

# ***Flygande Veteraner***

#154 • JUNI 2022

FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING



**Välkomna att följa med på våra medlemsflygningar!**



## REDAKTÖRENS RADER



Så är mitt andra nummer som tidningsredaktör klart. Trots att jag borde varit "varm i kläderna" efter det första så innebar detta nummer ändå en del huvudbry i och med att det var så osäkert om, och i så fall när, Daisy skulle kunna flyga i sommar. Efter två år på marken så finns ju en stark önskan att få se den gamla damen i luften igen och nu blev det äntligen så – och i bättre skick än på länge efter allt arbete som lagts ned på henne av teknikerna. Resegruppens planering kunde emellertid inte börja förrän i mitten av april och hann tyvärr inte bli klart innan denna tidningspressläggning, vilket resulterade i de ofullständiga resesidorna, vilket jag beklagar. I dessa oroliga tider bör det nog dessutom påminnas om att Daisy byggdes för att försvara världen mot en annan diktator.

*En riktigt fin flygsommar önskar jag er alla!*

**Sture Friedner Redaktör**

## ORFÖRANDE HAR ORDET



Den som väntar på något gott ...

Detta skrivs i maj månad efter två års väntan. Personligen så tycker jag att vänta är det tråkigaste som finns, helt meningslöst, bara tid som försvinner.

Men nu äntligen har ni medlemmar, funktionärer, kabinpersonal, tekniker, flygdagsarrangörer, städer från norr till söder, servicecenter och inte minst Daisy själv, väntat tillräckligt. Nu ska vi snart få se, känna och höra Daisy i luften.

Vi har gjort översyner, servat, pysslat, målat, lagat och lirkat, lagt mängder av timmar på Daisy för att få henne i ett skick som gör henne till en helt unik DC-3. Vi har lagt ner ett enormt arbete på att gå igenom och skriva manualer enligt de nya regler som Transportstyrelsen satt upp för oss och nu, äntligen, skall Daisy få luft under vingarna igen.

Våra tekniker håller på att avsluta de jobb de haft under året, våra kaptenar och styrmän har varit i Holland och

flugit sina simulatorpass för att bli uppdaterade på att flyga DC-3, kabinpersonalen har haft nödräning och alla är redo att få Daisy upp i luften igen och ta han om er medlemmar på bästa sätt. Nu ser vi fram emot en varm och skön sommar, där Daisy får glittra efter bästa förmåga!

Som vanligt är ni alltid välkomna att höra av er till mig om ni har frågor eller funderingar.

**Henrik Boresäter Ordförande**  
henrik.boresäter@flygandeveteraner.se



## flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning

Nr 154 juni 2022

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

Tel: 08-29 50 33 • E-post: info@flygandeveteraner.se • Hemsida: flygandeveteraner.se • Postadress: Flygplatsinfarten 41, 168 67 Bromma • Org.nr: 802012-9378

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, se hemsidan.

### 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, Anders Blomqvist  
Suppleanter: Sture Friedner, Nils Sievert, Håkan Lif

### Redaktion

Redaktör: Sture Friedner  
Ansvarig utgivare: Lars Wissing

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

### Servicecenter/butik

Besöksadress: Avgångshallen Bromma flygplats  
Öppet: måndag, onsdag, torsdag kl 11-14  
Tel: 08-29 50 33

### Webshop

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

### Medlemsfrågor

Kontaktformulär på hemsidan  
E-post: medlemservice@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

### Information från Flygande Veteraner

Hemsida: www.flygandeveteraner.se  
Facebook: www.facebook.com/flygandeveteraner  
Instagram: www.instagram.com/dc3daisy

Omslagsbilden: Välkomna med på Daisys medlemsresor. Göran Fransson och Eva Jönelid välkomnar. Foto: Sture Friedner

# Årsmötet 2022

Vi genomförde årsmötet 2022 den 27 mars i vackra lokaler vid Sjöfartshuset på Skeppsbron i Stockholm. Mötet genomfördes i år som ett kombinerat fysiskt och digitalt möte. Detta ger de medlemmar som inte har möjlighet att resa till Stockholm en möjlighet att ändå kunna delta på årsmötet.

Mötesprotokollet med tillhörande dokument finns tillgängliga via hemsidan.

Mötet, som följde de formella punkterna enligt dagordningen, kan sammanfattas helt kort enligt följande:

Vi har ökat antalet medlemmar trots att vi inte har flugit under säsongen.

Föreningens ekonomi är god. Detta har vi lyckats med genom ökade medlems- och försäljnings-intäkter, statliga bidrag, generösa gåvor från våra medlemmar.

Mötet beslutade att följa styrelsens rekommendation att låta medlemsavgifterna vara oförändrade då vi har en så god ekonomi.

Flygplanets status är mycket gott tack vare våra tekniker som i år lagt ned många arbetstimmar och genom åren säkert över 30.000 mantimmar för att hålla flygplanet luftvärdigt.

Våra piloter och kabinpersonal har löst de uppgifter vi fått av Transportstyrelsen för att fortsatt få flyga med vår fina gamla DC-3a. Vi ser fram mot att starta upp denna säsong med flygningar enligt vårt flygprogram. Vi föreslår att du håller dig a jour om detta via vår hemsida och det program vi publicerat i tidningen.

Valberedningen föreslog att behålla denna väl fungerande styrelse dock med ett nyval för att ersätta en ledamot som avgår på grund av brist på tid.

### Valberedningens förslag godkändes av årsmötet.

- ✦ Ordförande Henrik Boresäter Kvar 1 år
- ✦ Vice Ordförande Berndt Kvist Omval 2 år
- ✦ Flygchef Jozsy Wengström Kvar enligt stadgar
- ✦ Teknisk chef Berndt Kvist Kvar enligt stadgar
- ✦ Ledamot Per-Olof Bortas Kvar 1 år
- ✦ Ledamot Claes Martinsson Kvar 1 år
- ✦ Ledamot Peter Östergren Kvar 1 år
- ✦ Ledamot Anders Blomqvist Omval 2 år (Ersätter Martin Ingfeldt)
- ✦ Ledamot Michael Östergren Omval 2 år
- ✦ Ledamot Christina Hellberg Omval 2 år
- ✦ Suppleant Sture Friedner Kvar 1 år
- ✦ Suppleant Nils Sievert Kvar 1 år
- ✦ Suppleant Håkan Lif Nyval 2år

Michael Sanz valdes mycket välförtjänt som hedersmedlem. Mycket positivt kan berättas om Michaels insatser för föreningen, han var med redan från start.

Styrelsen kommer arbeta vidare efter det beslut medlem-

marna fattade på årsmötet efter en motion som föreslog att på sikt slå ihop föreningen Flygande Veteraner med Stiftelsen Flygande veteraner. Styrelsen fick som uppgift att bereda förslaget vidare i samarbete med Stiftelsen Flygande veteraner.

Mötet avslutades av mötesordförande Peder Jonsson som tackade alla närvarande för sin medverkan.

**Michael Östergren**

Sekreterare

Föreningen Flygande Veteraner

## Ulla Järvinen, Medarbetare hos Flygande Veteraner sedan 2016, har hastigt gått bort.



Ulla Järvinen avled den 8 januari 2022. Efter flytten från Finland 1965, arbetade Ulla i 30 år som undersköterska och fortsatte sedan som parkeringsvakt i 17 år. Sedan körde hon varningsbil vid tunga transporter. På sin kolonilott stortrivdes hon och bodde där långt in på hösten. Sedan barnsben var Ulla var mycket intresserad av flyg och hade koll

på avgångar och ankomster och kunde alla flygplanstyper som finns

År 2016 deltog Flygande Veteraner i samband med att Bromma fyllde 80 år i ett jubileum på Bromma Flygplats. På grund av sitt flygintresse besökte Ulla 80-årsjubileet och när Ulla kom till vårt försäljningsbord blev hon värvad som medlem i vår förening. Ulla blev funktionär vid vårt Service Center (SC) på Bromma Flygplats. Hon arbetade på SC på torsdagar med Britt Morel och Christer Persson och ställde upp som reserv andra dagar vid behov. Hon var även assistent till reseledare i Flygande Veteraner, senast på flygningarna till Skå där hon serverade på marken. Hon älskade att baka och i frysen på SC fanns alltid "gosaker".

Ulla skaffade sig nyligen en egen bil och skulle även införas som en hjälpsam hand bland våra mekaniker i Västerås där hon var efterlängtd. Ulla såg fram mot detta. Ulla var en mycket hjälpsam person och sträckte alltid ut sin hand till den som behövde hjälp med något. Hon var alltid glad och positiv och uppskattad av alla.

Begravningen ägde rum den 18 mars i Rosens Kapell i Råcksta. Efter akten var det minneslunch på Ljunglöfska Slottet. Britt-Marie Bergström från Service Center läste dikter till kaffet. Det var en minnesvärd avslutning tyckte alla.

**Text Tomas Rinman**



# Michael Sanz hedersmedlem

TEXT LARS WISSING



Vid årsmötet där Michael Sanz just har blivit hedersmedlem i föreningen. Här grattas han av sin sambo Charlotte Ekman.

Vår nye hedersmedlem Michael Sanz är född i Solna, men uppväxt i Toulouse, Barcelona och Stockholm. Michaels far var verksam i flygindustrin. Under tiden i Toulouse, bodde Michael nära flera flygfält bland annat det där Caravellen flög första gången och där Airbus nu har sitt huvudkontor. Detta är naturligtvis förklaringen till Michaels intresse och därmed följande imponerande kunskap om civilt flyg. Michael Sanz är utbildad grafisk designer och illustratör på Konstfackskolan i Stockholm. Han medverkade vid starten av Flygande Veteraner 1983, sedan hans sambo Charlotte sett en liten notis i DN där det stod att det skulle vara ett möte på Bromma för dem som hade intresse för DC-3. Charlotte var för övrigt en av de två som kom på att man kunde kalla DC-3:an för Daisy.

Michael blev medlem 1984 och hans grafiska kunnande kom snabbt till användning när han designade föreningens logotyp och "runda märke", liksom mallarna till föreningens medlemstidskrift (även den senaste). 2013 skrev han boken "Daisy love story", som distribuerades till föreningens medlemmar. Boken har blivit ett standardverk för dem som är intresserade av Daisys och Flygande Veteraners intressanta historia. Från nummer 134 till 152 var Michael också en mycket uppskattad redaktör för föreningens tidskrift.

Michael har också varit författare till bland annat böcker om "Bromma flygplats," "Linjeflyg" "Flygdynastin Florman"

samt "Caravelle", vilka alla har utsetts till "Årets flygbok"! År 1999 var han medgrundare till föreningen "Le Caravelle Club" som bevarar världens enda SE-210 Caravelle i fungerande skick.

Sedan 2019 är Michael anställd som redaktör för Svensk Flyghistorisk Tidskrift och den uppgiften tar nu all tillgänglig tid. Caravelle är ju också ett flygplan med en intressant historia, inte minst i Sverige.

Text Lars Wissing

## Bli Medlem i Flygande Veteraner!

Myndigheterna kräver att du är medlem i Flygande Veteraner för att få flyga med i vår DC-3:a Daisy.

Som medlem får du till självkostnadspris flyga med i Daisy på alla evenemang och resor som vi deltar i eller som vi själva arrangerar. Medlemsavgift vuxen: 375:-, familjemedlem: 175:-, barn och ungdomar ännu lägre pris, se hemsidan.

Bli medlem idag!



Air BP is now offering AVGAS in drums!

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

For order and price info, please contact

Oskar Björk +46(0)70 916 13 73 oskar.bjork@bp.com

AVGAS 100LL and AVGAS UL91 both available.

Find out more at:  
[www.airbp.com](http://www.airbp.com)



FRÅN GÖSTA LEIJONS ALBUM

Före premiärflygning Skåne 20 juni 1984.

# Den flygande starten

AV MICHAEL SANZ, TEXT OCH FOTO

Artikeln tidigare publicerad i FVT 1988

Har man tur som en tokig så kan man komma över ett bättre begagnat trafikflygplan riktigt billigt. Däremot är det svårare att klara sig undan de kostnader som är förenade med driften av flygplanet. Och skulle man drabbas av lyckan att få flygplanets drift helt gratis så återstår i varje fall alltid arbetet med att hålla planet i flygbart skick. Ett minutiöst och tålmodskrävande precisionsarbete

Men SE-CFP hade tur. 1982 togs hon (ja, hon hette ju inte Daisy ännu) ur flygvapnets tjänst. Därefter stod hon ute något år i väder och vind. Till hösten 1983, då drogs hon in i Brommas härliga och varma hangar II. Föreningen Flygande Veteraner hade bildats, och i januari 1984 samlades ett tiotal tekniker under ledning av Sten "Sten-Calle" Carlsson för att påbörja en 125-timmars tillsyn på CFP. Flygande Veteraners fantastiska tekniker-team gjorde ett enormt och (med pengar) helt oavlönat arbete. Några i teknikerstaben jobbade med trean så gott som dagligen. Annars möttes teknikerna på tisdagar och lördagar, då även andra entusiaster var välkomna att suga i med diverse göromål. CFP befanns vara i mycket gott skick.

