veteranflygplan!



Västerås Flygmuseum, där Daisy har sin vinterplats, är unikt eftersom det är ett flygande museum där ett flertal privatägda och luftvärdiga veteranflygplan ingår vilka alla flygs regelbundet. Som ett led i att sprida kunskap och upplevelse av veteranflyg i allmänt samt att ekonomisk stödja drift och underhåll av dessa unika flygplan erbjuds sedan en tid möjlighet till flygning via medlemskap i museet.

Flygande Veteraners medlemmar kan nu få följa med på en tur och känna hur det är att flyga ett äkta veteranflygplan.

Då du bokar dig för en flygning blir du gratis stödmedlem även i Västerås Flygmuseum (gäller bara medlemmar i Flygande Veteraner, övriga 300:-/år).

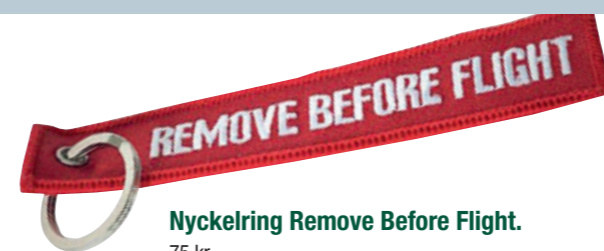
Via Museets hemsida www.flygmuseum.com under fliken "Medlemsflygningar" hittar du en emailadress till respektive maskin där

du enkelt kan ta en kontakt om du vill uppleva äkta flyghistoria. Skriv bara kort dina kontaktuppgifter (email & telefonnummer) så får du mer information om turförslag, pris m.m. Tid och plats för flygningen överenskommes direkt med piloten vilka alla har mycket stor flygerfarenhet och där de flesta är flyginstruktörer/yrkespiloter. Det finns även möjlighet till egna förslag på rutt eller resmål i den mån det är tekniskt möjligt och inom regelverket. Är ni dessutom två som vill flyga samtidigt finns en unik möjlighet att uppleva formationsflygning, till exempel 2 x Chipmunk eller Yak52+Sk16 - garanterat en upplevelse utöver det vanliga!

Det kommer även framöver att erbjudas temaflygningar vid specifika tillfällen som då annonseras ut via Museets hemsida/Facebook. De flygplanstyper som f.n. erbjuds för medlemsflygningar är:

- Flygplanstyper som erbjuder turer för passagerare:
- Piper PA-30 - Twin Comanche
- de Havilland DHC-1 Chipmunk
- Sk 16A Harvard
- Yakovlev Yak-52

Västerås Flygmuseum
Hässlögatan 16, 721 37 Västerås
Tel: 021-495 06 40
E-post: kansli@flygmuseum.com
www.flygmuseum.com



Nyckelring Remove Before Flight.

75 kr

Dekal, vinyl
Ø 100 mm 20 kr



Klubbmärke, tyg
Ø 70 mm 90 kr



Musmatta med Daisymotiv,
19 x 25 cm 0,5 cm tjock
150 kr



Pin DC-3 gulddoublé

220 kr

Pin DC-3 plast

150 kr



Underlägg för glas mm.

4 st 96 x 96 x 4 mm.
Fin Daisy-bild. 180 kr

NYHET!

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.
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 kamrad bomull. Textlogga på vänster bröst. Ordinarie storlekar i M, L, XL.
320 kr



Kasse Vattenavvisande

tyg med logga
34 x 40 cm handtag 63 cm. 70 kr



Nyckelring

Flygande Veterners märke i emalj. 70 kr

Keps

Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt.
180 kr



Böcker



Kalla krigets luftförsvär
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 flygbolag 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 flygplatsers utveckling. Stor omsorg har lagts ner. Mängder av hittills okända fina bilder, många privata.



F 11 museum
54 sid + 64 sid hft. 2021.
280 kr
Den osannolika historien om hur modiga fältflygare tog sig över gränsen österut i sina J29 för att ta bilder. Aldrig tidigare berättat, finns inte i historieböckerna, Unika dokument och bilder, av dem som utförde uppdraget 1958

NYHET!



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.

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.