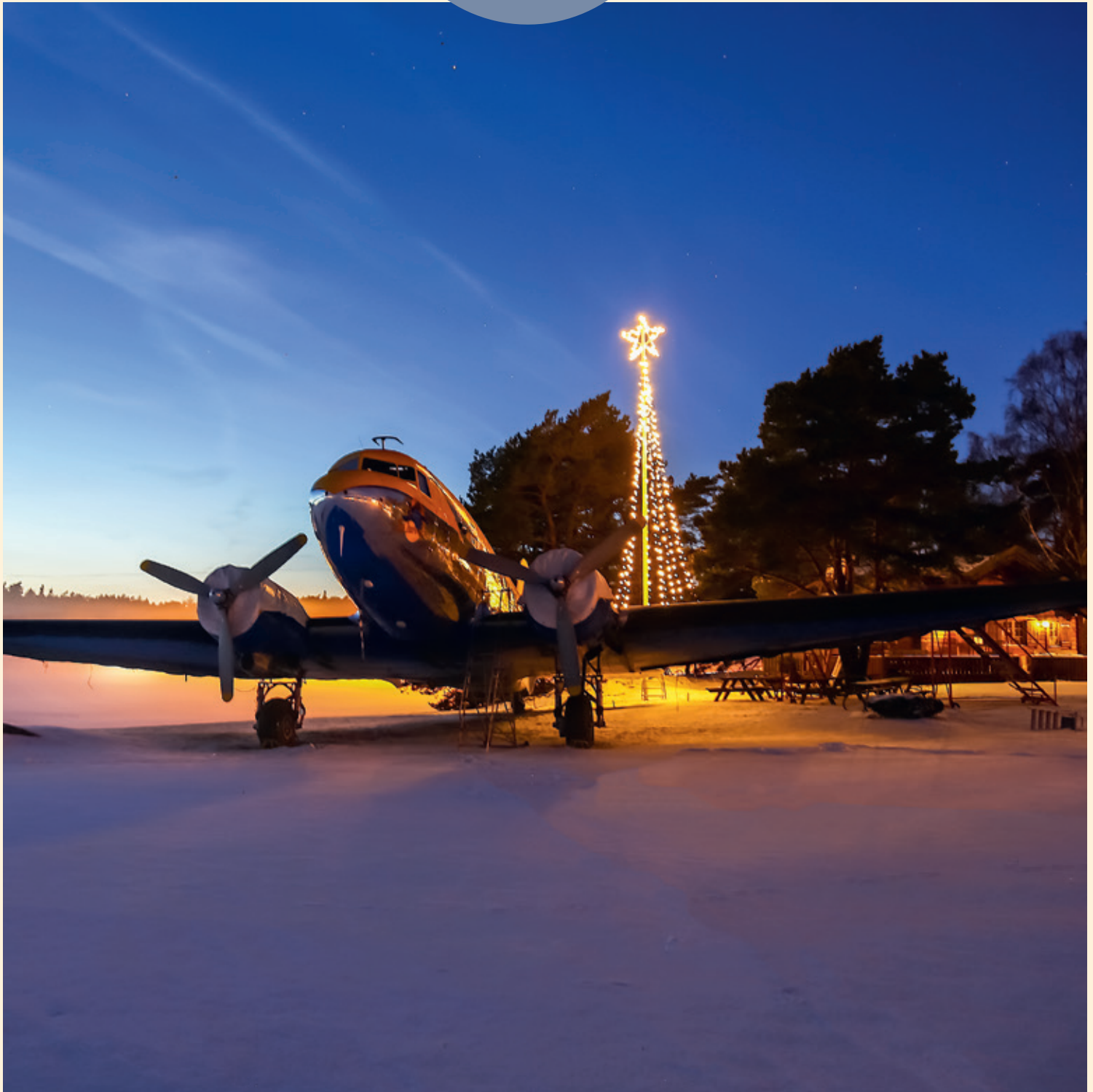


Flygande Veteraner

#156 • DECEMBER 2022

FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING



God Jul och Gott Nytt 2023!

ORFÖRANDEN HAR ORDET



Bästa medlemmar: Nu lägger vi en kort men välfungerande säsong bakom oss där vi levtt efter våra nya flygsäkerhetsmässiga villkor, vi har flugit nästan 24 tim, där vi lärt oss en hel del om hur vi ska operera Daisy under dessa former. Vi planerar nu inför nästa år och målet är att Daisy ska vara flygklar i mitten av April och att vi ska få en lång, innehållsrik och spännande säsong 2023.

