Flygande Veteraner

#155•SEPTEMBER 2022 FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING

Nu flyger Daisy igen!

ORFÖRANDEN HAR ORDET

Bästa medlemmar:
Då har vi äntligen tagit oss dit vi önskat och strävat, vi är åter igång och flyger med Daisy.

Då detta skrivs har Daisy flugit ca 20 tim och det återstår ca 12-13 flygningar under september och oktober.

Det vi gör nu de kvarvarande månaderna på säsongen är att trimma in hela organisationen och få allt att flyta så bra som möjligt. Det som kan förbättras ska vi fila på under vintern för att ha en organisation på topp direkt när säsongen börjar under våren 2023. Vi räknar också med att köra ett fullt reseprogram under nästa år. Om du har något förslag på resmål så hör av dig till resegruppen så får de en chans att titta på vilka möjligheter det finns.

Det arbete som är gjort under sista två åren för organisationen, både operativt och tekniskt, går inte värdera, men det är en helt fantastisk insats som idag gör att vi åter igen får se och höra Daisy i luften och att vi nästa år har en fullt fungerande förening med ett flygplan i toppskick som är redo att ta våra medlemmar på nya äventyr under 2023.

Nu ska vi passa på att njuta av hösten, se till att ta chansen att flyga med Daisy under september och oktober, återupplev känslan av muller och doft, ni hittar alla kvarvarande resor för 2022 på hemsidan.

Och kom ihåg – att resa med Daisy är så nära en resa med en tidsmaskin man kan komma.

Ha en trevlig höst!

Henrik Boresäter *Orförande*
henrik.boresater@flygandeveteraner.se

REDAKTÖRENS RADER

Åter efter en varm och vacker sommar här på Ostkusten. Äntligen fick vi se Daisy i luften igen efter ett fantastiskt arbete av ett stort antal specialister och tekniker som, alla oavlönade, under inte mindre än tre år har satsat sin fritid på att få Daisy i skick som ny. Nya regler gäller, Transportstyrelsen behandlar oss numera mer som ett kommersiellt flygbolag. Fyra pärmar med nya regler och rutiner som Flygande Veteraners personal måste förstå och följa. Anders Blomkvist artikel här bredvid visar rätt tydligt hur krångligt all har blivit, och vi är mycket tacksamma för all hjälp vi får av ”proffsen” (Nominated Persons) som kan allt detta! Vi hoppas förstås att detta också betyder att allt har blivit så mycket bättre.

Medlemsflygningarna har nu kommit igång och än återstår förhoppningsvis några turer under hösten då denna tidning kommer er medlemmar tillhanda. 2023 räknar vi med att kunna flyga lika mycket som förr om åren, något jag personligen verkligen ser fram emot.

I det här numret av vår tidning tar vi upp Daisys vinterpalats i Flygmuseets fantastiska hangar. Kom och hälsa på i vinter, ni kommer inte att bli besvikna! Redaktionen presenterar även andra flygande rariteter i vår strävan att öka intresset för propeller-flygplan.

Med detta önskar jag alla en trivsam läsning och dito höst- och vintersäsong!

Sture Friedner *Redaktör*

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning
Nr 155 september 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, Bernt 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: medlemsservice@flygandeveteraner.se
Tel: 08-29 50 33

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

Information från Flygande Veteraner
Hemsida: www.flygandeveteraner.se
Facebook: www.facebook.com/flygandeveteraner
Instagram: www.instagram.com/dc3daisy

Valberedning
Eva Jönelid, Patrik Sjöberg
Lars Wissing (sammankallande)

Omslagsbilden: Daisy flyger igen! Fotot taget på *Flygfesten* i Dala Järna augusti 2022. Foto: *Johan Lennartsson*

Med samarbete och ett jävlar anamma fick vi upp Daisy i luften igen!

AV ANDERS BLOMKVIST

Arbetet att få Daisy luftvärdig igen tog inte mindre än tre år av hårt arbete. Här tar en av nyckelpersonerna, Ander Blomkvist, upp vad som gjorts under dessa år. Anders Blomkvist AM (ansvarig chef), Berndt Kvist (teknisk chef) och Arturs Strautmanis gick under arbetet internt under namnet *De tre vise männen* – fast de var betydligt fler.

De nya kraven från Transportstyrelsen TS innebar den största förändring i organisation och struktur man någonsin haft i Flygande Veteraner. Kraven innebar att föreningen måste arbeta mer på det sätt som ett vanligt flygbolag med passagerartrafik gör.

Nominated Persons (NP) betecknar personer godkända av TS att ansvara för särskilda uppgifter. Övergripande ansvar har Accountable Manager AM. Transportstyrelsen ställde upp 36 definierade krav där FV fick visa och dokumentera hur man skulle följa kraven. Arbetet var mycket krävande och generade fyra pärmar (!) med regler och rutiner.

Här beskriver Anders Blomquist hur verksamheten furagerar idag och vi kan också se en kort närmare presentation av de NP och den kompetens som finns i verksamheten idag.

Jag, Anders Blomkvist kom in som Accountable Manager AM i Flygande Veteraner i Aug 2021 med uppdraget att snabbt försöka få upp Daisy i luften innan hösten blev för mörk och kall för henne.

Bedömningen var då att det nog skulle vara möjligt om jag fick hjälp till att revidera de manualer som då fanns. Jag hade för avsikt att göra en interimslösning för att kunna göra Maintenance Check Flight hösten 2021.

Vi hade då också fått till oss de särskilda flygsäkerhetsmässiga villkoren av Transportsyrelsen som skulle uppfyllas till 100% innan flygning.

Alla befattningshavare, såsom AM, Flygchef, Teknisk Chef med flera i organisationen skulle intervjuvas och godkännas innan flygning med Daisy, därtill var det manualerna som skulle revideras och intern revideras av AM och CMM (Compliance Monitoring Manager).

Det var ett flertal turer fram och tillbaka med intervjuer innan allt var på plats. Det var lite desperation att göra revisionen klar då vi inte hade CMM på plats, så i början av November slutade vi tro på underverk, för mirakel inträffar sällan.

Så flygning 2021 uteblev.

Mitten av november 2021 sammankallade jag befattningshavarna för möte för att ta oss igenom en gedigen agenda med vad som behövde göras inför 2022.

Nu hade vi fått en CMM på plats, Olle Norén, tidigare flygvapenpilot och mycket engagerad inom Swedish Historical Flighs (SwAFHF) i Lidköping, som lovade att hjälpa oss under vintern, vilket nog var tur för Flygande Veteraner.

Så vi hade flygorganisationen på plats, men nu skulle det otroligt mödosamma arbetet göras att arbeta fram ett helt nytt manualprogram för att kunna flyga våra medlemmar under säsongen 2022. Manualprogrammet är väldigt likt det att flyga under kommersiella regler, ett så kallat AOC. På den flygoperativa sidan skulle A, B, C, och D manualer skrivas. Ett nytt safety management med dess manualer skulle också verkas och skrivas vilket vår eminente SM, Safety Manager, Patrik Sjöberg gjorde. Även Olle Norén gjorde betydligt mer än han hade åtagit sig från början. Jag kan bara säga, stort tack till Olle, utan honom tror jag inte vi lyckats. Claes Martinsson gjorde också ett höjdarjobb under vintern!

Sedan var det ju det här med pilotträningen, nya träningsmanualer skulle tas fram, vilket vi också lyckades med. Dessa var godkända i början av april.

Även den tekniska organisationen hade en otroligt stor uppgift framför sig, nästan övermäktig.

Ett helt nytt underhållsprogram skulle arbetas fram, vilket gjordes av Arturs Strautmanis i samråd med Berndt Kvist och Anders Blomkvist. Vi fick godkännande i slutet av mars för nya underhållshandboken samt regler för fortsatt luftvärdighet. Jag vill här lyfta fram Arturs som har gjort en otroligt stor insats med arbetet med underhållsprogrammet, det hade inte lyckats till våren 2022 utan honom.

Sedan måste vi också ha ett flygplan i luftvärdigt skick till våren/sommaren 2022! Vintern 2021 gjordes underverk med vingarna som dels hade fått skador när de halkat av domkrafterna vid vägning, dels att det behövdes reparation av bägge vingarna för att uppfylla luftvärdighetskraven även detta klart sommaren 2021. På hösten ansåg man sig behöva göra en invändig strukturbesiktning av kroppen samt också göra en välbehövlig kabinrenovering. Detta arbete var betydligt mer omfattande än man bedömt och tiden drog iväg under våren.

Men med en oerhörd arbetsinsats av frivilliga tekniker, mekaniker och med Berndt Kvist i ledningen för detta arbete var det klart kring midsommar! Fantastiskt fint arbete!

Jag vill med detta säga:

Ingen gör allt detta ensam, här krävdes samarbete och ett jävlar anamma!

Stort, stort tack till alla, VERY WELL DONE!!

Nominated Persons hos Flygande Veteraner

Anders Blomkvist Jag är Accountable Manager (AM) samt operativ teknisk chef, Nominated Person continuing airworthiness (NPCA) i Flygande Veteraner. Som AM är jag ytterst ansvarig för den flygoperativa delen av verksamheten, att FV uppfyller alla regelverkskrav och att vi gör det vi lovat mot myndigheten, i detta fall Transportstyrelsen (TS).

Som NPCA är jag ansvarig för att flygplanen, i detta fall Daisy, är luftvärdig vilket innebär att allt underhåll görs på rätt och utsatt tid och med rätt personal, vidare att Daisy uppfyller alla certifierings krav som Boeing ställer (jo, 1997 köpte Boeing Douglasfabriken).

Civilt arbetar jag med flyg, är engagerad i ett flertal flygbolag i Sverige, bl.a som operativ teknisk chef, samt Safety Manager och Compliance Monitoring Manager.

Det som driver mig i Flygande Veteraner är att bidra med kunskaper som gör att historiskt flyg som Daisy kan hållas flygande.

Jag är ej flygande, men har mer eller mindre innehaft alla positioner inom flygbolag, Har även ägt och drivit eget flygbolag, Hummingbird Aviation Services AB.

Johan-Fredrik ”Johan” Enér Funktion: Blivande NP CT. Min funktion är att planera utbildningar och säkerställa att dessa genomförs enligt gällande regelverk.

Arbete: Baschef, Line-training Captain och Baschef på Babcock Scandinavian AirAmbulance.

Det som driver mig i Flygande Veteraner är att få hjälpa till att bevara ett stort stycke nutidshistoria. Dessutom är det en näst intill unik möjlighet att få lära mig saker om flygplan från några av de mest erfarna piloterna i branschen. Även framtida flygningar i Daisys Cockpit har en viss motiverande effekt.