Som en kuriositet kan nämnas att flygplanet under sommarvistelsen på Brommas Linta-platta ådragit sig en mängd fågelbon och getingbon – inuti vingarna! De senare kan väl möjligen sägas ha associerat till CFP:s, om än svensk-byggda, Twin Wasp-motorer. Utöver att diverse bon som rensades ur vingarna så gjordes ett mycket gott och kvalificerat arbete under 125-timmarsgenomgången. Allt gick igenom och propellrarna kördes av Björn Löwgren till Norrönafly i Norge, för översyn.

## Fjärr-Wärme

Hemma i Boden arbetade föreningens initiativtagare och store eldsjäl Ingemar Wärme som en avlägsen spindel i nätet. Ingemar, som ju 1982 köpt SE-CFP från flygvapnet, fanns långt från Bromma men var ändå genom sitt engagemang, ständigt närvarande i Stockholm. På sina brev skrev Ingemar "Fjärr-Wärme" som avsändare. Hans starka vilja, förenad med humor och ödmjukhet, betydde oerhört mycket för att Flygande Veteraners projekt blev en så stor succé.

Tack vare att AB Aerotransport, ABA, upplät fri plats i Brommas hangar II så

kunde tillsynsarbetet pågå under bästa tänkbara förhållanden. Hangaren var dimensionerad för trafikflygplan i storleksklass DC-6 och Caravelle, vilket gav gott svängrum. En stor fördel var också att de flesta som arbetade med flygplanet hade nära till hangaren.

Dock var det slut med hangarlyckan i slutet av mars 1984. CFP åkte ur hangaren och en stormarknad flyttade in. Vid det laget var som väl det mesta av översynsarbetet genomfört. Nu började motorerna att provköras, med mycket gott resultat.

## Jättearbete för civilregistrering

Parallellt med finputsningen av flygplanet rullades pappersdelen av tillsynen igång. Med detta arbete fick föreningen hjälp av bland andra Swedair. Till sist mullrade motorerna igång för start.

Då hade långt över 2 000 mantimmar lagts ned på teknisk tillsyn av SE-CFP. Denna artikel är för kort för att nämna alla de som vintern 1984 (och därefter...) ägnade det mesta av sin tid och sina tankar åt Flygande Veteraners DC-3. Men om jag ändå nämner att Naemi Fredriksson åtog sig att tvätta SE-CFP:s alla 26 kabinfönstergardiner, så tror jag att det säger en del om den ömma vård vår Daisy fick under sitt första år hos sin nya förvaltare.

Den första provflygningen i föreningens regi utfördes från Bromma den 18 juni 1984. Piloter var flygvapnets Bertil Skogsberg och Lars Persson. Två dagar senare flög SE-CFP för första gången med föreningsmedlemmar, och även press. Efter en kort rundtur över Stockholm gjordes den egentliga premiärturen till Ljungbyhed och Röstånga. Piloter denna gång var Lars Persson och Magnus Carlsson. Det var en dag full av sol över Bromma.







Stieg Ingvarsson hälsar oss Flygande Veteraner välkomna.

## Uppskattad medlemsträff

AV CHRISTER PERSSON FOTO GUNNAR ÅKERBERG

Första resan för Flygande Veteraner sedan 2019 gick till Nyköping, F 11 flottilmuseum. Daisy stannade dock kvar i Västerås denna tidiga vårdag, 2 april. De deltagande veteranerna, ca 30 st, tog sig till Nyköping i egna bilar denna gång. Reseledaren Björn Crantz kunde lugnt pricka av resenärerna.

Vi Flygande Veteraner var den första stora gruppen besökare i museet efter alla genomlidna restriktioner under pandemin. Vi kände tydligt att vi var välkomna.

### Fotonostalgi

Museichefen Stieg Ingvarsson inledde och berättade om verksamheten.

Under tiden som flottilj, fram till 1980, var F 11 vårt lands enda spaningsflottilj, med stor specialistkompetens och en mängd unik utrustning som pietetsfullt bevarats av många av de som själva var med.

Utställningen är mycket detaljrik och pedagogisk. Som spaningsflottilj hade man en omfattande fotohantering, med den förhärskande analoga tekniken. Lite kul för artikelförfat-



Stieg Ingvarsson förevisar den amerikanska spionballongens utrustning. Hela hans föreläsning om spionballongen finns på Youtube.

aren som jobbat med analogt foto i många år. Unika kameror, flygfilm med 17,8 cm bredd, framkallningsapparat och omfattande spetskompetens för fototolkning.

### Engagerade museivårdar

Vår stora grupp delades upp för att alla skulle kunna ta del av så mycket som möjligt av den unika historien.

Entusiastiska guider berättade och svarade på frågor. Hans Löfgren, en före detta spaningspilot som flugit både Draken och Viggen på F 11, Kjell Nordström, den konsulterande guide som vi känner som vår egen legendariske pilot och Freddie Andersson den driftige mångkunnige museiveteranen.

Flygsimulatorer är en viktig del i F 11-museets verksamhet. Alla vi veteraner erbjöds en tur i någon av dem. Viggen och Piper Navajo var tillgängliga för dagen, båda med kompetent individuell handledare. Några studsande landningar noterades, men alla som flög såg mycket nöjda ut efter turen i cockpit.

Väl ordnad lunch i museets eget café, Marie Löfgren och hennes kollega sörjde för att alla fick en fin bit läcker smörgåstårta.

### Spaningsflyg

Spaningsflottilj med S 29 Tunnan, S 35 Draken och del av S 37 Viggen finns i stora hallen. S står för spaning, och fanns endast baserade på F 11. Delar av klassikern S 16 Caproni, som i huvudsak var ett spaningsplan, finns bevarade. En unik amerikansk spaningsballong, kanske världens enda, med pedagogisk karta över färden runt halva klotet, finns att beskåda i en särskild monter.

Vid eftermiddagsfikat fick vi en bra genomgång av ett museums vedermödor. Endast ideella krafter driver museet, som så ofta i kulturens värld. Den fina flottiljfilmen man tagit fram är värd ett särskilt omnämnande. Med digital teknik har en skicklig journalist, Joachim Smith, mixat klassiskt mate-



Freddie Andersson förevisar utrymmet för nödproviant i museets S 29.

rial från 40-talet med modern digital teknik och animationer. Bara filmen på 20 minuter är värd ett besök i museet, som är öppet för allmänheten tisdagar och söndagar. Kolla hemsidan <https://www.f11museum.se/>

En mycket bra säsongsstart för Flygande Veteraner! ✈

PS: Daisy planera också en tur till museet i sommar, håll utkik!

## Varför har vi olika sidor på Internet som handlar om Flygande Veteraner och Daisy?

Många som inte är så hemma på Internet har kanske hamnat på fel Internetsida i försöken att nå information om föreningen. Här försöker vi reda ut hur det ligger till med sidorna.

Det finns fyra olika internet-sidor med ett snarlikt utseende som alla handlar om Daisy och Flygande Veteraner. Dessa är:

✈ **Vår hemsida:** [www.flygandeveteraner.se](http://www.flygandeveteraner.se) här kan man läsa officiell information om föreningen, dess organisation, medlemskap, Daisys historia, resepro-

gram, med mera. Sidan administreras av "Flygande Veteraner" som också publicerar all information på sidan.

✈ **Facebook-sidan Flygande Veteraner** är en annan officiell kanal som förmedlar information om föreningen. Även denna sida administreras av "Flygande Veteraner" som också publicerar all information på sidan.

✈ **Instagram-sidan** [www.instagram.com/dc3daisy](http://www.instagram.com/dc3daisy), en öppen sida där vem som helst kan publicera bilder och filmer om Daisy och Flygande Veteraner.

✈ **Facebook-sidan Föreningen Flygande Veteraner** är en öppen grupp där vem som helst kan publicera bilder och ställa frågor. Ett forum för alla som är intresserade av Daisy, Flygande Veteraner och DC3.

**Lathund för information från Flygande Veteraner:**

Hemsida: [www.flygandeveteraner.se](http://www.flygandeveteraner.se)  
Facebook: [www.facebook.com/flygandeveteraner](http://www.facebook.com/flygandeveteraner)  
Instagram: [www.instagram.com/dc3daisy](http://www.instagram.com/dc3daisy)



# Daisy under vinteruppehållet

AV TOMAS RINMAN FOTO DAISYS TEKNIKER

Under sommaren och hösten 2021 utfördes många stora arbeten enligt vårt underhållsprogram. Men underhåll av kabinen kvarstod, där måste inredningen ha varit utförd av SAS på femtiotalet. I syfte att kunna inspektera ytterväggarnas insida så beslöt vi oss för att riva ut hela den gamla inredningen för att sedan inspektera och åtgärda eventuella skador, måla ny grundfärg och sedan installera ny inredning i kabinen. Samma åtgärder måste även utföras i toaletten och det bakre lastutrymmet.

Det visade sig vara ett betydligt större arbete än vi hade kunnat förutse.

Det gick bra att ta bort inredningen men det visade sig att ytterväggarnas

insida inte bara var målade med primer utan även med en slags glimmerfärg, troligen avsedd att förbättra isoleringen i kabinen. Den bruna glimmerfärgen var synnerligen svår att ta bort. Under flera månader arbetade vi med färgborttagningsmedel och skrapor för att få bort denna usla färg. Samtidigt kunde vi inspektera och åtgärda några mindre skador. Även utrymmet under golvet med roderlinor och annat kunde inspekteras och kontrolleras.

Samtidigt som renoveringen av kabinen pågick gjorde vi även många andra viktiga arbeten såsom:

✦ Kontroll och kalibrering av instrument i cockpit

✦ Renovering av de strålkastare som belyser vingarna

✦ Åtgärdande av läckor vid antenner på flygplanets tak

✦ Totalrenovering av alla kabinfönster

✦ Renovering av värmeväxlare

✦ Kontroll och renovering av vingarnas infästning

Hela renoveringen har givetvis tagit mycket tid och många mantimmar i anspråk. Ett hjärtligt tack till alla som har ställt upp och jobbat hårt med detta. Nästa vinter planerar vi att renovera utrymmet mellan cockpit och kabinen.

I skrivande stund återstår att montera nya fönster och ny inredning för att Daisy skall bli helt klar för nya äventyr i sommar.



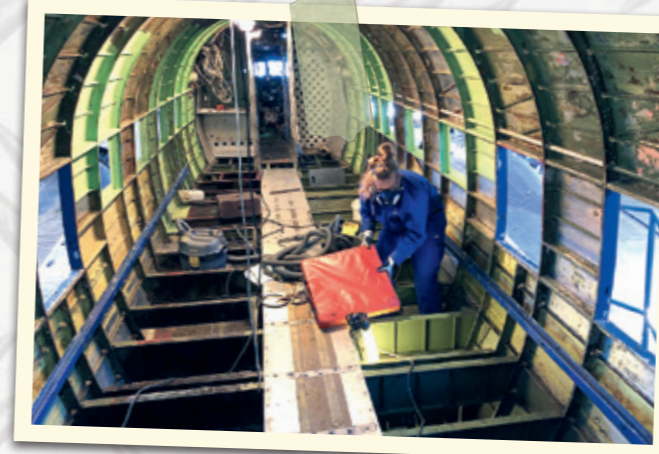
Daisys glada tekniker: Johan Sundberg, Michele Caroline, Berndt Kvist, Leif Krogstad, Ragge Jagero, Jonny Andersson, Eddy Holm, Arturs Strautmanis, Leif Lindsten, Anders Blomqvist, Christer Karlsson, Håkan Lif, Tomas Rinman



Efter målning med primer ska vinginfästningen täckas av en stor kåpa.



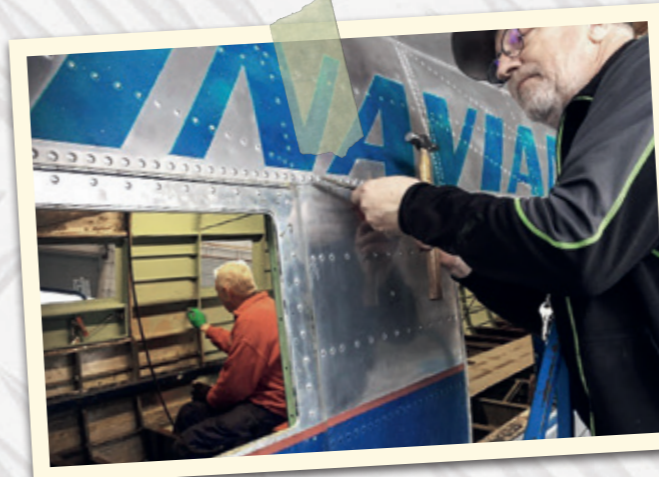
Johan Sundberg i färd med renovering av de långa hatthyllorna. Även de långa värmeakalerna (dukterna) behövde renoveras.