I detta nummer av Flygande veteraner tidningen så pratar vi även om hur vi ska utveckla FV, hur vi ska få in fler nya medlemmar, och hur vi kan göra FV än mer attraktivt. Frågorna är många och vi ber er medlemmar att dela med er om vad ni tycker och tänker, antingen genom ett mail till framtid@flygandeveteraner.se eller genom att kontakta någon i styrelsen på bästa sätt. Det är viktigt att ni gör er röst hörd så att vi i styrelsen får veta vad ni medlemmar tycker och tänker. Det är det som kan ge oss en fingervisning åt vilket håll vi vill ta FV. Till slut vill jag sända ett stort tack till alla

funktionärer som hjälpt till under de sista årens slit med allt från att skriva manualer, pyssla om Daisy till att ta hand om våra medlemsfunderingar och mkt annat i servicecenter på Bromma, utan er funktionärer är FV ingenting, det går inte att värdesätta det arbete som utförts av alla, allt för att vi ska få se, höra och uppleva Daisy i luften och på marken.

Låt oss nu ha en behaglig höst och samtidigt börja se fram emot en hel flygsäsong 2023.

Henrik Boresäter Ordförande
henrik.boresater@flygandeveteraner.se

REDAKTÖRENS RADER



December detta ofredens år 2022, vart är världen på väg? Alla kostnader lyfter betydligt snabbare än vad till och med Daisy kan prestera, även priset på Daisys underhåll och bränsle, tyvärr. Att kunna göra långa flygresor med Daisy som förr verkar allt mer osannolikt. Kanske en lösning vore att byta

flygmaskin till en som flyger billigare? Eller till och med skaffa ytterligare en så man kan variera storleken efter hur många som för tillfället vill flyga? Och att fler kan få flyga, lite oftare? I det här numret skissar vår ordförande lite på en sådan lösning. Och han vill veta vad ni medlemmar tycker? Fatta pennan och svara! Har vi till exempel personal till en sådan lösning? Tag och fundera, skulle Flygande Veteraner vara lika attraktivt om vi även börjar flyga jet-flygplan, eller kanske skulle just detta vara vägen framåt? Skulle vi kunna fortsätta att

heta Flygande Veteraner?

Julen står för dörren och detta har vi tagit fasta på genom att utöka utbudet i Flygande Veteraners butik på sista sidorna, passa på att inhandla era julklappar här! Kom i julstämning genom att läsa om gänget som räddade två stycken DC-3:or i Antarktis i -40C snö, visst var det häftigt?

Men så kallt hoppas jag inte att det blir här med tanke på el-priserna utan i stället önskar jag nu alla läsare en lugn och fridfull vinter utan mer kyla i världen!

Sture Friedner Redaktör

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning

Nr 156 december 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 (sammansällande)



JOHAN TISELIUS

Var är Flygande Veteraner om 3-10 år?

En av flygandeveteraners styrelses uppgift är att hålla Daisy flygande med hjälp av våra medlemmar och funktionärer på bästa sätt.

Styrelsen har också uppgiften att titta framåt och söka nya vägar att attrahera gamla och nya medlemmar, att fortsätta utveckla föreningen, att värva nya medlemmar och erbjuda nya flygäventyr. Jag har här sammanställt en del frågor och tankar som vi just nu har börjat bearbeta för att sakta men också behärskat hitta rätt vägar in i framtiden för Flygande veteraner.

Jag vill därför gärna att ni ställer er de frågor jag har skrivit ner i detta brev. En del av frågorna finns det enkla svar på, andra får man fundera över och kommer ni på fler frågor att fundera över så skriv gärna några rader till: framtid@flygandeveteraner.se, eller slå en signal till någon i styrelsen.

Frågor:

■ Den första frågan att fundera över är, hur vill du att Flygande Veteraner ska se ut om 3, 5 eller 10 år?

I frågan ovan göms det många fler frågor, funderingar och diskussionen kan göras lång, jag hoppas ni påbörjar diskussionen redan ikväll runt middagsbordet, i tv soffan, med vänner, familj eller bara med er själva. Fundera också på frågorna nedan.

■ Vad behöver vi göra för att attrahera nya medlemmar?

■ På vilket sätt vill flygande veteraners medlemmar flyga om 3, 5 eller 10 år?

■ Vill vi flyga längre bort eller rent av kortare och oftare?

■ Hur vill du som medlem att vi ska utveckla FV? Vad har du högst upp på din önskelista?

■ Som framgår nedan så har Flygande Veteraner fått erbjudande om att driva även andra (veteran-)flygplan. Har Du något/några drömflygplan som Du skulle vilja få följa med i?

■ Daisys bensin heter 100LL men tillgången i framtiden är osäker. Vad gör vi om vi inte längre kan fylla Daisy's tankar?

■ Hur kan vi attrahera unga medlemmar att hitta till FV?