Olle Norén Inom Flygande Veteraner är jag utsedd att vara CMM (Compliance Monitoring Manager), d v s en oberoende kvalitetsfunktion som i princip ska övervaka att utpekade ansvarshavare, till exempel flygchef och teknisk chef lever upp till de krav som Transportstyrelsen ställer på verksamheten. Arbetet innebär att jag ska övervaka verksamheten och dess kvalitetssystem och bedöma huruvida vi verkligen uppfyller såväl flygoperativa som luftvärdighetsmässiga krav, vilket sker genom till exempel internrevisioner och löpande insyn i verksamheten. Det är alltså inte jag som ska genomföra eventuella kvalitetsutvecklande åtgärder utan min uppgift är att se till att berörd ansvarstagare blir medveten om eventuella brister och agerar därefter.

Att FV ska ha en CMM är ett myndighetskrav och jag, liksom övriga i ledningen, är personligen godkända av Transportstyrelsen för just den befattningen.

Jag är pensionerad Flygvapenofficer med bakgrund som fältflygare och flygingenjör där jag innehaft olika chefsbefattningar. Efter pensionering från Flygvapnet tjänstgjorde jag ett par år inom FMV, med liknande arbetsuppgifter.

Sedan drygt 25 år har jag varit involverad i flygverksamhet med veteranflygplan och innehaft tekniskt ansvar för de flygplan (idag 16 st) SwAFHF (Swedish Air Force Historic Flight) opererat.

En stor del av mitt intresse ligger naturligtvis i flyga dessa historiska flygplan, det ska villigt erkännas. Men, en stor del av tjusningen ligger också i att hålla igång dessa rariteter rent tekniskt. Där finns många utmaningar som är spännande och stimulerande. Dessutom är ”branschen” full av trevliga och likasinnade människor. Umgänget med dessa är alltså en stor del av tillfredsställelsen.

Patrik Sjöberg I korta ordalag: Safety Manager – Ansvarar för att skapa och underhålla säkerhetsledningssystemet som används för att både hantera redan befintliga risker och förutse nya risker i Flygande Veteraners verksamhet.

Civilt är mitt arbete att flyga vattenbombande flygplan hos SAAB sedan två år. Tidigare kapten på B737.

Det som driver mig i Flygandeveteraner är att medverka till att hålla en klenod i flygande skick samt att utveckla verksamheten till någonting ännu bättre. Visionen är även att kunna vara med och flyga DC3:an som pilot i framtiden.

Joszy Wengström Jag är NPFO, Nominated Person Flight Operation flyger Daisy och är instruktör på DC3. Till vardags flyger jag Boeing 787, även kallad Dreamliner på TUIflyNordic och arbetar som Kapten och instruktör. Jag har även ett uppdrag av Transportstyrelsen som senior kontrollant att göra flygprov på piloter och kompetenskontroll på kontrollanter. I denna roll kan jag göra kompetenskontroll på Daisy piloter och förlänga deras DC3 behörighet efter godkänt flygprov.

Som stöd har jag Eva Jönelid som är instruktör och leder cabin-arbetet och Kjell Nordström som i egenskap av chefsinstruktör tränar piloter och även gör kompetenskontroller.

Min närmaste familj består av hustrun sedan 1982 Yvonne, två söner och fyra barnbarn.

Efter pandemin har det mer eller mindre exploderat med uppdrag på alla fronter men det är väldigt kul att ha kommit igång igen med att flyga Daisy. Det finns mycket information om Daisys snart 80 åriga historia och man kan inget annat än att beundra henne, och som yrkesverksam pilot i 42 år vill jag tillsammans med alla Flygande Veteraners medlemmar bidra till att hon får luft under vingarna. På min övriga fritid flyger jag sjöflyg och seglar.

Claes Martinsson Jag har flera funktioner i Flygande Veteraner. Mot myndigheten är jag Nominated post holder Ground operations. Utöver detta så flyger jag Daisy sedan 2016 och är sedan ett par år även vice flygchef. Till vardags flyger jag Airbus 321 NEO på flygbolaget Novair. Utöver detta har jag ett stort flygintresse och spenderar gärna min fritid uppe i luften. Jag är hedrad att få vara en del av Flygande Veteraner och ta del av den stora kunskapsbank som föreningens medlemmar besitter. Flygerfarenhet: 9900 timmar.

I trygga händer!

JOHAN TILOSIUS

Daisy landar på F15 i Söderhamn.

Äntligen! Första Daisy-turen med medlemmar på länge!

RESEBREV AV CHRISTER PERSSON

Så bar det äntligen av till Söderhamn. Målet var den tidigare flottiljen F 15. Den mycket aktiva Kamratföreningen på plats arrangerade en flottiljdag, som drog en stor publik. Daisy var en väl annonserad attraktion, Söderhamns Kuriren hade en halvsida med bild på Daisy veckan före.

En fullbokad Daisy lyfte enligt tidtabell 30 juli från Hässlö i Västerås, efter samling i Flygförenings trivsamma klubblokal, extra öppet för oss veteraner, det serverades kaffe och fralla. Tack för vänlig gästfrihet!

F 15 var en av de sist uppsatta flottiljerna i Sverige, 1 juli 1945, mer än två månader efter freden i Europa. Kamratföreningen driver entusiastiskt museet, som har flera väl uppbyggda utställningar som speglar verksamheten som drevs fram till avvecklingen 1998. Museet i den gamla hangaren rymmer ett antal rariteter. Vårt första jet-plan, eller reaplan som det hette då, J28A finns här. Vår mångårige uppskattade tidigare ordförande i Flygande Veteraner, Gert Jönelid, flög J 28 på F 15 på 1950-talet. Även J28ans föregångare, J 21A, med propeller, finns på museet, ett av två bevarade exemplar, det andra finns på Flygvapenmuseum i Linköping. En fullträff med två bommar kallade man flygplanstypen. Även en J 29, Flygande Tunnan, finns här, med tillverkningsnr 29666. Den är en av de sist levererade Tunnorna från Saab, i mars 1956. Efter alltför många år utomhus togs den om hand för omvårdnad av teknikerna på museet 2007.

Flygvapnets rariteter ägs i många fall av Flygvapenmuséum i Linköping. De är deponerade, utlånade, och vårdas väl av lokala museer runt om i landet.

Den som besökt en flygdag, före pandemin, minns nog köerna för mat. Aldrig tidigare har vi dock sett att en matkö gälla den lokala specialiteten, kolbullar. Skogshuggarmat, fjärran ifrån LCHF-dieten. Exklusiva originalingredienser som amerikafläsk, vetemjöl och vatten, gräddade i rediga gjutjärnspannor över öppen eld, serverade med lingonsylt ovanpå. Detta var det många som gärna tålmodigt väntade på.

Daisy gjorde en tur över nejden, med nära nog full kabin av lokala medlemmar och någon som var med från Västerås. Stor publikuppskattning med start och landning, då övriga flyginslag var begränsade.

En mycket lyckad premiärtur med veteraner, efter lång väntan, avslutas med att piloterna Scherdin och Sveding med en lätt duns sätter ner Daisy på Hässlö!

CHRISTER PERSSON

Kolbulle lagas över öppen eld av tidstypiska kockar.

LARS LYCKE

Inte bara flygplan visades i Söderhamn.

LARS LYCKE

Flygplan även för de minsta på F15 i Söderhamn.

LARS LYCKE

Man sitter fint i den nyrenoverade kabinen i Daisy.

ROBERT MALMSTEDT

Alla som var ombord på premiärturen, utom Robert Malmstedt som höll i kameran.

Västerås Flygmuseum – vår plats för Daisy

Artikeln bygger på en text av Rune Domås (1928 – 2021), Flygmuseets förste ordförande.

TEXT: STURE FRIEDNER

OLA ÖSTERLING

Flygande Veteraners DC-3 ”Daisy” tar plats i CVV hangaren under vinterhalvåret.

VLT

Museets ordförande Tom Ax framför museets Focke-Wulf FW190.

Hangaren sedd från plattan.

TOMMY OLSSON

Den första logotypen då museet hyste både en gul DC-3 och en Tiger Moth vilket avspeglade sig i museets logotype.

Första flygkåren i Västerås, senare F1, började upprättas 1929 och var ett av svenska flygvapnets första förband. Åt CVV (Centrala Verkstaden, Västerås) hade man byggt en hangar och reparationsverkstad för sjöflygplan nära hamnen i Västerås och flygkårens personal kunde använda kaserner från ett nedlagt regemente vid Viksäng (i dag bostadsområde väst om Hässlö) i närheten. 1930 kunde nuvarande flygfält vid Hässlö tas i bruk och 1936 ombildades Första flygkåren till bombflottilj som utrustades med Junkers Ju86 (B3), ett medeltungt bombplan. I samband med detta bytte Första Flygkåren namn till Kungliga Västmanlands flygflottilj F1.

Flygflottiljen hade en mycket aktiv verksamhet i slutet på 1930-talet då flera nya flygplanstyper tillkom och behovet av nya hangarer blev akut. Den stora CVV-hangarens första etapp stod klar 1938, och efter hand tillkom andra byggnader fram till 1946. CVV-hangaren på Hässlö, som i dag hyser flygmuseet, är klassad som en Kulturhistoriskt värdefull byggnad. Den är uppförd i limträbalkar, ”Törebodabågar”, med en spännvidd av 39,5 meter, vilket är en av de största bågvidder i trä som existerar och byggnaden i sig gör museet väl värt ett besök.

F1 klart för strid

Den 9 april 1940 anföll tyskarna Norge och Danmark och hotet mot Sverige var påtagligt. Sveriges beredskap var, tvärtemot vad politikerna påstod, allt annat än god, men F1 var ett operationsdugligt krigsförband. F1:s B3-or fick patrullera över Öresund fullastade med bomber, beredda till omedelbar insats i händelse av att tyskarna skulle försöka korsa sundet.

Mot slutet av kriget fick F1 även de nya bombplanen B18 från svenska Saab och 1948 omorganiserades F1 till nattjaktförband då man anskaffade 60 stycken De Havilland Mosquito (J30) som köpts som överskott från RAF. Bakgrunden var att man ville få tillgång till Mosquitons flygburna radar - en förutsättning för nattjaktuppgiften. Efter fyra år ersattes J30 succesivt av 59 nytillverkade J33 de Havilland Venom som blev de första ”reaplanen” på F1. Man flyttade då radarn från utrangerade J30 till de nya J33.