Michele Caroline arbetar med inspektion och rengöring av utrymmet under golvet i kabinen.



"De tre vise männen" som lett arbetet: Berndt Kvist i samråd med Arturs Strautmanis och Anders Blomqvist.



Berndt Kvist och Eddy Holm i arbete innan och utan.



Tomas Rinman skrapar besvärlig färg.





En av Kenn Boreks BT-67 i Antarktis. Det typiska utseendet efter konvertering till turbopropmotorer.

# Basler BT-67 en modern DC-3 med turbomotorer

**Douglas DC-3 fyller snart 90 år och många har jämfört det långlivade flygplanet med en katt – som ju lär ha nio liv.**

AV STURE FRIEDNER

Men även om flygplanets robusta konstruktion verkar vara outslitlig så finns det andra faktorer som kommer att ända hennes liv. En av dessa är det bränsle hennes två radialmotorer behöver. Dessa består av avgas (Avgas 100LL) som i dag används av så få flygplan att det för många flygplatser inte längre lönar sig att tillhandahålla bränslet. Då Daisy till exempel flög till Berlin 2015 måste vi landa på Schönhagen en bra bit utanför Berlin eftersom Avgas inte fanns att tillgå på närmare håll.

Men, DC-3 (C47) är ett mycket speciellt flygplan, byggt för betydligt tuffare förhållanden än de glasiga asfaltbanor som moderna trafikflygplan trafikerar. Och just p g a att DC-3 klarar att starta och landa under svåra

förhållanden och dessutom kan bära mycket last så finns det ändå ett stort användningsområde för flygplanen.



## DC-3 blir BT-67

Detta har Basler Turbo Conversions i Oshkosh tagit fasta på. Grundaren Warren Basler förstod att det fanns ett behov av en modernare version av Douglas DC-3 och 1990 startade han sin "fabrik" för konvertering av DC-3:or till DC-3T eller BT-67 som den nya versionen heter med turbo-motorer som använder flygfotogen (Jet A1). Detta gör att konverterade DC-3:or kan få tag på bränsle överallt i världen. Eftersom Basler-verkstan också arbetar med service och reparationer av ursprungliga DC-3/C47 har Fly-



BASLER

BT-67 med antenner för geomagnetiska undersökningar.

gande Veteraner fått mycket hjälp med Daisy därifrån.

Genom sin robusta konstruktion har de ombyggda turboprop-försedda flygplanen fått uppdrag på platser som andra flygplan inte klarar av att trafikera. Men ibland kräver detta ytterligare ombyggnader av de gamla flygplanen. Mest iögonfallande är de flygplan som används för geomagnetiska undersökningar och som försetts med antenner som sitter på "utskott" på planet och där nosen kan likna en svärdfisk. I andra konverteringar har planen försetts med en extra motor i nosen, och blivit 3-motoriga.

Men genomgående vid ombyggnaderna har man valt bort de stora tunga radialmotorerna och ersatt dem med "turbo-prop", alltså jetmotorer som driver propellarna.

## Skall hålla i 90 år till

När Basler byter ut de tunga radialmotorerna mot de lättare turbomotorerna måste man förlänga kroppen med nära en meter för att få rätt balans på planet. Förlängningen, som görs framför vingarna, medför också att planet får ett betydligt ökat lastutrymme. Förutom allt detta så byter man vid konverteringen ut vingspetsarna mot mer aerodynamiska och förstärker vingarna för att tåla den ökade lasten som planet nu kan ta.

Slutligen byter man all elektronik och installerar modern avionik och – givetvis – går igenom flygplanets alla delar avseende korrosion och sprickor. Med de genomförda förändringarna ökas marschfart på BT-67 till 380km/h med en maxfart på nästan 400km/h.

Enligt senaste uppgift har Basler konverterat 68 stycken. Efter konverteringen är planet som nytt och som man säger hos Basler:

– Planet skall ju hålla i 90 år till.

Sammantaget är alltså BT-67 ett modernt och mycket stryktåligt flygplan. Denna "nya" DC-3 används på platser där de flesta moderna flygplan inte kan klara av att flyga.

Ett exempel på detta är Arktis och Antarktis där de turbo-försedda DC-3:orna fungerar utmärkt. Det största företaget som flyger BT-67:or i arktiska områden är Kenn Borek Air i Calgary, Kanada.

I ett kommande nummer av tidningen skall jag berätta om hur ett par av dessa arbetshästar har räddats efter att ha kraschat i Antarktis - och fortfarande flyger.

## Lite om vad BT-67 standardkonverteringen innebär:

- ✪ De ursprungliga radialmotorerna ersätts man med Pratt&Whitney "Canada" PT6A eller 67R turbopropmotorer som använder flygfotogen (Jet A1) som bränsle.
- ✪ På dessa monteras nya Hartzell 5-bladiga propellrar som även går att ställa om för backning av flygplanet på marken.
- ✪ För att få rätt vikt och balans på flygplanet förlänger man flygkroppen med 95 cm framför vingarna, planet blir alltså något längre. Detta innebär att man får 35% mer lastvolym.
- ✪ Mittsektionen och vingarna förstärks. Eftersom turbopropmotorerna bara väger hälften mot radialmotorerna kan man ta 1,6 ton mer last eller upp till 38 passagerare.
- ✪ Vingspetsarna förlängs och görs mer aerodynamiska så planets spännvidd blir 29 meter.
- ✪ Hydraulsystemet uppdateras.
- ✪ En ny instrumentpanel med helt modern och ny avionik installeras.
- ✪ Ett nytt lättviktsgolv och isolering monteras.
- ✪ En ny bränsletank monteras framför (!) brandskottet.
- ✪ Motorkåporna tillverkas av kolfiber vilket ger viktminskning.
- ✪ Oljekylaren under radialmotorerna tas bort och ersätts med en ny placerad under motorkåporna vilket ger mindre luftmotstånd.
- ✪ De ursprungliga 12 voltsbatterierna ersätts med två för-seglade 12V som medger ett högre effektuttag. Nya 300A generatorer installeras och hela elsystemet byts ut mot ett 24 voltsystem.
- ✪ Nytt avisningssystem monteras som är kopplat till de två turbomotorerna.
- ✪ Hela kroppen och vingarna inspekteras mycket noggrant och uppdateras.

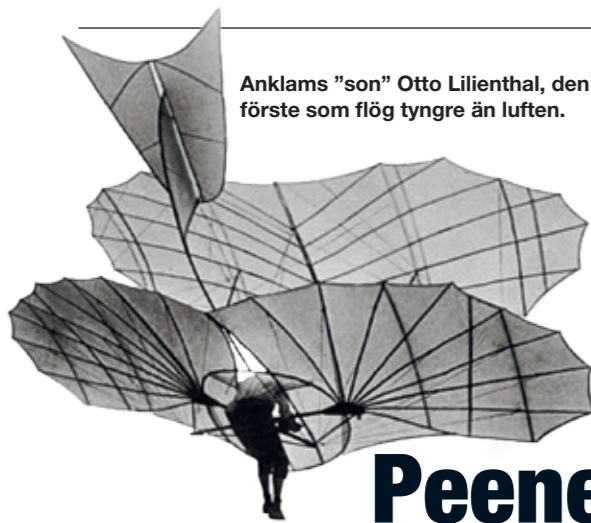


BASLER

3-motorig BT-67 för amerikanska kustbevakningen.



Anklams "son" Otto Lilienthal, den förste som flög tyngre än luften.



# Med Daisy till Peenemünde och Anklam

En minnesvärd resa för fem år sedan.

TEXT CHRISTER PERSSON

Tisdagen 13 juni 1944, bara en vecka efter dagen D och invasionen i Normandie, var det en intensiv dag på den hemliga raketbasen Peenemünde. Först skickade man den första V 1-raketen mot London och samma dag skickade man en V 2-raket i en helt annan riktning. Denna raket slog ner i Bäckebo, norr om Nybro i Småland. Stor uppståndelse i bygden, dock blev lyckligtvis ingen skadad.

Fjärdingsman på orten larmades, och med hjälp av lokala hemvärnsmän och lokalbefolkning samlades ett par ton metallskrot in från raketerna utan att man visste att det var Nazitysklands mest avancerade vapen man plockade upp.

Så småningom sändes vrakdelarna till England för analys. Där klarades att det var en ny tysk rakettyp, en V 2-raket, ett Vergeltungswaffe (vedergällningsvapen), som Hitler-Tyskland utvecklat för att angripa England. Ett misstag i hanteringen



Arado Flugzeugwerke

gjorde att raketerna skickades på samma kurs som vår Daisy styrde på hemväg mot Kallinge från vår resa till Peenemünde och Anklam 72 år senare.

## Raketbasen

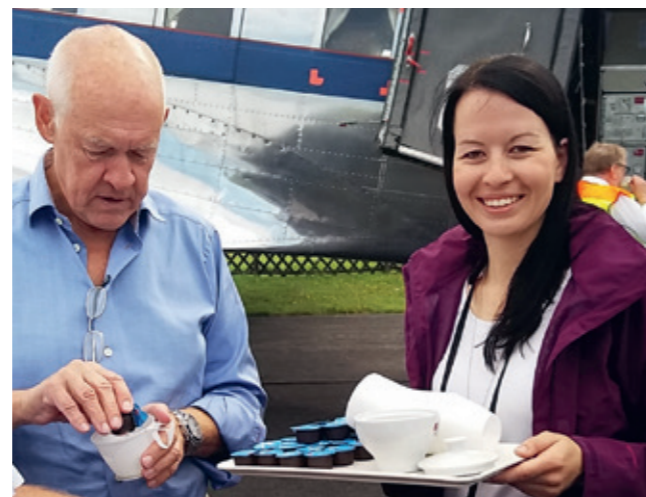
Peenemünde i norra Tyskland, tidigare DDR, är ett av våra mest beflugna utländska resmål. Redan i början av 1990-talet, kort efter "die Wende" flög Daisy hit. Av dåtidens skrothögar, raserade fabriksbyggnader och rester av avskjutningsramper har det skapats ett förstklassigt museum, som Flygande Veteraner brukar besöka som första anhalt på vår resa. Så även detta år 2016.

Nytt för året var de stora utgrävningar som vildsvinen åstadkommit på de fina grasmattorna runt byggnaderna ...

Efter en kort vidareflygning till Anklam tog taxibolaget Sembach oss i omgångar till vår förläggning på tre olika



Sönderbombad stad skapar blandad arkitektur. Kyrktornet på Nikolai-Kirche blev aldrig återuppbyggt.



Flygplatschef Anja Lehrkampf bjuder på kaffe i väntan på avgång från Anklam.



Avskjutning av en V2-raket under andra världskriget.



En noskon från en havererad V2-raket och en oanvänd.

hotell i Hansestadt Anklam. En viss förvirring hade uppstått i kommunikationen med hotellen i staden, som var fullbokade i samband med ortens Hansefest Anklam. Ett stort sällskap pensionärer från Anklams vänort i Burlöv i Skåne kom i tre bussar och upptog 143 hotellbäddar i staden. Anklam med sina 14 000 invånare har begränsad hotellkapacitet. Stadens storlek kan jämföras med Arboga eller Fagersta.

Detta var dock ett evenemang som Burgermeister Galander bjudit in oss Flygande Veteraner till. Burgermeisterns förträffliga sekreterare Frau Düner och vår lika förträffliga reseledare Lars Cedwall med de bästa kontakter, ordnade dock upp situationen och vi fick alla en sängplats.

Anklam är berömt för sin "son" Otto Lilienthal som verkade här i mitten på 1800-talet. Han byggde en rad glidflygplan och var den förste som flög enligt principen "tyngre än luften".

Anklam Hansefest är en årlig stadsfest, med kulturevenemang och inbjudna gäster, ett stort marknads- och nöjesarrangemang på kajen längs Peene och ett stort festfyrverkeri. I den nu starkt sekulariserade Nikolai-kyrkan bjöd Herr Burgermeister 200 sittande gäster på kulturinslag och en festbuffé.



En V2-raket utanför Museet i Peenemünde.

En kvintett blåklädda damer bjöd på skönsång. Mest applåder fick damerna då de framförde "Vem kan segla förutan vind", på svenska. Större delen av publiken var svensk, de 143 Burlövsborna och vi 20 Flygande Veteraner dominerade.