Med J32B Lansen 1958, skedde en övergång från nattjakt till allväder, vilket J35F Draken, som kom 1966, förstärkte

Museets stora hangar på 70-talet då den användes av CVV och var serviceverkstad för 35 Draken.

ytterligare som en helt integrerad del i det moderna stridsledningssystemet STRIL60. Under åren 1973- 1981 hade F1 huvudansvaret för en luftförsvarssektor (sektorflottilj) vilket gjorde flottiljen till en ytterst viktig komponent i luftförsvaret av hela Mellansverige.

En utredning som förutspådde en avveckling av flottiljen kom 1978. Utredningen uttalade dock att beslutet att lägga ner F 1 ”medför en allvarlig effektförlust i operativt avseende och en minskad handlingsfrihet för flygvapnets krigsförband” (något att tänka på även i dag med det nya hotet från öster).

Men den 30 juni 1983 halades fanan framför kanslihuset en sista gång, flottiljen hade då verkat i 54 år. F1:s gamla valspråk hålls dock alltjämt levande på Hässlö: Per Aspera Ad Astra (Genom svårigheter till stjärnorna).

Västerås Flygmuseum

Museet bildades 20 nov 1997 genom initiativ framsynta tjänstemän från Västerås Stad.

Beslutet hade föregåtts av möten med de museiföreningar som fanns i staden och runt omkring i Mälardalen vilka utgjorde ett perfekt underlag för ett gemensamt och levande flygmuseum.

Föreningarna vid bildandet var:

- Västerås Flygande Museum, Gula Villan, Hangarer på Brända Tomten, bildad 1987

F1 Kamratförening, lokaler i Gula Villan, fanns redan på flottiljtiden

- Swedish Veteran Wing, lokaler i Röda Villan, Hangarplatser i Hangar 81

OLA ÖSTERLING

Flygmuseets trevliga entré.

Nuvarande logotype. När museet bytt ut flygplanen mot andra fick också logotypen bytas.

TOMMY OLSSON

Uppvisningsgruppen Team 50 har sin hemvist i hangaren.

TOMMY OLSSON

Museets nestor Rune Domås flyger över skärgården i en De Havilland 104 Dove i rote med en North American AT-16 Harvard (SK16), båda från museet.

OLA ÖSTERLING

Flygvapnets historia är väl representerad i CVV-hangaren.

- Eskilstuna Flygmuseum, började sin flygverksamhet på Kjula men flyttade hit år 2004
- Vallentuna Aviatörförening med DC-3 an Congo Queen
- Elevföreningen vid Hässlögymnasiet, sedermera utbytt mot ”aktiva elever”, till Hässlö 1987
- En simulatorförening i Stockholm

Tillkom år 2004:

- Hässlö Flygförening i hangarer på Brända Tomten och med egna lokaler i GA-center söder om flygmuseet. Sköter allmänflyget på hela flygplatsen.

Förändring år 2013:

- Genom en stadgeändring omvandlades Västerås Flygmuseum 2013 till en enda förening.

Tillkom 2018:

- Flygande Veteraner med DC-3 Daisy

1999 första flygdagen

Efter en del utredningar började Västerås Flygmuseum sin verksamhet på allvar 1999 med den första egna flygdagen, en lyckad satsning som följdes av fler!

Det totala antalet medlemmar uppgår nu till drygt 300. Ca 40-50 medlemmar är funktionärer vilka ideellt och helt

TOMMY OLSSON

Det är häftig känsla i simulatorerna, här J35 Draken.

utan ersättning driver hela museet. Intäkterna kommer till ungefär lika delar från simulatorverksamhet, uthyrning av hangarplatser till flygplanägare (luftvärdiga flygplan) samt entréavgifter och försäljning.

Museet är öppet för allmänheten varje söndag året runt 11.00-16.00 då allt är i gång. Grupper kan få komma på andra tider efter överenskommelse. Antalet årsbesökare är c:a 3000.

Det stora spöket i museets verksamhet är hela tiden storleken på hyran som museet måste erlägga till Västerås stad, som äger CVV-hangaren. Flygmuseet har sedan tillträdet 1998 investerat stora summor i CVV-byggnaden, allt frivilligt arbete oräknat.

Ett levande museum med luftvärdiga flygplan

Utvecklingen har glädjande nog lett till att lokalerna i dagsläget är tämligen välfyllda med inemot 25 flygplan varav många är luftvärdiga och flygs! Detta är museet helt ensamt om och det har blivit dess nisch.

Motorer, instrument, radioapparater och annan materiel finns utställt i montrar och där finns även en permanent foto-utställning över CVV-hangaren och flygflottiljens historia.

Simulatorer

Under åren har museets simulatorförening självständigt rustat upp ett antal avancerade flygsimulatorer. En del simulatorer har man dessutom byggt helt själva med äkta flygplan som grund. Gammal teknik från 50-talet har ersatts med digital teknik och projektorer som ger en helt otrolig flygkänsla. Ett antal dataintresserade medlemmar har gjort underverk, givetvis helt ideellt även här. Museet har sex simulatorer (minimiålder för att flyga är 12 – 14 år beroende på barnets längd)

- 4år beroende på barnets längd):
- J 35 Draken
- JAS 39 Gripen
- Convair CV440 Metropolitan

OLA ÖSTERLING

Alexander Blix från museets simulatorförening ser till att få fart på denna J37 Viggen som skall få leva vidare som flygsimulator.

- McDonnell Douglas DC-10
- Airbus A320
- Link trainer - en klassiker från 1920-talet

Många besökare – som aldrig varit i närheten av att kunna flyga – har nu fått chansen att pröva på hur det känns.

Det är full fart på söndagarna!

Museets målsättning är att visa upp flygplan och kringmateriel i sitt rätta element med kunniga och intresserade guider. Att detta kan ske i en historisk och vacker byggnad från 1938 är en verklig bonus.

OLA ÖSTERLING

En annan del av CVV-hangaren. OBS limträbågarna som håller upp taket!

Bli volontär på Västerås flygmuseum!

Nu har du chansen att göra en betydelsefull insats för flyget, för Flygande Veteraner och Daisy och för Västerås flygmuseum.

Västerås Flygmuseum
utställningar • evenemang • simulatorer

Västerås flygmuseum har hittills endast varit öppet på söndagar. För att göra museet mer tillgängligt för intresserade så har bland annat Flygande Veteraner önskat att det ska vara öppet även på lördagar. Nu har så beslutats, men vad som saknas är personal som på ideell basis kan och vill hjälpa till med denna hedersamma uppgift. Detta samarbete kommer att fördjupa den redan goda relationen med med Västerås flygmuseum, vilket kommer att gagna både Flygande Veteraner och museet.

Föreningen Flygande Veteraner kommer att ansvara för att museet är öppet på lördagar och kommer att se till att det finns personal på plats. Det är här du kommer in i bilden! Om du vill och har möjlighet att göra ett betydelsefullt arbete några lördagar i månaden, så är du helt rätt person.

Du behöver inte vara någon expert på flyg, ett intresse för flyg räcker långt. Det krävs inga förkunskaper, utan Flygande Veteraner och flygmuseet kommer att se till att du får den utbildning som behövs. Du bör vara social, engagerad och tycka om att träffa människor och att ge service.

Arbetsuppgifterna består i att bemanna museets reception, shop och café samt att vara på plats i hangaren bland flygplanen. Det krävs minst 4 personer per tillfälle, men ju fler vi blir desto lättare blir ju arbetet. Museet kommer vara öppet mellan kl. 11-16 på lördagar och vi som jobbar behöver vara på plats från kl. 9:30-10:00 fram till 16:30. Vi löser samåkning om så önskas.

Arbetet är alltså helt ideellt, precis som allt annat arbete i Flygande Veteraner. Det kommer att finnas fika med smörgåsar till dom som jobbar.

Om du tycker att detta låter intressant och vill uträtta något betydelsefullt, så anmäl ditt intresse på studs till Henrik Boresäter på mejladressen nedan.

henrik.boresater@flygandeveteraner.se

Hoppas att vi ses på Västerås Flygmuseum!

ROBERT MALMSTEDT

Daisys besättning till Ärna. Från vänster: Håkan Lif flygtekniker, Marin Ingfeldt pilot, Kjell Nordström Pilot, Eva Jönelid flygvärdinna, Berndt Kvist flygtekniker.

HÅKAN LIF

Många förväntansfulla ansikten inför medlemsflygningen till Flygdagen, trots det mulna vädret.

ARNE OLOFSSON

Mycket folk runt Boeing C17. Globemastern är 51 meter bred.

Försvarsmaktens flygdag 2022

AV LENNART BERNS

Den grupp av entusiastiska medlemmar i Flygande Veteraner som bokat biljett med Daisy till nyinvigda F16 i Uppsala och Försvarsmaktens Flygdag, hade dragit en vinstlott.

Inte bara att få göra en lagom lång flygtur med DC-3:an utan också att få landa och starta ”mitt i smeten” på flygplatsen. Det var nämligen kaos på tillfartsvägarna, och ännu värre då man skulle hem igen. Att då få flyga över alla igenkorkade vägar måste ha känts bra och visar åter hur effektiv den 79-åriga damen fortfarande är. Som en åskådare uttryckte det: ”Det är förstås så här ståndsmässigt man skall anlända till en flygdag”.

Trots gråmulet väder och ett och annat regnstänk, blev flygdagen på återupprättade flygflottiljen i Uppsala en succé. Enligt polisens preliminära beräkningar hade mellan 150 000 och 200 000 besökare tagit sig ut till Ärnafältet norr om staden, där uppvisningar pågick mer eller mindre i oavbrutet sträck från tidig morgon till sex på kvällen.

Flygprogrammet var blandat och innehållsrikt. Morgonens och förmiddagens tunga skyar framtvingade låghöjdsprogram vilket dock enligt mångas mening inte spelade så stor roll.

Imponerade gjorde en fyrgrupp JAS 39 Gripen i tät sammanhållen formation med bara sex/sju meter mellan flygplanen. Det var också premiär för Flygvapnets första JAS 39 E, den senaste versionen av Gripen med större längd och spännvidd, ny motor och ny avionik.

Från Finland kom F-18 Hornet och gruppen Midnight Hawks och från Tyskland Eurofighter Typhoon.

Mäktigast var kanske den åttamotorgiga bombaren Boeing B-52 från USA som gjorde en överflygning, eskorterad av JAS 39 Gripen.

För de historiska inslagen stod bland annat Swedish Air Force Historic Flight med AJ 37 Attackviggen, J 29 Flygande Tunnan, J 32 Lansen och J 35 Draken.

För ljuv propellermusik svarade Flygande Veteraners DC-3 Daisy, Biltemas Spitfire och Mustang samt Team 50 med sina fem Saab Safir. De senare i avancerad flygning i femgrupp med äldste piloten i den aktningsvärda åldern av 78 år!

I markutställningen kunde besökarna på nära håll studera Flygvapnets alla aktuella flygplanstyper, inklusive signalspaningsflygplan och den flygande radarstationen Argus. Svensk Flyghistorisk Förening var på plats tillsammans med ett stort antal andra föreningar, frivilligförsvaret, flygmuseer, Flygvapnets olika tjänstegrenar samt Försvarsmaktens rekrytering.

LARS HELLSTRAND

Dagens flygvärdinna Eva Jönelid tycker att det väsnades lite.

LARS HELLSTRAND

Håkan Lif drar runt propellrarna före start.

LARS HELLSTRAND

Passagerarnas obligatoriska knuffning av Daisy under överseende av tekniske chefen Berndt Kvist.

TOMMY OLSSON

Flygfotointresset gick inte att ta fel på.

FOTO: SAS

Douglas DC-6 – en riktig trotjänare bland stora ”prop-liners”

AV TOMAS RINMAN

I oktober 1971 skulle jag åka på en charterresa till Dubrovnik. Jag hoppades att jag skulle få åka med jetflyg men så blev inte fallet utan jag fick kliva ombord på Transairs DC-6B. Nedresan gick via Sturup där man skulle plocka upp flera passagerare. Resan gick bra men tog lite extra tid jämfört med dagens jetflyg. Hemresan blev något mer dramatisk dock. Sent på kvällen närmade sig DC-6an Sturup för att släppa av passagerare. Nu var det full storm och regnet piskade rutorna och förmodligen fick piloterna kämpa för att hålla planet på rätt kurs och höjd vid inflygningen som var synnerligen omtumlande på grund av turbulensen och som pågick säkert i 20 minuter. Plötsligt dök landningsbanan upp och vi landade med skrikande däck. Det var nog det värsta som många av passagerarna hade varit med om!

Förstorad DC-4

Från fyrtiotalets slut och fram till sextiotalet var DC-6 det vanligast förekommande planet i raden av ”prop-liners” som fanns under den tiden. Under andra världskriget använde amerikanska flygvapnet ett flertal C-54 (DC-4) Skymaster för frakt och persontransport. Men man behövde ett flygplan med större lastkapacitet och med tryckkabin. Därför startade man ett projekt som kallades XC-112 med målet att ta fram en C-54 som var förlängd med två meter, hade starkare motorer, förbättrat avisningssystem och modernare radioutrustning. Vingarna var dock samma som DC-4. I februari 1946 var flygplanet färdigt och gjorde sin jungfruflygning. Nu var dock andra världskriget slut och flygvapnet hade tappat intresset för planet.

DC-6B

Men Douglas-fabriken, som hade utvecklat planet, modifierade nu typen till ett civilt trafikflygplan med beteckningen DC-6 som flög första gången den 29 juni 1946. De första versionerna flög inrikes i USA redan 1947.

Douglas DC-6 var ett av de första flygplanen som kunde flyga jorden runt enligt tidtabell.

American Airlines och United Airlines beställde DC-6:or redan 1946. Pan American använde flygplanet för flygningar över atlanten. Amerikanska Flygvapnet beställde den tjugonionde DC-6an och använde den som ett presidentflygplan med beteckningen VC-118. Detta flygplan fick namnet The Independence efter President Trumans hemstad. Beteckningen Air Force One kom först senare.

Tekniska nyheter på DC-6:

- DC-6 var ett snabbt plan, det första av Douglas passagerarplan som kunde hålla nära 500km/h (300 miles/h) som marschfart
- var försett med tryckkabin och luftkonditionering
- hade avvisning av vingarnas framkant genom uppvärmning vilket möjliggjorde flygning i alla typer av väder
- propellrar som piloten kunde ändra stigningen på så mycket att luften blåstes framåt i stället för bakåt. Detta medförde kortare landningar på våta landningsbanor och mindre tid att taxa flygplanet på marken.

STURE FRIEDNER

Presidentplanet VC-118.

Douglas tillverkade 4 varianter av DC-6.

- DC-6.
- DC-6A fraktversion med lastdörrar fram och bak samt förstärkt golv.
- DC-6B för passagerartrafik. Dessa kunde lasta 49 000 kg och hade CB-17-motorer på 2 500 hk.
- DC-6C med två lastdörrar och borttagbara passagerarsäten

Dessutom gjordes ett antal av presidentplanet C-118/R6D för höga chefer inom armen/flygvapnet och marinen.

Trafik med DC-6

I april 1949 flög United, American, Delta, National och Braniff DC-6 inrikes i USA. United flög dem till Hawaii, Braniff flög dem till Rio de Janeiro och Panagra flög sträckan Miami-Buenos Aires. KLM, SAS och Sabena flög DC-6 över Atlanten. British Commonwealth Pacific Airlines (BCPA) hade DC-6:or som flög från Sydney till Vancouver, och Philippines Airlines flög från Manila till London och Manila till San Francisco.

Pan American använde DC-6B för att starta transatlantiska turistklassflygningar 1952. Flera europeiska flygbolag följde efter med sina egna transatlantiska linjer. DC-6B kunde ofta flyga direkt från östra USA till Europa men behövde tanka i Goose Bay, Labrador eller Gander och Newfoundland när de flög västerut i rådande västliga vindar.

Over the Pole

SAS var först med att flyga med DC-6B kommersiellt över nordpolen till Los Angeles. Redan 1950 ritade SAS, med hjälp av det amerikanska flygvapnet, upp hur man skulle flyga. SAS hade ett nytt gyro som kompenserade för jordens rotation och avdrift vid den magnetiska nordpolen. Olika testflygningar och en avslutande provflygning hade föregått den första officiella passagerarflygningen.

Två år senare var det dags för den första officiella passagerarflygningen längs rutten Edmonton i Kanada och flygbasen Thule på Grönland. Den 15 november 1954 startade OY-KMI, Helge Viking, en DC-6B med flygnummer SK931 från Kastrup. I nästan samma ögonblick startade LN-LMP, Leif Viking, med flygnummer SK932 från Los Angeles. De båda flygplanen möttes sedan över nordpolen och hela händelsen sändes direkt i radio i Sverige, Norge och Danmark.

SAS kunde nu marknadsföra sig som The Polar Airline och över dörrarna på alla DC-6:r stod det First over the Pole och det var i mångt och mycket ett historiskt ögonblick som

SÖDERSTRÖM

TransAirs DC-6B en slaskig vinterdag.

gjorde sig väl i marknadsföringen av flygbolaget. Flygtiden mellan Los Angeles och Köpenhamn minskade nu från 36 till 22 timmar.

Lars Gibson berättar

Flygkapten Lars Gibson som har stor erfarenhet av att flyga DC-6 (och Daisy) berättar: Tomas Rinman bad mig att skriva något om Douglas DC 6 och det gör jag gärna, ty det var en trevlig bekantskap, 6:an alltså. Det började med skolflygning och route-training hos TSA (Transair) i januari 1962. Enligt flygdagboken hade vi bland annat en flygning till Teheran med filtar efter en just timad jordbävning. I samma riktning fick jag deltaga i en flygning till Tokyo en månad senare. Efter hemkomsten var det en månads (!) ledighet, varvid jag passade på att gå en teknisk kurs på DC 3, just innan det helt plötsligt blev behov av en DC 3-kapten. När det senare var dags för befordran blev det DC 7 med tillhörande teknisk kurs.

Nästa gång jag träffade på DC 6 var i Congo 1973. ICAO (specialorgan inom Förenta Nationerna) hade anställt mig som rådgivare till Lina Congo. När jag informerade detta flygbolags chef om att besättningen på bolagets DC-6 ägnade sig åt ”monkey business” ersatte han dem med både en ny kapten och en ny flygmaskinist. För att han inte skulle flyga med tvåmansbesättning, föreslog jag mig som co-pilot. Bland annat transporterade vi tobaksblad norrut till en plats med namnet Ngaoudere och sedan kött på återvägen. Eller tvärtom. I varje fall fick jag med mig en lammstek till Brazzaville till julaftonen det året. Tyvärr hade slaktaren inte tagit bort njurarna. Sonen fick provsmaka och konstaterade urinlukt. När han påföljande dag besökte huvudstadens swimmingpool tyckte han att det luktade lammstek!

En annan ICAO-anställning var i Bolivia. Återigen var jag involverad i flight operations. Även denna gång gällde det en frakt med kött med DC 6. Återigen vid juletid, närmare bestämt den 20 december 1979. Eftersom jag skulle examinera co-piloten tyckte kapten Marowsky, att jag skulle sitta i vänsterstolen. När vi mötte ett rätt kraftigt moln, var jag beredd att stiga och flyga över detta, men bestämde ändå att flyga rätt igenom. Det förvånade mig hur väl jag mindes

procedurerna för att förebygga isbildning. Detta tack vare grundutbildningen hos TSA 17 år tidigare.

Hammarskjöldsolyckan

Den 18 september 1961 förolyckades FN:s generalsekreterare, svensken Dag Hammarskjöld, i en flygkrasch med DC-6B i Ndola i nuvarande Zambia, den dåvarande brittiska kolonin Nordrhodesia. När ett kanadensiskt filmbolag skulle spela in filmen om SE-BDY som förde Dag Hammarskjöld till N´dola, föreslog utredaren Sven E. Hammarberg att Lars Gibson skulle vara teknisk rådgivare.

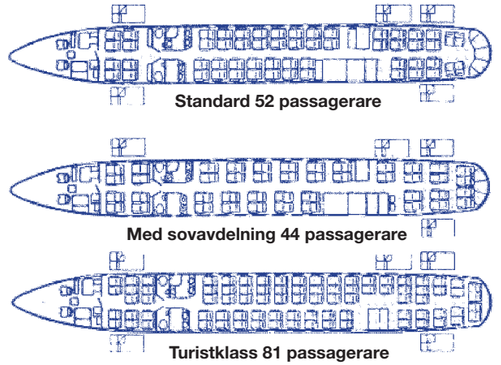
– Alla i besättningen på SE-BDY hade varit i luften i minst sex timmar före under en viss stress. Mekanikern och copiloten hade även flugit föregående natt till Elisabethville och tillbaka. Afrika är extra svart på natten. Trötthetен bidrar till att man glömde höjdbegränsningen 6 000 fot. Ibland undrar jag också om besättningen verkligen hade ett korrekt landningskort, fast det är ju väldigt modigt av mig att ifrågasätta. Lågflygning i kuperad terräng på natten då marksikt saknas bör ju i vilket fall undvikas.