Nikolai-kyrkan har fortfarande ett kapat kyrktorn, ett minne från kriget. Staden Anklam, med flygplansfabriken Arado Flugzeugwerke, blev nästan helt förstörd, först av amerikanska bombningar 1943, och sedan av Röda Armen som drog fram här strax före krigsslutet 1945.

## Hangar 10

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

Stopp på Heringsdorf, med sitt unika flygplansmuseum Hangar 10 och lunch för alla. För två lyckliga pojkar blev det också flygning med en Boeing Stearman!

Lung hemfärd över Hanöbukten och med samma kurs som Bäckebo-raketen hade 1944. Landning på Hässlö on-time. ✈



# Jumbon från femtiotalet!

TEXT: TOMAS RINMAN FOTO: BOEING

Det måste ha varit runt 1950 som jag fick en julklapp som jag verkligen gillade. Det var en ganska stor modell i plåt av ett trafikflygplan med ett för den tiden ovanligt utseende. Det hade nämligen en rund nos med många fönster och en ganska omfångsrik kropp. Man kunde köra planet på golvet eller flyga på låtsas i luften. Någonstans på planet stod det att det var en Boeing Stratocruiser.

Utvecklingen av Stratocruiser började egentligen runt 1944 med att man tog fram ett militärt fraktflygplan som senare blev kallat C-97 Stratofreighter. Boeing använde vingar och den bakre och undre delen av flygkroppen av bombplanet B-29 och även fenan var från B-29. Totalt byggde man 888 sådana plan i olika varianter bland annat tankflygplanet KC-97.

Stratocruisern var helt enkelt en civil version av Stratofreightern. Den kunde ta mellan 63 till 114 passagerare eller 28 sängplatser och 5 säten beroende på utförandet. Flygplanet var byggt i två våningar och alla versioner hade en salong med bar i bottenvåningen med 14 sittplatser som man kunde nå via en spiraltrappa vilket var en innovation som satte en ny standard för ett nytt lyxigt passagerarflyg. Dessutom fanns det separata toaletter för både män och kvinnor. Längst bak i planet fanns även ett avancerat kök.

Flygplanet hade samma ovanliga design som C-97, med ett flygkroppss-tvårsnitt, som liknade en siffra 8, med 187 m<sup>3</sup> inre utrymme delat mellan två passagerardäck.

William Allen, som blev president för Boeing Company i september 1945, ville ersätta den minskade militärproduktion som var förväntad efter andra världskriget genom att introducera ett nytt civilt trafikflygplan.

Boeing såg en stor potential för ett passagerarflygplan som lämpade sig för premiumtjänst på långa trans-oceaniska rutter. Trots en lågkonjunktur i slutet av 1945 beställde Allen 50 Stratocruisers och spenderade kapital på projektet utan en enda order från en flygbolagskund. Han trodde att kunderna skulle vara intresserade av Boeings nya unika och dyra flygplan vilket visade sig vara korrekt under en kort period.

Den 29 november 1945 blev Pan American World Airways (Pan Am) den första kunden med historiens största kommersiella flygplanorder, en order på 24 500 000 dollar för 20 Stratocruisers.

## Snabbt långdistansplan

Tidigare under året hade en Boeing C-97 flugit från Seattle till Washington, DC direkt på sex timmar och fyra minuter. Med denna kunskap och med Pan Am president Juan Trippes stora respekt för Boeing efter deras framgångar med Boeing 314 Clipper, var Pan Am övertygad om att beställa det dyra planet.

Den amerikanska regeringen erbjöd Northwest Orient Airlines ett paket som gick ut på att om flygbolaget köpte Stratocruisern så kunde de få generösa postkontrakt för att öppna nya rutter till Hawaii och andra platser i västra stilla havet. Pan-Am såg Northwests avtal om post-kontrakt och vädjade om nya villkor i sina egna internationella postkontrakt, som beviljades till oro hos ännu ett flygbolag; Trans World Airlines, som kunde tillhandahålla samma atlantiska posttjänster som Pan-Am men med lägre driftskostnader. Northwest-affären ledde till anklagelser om politisk favorisering mot Boeing.

De andra flygbolagen som köpte Stratocruiser var British Overseas Airways Corporation (BOAC), American Overseas Airlines (fusionerat med Pan Am 1950) och United Airlines. De sista Stratocruiser-planen levererades till BOAC i maj 1950. På detta leveransflyg följde Boeing-ingenjören Wellwood Beall med i den senaste Stratocruisern till England och återvände med nyheter om de Havilland Comet, det första passagerarplanet med jetmotorer. Stratocruiserns tid med United slutade 1954, då United hade möjlighet att sälja dem till BOAC efter att ha funnit dem olönsamma utan de extra poststöd som Pan Am och Northwest åtnjöt.

I början av 1946 beställde Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) ett antal Boeing Stratocruiser som då skulle levereras året efter. Så blev inte fallet eftersom det drog ut på tiden. 1949 överlät SAS ordern till engelska BOAC. En av anledningarna till att SAS avstod från Stratocruisern var att planet inte klarade nonstop-flygning mellan Stockholm och USA. American Overseas Airlines gjorde ett besök med

Stratocruisern på Bromma Flygplats år 1949 och även Pan Am ska ha varit där också.

Trots att planet byggdes i så få exemplar så var inte alla lika. Köket hade olika placering i planen. I vissa fall låg köket i aktern och i andra fall mitt i den övre kabinen. En del plan hade runda fönster i kabinen, andra hade rektangulära fönster.

## Jättepropellrar

Stratocruisern var större än Douglas DC-6 och Lockheed Constellation men den kostade mer att köpa och underhålla. Tillförlitligheten var ganska dålig beroende på problem med de fyra 28 cylindriga Pratt & Whitney R-4360 Wasp motorerna och även de fyr-bladiga propellrarna med diameter på 5 m.

Motorn hade alltså fyra rader med sju cylindrar i varje rad och betraktades som mycket komplicerad. De flesta fel i motorn orsakades av överhettning speciellt i de bakre raderna av cylindrar. R-4360 var turboladdad men med så hög kompression var risken för överhettning stor och detta medförde att det uppstod massor med fel, speciellt vid take-off.

Problemet med propellrarna var ändå mer allvarligt. I början var propellerbladen ihåliga och ändarna av bladen var fyllda med speciell plast för balansering. Beroende på upphettning av bladen när man flög så lossnade ofta dessa balanseringsvikter som började fara runt i propellerns hålrum. Då uppstod kraftiga vibrationer som snabbt kunde förstöra motorn. Det var anledningen till två flygolyckor med Stratocruisern. Problemet löstes med att man ersatte de ihåliga propellerbladen med vanliga propellerblad av solid aluminium.

Stratocruisern var snabbare än både Constellation och DC-6. Propellrarna hade stor diameter och roterade ganska långsamt vilket gjorde att både motorljud och nivån på vibrationer var lågt. Detta är ju viktigt på interkontinentala flygningar – då ljud och vibrationer tröttnar ut passagerarna.



Gott om utrymme i kabinen i 2+2-utförande, fanns även i 3+3-utförande. På bilden är sovkojorna uppfällda.

## Superkomfort

Stratocruisern överträffade alla andra passagerarplan från den tiden när det gällde inredning och design – därav det höga priset. I kabinen fanns det justerbara fåtöljer och kupéer för nygifta. Baren på bottenvåningen var speciellt populär bland passagerarna som kunde gå ned dit för att fördriva tiden. Flygningar över atlanten tog 16 timmar på den tiden.

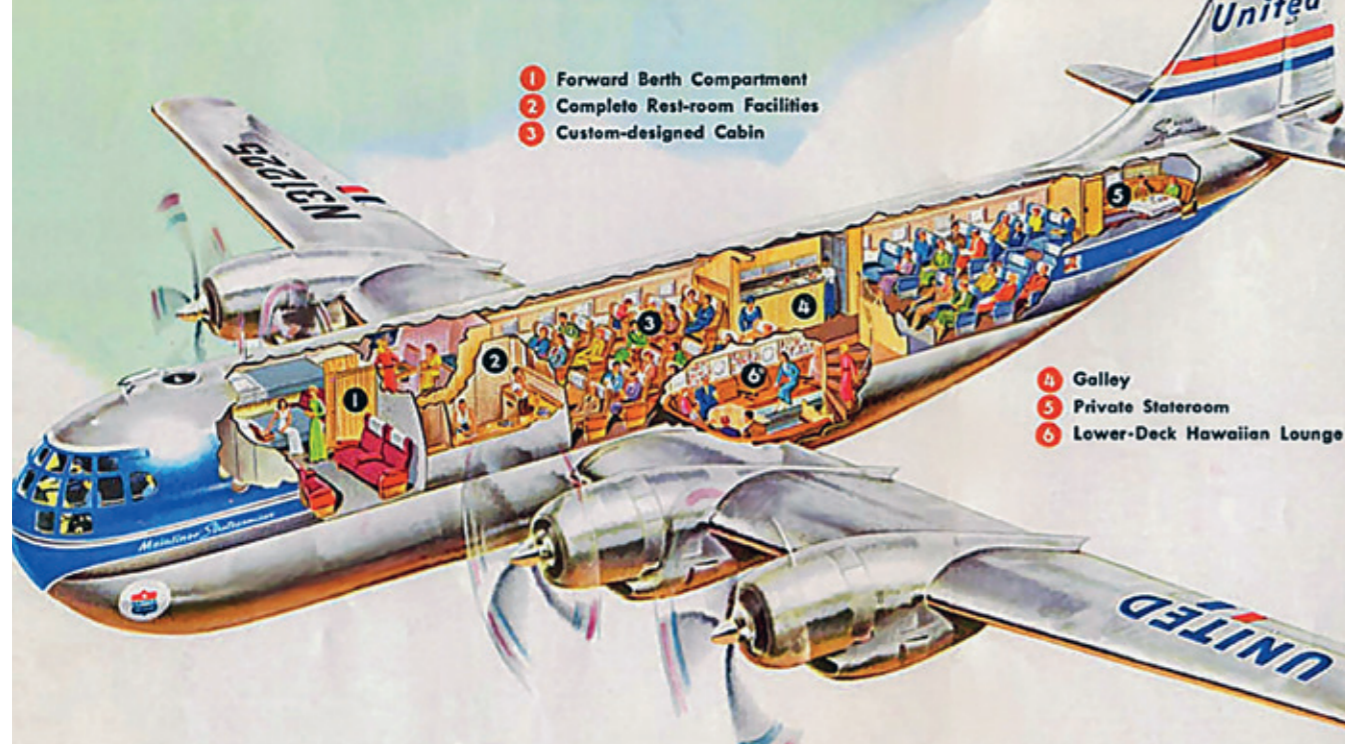
Flygplanet cockpit var designad för att ge besättningen optimala arbetsförhållanden för att minska risken för pilot fel. Sikten från cockpit var överlägsen jämfört med liknande flygplan. Det var det första planet där alla elektriska ledningar var uppmärksatta vilket underlättade felsökning. Stratocruisern var ju baserad på bombplanet B-29 så hela konstruktionen av flygplanet var konstruerat för maximal styrka och tillförlitlighet. Givetvis var planet försett med tryckkabin.

## Specifikation Boeing Stratocruiser:

Höjd över marken	11,66 m
Spännvidd	43,05 m
Längd	33,63 m
Besättning	1:e o 2:e-pilot, maskinist, navigatör, telegrafist, 5-7 flygvärdinnor inkl purser och Steward
Passagerare	63-114
Speed	Max 487 km/h, marsch 604 km/h
Räckvidd	6800 km
Max höjd	9800 m
Max vikt	67 132kg
Motorer	4 x Pratt & Whitney R-4360-B6 Wasp Major, 28 cylindrar
Motoreffekt/st	3500 hk med vatteninsprutning

På femtiotalet ansåg man att Stratocruisern var ett av de säkraste passagerarflygplanen. Och detta marknadsfördes också i reklamen. Men jämfört med dagens jetflygplan så drabbades Stratocruisern av betydligt fler incidenter. Under tiden 1951 – 1970 var Stratocruisern inblandad i 13 svåra olyckor. En av dessa incidenter finns dokumenterad på Youtube där en Stratocruiser på väg från Hawaii till San





- 1 Forward Berth Compartment
- 2 Complete Rest-room Facilities
- 3 Custom-designed Cabin

- 4 Galley
- 5 Private Stateroom
- 6 Lower-Deck Hawaiian Lounge

Sprängskiss av Uniteds Starcruiser, man kan även urskilja de olika kabinerna och undervåningen.

Francisco tvingas nödlända på havet men lyckligtvis räddas alla passagerarna av den amerikanska kust-bevakningen.