Om att flyga DC-6? ”Ja, den var tyngre och därmed stabilare i luften än DC-3. Lättare att landa i sidvind. Några incidenter kan jag ej påminna mig i skrivande stund”.

DC-6 flyger fortfarande

Totalt tillverkades 174 DC-6, 73 DC-6A, 105 C-118 och 25 R6D, sammanlagt 665 flygplan. År 2003 var omkring 100 fortfarande i tjänst. Sista leverans av en DC-6 skedde 17 november 1958 till jugoslaviska JAT. Näst sista leveransen flyger än i dag hos Red Bull. Det finns fortfarande flera DC-6 som flyger, men under de sista tjugo åren har ett femtiotal DC-6 hamnat på olika museer runt om i världen.

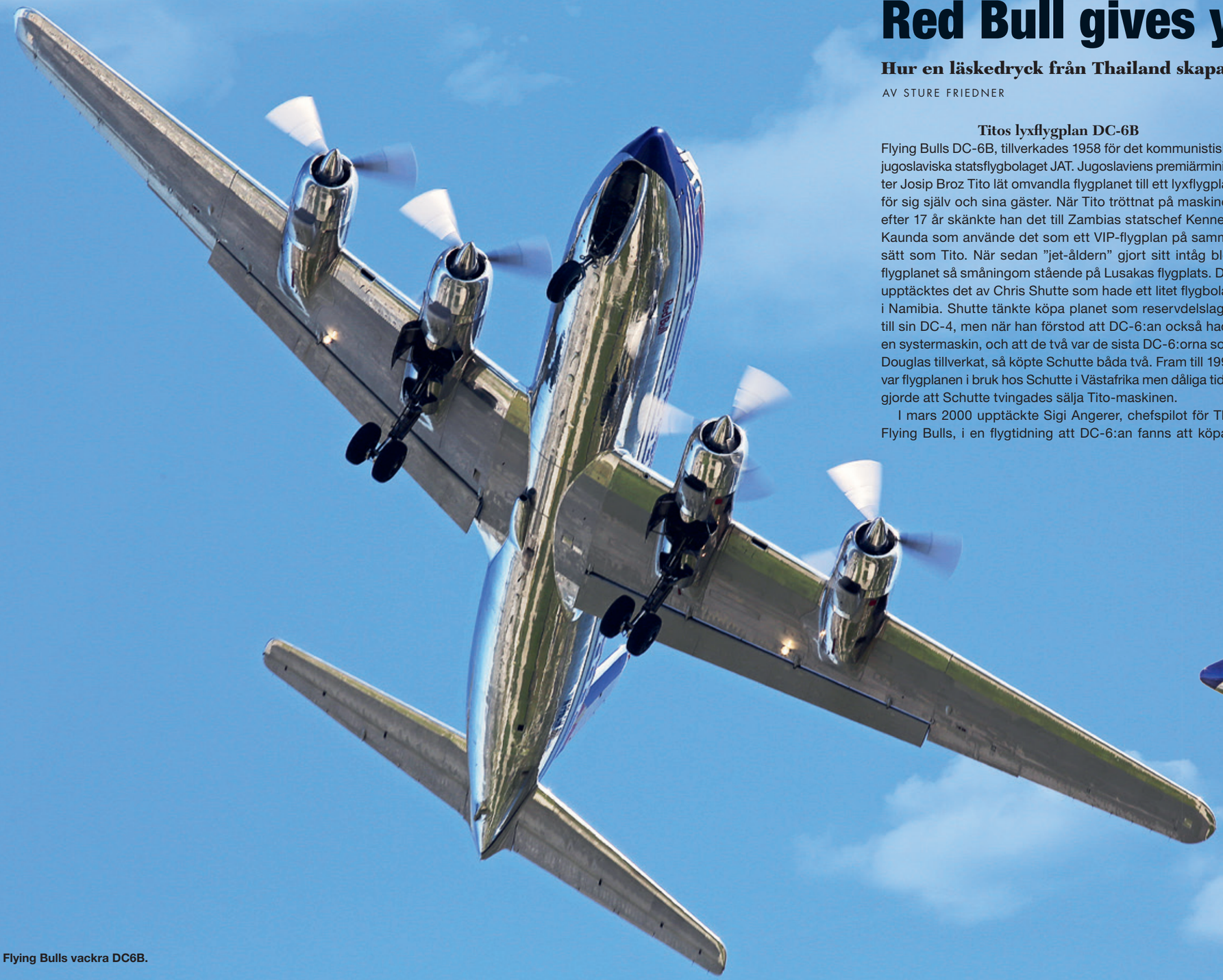
DC-6:or som överlevde in i jetåldern, ersattes när det gäller interkontinental passagerarflygning av Boeing 707 och Douglas DC-8.



DC-6:ans olika passagerarkonfigureringar.

Tekniska data

Variant	DC-6	DC-6A (fraktversion)	DC-6B
Besättning	Tre till fyra	Tre till fyra	Tre till fyra
Kapacitet	48 – 68 Passagerare	12,786 kg last	42 – 89 Passagerare Max seating 102
Längd	30,66 m	32,18 m	32,18 m
Spännvidd	35,81 m	35,81 m	35,81 m
Höjd	8,66 m	8,66 m	8,66 m
Vingyta	135,9 m²	135,9 m²	135,9 m²
Vikt	23 844 kg	20 803 kg	25 110 kg
Max takeoff vikt	44 100 kg	48 600 kg	49 000 kg
Motorer (4x)	Pratt & Whitney R-2800-CA15 ”Double Wasp” radial engine, 1 800 hk med vatteninsprutning	Pratt & Whitney R-2800-CB16 ”Double Wasp” radial engine, 2 400 hk	Pratt & Whitney R-2800-CB17 ”Double Wasp” radial engine, 2 500 hk
Propellrar	Hamilton Standard 43E60 ”Hydromatic” constant-speed props med autoflöjning och omvänd dragkraft		
Marschhastighet	501 km/h	507 km/h	507 km/h
Bränslekapacitet	17 874 liter		20 865 liter
Räckvidd	7 377 km	5 460 km vid max last 7 995 km Max fuel	4 830 km vid max last 7 600 km Max fuel
Marschhöjd		6 700 m	7 600 m



GUNNAR ÅKERBERG

Flying Bulls vackra DC6B.

Red Bull gives you wings

Hur en läskedryck från Thailand skapar intresse för flygplan med propeller.

AV STURE FRIEDNER

Titos lyxflygplan DC-6B

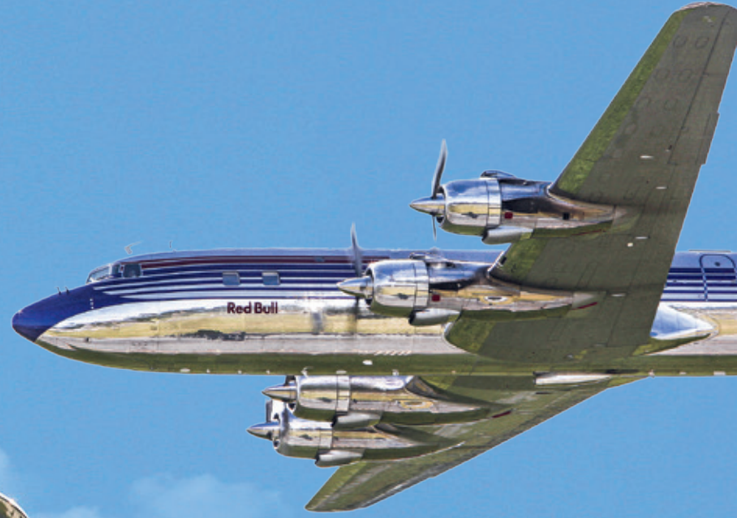
Flying Bulls DC-6B, tillverkades 1958 för det kommunistiska jugoslaviska statsflygbolaget JAT. Jugoslaviens premiärminister Josip Broz Tito lät omvandla flygplanet till ett lyxflygplan för sig själv och sina gäster. När Tito tröttnat på maskinen efter 17 år skänkte han det till Zambias statschef Kenneth Kaunda som använde det som ett VIP-flygplan på samma sätt som Tito. När sedan ”jet-åldern” gjort sitt intåg blev flygplanet så småningom stående på Lusakas flygplats. Där upptäcktes det av Chris Shutte som hade ett litet flygbolag i Namibia. Shutte tänkte köpa planet som reservdelslager till sin DC-4, men när han förstod att DC-6:an också hade en systermaskin, och att de två var de sista DC-6:orna som Douglas tillverkat, så köpte Schutte båda två. Fram till 1999 var flygplanen i bruk hos Schutte i Västafrika men dåliga tider gjorde att Schutte tvingades sälja Tito-maskinen.

I mars 2000 upptäckte Sigi Angerer, chefspilot för The Flying Bulls, i en flygtidning att DC-6:an fanns att köpa i Afrika. Angerer reagerade snabbt och bara två dagar senare upprättades ett köpekontrakt.

STURE FRIEDNER

Red Bulls DC-6B – ädelträ och stoppade soffor.

Restaureringen i Red Bulls servicehangar i Salzburgs tog fyra år och tiotusentals arbetstimmar. Planet fick en ny lyxig interiör med det historiska helhetsintrycket bevarat samt fyra nya motorer och modern elektronik ombord. Under det kom-



plexa restaureringsarbetet demonterades flygplanet helt. Slutresultatet blev en DC-6B i bättre skick än då det var nytt. 2013 omregistrerades planet från det amerikanska N996DM till det österrikiska OE-LDM. Flygplanet är målat som en burk Red Bull.

Red Bull

Den thailändske apotekaren Chaleo Yoovidhya hade skapat drycken Krating Daeng som på thailändska betyder ungefär röd tjur. Yoovidhya marknadsförde sin dryck till arbetare och studenter och presenterade sin produkt som ett sätt att öka deras prestationsförmåga. Förutom socker och smakämnen innehöll drycken en större mängd koffein och även Taurin, en småmolekylär aminosyra som anses vara uppiggande. Han marknadsförde sin dryck vid olika thailändska sportevenemang och i sporttidningar och drycken blev populär.Dietrich Mateschitz, en österrikisk entreprenör av kroatiskt ursprung, var i Thailand och upplevde att Krating Daeng botade hans jetlag. Mateschitz insåg att drycken kunde vara något att satsa på och sökte upp Yoovidhya som ställde sig positiv till ett samarbete. Mateschitz ändrade därefter smaken lite och lät kolsyra den så att den även skulle passa västerländningar. 1984 grundade de två Red Bull GmbH i Fuschl am See några mil från Salzburg och började tillverka Krating Daeng med Mateschitz som verkställande direktör. I samband med detta ändrade man namnet till Red Bull som ju var en direkt översättning från thailändska. Namnet Red Bull hör i dag till ett av världens mest kända varumärkesnamn. Aromen som används för Red Bull produceras fortfarande i Bangkok.1987 sålde Mateschitz och Yoovidhya sin första burk Red Bull i Europa och när det gick bra så började man sälja energidrycken även i andra länder och verksamheten växte. De fortsatte att marknadsföra även Kraeting Daeng och använder samma logotyp på bägge dryckerna, en röd tjur på en gul sol.

Red Bull GmbH är i dag majoritetsägt och kontrollerat av Yoovidhyas arvingar och Mateschitz.

Smart marknadsföring

Orsaken till Red Bulls enorma framgång ligger inte enbart i en bra produkt utan även i dess utstuderade marknadsföring. Förutom dess lätt igenkännbara blanka aluminiumburkar har Mateschitz sett till att skapa en ”varumärkesmyt” omkring sin produkt. Detta har skett genom att medvetet satsa på sponsring av extremsporter som då, är tanken, skall kopplas samman med drycken Red Bull som skall ge extrem energi och framgång. Företaget började redan 1989 sponsra Formula 1-racing och så småningom även ordna egna tävlingar och växte senare till att sponsra även basket och fotboll och många andra sporter. Välkänt är sponsringen av cliff diving, surfing, skid- och skridskoåkning, freestyle motorcross, rallycross och, givetvis, flygracing. Man har även konstsalonger och mycket, mycket annat. Energidrycken

STURE FRIEDNER

Piloten Toni Eichhorn flyger The Flying Bulls North American AT-6.

har skapat en marknad för över 150 typer av produkter.

Därtill kommer att man startat underavdelningar som marknadsför enegidrycken; The Flying Bulls, och The Flying Bulls Aerobatics Team, samt Red Bull Air Race World Championship, med flera.

The Flying Bulls

Sigi Angerer, trafikpilot från Tyrolen, köpte på 1980-talet en North American T-28 Trojan och tog den till Innsbruck för renovering. Han skaffade snart även ett amfibieplan Grumman G44 Widgeon, och jaktflygplanet Chance Vought F4U-4 Corsair.

I Innsbruck träffade Sigi Angerer Red Bulls VD Dietrich Mateschitz. Mateschitz insåg reklamvärdet hos flygplanen och kom på den nu så kända reklamslogan ”Red Bull ger dig vingar”och så föddes The Flying Bulls. Pengar fanns det gott om så man köpte in fler veteranplan till gruppen som fick uppträda på flygdagar och varhelst Red Bull hade aktiviteter – givetvis med namnet Red Bull tydligt synligt på flygplanen.

Gruppen består i dag ett 10-tal flygplan: Chance Vought F4U-4 ”Corsair”, North American B-25J ”Mitchell”, Lockheed P-38 ”Lightning”, North American T-28B (som tyvärr förolyckades 20 juni 2022), North American P-51D Mustang, Bell Cobra 209 helikopter och många fler, alla i allra bästa skick och flugna av skickliga piloter. Titos DC-6B är The Flying Bulls kronjuvel.

I slutet av 1990-talet behövde man mer plats för flyg-

RED BULL

Besökshangaren Hangar 7 till vänster, servicehangaren Hangar 8 till höger.

RED BULL

Flying Bulls blankpolerade Lockheed P-38 ”Lightning”.

planen och lät bygga Hangar 7, en spektakulär hangar på Salzburgs flygplats. Hangar 7 följdes snabbt av en tvillinghangar, Hangar 8.

Hangar 7 är öppen för besökare medan Hangar 8 är stängd för utomstående då den används för service och reparationer av flygplanen.

Genom de nya hangarerna fick The Flying Bulls en permanent adress 1999.

The Flying Bulls Aerobatics Team startade redan 1989 som en tjeckisk konstflyg-grupp.

1999 började Mateschitz sponsra dem och de blev inordnade under The Flying Bulls. Gruppen består av fyra mycket erfarna piloter. Två av piloterna flyger ”till vardags” JAS-39 Gripen. Gruppen har nyligen ombildats och fått nya flygplan, XtremeAir Sbach 342, extrema tyska aerobatik-maskiner. Gruppen uppträder tillsammans eller var och en för sig varhelst det finns anledning att visa upp sig.

Red Bull Air Race World Championship startades 2003 – givetvis också som ett reklamjippo för Red Bull. Här skall skickliga piloter i högsta fart navigera i en bana mellan 18 meter höga pyloner av papper på snabbaste tiden. Pylonerna står på plattformar i vattnet och blåses upp av fläktar underifrån. Tävlingarna är mycket spektakulära genom att man placerat tävlingarna mitt i storstäder runt om i världen, men inte i Stockholm. Här ansåg man att det var för riskfyllt – och att det inte stämde med de styrandes ”miljöprofil”.

Efter att ha haft 14 mycket framgångsrika säsonger av spännande luftracing i städer över hela världen tog Red Bull beslutet att helt dra sig tillbaka från att organisera tävlingarna 2019, men har åter börjat tävla 2022.

PETER LIANDER

Daniel Ryfa i sin Sukhoi SU-26.

RED BULL

Svenske Air Race-piloten Daniel Ryfa.

Sveriges mest framgångsrike pilot

Svensken Daniel Ryfa har deltagit och vunnit i Red Bull Air Race World Championship i utmanarklassen. Daniel är Sveriges genom tiderna mest framgångsrike avance-pilot. Han bor nu i Skåne men har haft hangar på Skå Edeby flygfält och vi är många som fått se honom snurra runt i sin gul-röda Sukhoi SU-26 eller hans självbyggda gröna dubbeldäckare SE-5 både på Skå och vid olika flygdagar. Daniel har alltid vetat att han skulle ägna sig åt flyg och utbildade sig till trafikpilot. Hans far har berättat att när Daniel i skolan skulle rita en ängel så ritade han en propeller på den – för att den skulle kunna flyga. En sann flygnörd redan som barn …

84001 och 84003 är åter i Sverige. Den sorgliga synen av de nedmonterade planen på Säve.

Sveriges första Hercules 84001 i sin krafts dagar.

Generationsväxling i svenska HERCULES familjen

Den sorgliga synen av svenska 84001 och 84003 avställda hos Marshall Aerospace i Cambridge efter fullgjort värv.

AV LARS WISSING FOTO: LENNART BERNS

Lockheed C-130 Hercules är ett stort fyrmotorigt transportflygplan med turbopropmotorer. Sverige var första land i Europa att operera C 130 Hercules. Redan 1965 hyrde man en C130 E från USA, vilken man efter kort tid köpte. Typen fick beteckning Tp 84 och den första blev följdriktigt 84001. C 130 hade redan använts i USA sedan 1956, men E versionen var vidareutvecklad med bland annat nyare motorer. När 84001 kom i tjänst hade den ungefär samma lastförmåga som samtliga Tp 79 (DC 3/C47) tillsammans som Sverige hade i tjänst.

Flygplan 84002 kom 1969 och modifierades senare till tankflygplan men med bibehållen transportkapacitet. Fyra år senare köptes 84003 och 1975 ytterligare ett. Inför avvecklingen av Tp 79 köptes 1981 fyra till, denna gång C 130 H den då modernaste versionen och äldre plan uppdaterades till H standard.

De första ställdes upp i England

Flygplan 84001 och 84003 togs ur tjänst 2014 och ställdes upp hos Marshall Aerospace i Cambridge. Marshall hade hand om tyngre service på alla de svenska Herculesplanen. Flygplan 84002 som modifierats till tankflygplan är dock fortfarande i tjänst.

Idag är de är de senast köpta planen över 40 år och ganska slitna, vilket betyder minskad tillgänglighet och höga timkostnader. Flygvapnet har därför analyserat olika alternativ för framtiden. Ett har varit att uppgradera planen till en nivå som motsvarar J standard, något som USAF har nyligen beslutat att göra för ett antal plan. För Sverige skulle det innebära kapacitetsbrist genom att aktuella flygplan skulle vara ur tjänst under lång tid

Förslaget är i stället att köpa begagnade C 130 J, som finns förrådsställda i Italien. Dessa flygplan är ca 20 år gamla, men helt moderna med modern avionik, LCD displayer, head up display (HUD), sexbladiga propellrar och motorer med mer än 30% högre effekt men 15 % lägre bränsleförbrukning. Flygplanen ska i så fall levereras två per år med början 2023.

Hercules tillbaka till Sverige

Fpl 84001 och 84003 som stod i England avsågs först skrotas på plats, men de har helt nyligen transporterats tillbaka till Sverige på lastbil. 84001 kommer att tillföras museet på Säve, medan 84003 eventuellt kommer att skrotas.

84003 här tillsammans med en norsk systermaskin.

Förstärkning i Service Center på Bromma

Vi behöver öka ut vår bemanning på Bromma!

Det gäller att vara tillhands för våra kunder och medlemmar. Vi hjälper till med frågor om medlemskap, medlemsflygningar med Daisy, försäljning av flygrelaterade artiklar och allmän kontakt med kunder och medlemmar.

Viss datorvana, intresse av kundservice och att trivas med samtal om flyg är bra egenskaper för den som vill jobba några timmar i veckan hos oss. Ett gott humör är en tillgång. Gärna pensionär som vill umgås i trevligt sällskap.

Hör av dig till oss på Service Center på Bromma, 08 29 50 33 eller per mail:
medlemsservice@flygandeveteraner.se

THOMAS WOXBERG

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

De Havilland DHC-1 Chipmunk.