### Jetplanen tog över

På femtiotalet började världens flygplanstillverkare att introducera flygplan med jet-motorer. Dessa flygplan hotade Stratocruiserns tidigare överlägsenhet. De var snabbare, tog mer passagerare, de var billigare och var mer luxuösa och de uppfyllde de önskemål som flygbolagen hade. Resultatet var att flygbolagen kunde köpa moderna flygplan för ett lägre pris. Och givetvis var detta precis vad dom gjorde. Flygbolagen köpte stora antal av de nya flygplanen och Stratocruisern ersattes snart av DC-8, 707, Comet och Caravelle med bättre prestanda.

Stratocruisern togs ur passagerartrafik runt 1963. Många av dessa plan hamnade på flygplanskyrkogårdar runt om i världen och många skrotades. Men några byggdes om av privata företag till fraktflygplan med extra stor flygkropp. Exempel på detta är Aero Spacelines "Guppy" flygplan. Nasa använder fortfarande "Super Guppys" för olika fraktändamål.

Ingen av de 56 Stratocruiserns som byggdes har bevarats för visning på museum. Ett antal C-97 var i militär tjänst till 1978 och därefter användes de som brandsläckningsplan. Fem av dessa finns utställda på museer och en är luftvärdig. Dessutom har Israeli Air Force Museum en C-97 Stratofreighter kvar att visa upp.

**Sök på Youtube: BOEING 377 STRATOCRUISER AIRCRAFT – TOMORROWS AIRPLANE TODAY 70942**



Den mycket rymliga cockpiten. Längst till vänster radiosändare ART-13 som var standard i alla B-29 plan och DC-4 - DC-6 för långdistans-kommunikation. Satt även i Daisy i flygvapnet. Finns att se FV-montern i Västerås.



Förslag till målning av tänkta Stratocruiserns till SAS som avbeställdes.



Amelia Earhart utan och med den dyrbara flygmössan.

## Amelia Earharts flygmössa

En intressant artikel som Börje Thelin har letat upp, skriven av Gritta von Toll i auktionshuset Barnebys Magazin, varifrån vi har lånat den.

FOTO WIKIPEDIA

Tidigare i år auktionerades auktionshuset Heritage Auctions i Dallas ut en flygmössa från 1920-talet som tillhört flygpionjären Amelia Earhart (1897-1937).

Auktionshuset hade värderat objektet till 80 000 dollar (omkring 800 000 kronor). Men summan som budgivarna var villiga att betala var mycket högre – slutpriset blev hela 825 000 dollar (8,2 miljoner kronor).

Den tidigare ägaren från Minnesota hade fått kämpa länge för att få äktheten bekräftad. Han hade ärvt mössan från sin mamma som hade fått den i Cleveland där Earharts hade landat efter att ha flugit i Women's National Air Derby 1929. Earhart hade tidigare burit mössan i juni 1928 när hon blev den första kvinnan att flyga nonstop över Atlanten, om än bara som passagerare.

Det var först förra året som man kunde bevisa att mössan tillhört Amelia Earhart.

Med hjälp av en ny typ av fotografisk jämförelseteknik, kunde man visa att mössan var identisk med den som Earhart har på sig på olika fotografier från den tiden.

Amelia Earhart upptäckte sin passion för flygning i tjuugoårsåldern och satte kort därefter ett nytt världsrekord i höjdflygning för kvinnor (4 300 meter). Efter att hon hade korsat Atlanten som passagerare 1928 vågade hon göra flygningen själv i maj 1932 som första kvinna ensam. Det här gjorde henne också till den första personen någonsin att flyga över Atlanten två gånger. Andra banbrytande prestationer av Earhart var hennes ensamflygningar från Hawaii till Oakland i Kalifornien samt från Mexico City till Newark i New Jersey.

Earhart använde sin popularitet för att strida för kvinnors rättigheter, särskilt när det kom till mansdominerade områden såsom tekniska högskolor. Hon hade arbetat som sjuksköterska under första

världskriget, var pacifist och engagerad i sociala frågor.

Tyvärr skulle Earharts största äventyr bli hennes sista. År 1937 ville hon bli den första personen att flyga runt jorden i höjd med ekvatorn. Den 21 maj startade hon från Miami, först söderut och sedan runt jorden österut. Den 2 juli gick hon ombord på den sista etappen från Nya Guinea. När Earhart förlorade radiokontakten med ett fartyg från den amerikanska kustbevakningen över Stilla havet inleddes en omfattande sökoperation, men den misslyckades och avbröts den 19 juli. Earhart förklarades som "försvunnen och förmodad död".

Amelia Earharts tragiska försvinnande har gett upphov till spekulationer och gjort en redan imponerande kvinna till en legend. Mot bakgrund av denna historia är den enorma prisökningen på Earharts flygmössa knappast någon överraskning.





FOTO VIA ÅKE

Åke Jansson här kapten på en DC-6 i Kongo.

## Åke Jansson berättar

Artikel lånad från Vallentuna Aviatörförenings medlemsblad Propellerbladet nr 1 2016.

Här ska jag berätta om en liten episod som tilldrog sig vid ett tillfälle när jag flög en DC4 i det kongolesiska flygvapnet. Det skulle vara en vanlig rutinflygning dagen före julafton. DC4an hade registreringen 9T-THU, konstigt nog så försvinner sådant aldrig ur huvudet men årtalet är det värre med.

Flygningen gick från huvudstaden Kinshasa i Kongo (Zaire som den hette på den tiden) till Mbandaca med frakt och några pax. Efter landning och urlastning på flygplatsen förberedde vi hemfärden. Allt som skulle med tillbaka var några passagerare, bland annat två svenska missionärstjejer som fått lov att flyga med oss till Kinshasa för att fira jul.

Min copilot var Jimmy Green, en amerikan som jag flugit mycket med.

Nåväl, när alla var ombord och allt var klart för flygningen tillbaka till Homebase, så taxade vi ut DC4an till startbanan

och fick starttillstånd från tornet. Jag sa till Jimmy: "Okej, its your turn for take-off, baby", och Jimmy genomförde starten utan problem.

DC4an har rätt för styrning under markkörning och den sitter på kaptenssidan så jag är med och styr så länge det behövs. Vi kommer upp i luften snyggt och prydligt, ställen går in, motorer och varv reduceras till "climb power, och jag säger till Jimmy att jag går ut i kabinen och pratar med tjejerna lite. (Den ena tjejen var väldigt tjugig!)

De fyra Pratt & Whitney R2000-motorerna brummade på med ett behagligt ljud, jag älskade dessa motorer såväl som flygplanet, vilket jag har mer än 5000 timmar på. Jag hade aldrig tidigare haft några problem med motorerna, dom bara gick och gick. Men helt plötsligt hörs ett besynnerligt vrål, som jag aldrig tidigare hört, från ena motorn.

Jag springer in i cockpit, tittar på instrumenten och ser till min förtvivlan att motor #2 varvar över 3000 rpm. Jag drar genast tillbaka alla trottelnar för att minska farten, men 2ans motor fortsätter att varva, inte lika mycket som tidigare, men alldeles för mycket. Jag slänger mej i pilotsätet och kollar ut på motor #2, som snurrar som aldrig förr, och jag upptäcker också att oljetrycket i motorn är noll psi.'

Jag säger till Jimmy att vi måste "fethra" (flöjla) motorn och trycker på stoppknappen men inget händer. Jag drar tillbaka propelleromställningen, men inget händer. Magneter och bränsle stängs av. Motorn fortsätter att snurra men kanske inte lika häftigt som tidigare, vi har ju också tagit ner farten betydligt och svänger tillbaka mot Mbandaca. Vi försöker flera gånger att få stopp på åbäket men den fortsätter att snurra utan oljetryck. Jag säger till Jimmy att det är bara en tidsfråga innan motorn skär. Han svarar: "Fuckinq happy that we still have three left sir!"

Vi närmar oss nu flygplatsen och förbereder landningen. Nu är det jag som landar. Landstället åker ner som vanligt liksom flapsen. Vi kommer in över banan och jag drar av gasen på de tre levande motorerna. Just då händer något som jag aldrig upplevt tidigare, nämligen att motorn skär så kraftigt att den slår tvärstopp. Med den levande kraft alla rörliga delar har, propeller osv, så orkar motorfundamentet inte hålla emot, så allt vrider sej vilket betyder att motorn åker bakåt och in en bit i det bakre brandskottet. Det här hände i samma ögonblick som jag satte hjulen i banan.

Jag taxade in kärran till parkeringen och gick ut i kabinen och berättade för tjejerna vad som hade hänt. Dom brydde sig inte speciellt mycket, bara dom kom tillbaka till Kinshasa före julafton.

Vid närmare inspektion visade det sig vad som hänt: Oljetanken på 2ans motor hade spruckit i botten, all olja hade försvunnit och befann sej nu hängande under vingen samt

utefter vänstersidan av kroppen. Stabben var också välsmord. Den yngre av tjejerna frågade: "Huuur skaaaa viii göööra nuuu dååå, min mamma har ju kört upp till Kinshasa för att hämta mej!" Jag svarade bara att hon skulle lugna sej två minuter och Jimmy, som inte var så tekniskt kunnig, ryckte mest bara på axlarna, när jag sa nåt.

Jag bestämde mig ganska snart för att flyga tillbaka till Kinshasa på tre motorer, jag hade praktiserat det tidigare. Men först måste propellern flöjlas, dvs propellerbladen ska vridas för att göra minsta luftmotstånd. Vi försökte med alla knep, brädstumpar och annan bråte vi kunde hitta på flygplatsen. Inget hjälpte, så vi beslöt att plocka bort propellerbladen. För det fordrades verktyg och normalt hade jag alltid verktygslådan med mig, men denna gång sket det sig.

Vi skickade några gubbar från flygplatsen att ragga upp så mycket verktyg de kunde komma över, och efter en stund började det droppa in både det ena och det andra - gamla skiftnycklar, rörtänger, hammare, stämjärn, utslitna filar mm. Så småningom hade vi lyckats lossa alla bultar som håller ihop propeller-hubben och fick så bort de tre propellerbladen, som var det stora problemet. Bladen slängdes in i det främre lastrummet, efter copilotens uträkning skulle detta vara bäst i och med att motor #2 flyttat sig lite bakåt. Vikten av bladen skulle kompensera viktförskjutningen, vilket säkert stämde. Jag tittade lite på Jimmy, gav honom tummen upp och sa: "Lers try it aqain!" En av tjejerna undrade om det var fel på propellern, men jag sa bara: "Hoppa in nu, lilla gumman!"

Take-off på de tre motorerna gick utmärkt bra. Man börjar i det här fallet, med att dra på fullt skaft på de två yttermotorerna, och allteftersom farten går upp, så låter man 3ans motor dra sitt strå till stacken. Banan var 1800 meter lång, och vi var i luften långt innan den var slut. Vi kom hem till Kinshasa utan några fler problem, tjejerna var glada, jag också. Tyvärr såg jag dom aldrig mer, men julen blev bra, och utan snö. ✚



WIKIPEDIA

Kongolesisk DC-4 men ej den som nämns i artikeln.





FOTOGRAF OKÄND

Passagerarna vandrar bort från olycksplatsen.

## En ny bok i butiken

Under våren har det getts ut en bok skriven av två av passagerarna som var med i Gottröra. Det är en intressant, stark och mycket läsvärd bok om deras upplevelser under och efter olyckan. Boken ”4 minuter och 8 sekunder” finns att köpa i flygande Veteraners butik.

TEXT STURE FRIEDNER

På morgonen den 27 december 1991 startade Dana Viking (MD-81, OY-KHO) Scandinavian Airlines Flight 751 från Arlanda mot Warszawa via Köpenhamn. Efter 25 sekunders flygning började den ena motorn att ”pumpa” och efter drygt en minuts flygning hade båda motorerna havererat. En beläggning av flera centimeter tjock ”osynlig” klar-is på ovansidan av vingarna hade lossnat och sugits in i motorerna och slagit sönder kompressorerna. Isen hade bildats då planet stått parkerat under natten i fuktigt, disigt väder med underkyllt regn och med nedkyllt bränsle i vingtankarna. Olyckan förvärrades av att piloterna inte fått utbildning i ett nödsystem som fanns monterat i planet.

Motorhaverierna gav piloterna mycket kort tid att förbereda en nödländning då flyghöjden var låg och flygplanet var tungt lastat med mycket flygbränsle. Täta låga moln på ett par hundra meters höjd gjorde att man inte kunde se marken och det var därför i stort sett omöjligt att hitta en lämplig plats för nedslaget. Efter ett par minuters glidflygning kraschade planet på en åker utanför Gottröra i Uppland och bröts i tre delar. Ingen brand utbröt dock och samtliga 129 ombord överlevde mirakulöst men ett 25-tal personer drabbades av mer eller mindre svåra skador. Den svårast skadade passageraren blev rullstolsburen för livet.