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

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

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

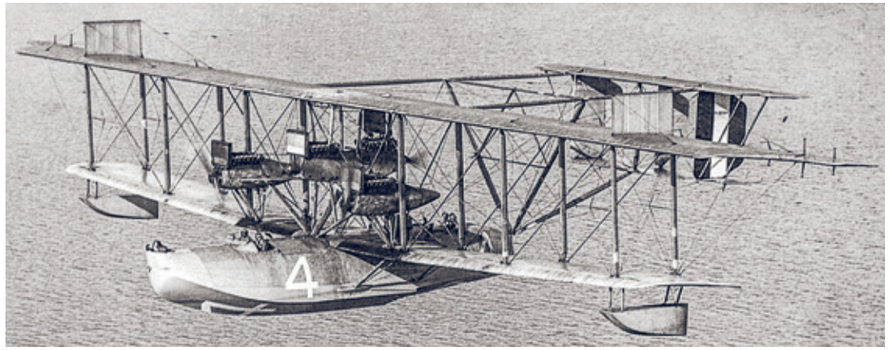
Via Museets hemsida **www.flygmuseum.com** under fliken ”Medlemsflygningar” hittar du en emailadress till respektive maskin där du enkelt kan ta en kontakt om du vill uppleva äkta flyghistoria. Skriv bara kort dina kontaktuppgifter (email & telefonnummer) så får du mer information om turförslag, pris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

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

- Piper PA-30 - Twin Comanche
- de Havilland DHC-1 Chipmunk
- Sk 16A Harvard
- Yakovlev Yak-52

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

Västerås Flygmuseum
utställningar • evenemang • simulatorer



Curtiss NC-4 på väg över Atlanten. Flygbåt med 4 motorer och 6 besättningsmän.

Charles Lindbergh var inte först över Atlanten!

AV STURE FRIEDNER

1913 satte tidningen Daily Mail upp ett pris om 10 000 £ för det första flygplan som flög från Nordamerika till de brittiska öarna (eller tvärt om) på mindre än 72 timmar.

Ingenjören Glenn Curtiss var en framstående tillverkare av motorcykelmotorer och hade även vunnit hastighetstävlingar på MC. På inrådan från uppfinnaren Alexander Graham Bell började Curtiss konstruera flygmaskiner. Detta gick så bra att han vann flera priser med bland annat biplanet June Bug med sig själv som pilot. Han erhöll U.S. flyglcertifikat nr 1 – medan Wilbur Wright (med världens första motordrivna flygplan) fick certifikat nr 5. Detta gav nog en viss tröst för Curtiss som förlorat en bitter patentstrid mot Wright om uppfinningen av flygplanens skevroder.

Glenn Curtiss räknas i dag som en av historiens viktigaste personer för det moderna flyget. Vid denna tid, då det inte fanns hårda släta flygfält, insåg han fördelen med sjöflygplan som ju kunde starta och landa på sjöar och vattendrag, och började experimentera med sådana. I juli 1911 lyckades Curtiss flyga med sitt ”hydro-aeroplaneA1” Triad. Triad var ett amfibieflygplan med uppfällbara hjul och kunde avvändas både på land och på vatten. Curtiss lyckades sälja planet till den amerikanska Marinen vilket ledde till ett långvarigt samarbete dem emellan. Härigenom har Glenn Curtiss kommit att kallats *The Father of Naval Aviation.*

Den lyckade konstruktionen av Triad uppmärksammades av den pensionerad brittiske sjöofficeren John Cyril Porte som var på jakt efter en partner för att flyga över Atlanten och vinna det pris som Daily Mail hade satt upp. För att erövra priset byggde Porte och Curtiss 1914 tillsammans en lyckad konstruktion, flygbåten America med två motorer. Men Första Världskriget kom emellan, så de fick aldrig chansen att tävla med planet.

Under WWI tillverkade Curtis fabrik Curtiss Aeroplane and Motor Company inte bara sjöflygplan utan även ett stort antal andra typer av flygplan, de flesta mindre landflygplan. Ett av de mest kända är skolflygplanet *Jenny.*

U-båtspanare

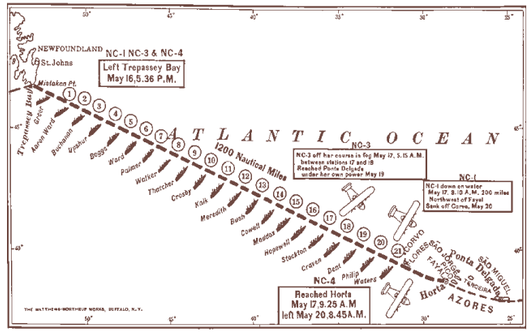
Porte, tillbaka till England på grund av kriget, insåg vilken nytta militären skulle ha av ett sjöflygplan för att spana efter u-båtar. Han Lyckades också sälja flera flygbåtar av samma typ som America till The Royal Naval Air Service i England. Curtiss och Porte fortsatte att samarbeta och tog fram en förbättrad version av America med starkare motorer och ett ”steg” i bottnen som gjorde att skrovet lättare kunde släppa från vattnat när det startade, detta var också en ”världsnyhet”. Totalt sålde Curtiss och Porte 68 stycken av den förbättrade typen till den amerikanska marinen.

Långsamma flygbåtar

1917 lade den Amerikanska Marinen en beställning hos Curtiss Aeroplane and Motor Company på fyra identiska sjöflygplan med fyra motorer och extra lång räckvidd. Flygplanen döptes till NC-1 (Navy Curtiss 1), NC-2, NC-3 och NC-4. Det sista flygplanet, NC-4, testflög den 30 april 1919 – men då var kriget redan slut och behovet av ubåtsspaningsplan hade försvunnit. Men officerare i den amerikanska flottan ville ändå testa sjöflygplanens förmåga genom att göra en

Glenn Curtiss

John Cyril Porte och Glenn Curtiss sjöflygplan America.



Routen Newfoundland till Azorerna och alla stödfartygen som visade vägen 1919.

transatlantisk flygning med dem, något som aldrig gjorts förut. Drivande för projektet var löjtnant A.C. Read som blev befälhavare och navigatör i NC-4. Men Daily Mails pris siktade man inte på, man insåg från början att man inte skulle kunna flyga sträckan på bara 72 timmar med de långsamma flygbåtarna.

Detta var alltså 1919 med en flygteknologi som ännu inte hunnit utvecklas. Motorerna man hade att tillgå (i USA) var svaga jämfört med de som kom att tillverkas något årtionde senare och de var stora och tunga. Därtill var sjöflygplanen ”båtar med vingar” och flög, som sagt, långsamt. De kunde inte flyga nonstop över Atlanten utan man fick schemalägga flera tanknings- och reparationsstopp utefter vägen. Dessa stopp tjänstgjorde också som besättningsmännens måltids-, sömn- och vilopauser - och tillfällen att smörja motorerna. Man lade därför rutten: New York – New Foundland – Azorerna – Lissabon – Plymouth.

NC-4-medaljen som tilldelades alla i besättningen på NC-4.

NC-1, NC-3 och NC-4 startade från New York den 8 maj 1919 (NC-2 använde man som reservdelslager). Kursen sattes mot Newfoundland i Kanada men med flera planerade stopp på vägen dit. Utefter kusten hade Amerikanska Marinen placerat ut fartyg för att visa vägen och för att rädda sina besättningsmän i händelse av en nödsituation. Väl framme i Newfoundland tog man några dagars vilopaus.

Över Atlanten

Den 16 maj avgick de tre Curtiss flygbåtarna från Newfoundland till Azorerna. Detta var det längsta ”benet” på resan och kunde inte genomföras på en enda dag utan krävde många timmars nattflygning.

22 amerikanska jagare var därför ”parkerade” på cirka 80 km avstånd från varandra längs hela rutten. Under natten var de starkt upplysta för att synas och lös dessutom med sökarljus mot himlen och avfyrade raketer för att hjälpa flygarna att hitta vägen.

De tre sjöflygplanen, som ju flög på låg höjd, stötte dock på tjocka dimbankar längs vägen och NC-1 och NC-3 tvingades landa på öppet hav då de inte längre kunde se horisonten i dimman och mörkret vilket gjorde flygningen extremt svår. NC-1 skadades vid landning i den grova sjön och kunde inte lyfta igen. NC-3 hade mekaniska problem men piloterna lyckades ändå taxa sitt plan de cirka 370 km som var kvar till Azorerna, en bedrift i sig i de höga vågorna. Men planet var så illa tilltygat att det sedan inte kunde fortsätta atlantflygningen.

Bara NC-4 kom fram

Efter att ha flugit hela natten och större delen av nästa dag nådde NC-4 staden Horta på Faial Island på Azorerna den 17 maj. Man hade då flugit cirka 1900 km på 15 timmar och 18 minuter. Besättningen vilade upp sig i tre dagar på Azorerna innan de lyfte igen, denna gång mot Lissabon. Men planet drabbades av mekaniska problem och man var tvungna att landa på nytt, denna gång vid Ponta Delgada vid ön Sao Miguel. Efter flera dagars reparationer lyfte NC-4 igen den 27 maj. Återigen fanns det krigsfartyg placerade längs rutten för att visa vägen och NC-4 landade lyckligt i Lissabons hamn efter en flygning på 9 timmar, 43 minuter.

Flygning från Newfoundland till Lissabon hade tagit totalt 10 dagar och 22 timmar varav faktisk flygtid – bara – var 26 timmar och 46 minuter.

Ett ungerskt frimärke från 1978 som uppmärksammade händelsen.

NC-4 flög senare vidare till England och anlände till Plymouth den 31 maj och togs emot under stora hyllningar. Således blev NC-4 det första flygplanet av något slag som flög hela vägen över Atlanten!

NC-4 demonterades sedan i Plymouth och lastades på ett fartyg för återresan till New York.

Deltog inte i tävlingen

Curtiss-flygplanen deltog alltså inte i Daily Mails tävling eftersom den amerikanska flottan aldrig avsett att deras flygning skulle slutföras på mindre än 72 timmar, som var ett krav i tävlingen. Kongressen tilldelade dock besättningen en ny militär dekoration, NC-4-medaljen som bevis på deras – och USA´s bragd. NC-4 finns i dag att beskåda på National Naval Museum, Pensacola, Florida.

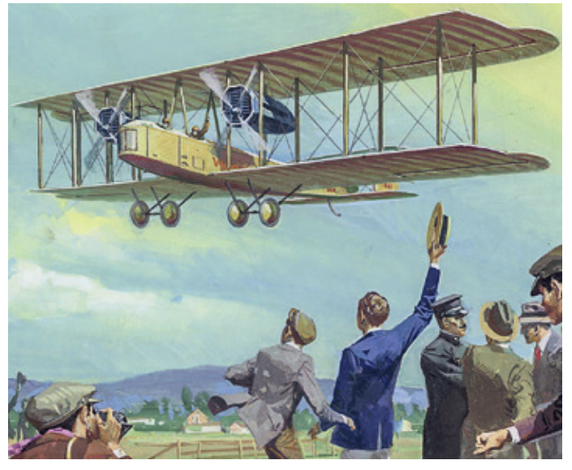
Bedriften glömd efter två månader!