BENGT SIMSON

Bernt, Sture & Bengt, vi som ”räddade” Dana Vikings nos.

Hon är en av författarna till den nya boken.

Än i dag är intresset för Gottröra-olyckan mycket stort även långt utanför landets gränser. Med jämna mellanrum dyker artiklar om olyckan upp i press, radio och TV och till 20-årsdagen 2011 gjorde National Geographic Channel en



Bokens författare Karin Gustavsson och Cecilia von Hofsten.

dramadokumentär om händelsen som visas då och då. Dana Viking är troligen Sveriges mest världsberömda flygplan, mer känt än den nedskjutna DC-3:an som man byggt ett 60-miljoners museum åt.

I dag kan allmänheten studera Dana Vikings nosparti på museet Arlanda Flygsamlingar, det är museets mest intressväckande föremål. Luftfartsverket gav efter olyckan en verkstad på Färingsö i uppdrag att göra en övningsmockup av Dana Vikings framdel – förutom just nosen, som fick stå övergiven bakom verkstaden i många år.

Nosen hittades av denna tidnings redaktionsmedlem, Bernt O. Olsson och tillsammans med Svensk Flyghistorisk Förening Region Stockholm bärgades den till min hangar på Skå Edeby flygfält väster om Stockholm i väntan på att få en permanent plats i ett flygmuseum.

2012 återförenades ett antal av Dana Vikings passagerare för första gången efter olyckan runt det som fanns kvar av Dana Viking, det vill säga flygplansnosen. Gruppen hade länge inte känt till varandras namn och adresser men nu funnit varandra genom att en av passagerarna bildat en Facebook-grupp för de som var med i olycksplanet.

I den nyutkomna boken beskriver författarna det som hände vid olyckan och på olycksplatsen och hur detta har påverkat dem genom livet därefter. En stark verklighetsskildring med stor flyghistorisk anknytning!

## Bli fadder för en bit Daisy!

Redaktör Lars Sveding

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. Fadderverksamheten ger föreningen drygt 30 tkr om året i intäkter (rekordet är 50 tkr). Föreningen uppskattar alla generösa medlemmar och företag. Tack! Följande förteckning redovisar alla aktiva faddrar per den 14 april 2022.

**Stefan Söderlundh**  
**Gunna O Johansson**  
**Henrik Spak**  
**Tomas Tegner**  
**Kent Käätä**  
**Gunnar O Johansson**  
**Aero-Tronic Ltd**  
**Joakim Holmström**  
**Gunnar Sköld**  
**Göran Fransson**  
**Lillis Finnborg**  
**Lars-Gunnar Fredriksson**  
**Johan Sundberg**  
**Johan Sundberg**  
**Leif Andersson**  
**Leif Andersson**  
**Leif Andersson**  
**Jan Carlerud**  
**Rune Sahlberg**  
**Kent Oderud**  
**Björn Hedenström**  
**Gunnar Sköld**  
**Håkan Söderholm**  
**Gunnar O Johansson**

Höger propeller - 2022 1 år  
 Sporrhjul - 2022 1 år  
 Transponder #2 - 2022 1 år  
 Tändstift (28st) vänster motor - 2022 3 år  
 Flygplansur - 2022 1 år  
 Fönster höger sida #1 - 2022 1 år  
 Färdmekanikerstol - 2022 3 år  
 Passagerarstol 3A - 2022 3 år  
 Vänster höjdmätare - 2022 1 år  
 Navigatörsstol - 2022 6 år  
 Nödsändare (ELT) - 2019 5 år  
 Färdmekanikerstol - 2021 1 år  
 Motorkåpor x 3 vänster motor - 2022 1 år  
 Motorkåpor x 3 höger motor - 2022 1 år  
 Höger startmotor - 2019 5 år  
 Höger magnet, vänster motor - 2019 5 år  
 Höger magnet, höger motor - 2019 5 år  
 Reservtändstift (28st) - 2021 1 år  
 Antikollisionsljus - 2020 3 år  
 Höger pilotstol - 2021 1 år  
 Vänster ratt - 2021 1 år  
 Höger höjdmätare - 2021 1 år  
 Nödkompass - 2021 1 år  
 Vänster sidoruta (cockpit) 2021 1 år

**Mats Lindström**  
**Isak Molin**  
**Lennart Ledin**  
**Carlos Costa**  
**Gunnar O Johansson**  
**Anders Bergmark**  
**Madelene Persson**  
**Syrene Alphonse**  
**Erik Alphonse**  
**Peter Strand**  
**Ulla Järvinen**  
**Christer Persson**  
**Joakim Holmström**  
**Stieg Å Ragnar**  
**Jan Ragnar**  
**Christer Persson**  
**Eva Mårtensson**  
**Ingela Hennert**  
**Erik Ahlsund**  
**Lars Sjöberg**  
**Nils-Åke Siversson**  
**Bertil Lindholm**  
**Ragge Jagero**

Fena - 2021 1 år  
 Sidrodertrim - 2021 1 år  
 Klaff - 2021 1 år  
 Sporrhjul - 2021 1 år  
 Vänster startmotor - 2021 1 år  
 Vänster hydraulpump (motordriven) - 2021 1 år  
 Fraktdörr - 2021 1 år  
 Passagerarstol 1A - 2021 1 år  
 Passagerarstol 1B - 2021 1 år  
 Klaff - 2021 1 år  
 Sporrhjul - 2021 1 år  
 Vänster startmotor - 2021 1 år  
 Vänster hydraulpump (motordriven) - 2021 1 år  
 Fraktdörr - 2021 1 år  
 Passagerarstol 1A - 2021 1 år  
 Passagerarstol 1B - 2021 1 år  
 Klaff - 2021 1 år  
 Sporrhjul - 2021 1 år  
 Passagerarstol 1D - 2020 5 år  
 Passagerarstol 2C - 2019 3 år  
 Passagerarstol 2D - 2021 1 år  
 Passagerarstol 3A - 2021 1 år  
 Passagerarstol 4A - 2021 5 år  
 Passagerarstol 4B - 2021 3 år  
 Passagerarstol 6D - 2021 1 år  
 Passagerarstol 7D - 2021 1 år  
 Stabilisator - 2021 1 år  
 Vänster magnet, vänster motor - 2021 1 år  
 Vänster oljekylare - 2021 1 år  
 Höger bränslevärljare - 2021 3 år  
 Stege till ingångsdörr - 2020 1 år  
 HF-radio - 2021 100 år



# Munin – en DC-3 med intressant historia

AV LARS KARLSSON

Förutom Daisy, som numera är Sveriges enda stolta flygande DC-3, så finns det ytterligare fyra DC-3:or i Sverige, icke flygande. Mest känd är givetvis "spionplanet" Hugin, TP 791, som blev nedskjuten av Sovjet över Östersjön 1952 och nu finns bevarad som vrak på Flygvapenmuseet i Linköping. Därtill finns det ett annat "spionplan", systerplanet Munin, TP 792 (79002) som numera är uppställd vid fallskärmsjägarskolan i Karlsborg. Namnet Munin fick planet under sina år i tjänst hos FOA.

Detta är en kortversion boken "DC-3 Munin" som Flygande Veteraner säljer i webshopen.

Flygvapenmuseet har också en annan DC-3 som står utanför museet, TP 797. I Norrtälje finns så den nyrenoverade "Fritze" som på sin meritlista även har tjänstgjort som konditori. Detta flygplan köptes in av Skandinaviska Aero

AB (SAAB) för att tjäna som reservdelplan i Norrtälje. Den har inte någon historia inom flygvapnet men deltog faktiskt 1944 i invasionen i Normandie dagen D.

Svenska flygvapnet hade totalt åtta DC-3 under perioden 1948 – 1984. 791 Hugin och 792 Munin var det två första. De användes för spaning – det som i dag kallas "signalspaning" – och forskningsuppdrag och var mestadels baserade på F8 Barkarby. 793 Pegasus och 794 Örnen var de två nästa. Dessa användes för hoppning på Fallskärmsjägarskolan i Karlsborg från 1952 fram till 1983 och var stationerade på F7 Såtenäs. Men redan i mitten av 60-talet fick de hjälp av C-130 Hercules och därefter hoppade man från båda flygplanstyperna.

1982 gick Örnen och Pegasus i pension och såldes senare till Åke Janssons flygbolag TAZ i Zaire (Pegasus brann emellertid upp på vägen ner till Kongo).



STURE FRIEDNER

SK16 Harvard Mean Machine är ett av de flygplan som går att få flyga med.

## 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 stödjande 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](http://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](mailto:kansli@flygmuseum.com)  
[www.flygmuseum.com](http://www.flygmuseum.com)



KRIGSFOTO

Besättningen på D-dagen (+ en okänd) framför planet.





KRIGSFOTO

Lt Elwin R Smith. Munins pilot dagen-D.

En bit in på 2000-talet blev en grupp fallskärmsjägerveteraner sugna på att ha en DC-3 i Karlsborg. Initialt försökte man förvärva Örnen eller Pegasus, men detta visade sig omöjligt av olika orsaker. I stället hittade man Munin som stod uppställd vid Skokloster. Efter en del förberedelser förvärvades planet, demonterades på plats och forslades på Göta kanal till Karlsborg 2009. Väl där restaurerades den och iordningställdes på sätt som Örnen och Pegasus såg ut som hopp-plan i mitten av 60-talet. Renoveringen blev lyckad och ger ett mycket tidstypiskt intryck med inredning, hoppare och allt. Munin har sommartid öppet för visningar vissa dagar då den visas av fallskärmsjägare som hoppat otaliga gånger ur DC-3 och kan berätta levande historier.

Undertecknad är Fallskärmsjägare och kom med i arbetet kring Munin 2017. Några av kamraterna insåg då att vi inte visste så mycket om planets tidigare historia, så jag blev nyfiken och började luska lite i detta. Första kontakten var Tomas Rinman som arbetar med Daisy, som gav ovärderlig information. Se var det i gång. Inspirerad av Daisy började jag forska och det öppnades en helt ny värld för mig, jag kunde inte sluta.

### Spännande historia

Parallellt med forskningen om Munin undersökte jag sammanställningar om andra DC 3 och konstaterade att det inte fanns någon bra, lättillgänglig och uppdaterad information om kvarvarande flygplan. Det fanns en lista på Wikipedia men den innehöll bara ca 60 plan och inte ett enda svenskt – inte ens Daisy. I dag har den listan uppdaterats och innehåller ca 400 plan varav ungefär hälften är flygande och hälften står avställda.

Snart visade det sig att Munin hade en otroligt intressant

och spännande historia. Jag har hittills inte hittat ett enda av de andra planen som har en historia som kan mäta sig med Munins. Munin har deltagit i samtliga stora operationer som var möjligt under kriget. Inget annat av de överlevande planen har gjort detta. Likheter med Daisys historia är emellertid stor, men det finns en del skillnader. Jag räknar med att många av er har läst Christer Bergströms bok om Daisy (finns att köpa i webshopen)

Munin tillverkades 1942 i Long Beach med nr 09103 och levererades 17/2 1943 med USAAF nr 42-32877. Sedan hamnade den på 313 Troop Carrier Group (flottilj) och dess 47th Troop Carrier Squadron. I månadskiftet april-maj skedde transporten, flygningen, över Södra Atlanten till Nordafrika, på samma sätt som Lt Norbert Moh beskriver det i boken om Daisy. 47th Skvadronen var den första skvadron C-47 som förflyttades. Sedan följde Munin samma historia som Lt Moh och "Daisy" genom kriget. Det var totalt 5 flottiljer med ca 300 plan som vid denna tidpunkt förflyttades över till Nordafrika.

Det första uppdraget i Nordafrika var att luftlandsätta fallskärmsoldater i samband med invasionen av Sicilien. De allierade hade dessförinnan genomfört en mindre operation "Torch" då man flög från England för att släppa fallskärms-hoppare i Nordafrika. Denna operation var totalt misslyckad. Därför ville man vara bättre förberedd i Sicilien och man tränade flitigt både flygning och hoppning. Hopparna var soldater från 82nd Airborne skvadon och Munin flögs av Lt Elwin M Engle och Lt Edward M Paul.

Natten 9-10 juli 1943 var det dags för Operation Husky 1 med totalt 227 plan med hoppare, 18 hoppare i varje plan. Anflygningen skedde i mörker på låg höjd över havet. Planen hade svårt med navigeringen och vinden var väldigt kraftig, ungefär dubbelt så hård som man anses kunna hoppa i, vilket



LARS KARLSSON

Interiör Munin idag såsom hopparplanen såg ut under kriget.



FOTOGRAF OKÄND

Munin plöjer fram genom säden efter landning på en åker vid Skokloster. Obs hjulspåren!

med dagens mått borde betytt runt 15 m/s. Man mötte inte så mycket luftvärn eller annan eldgivning men man förlorade ändå 8 plan av de totalt 227 och man lyckades ganska dåligt med fällningarna, hopparna hamnade fel. Chefen på 82nd hamnade till exempel 100 km fel. Munin med besättning lyckades dock ganska bra trots att skvadronchefen flög vilse och tappade sin formation. Övriga plan följde dock inte honom som tur var.

### Blir beskjuten av egna styrkor

Två dagar senare var det dags för Husky 2 då 144 plan flög in nya fallskärmsoldater från 82nd. Denna operation blev en stor katastrof. Munin flögs återigen av Lt Elwin M Engle och Lt Edward M Paul. Allt började bra, den ca två timmar långa turen över Medelhavet var enkel "milk run" som man uttrycker sig. Men sedan blev det problem för alla planen. De allierade sjöstyrkorna som låg utanför Sicilien hade utsatts för flera luftanfall under dagen. När det så kom nya flygplan så besköt man dem i tron att de var fiendliga. På hemvägen valde vissa av planen därför att flyga tillbaka över land medan andra gick direkt tillbaka över havet. Ingetdera verkar fungerat särskilt bra.

Dagen därpå flög 313th som första enhet och sex plan sköts ner med hoppare ombord. De andra lyckades fälla sina hoppare där de skulle men blev beskjutna på hemvägen. Totalt sköts 23 av de 144 planen ner troligen uteslutande av de egna allierade styrkorna. Munin träffas vid fällningen i den högra motorn och cylinder 14 slogs ut. Motorn stannade och man fick lämna formationen och ta sig hem på egen hand. Det gick utan problem i två timmar över Medelhavet.

I augusti flyttar hela flygstyrkan till det nu "befriade" Sicilien och börjar förbereda sig för nästa invasion, den av Italien. Denna genomförs den 13 och 14 september och Munin är med och flyger hoppare två nätter i rad. Hopparna är återigen från 82nd Airborne. Den här gången gick operationerna bättre. Det var ringa motstånd och man fällde på beräknad plats.

### England

Under hösten och vintern så var det många transporter i Medelhavsområdet, med Sicilien som bas. Under tiden byggdes flottiljerna på med mera plan och personal, bland annat

ansluter Daisy till sin flottilj. I slutet av februari 1944 flyttar så hela styrkan till England, i en operation som påminner om flytten över Atlanten. I England var styrkan betydligt större, ca 12 flottiljer med närmare 1.000 plan och många glidflygplan.

Under våren i England tränades det mycket och metoder utvecklades. Bland annat börjar man med Pathfinders (vägvisare). Man släppte en liten styrka soldater före huvudstyrkan med uppgift att med radio och visuellt markera hoppfälten. Detta visar sig vara en mycket lyckad metod. Det var också mycket hoppträning och formationsflygning i mörker.

Dagen-D 6 juni 1944 flygs Munin av Lt Elwin R Smith med som vanligt hoppare från 82nd. Fällningen gick bra och vid femsnåret på morgonen återvände 69 av flottiljens 72 plan. Tre plan saknades varav ett hade nödlandat i havet, men besättningen hade klarat sig. Dagen efter släppte man förnödenheter. Flottiljen deltog nu med 52 plan och Munin var ett av dem. Fällningen skulle denna dag ske i dagsljus varför man startade senare. Vädret över England var dock miserabelt med tjock dimma. Men förnödenheterna måste fram. Av de 52 planen på flottiljen tappade 16 kontakten med formationen och tvingades avbryta och landa på närmaste flygplats. Munin, denna gång med Lt Dickson vid spakarna, klarade däremot navigationen och släppte sin last på avsedd plats. Fienden var emellertid mer förberedd och man utsattes för mycket eld, främst finkalibrig. Nästan alla plan träffades och några fick mängder med kulhål. Munin träffades i en motor och det är oklart om motorn fungerade på hemvägen. Totalt blev det en svårare dag än D-dagen och man förlorade fler plan. Munins Skvadron klarade sig dock utan förluster men totalt förlorade flottiljen 5 plan.

### Market Garden

Nästa skarpa operation var Market-Garden. De allierade hade haft stora framgångar, men man vill ännu snabbare fram. Passagen av Rehn är ett hinder. Därför planerar man en "invasion" av Holland i trakten kring Arnhem. Det blir krigets största luftburna operation totalt sett utdragen över flera dagar. Totalt fälldes 20.011 hoppare ur 1.051 plan, och 14.589 soldater forslades med 516 glidflygplan.

Den 17 september flög Munin hoppare under dagtid. Det blir den mest lyckade fällningen under kriget. Lätt navigering och ringa motstånd gör att nästan alla landar på det hoppfält



STURE FRIEDNER

Munin på väg mot Karlsborg 2009.



man hade planerat. Som vanligt är det 82nd som hoppar.

Den 18 september flyger man in förstärkningar i glidflygplan. Det är första gången som Munin och 313th flottiljen bogserar glidflygplan i skarpt läge. Även detta går bra.

Sedan blev flygvädrat dåligt, på känt engelskt maner. Flygning omöjliggjordes under flera dagar och nödvändiga förstärkningar uteblir. Soldaterna har det svårt på fältet. Det var först den 23 september som man kunde flyga igen, åter med glidflygplan. Men nu är tyskarna förberedda och förstärkta i området så det blir kraftig beskjutning. Men det går bra och alla plan från skvadronen klarar sig.

Vädrat försämras igen och det går till den 26:e innan man kan flyga. Denna dag flyger man in och landar på ett litet temporärt fält i trakten av Arnhem. En stor mängd plan landar här och släpper av personal och material innan de snabbt återvänder.

De flygningar och hoppningar som genomfördes under Market Garden blev mycket lyckade för Munin och dess hoppare. Man träffade väldigt väl och det blev det klart bästa utfallet hittills under kriget. Paradoxalt så misslyckades emellertid själva krigsuppgiften eftersom många andra inte lyckades lika bra. Market-Garden blev de allierades sista större förlust, man kom inte över Rehn som planerat.

### Munin den enda bevarade

I december 1944 fick 313th flottiljen, som första flottilj inom USAAF nya flygplan. Douglas C-47 byts ut mot dubbelt så stora Curtiss C-46. Munin och de andra C-47 fördelas ut på andra flottiljer. Munin hamnar på samma flottilj som Daisy, 61th Troop Carrier Group.

Vid det här laget hade de enheter som varit med på Sicilien genomfört 10 större operationer. Det är bara ca 10 plan som deltagit i samtliga operationer, från Husky 1 till Market 4. Munin är ett av dem, och såvitt jag hittat så är Munin det enda av dessa som är bevarat fram till i dag.

Det är också värt att notera att Munins crewchief och färdmekaniker, Robert J Anuszewski, deltog vid samtliga dessa tillfällen.

### Ardenneroffensiven och Varsity

I december 1944 inledde tyskarna sitt sista stora motanfall, Ardenneroffensiven. I det kalla Belgien utsattes markstyrkorna för stora påfrestningar. Både 82nd och 101st skvadronen var där. Behovet av förstärkningar var stort men det var som så ofta förut omöjligt att flyga på grund av vädrat. Det är först på julafton 1944 som det går att flyga, och C-47:orna spelar åter en avgörande roll då man flyger in med personal och materiel. Sedan fortsätter man att fylla på och tyskarnas Ardenneroffensiv vänder.

Kriget lider mot sitt slut, det är helt avgjort, men i mars 1945 vill de allierade ändå göra ett sista ryck och gå över Rehn på gränsen mellan Frankrike och Tyskland. Därför planerar man en jätteoperation, Varsity. Den genomförs den 24 mars på dagtid. Det blir den största enskilda fällningen med 16.000 hoppare på en enda dag.

313th flottiljen deltar som enda flottilj med sina nya C-46. Det blir en katastrof. C-46 är stora, lastar bra, kan hålla högre fart och är lätta att flyga, kort sagt mycket uppskattade. Men det visar sig att de inte tål beskjutning. Tyskarna var troligen förvarnade och planen utsattes för mycket eldgivning, främst finkalibrig. För C-47 är det inte några större problem. Men för C-46 är det dödligt. 313th förlorar fler plan denna dag än under hela kriget. I en operation som ter sig helt onödig förloras 26% av bataljonens C-46 medan endast 1,8% av C-47. C-46 användes aldrig mer för hoppning i strid.

Munin befinner sig vid tillfället på 61th flottiljen och deltar inte utan står som reserv på marken.

### Munin blir svensk

Jag har ännu inte lyckats reda ut vad som hände Munin efter kriget. Antingen flögs den tillbaka till USA, eller så deltog den i luftbron till Berlin. Vi vet att 313th Troop Carrier Group i alla fall var med i luftbron.

1946 köptes Munin av SAAB och blir SE-APW med namnet Polaris. Under 1948 heter ägarna ABA, SILA och SAS. Jag har emellertid inte hittat något "viking-namn" på SAS, vilket kanske beror på att den aldrig kom i drift? Någon av läsarna kanske har svaret?

I november 1949 såldes planet till Flygvapnet och hamnade på F8 Barkarby som 79002 där den fick namnet Munin.

Senare hann den med sejourer även på F3 och F13 och byggdes om för användning som signalspaningsflygplan och användes tillsammans med sitt systerplan Hugin av Försvarets Forskningsanstalt, FOA. Den togs ur drift 1980.

Sista flygningen blev spektakulär då den sålts till Skoklosters Teknikmuseum. Den flögs då, en tidig sommarmorgon, av Åke Jansson som landade på en böljande åker nära museet. Markägaren blev lite förvånad, men det lär ha retts ut på kvällen.

2008 köptes Munin av den tidigare fallskärmsjägaren Peter Flensburg och överläts till fallskärmsjägarklubben i Karlsborg. Planet lastades sedan, inte utan besvär, på en pråm och transporterades på Mälaren och via Göta kanal till Vättern och Karlsborg. Den 17 maj 2009 var den sista resan genomförd. I Karlsborg restaurerades Munin sedan snabbt av ett 20-tal fallskärmsjägare. Nu pryder den en vacker plats i fallskärmsjägarnas läger i Karlsborg. ✈



Munin Uppställd i Karlsborg 2021, nu med "hopparembem".

STURE FRIEDNER



# Flyg med Daisy 2022

## Daisys medlemsflygningar 2022

Eftersom det ända in i det sista var osäkert hur flygsäsongen 2022 skulle bli kunde inte resegruppen sätta igång planeringen för årets medlemsflygningar förrän denna tidnings pressläggningsdatum redan passerats, därav denna något torftiga presentation. Samtliga flygningar är då detta skrivs fortfarande under planering! När det gäller exakta datum, tider och priser hänvisar resegruppen till Föreningens hemsida och de utskick som kommer att skickas ut via medlemmarnas mailadresser.



### Falköping/Ålleberg

#### Falköping Fly In/Ålleberg

Datum 2022-06-04

Flight nr 11

#### Reseledare Björn Crantz

Säsongens första resa med Daisy går till Falköping och Ålleberg.

Strax utanför Falköpings centrum, mitt i den skaraborgska myllan, mellan platåbergen Ålleberg och Mösseberg, landar vi på Falköpings flygplats där Experimental Aircraft Association EAA och Falbygdens flygklubb inbjudit till Fly In. Vi och Daisy får bekanta oss med mängder av egenbyggda flygplan från den enklaste lilla ultralätta maskinen till de mest avancerade konstruktionerna. De som bygger

och flyger svarar mer än gärna på våra frågor. Så småningom tar vi oss med buss till segelflygets Mekka och det enda renodlade segelflygmuseet i Skandinavien, Ålleberg.

Från toppen av det lummiga berget har vi en milsvid utsikt över Falbygdens vackra natur som beundrats i århundraden och omnämnts av självaste Linné. En gedigen guidning i museet krönt med något gott i caféet, samtidigt som man med stor sannolikhet kan få se annat än fåglar i luften, ger oss förhoppningsvis ett bestående fint sommarminne. I Falköping besöker vi så klart Falbygdens Ost och Osteria. Innan vår avfärd hoppas vi att

få se en flyguppvisning med spännande luftfarkoster.

#### Dala Airport 50 år

Datum 2022-07-02

Flight nr 21

#### Reseledare P-O Bortas

Rommehed, strax söder om Borlänge i Dalarna, är en anrik exercisplats och den första flygningen gjordes där redan 1913. Något riktigt flygfält blev det inte förrän i mitten av 1930-talet då man började fälla skogen intill exercisheden. Under andra världskriget och de så kallade beredskapsåren (1939-1945) nyttjade flygvapnet Rommehedsfältet flitigt som bas.