Storverket att göra den första transatlantiska flygningen överskuggades kort därefter av den första flygningen nonstop över Atlanten. Denna bedrift gjordes samma år (1919) av två engelsmän, John Alcock och Arthur Whitten Brown, i ett dubbeldäckat bombplan (ej sjöflygplan) från Första Världskriget. De två piloterna flög från Newfoundland till Irland direkt utan mellanlandningar den 14–15 juni 1919 på 16 timmar och 27 minuter. Följaktligen vann Alcock och Brown priset på 10 000 pund som Daily Mail hade utlyst 1913.

8 år senare, 1927, flög svenskättlingen Charles Lindbergh ensam nonstop från New York och ända till paris, men det är en annan historia.

STURE FRIEDNER

NC-4 finns i dag på National Naval Museum i Pensacola, Florida.



Målning som visar Alclock & Browns ankomst till Irland 1919 i deras engelska Vickers-Vimy från WWI.

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 medlemma och företag. Tack!
Följande förteckning redovisar alla aktiva faddrar per den 30 september 2022.

Stefan Söderlundh	- Höger propeller - 2022 **(1 år)**
Carlos Costa	- Höger huvudhjul - 2022 **(1 år)**
Gunnar O Johansson	- Sporrhjul - 2022 **(1 år)**
Johan Sundberg	- Motorkåpor x 3 vänster motor - 2022 **(1 år)**
Johan Sundberg	- Motorkåpor x 3 höger motor - 2022 **(1 år)**
Tomas Tegner	- Tändstift (28st) vänster motor - 2022 **(3 år)**
Aero-Tronic Ltd	- Färdmekanikerstol - 2022 **(1 år)**
Göran Fransson	- Navigatörsstol - 2022 **(1 år)**
Gunnar Sköld	- Vänster höjdmätare - 2022 **(1 år)**
Kent Kääntä	- Flygplansur - 2022 **(1 år)**
Henrik Spak	- Transponder #2 - 2022 **(1 år)**
Gunnar O Johansson	- Fönster höger sida #1 - 2022 **(1 år)**
Joakim Holmström	- Passagerarstol 3A - 2022 **(3 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 3B - 2022 **(1 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 3C - 2022 **(1 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 3D - 2022 **(1 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 4C - 2022 **(1 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 4D - 2022 **(1 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 6A - 2022 **(1 år)**
Kent Oderud	- Passagerarstol 6B - 2022 **(1 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 6C - 2022 **(1 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 6D - 2022 **(1 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 7C - 2022 **(1 år)**
AB Hallquist Återvinning	- Passagerarstol 7D - 2022 **(1 år)**
Gustav Wilske	- Toalett - 2022 **(1 år)**
Ingela Hennert	- Stabilisator - 2021 **(1 år)**
Mats Lindström	- Fena - 2021 **(1 år)**
Isak Molin	- Sidrodertrim - 2021 **(1 år)**
Lennart Ledin	- Klaff - 2021 **(1 år)**
Carlos Costa	- Sporrhjul - 2021 **(1 år)**
Johan Sundberg	- Motorkåpor x 3 vänster motor - 2021 **(1 år)**
Johan Sundberg	- Motorkåpor x 3 höger motor - 2021 **(1 år)**
Gunnar O Johansson	- Vänster startmotor - 2021 **(1 år)**
Erik Ahlsund	- Vänster magnet, vänster motor - 2021 **(1 år)**
Anders Bergmark	- Vänster hydraulpump (motordriven) - 2021 **(1 år)**
Lars Sjöberg	- Vänster oljekylare - 2021 **(1 år)**
Madelene Persson	- Fraktdörr - 2021 **(1 år)**
Kent Oderud	- Höger pilotstol - 2021 **(1 år)**
Lars-Gunnar Fredriksson	- Färdmekanikerstol - 2021 **(1 år)**
Aero-Tronic Ltd	- Färdmekanikerstol - 2021 **(1 år)**
Björn Hedenström	- Vänster ratt - 2021 **(1 år)**
Gunnar Sköld	- Höger höjdmätare - 2021 **(1 år)**
Håkan Söderholm	- Nödkompass - 2021 - **(1 år)**
Nils-Åke Siversson	- Höger bränsleväljare - 2021 **(3 år)**
Gunnar O Johansson	- Vänster sidoruta cockpit 2021 **(1 år)**
Syrene Alphonse	- Passagerarstol 1A - 2021 **(1 år)**
Erik Alphonse	- Passagerarstol 1B - 2021 **(1 år)**
Christer Persson	- Passagerarstol 2D - 2021 **(1 år)**
Joakim Holmström	- Passagerarstol 3A - 2021 **(1 år)**
Stieg Å Ragnar	- Passagerarstol 4A - 2021 **(5 år)**
Jan Ragnar	- Passagerarstol 4B - 2021 **(3 år)**
Christer Persson	- Passagerarstol 6D - 2021 **(1 år)**
Eva Mårtensson	- Passagerarstol 7D - 2021 **(1 år)**
Jan Carlerud	- Reservtändstift (28st) - 2021 **(1 år)**
Ragge Jagero	- HF-radio - 2021 **(100 år)**
Leif Andersson	- Höger magnet, vänster motor - 2020 **(5 år)**
Leif Andersson	- Höger magnet, höger motor - 2020 **(5 år)**
Rune Sahlberg	- Antikollisionsljus - 2020 **(3 år)**
Peter Strand	- Passagerarstol 1D - 2020 **(5 år)**
Bertil Lindholm	- Stege till ingångsdörr - 2020 **(2 år)**
Leif Andersson	- Höger startmotor - 2019 **(5 år)**
Aero-Tronic Ltd	- Färdmekanikerstol - 2019 **(3 år)**
Göran Fransson	- Navigatörsstol - 2019 **(3 år)**
Lillis Finnborg	- Nödsändare (ELT) - 2019 **(5 år)**
Ulla Järvinen	- Passagerarstol 2C - 2019 **(3 år)**

Stort tack alla som skänkte en gåva för att fylla Daisys tankar!

Alla som har bil vet hur dyrt det är att tanka nuförtiden och detsamma gäller givetvis även Flygande Veteraner och Daisy, fast många gånger om! Att fylla de två främre tankarna, som rymmer 750 liter vardera, med AVGAS 100LL flygbensin, kostar med ett literpris på ca 33 kronor, totalt nästan 50.000 kr! Det är en tung utgift för en förening som inte har haft några intäkter på länge.

I samband med flygträning för att piloterna skulle få återuppta sin behörighet att flyga DC-3 startade vi därför en insamling på Facebook, där alla som ville hjälpa till kunde bidra med en gåva. Samma upprop skickades ut i ett nyhetsbrev via mejl till alla medlemmar. När insamlingen var avslutad hade vi nästan nått upp till 50 000 kronor! Ungefär hälften av gåvorna kom in via Facebook och resten via sidan "Stöd oss" på hemsidan, där man kan skänka en gåva med antingen kort eller Swish.

ROBERT MALMSTEDT

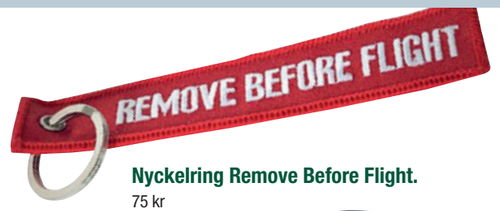
Tack för gåvorna!

Vi vill härmed rikta ett stort och hjärtligt tack till alla som skänkte en slant till insamlingen! Vi har visat att vi kan nå vårt mål om vi gör det tillsammans! Det bådar gott för framtiden!

Om du missade insamlingen, men ändå vill skänka en slant, så går det utmärkt att göra det på vår hemsida på länken "Stöd oss". Alla gåvor, stora som små är betydelsefulla och gör verklig skillnad!

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

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

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

Nyckelring
Flygande Veterners märke i emalj. 70 kr

Keps
Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt.
180 kr

Returadress:
Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 41
168 67 BROMMA

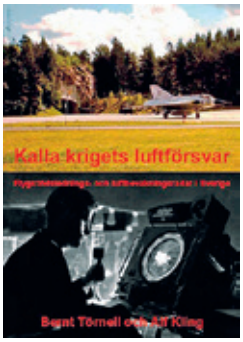
B

SVERIGE
PORTO BETALD

flygande veteraner Butiken Bromma

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

Böcker



Kalla krigets luftförsvar

Bernt Törnell, Alf Kling
264 sidor A4
345 kr
Svenska luftförsvaret under Kalla kriget beskrivs som en helhet. Centralt tema är människorna som bidrog till ett väl fungerande lednings- och övervakningssystem.

Daisy. The History of C-47/DC-3 in World War II

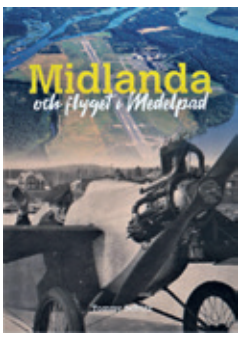
Christer Bergström
130 sidor häftad
145 kr **Engelsk text**
Allt om Daisys fascinerande historia under andra världskriget. Unika bilder från Daisys tid i US Army Air Force, bland annat ur pilotens privata fotoalbum.

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

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.

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.

NYHET!

Vingprofiler

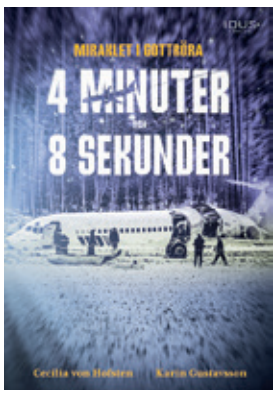
Christina Lindberg/ Lennart Berns. 221 sid A 4 inbunden. 395 kr.
Christina har under sina mer än 30 år som journalist och chefredaktör på Flygrevyn intervjuat en lång rad legendariska personer inom flyghistorien. I boken finns 41 utvalda intervjuer. Sven-Olof Olson, Erik Bratt, Chuck Yeager och Marshall Lindholm är exempel. Lennart Berns har kompletterat med biografier och faktarutor.

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**

Beställ
Webshop: **https://flygshop.flygandeveteraner.se**
E-post: **flygshop@flygandeveteraner.se**
eller (böcker) telefon 076 846 55 02. Porto tillkommer vid leverans per post.