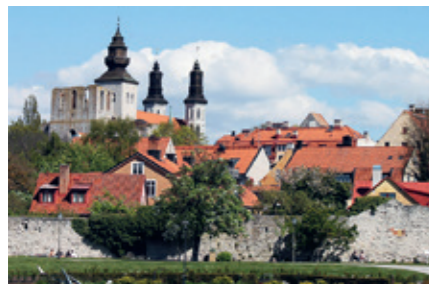


# Flyg med Daisy 2022



## Dala Airport 50 år

Redan 1937 hölls den första flygdagen inför en stor publik. 1958 hölls den största flygdagen i fältets historia. Därefter har några sporadiska flygdagar arrangerats för att visa verksamheten för allmänheten. 2022 är det dags igen!



## Almedalen/Visby

### Almedalen - Visby

**Datum 2022-07-07**

**Flight nr 22**

**Reseledare Björn Crantz**

I år är Almedalsveckan äntligen tillbaka på plats i Visby igen. Almedalsveckan pågår under fem dagar och samtliga partiledare har gett klartecken till att medverka och tala under sitt partis dag. Daisy flyger dit torsdagen den 7 juli och stannar hela dagen i den vackra och sevärda Hansastaden.

## Västerås Summer Meet

### Kvällsturer 8-9 juli

Välkommen till Västerås Summer Meet 2022, Sveriges och en av Europas största bilträffar! Träffen kommer att hållas på Johannisbergs flygfält i Västerås. Det kommer att bli bilbedömningar och man



## Västerås Summer Meet

kommer också ha ett stort Swapmeet med säljare som passar allas bilintresse och kulturen kring detta. I samband med Summer Meet kommer vi i kvällssolen att ordna kvällsturer 8-9 juli med några passager över Johannisbergs flygfält där summermeeting aktiviteterna håller till.

## Söderhamn och F15 Flygmuseum

**Datum 2022-07-30**

**Flight nr 23**

**Reseledare P-O Bortas**

Inom det område som idag utgör Flygstaden bedrevs militär flygverksamhet under cirka 60 år. I stort sett all den infrastruktur som byggdes upp under den tiden finns kvar och står till förfogande än idag. Här finns förutom start- och landningsbana, hangarer, flygledartorn och uppställningsplatser. F15 Flygmuseum ligger i direkt anslutning till flygfältet. Här finns förutom alla flygplan som varit baserade på Häl-singe Flygflottillj F15, en mycket avancerad flygsimulator där du på ett realistiskt sätt får prova att flyga Viggen. Det är även en "militärloppis" där denna dag.

Du blir guidad av kunniga och engagerade ciceroner, varav de flesta själva jobbat med flygplanen som piloter eller mekaniker. Bland de autentiskt utställda planen finns bland annat den legendariska J29 Flygande Tunnan, den intressanta J21 och den mäktiga J37 Viggen m.fl.



## Jönköping/Husqvarna

### Jönköping/Husqvarna

**Datum 2022-08-06**

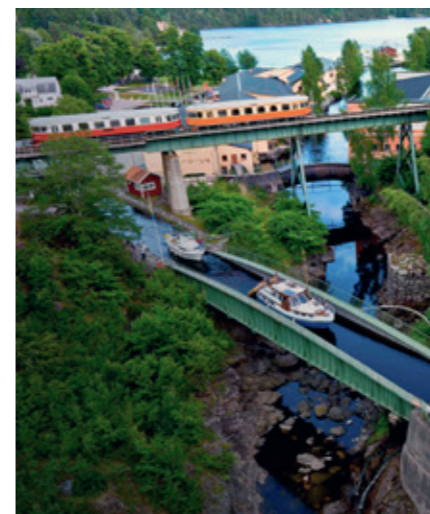
**Flight nr 31**

**Reseledare Björn Crantz**

Vart är vi på väg? Ledtråd: Blått avlångt vatten. Liten landningsbana på gräsfält på ö. "Tandast ensast mot ladans plan" Surr surr brum brum. Så klart att det är Visingsö, Jönköping och Husqvarna.

Vi flyger med vår Daisy till Jönköping. Gör en brant sväng ner mot det lilla gräsfältet på Visingsös nordligaste del där flygentusiaster har Fly In genom Jönköpings flygklubbs regi.

Vi gör en lågsniffning över fältet för att på vårt sätt hälsa på alla deltagare för att därefter sätta kurs mot Jönköping Airport. Där väntar vår buss med destination Husqvarna Museum där vi får ta del av fabriken alla skapelser - moppar, motorcyklar, karbiner, symaskiner m.m.



## Kanalresan/Trollhättan

### Kanalresan/Trollhättan

**Datum 2022-08-11**

**Flight nr 32**

**Reseledare Gabriella Blomqvist**

En resa späckad av upplevelser: Flygresa till Trollhättan med Daisy, veteranbuss till Håverud, kanalfartyg på Dalslands kanal via den unika akvedukten i Håverud – och 11 slussar upp till Långbron Men det är inte slut här. Vi åker rälsbuss tillbaka, där veteranbussen väntar för färd till Trollhättan och flygning åter till Västerås. En härlig lunch serveras ombord på båten. Passa på att uppleva det trolska Dalslands vattenvägar och skogar!

## Flygvapnets flygdag F 16 Uppsala

**Datum 2022-08-27**

**Flight nr 33**

**Reseledare P-O Bortas**

Försvarsmaktens flygdag genomförs i år på nyöppnade F 16 Uppsala. Vi flyger med Daisy och på plats kommer vi att få uppleva ett omfattande program med fokus på dagens Flygvapen men också med en flyghistorisk återblick. Daisy kommer att delta i själva uppvisningen och våra medlemmar får möjlighet att se det omfattande programmet – en uppvisning i förnämlig svensk teknologi!

## F11 museum Nyköping

**Datum 2022-09-03**

**Flight nr 41**

**Reseledare P-O Bortas**

Se separat artikel på annan plats i denna tidning.



## Slott runt Mälaren

### Slott runt Mälaren

**Datum 2022-10-01**

**Flight nr 51**

**Reseledare Gabriella Blomqvist**

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



## Lidköping/Kinneulle

### Lidköping/Kinneulle

**Datum 2022-??**

**Flight nr ??**

**Reseledare Björn Crantz**

Efter en dryg timmes Daisyflygning går vi in för landning på Lidköping-Hovby Air-

## Flyg med Daisy!



## Kvällsturer från Hässlö

Vi har som målsättning att arrangera "onsdagsflygningar" med Daisy återkommande varje månad från juni till september. Tanken är att om väder och andra förhållanden tillåter så ska vi ses och ha en trevlig stund tillsammans på flygfältet i Västerås och kanske även göra något mer, grilla korv eller vad vi nu kan hitta på.

Flygningarna kommer att genomföras om vi har tillräckligt antal medlemmar som vill hänga med på en kortare tur – eller en längre med ett tema. Preliminär avresetid onsdagar kl 18.

Mer information om resorna kommer succesivt att visas på hemsidan och i de e-postbrev som föreningen skickar ut till samtliga medlemmar som meddelat sin e-postadress. Håll utkik!

port, där vi fortsätter med buss till berget vid Vänerens sydöstra strand, Kinnekulle – platåberget med sin högsta höjd på 306 m över havet. För dig som gillar vida vyer så är även ett besök till Kinnekulle utsiktstorn nästan ett måste! Vid klart väder ser vi mellan 8-9 mil över Väneren upp mot Skoghall och Karlstad samt hela Värmlandsnäs. För dig som också gillar det kulinariska rekommenderas en buffe eller annat gott på Kullagården, där det också bjuds på en hänförande utsikt.



# Medlemsflygningar 2022

Regler och förutsättningar för våra flygningar 2022.



Flygande Veteraner ser mer än någonsin fram emot medlemsflygningarna 2022. Under rubriken "Medlemsflygningar" på vår hemsida [www.flygandeveteraner.se](http://www.flygandeveteraner.se) kommer Du att hitta årets program. Vi hoppas att du finner det så lockande att du bokar en resa med Daisy! Vi ser fram emot att få se dig ombord! Nytt för i år att vi satsar på "onsdagsträffar", återkommande i stort sett varje onsdag under hela säsongen. Då kommer det också att ges möjlighet till en tur med Daisy, mer info kommer att finnas på hemsidan.



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

## Regler och förutsättningar för våra flygningar 2022

### Bokning

När du funnit den resa du vill boka loggar du in och bokar direkt online. Du kan betala med kort/swish vid bokningen eller via faktura som skickas med e-post. Utförligare information om bokning finner du på vår hemsida.

### Försäkringar

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

### Force majeure

Föreningen har inte ekonomi som tillåter att föreningen bekostar passagerarnas hemresa om flygplanet skulle bli stående på en avlägsen flygplats på grund av tekniska fel eller andra orsaker utanför föreningens kontroll. Föreningen gör då vad den kan för att medverka till passagerarnas hemresa, men se till att du har kontanter, betal-, eller kreditkort för att själv bekosta din hemresa med annat färdmedel. Kontrollera med ditt eget försäkringsbolag vad som gäller.

### Inställda flygningar

Huvudsyftet med våra flygningar är att erbjuda en trevlig flyghistorisk upplevelse. Om inte detta kan uppnås, till exempel på grund av

dåligt väder, kan flygningar inställas eller uppskjutas, ofta med kort varsel. Resa kan även komma att ställas in då allt för få medlemmar bokat en resa. Betald resa återbetalas.

### Vem får flyga med?

För att få flyga med Daisy krävs medlemskap i Flygande Veteraner. Notera att barn upp till 12 års ålder har gratis medlemskap. Full avgift för flygningen måste dock betalas.

### Bagage

Resande får medföra bagage om högst 8 kg.

### Incheckning

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



MICHAEL SANZ

## Flyg med Daisy!

### Daisys reseledare:

#### Gabriella Blomquist

gabriella.blomquist@flygandeveteraner.se  
070 761 49 14

#### Per-Olov Bortas

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

#### Björn Crantz

bjorn.crantz@flygandeveteraner.se  
070 632 66 96

#### Daniel Löfgren

daniel.lofgren@flygandeveteraner.se  
070 372 55 11

#### Britt Morel

brittlerom@gmail.com  
070 493 13 44

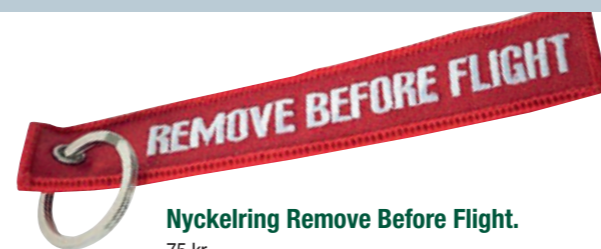
### Säkerhetsrutiner

De ökade internationella säkerhetskraven på flygplatserna påverkar även vår verksamhet. Daisys passagerare kan räkna med att passera flygplatsernas säkerhetskontroller. Allt bagage räknas som handbagage när vi flyger med Daisy. Lämna knivar, saxar och liknande hemma. Vätskor inklusive parfym och smink som krämer och tandkräm får innehålla: Högst en dl vardera och allt måste förvaras i en liten plastpåse som kan erhållas på flygplatser. Påsen ska visas upp vid passering av säkerhetskontrollen.

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

# flygande veteraner Butiken Bromma

Öppen måndag, onsdag och torsdag 11:00-14:00 08-29 50 33



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



### Nyckelring

Flygande Veterners märke i emalj. 70 kr



### Keps

Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt.  
180 kr



### Kasse Vattenavvisande

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



# flygande veteraner Butiken Bromma

Öppen måndag, onsdag och  
torsdag 11:00-14:00 08-29 50 33

## Böcker



**Kalla krigets luftförsvår**  
**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.

### 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.

### 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 uppdragen 1958



**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.



**Midlanda och flyget i Medelpad**  
**Tommy Schütz**  
248 sid inb. 21 x 27 cm  
320 kr  
Kring flyghistorien i Medelpad finns mycket att berätta. I boken kan man för första gången få en samlad bild från delar av den lokala flyghistorien och Midlandas betydelse i inrikesflyget.



**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.



**4 minuter och 8 sekunder – Miraklet i Gottröra**  
**von Hofsten/Gustavsson** 177 sid 21 x 14cm mjuka pärmar. 180 kr  
Mycket har skrivits om flygkraschen i Gottröra, men detta är nog de starkaste berättelserna hittills. Det är levande och personligt skrivna berättelser av de två författarna, avbrutet av korta inspel från andra anonyma passagerare som var med samt utdrag ur tidningsartiklar och haverikommissionens rapport



**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](http://flygshop.flygandeveteraner.se)

### Beställ

Webshop: <https://flygshop.flygandeveteraner.se>  
E-post: [flygshop@flygandeveteraner.se](mailto:flygshop@flygandeveteraner.se)  
eller (böcker) telefon 076 846 55 02. Porto tillkommer vid leverans per post.