■ Transportstyrelsen har klassat den ideella föreningen Flygande Veteraner på

samma sätt som ett kommersiellt företag, vilket har gett oss enormt mycket extrarbete. Vilka möjligheter och utmaningar kan tror Du att TS kan ge oss i framtiden?

■ Det har blivit dyrare att flyga - även med Daisy. Tror du att den ekonomiska situationen som vi befinner oss i just nu kommer att avspegla hur mkt våra medlemmar är villiga att betala för att flyga med oss? Var går gränsen?

■ Vi har fått en förfrågan att eventuellt ta över en SAAB 340 som använder det betydligt billigare Jet A-bränslet. Skulle det vara lika attraktivt att få följa med i en Saab 340 som i Daisy?

■ Vi har också fått en förfrågan om att eventuellt ta över två skolflygplan med 3 passagerarsäten, SAAB 105, SK60, också med jet-motorer. Skulle det vara attraktivt att som medlem få följa med i skolflygplanet SK-60?

■ Skulle en SAAB 340 och/eller två SK60 kunna vara vägen framåt den dag vi inte längre kan flyga med Daisy?

Observera att Föreningen har, eller kan få in piloter och tekniker som är utbildade på nedanstående flygplansmodeller. ✈



X-JET

Om vi tittar på alternativet SAAB 340:

Det byggdes 459 st Saab 340 mellan 1983 och 1999. Ett Svenskbyggt passagerarflygplan med möjlighet att täcka upp för Daisy den dag hon inte längre får flyga skapar bra möjligheter för rundflyg och reseflyg för våra medlemmar. 30-36 personer får plats i SAAB 340 och med två turbopropmotorer är SAAB 340 ett flygplan som skulle kunna ge FV medlemmar en fortsättning på passagerarflygandet. Är en SAAB 340 en värdig ersättare till Daisy?

Hur driftkostnaden ser ut för SAAB 340 är just nu okänt, men det är något vi undersöker. Driftkostnaden är i alla fall avsevärt lägre per passagerarkilometer. Flygplanet har ungefär samma bränsleförbrukning som DC-3 men använder billigare (Jet A) bränsle, nästan dubbelt antal pax och ungefär 75% högre marschfart.



WIKIPEDIA

SK60/SAAB 105:

Började flygas 1963 som efterträdare till Vampire, det byggdes 191 st, aktiv i tjänst tom 2024, alltså 60 år i tjänst inom Flygvapnet. Det byggdes 150 st SK60 för FV.

SK60E har 4 platser 3 + 1 pilot, en helt annan typ av flygning för våra medlemmar om man jämför med Daisy, det går att flyga trevliga medlemsflygningar med bra sikt för samtliga passagerare, och ge våra medlemmar en helt annan typ av upplevelse, detta kan locka till sig en annan typ av medlemmar och bredda vår förening i en ny riktning.

SK60 har en ok ekonomi per flygtimme som det ser ut nu och vore ett bra komplement till Daisy/SAAB 340.

SK60 ger FV ytterligare ett ben att stå på, det skulle tom kunna bli en unik möjlighet för våra medlemmar som ingen annan flyghistorisk organisation kan erbjuda. De flygplan vi talar om är Flygvapnets verkliga, historiskt viktiga trotjänare, med nästa 60 års tjänst bakom sig i att utbilda svenska piloter, men planen är uppdaterade med en helt modern civil avionik-utrustning.

Om vi jämför med att hyra in exempelvis en Airbus 320 (finns flera för



Airbus 320

LUFTHANSA

uthyrning på marknaden)

Det här är ett alternativ som innebär att vi kan erbjuda många medlemmar att flyga och skapa större och längre resor för fler likasinnade? Det här skulle kunna ta oss ut i Europa eller rent av till USA och till resmål längre bort, Sun'n fun, Oshkos, Reno Airrace, Duxford, Biggin Hill, Le Bourget, listan kan göras hur lång som helst.

Att göra en resa på det här sättet tillsammans med likasinnade behöver inte bli så dyrt och kan dessutom bli oerhört trevligt.

Nedan är ett enkelt räkneexempel för en Airbus 321NEO, där timkostnaden är beräknad till ca 100 000:-/tim.

Flyger man 10 timmar totalflygning, vilken innebär att vi nästan kommer till Gran Canaria och tillbaka, blir det 1 000 000 sek, om man delar detta på 200 passagerare ger det oss en flygkostnad på 5000:-/passagerare.

Ovan är bara 3 exempel på 3 olika sätt att utveckla vår verksamhet, jag är helt säker på att det finns massa andra idéer bland er medlemmar och vi vill gärna veta mer om dem.

Så ta nu chansen när höstmörkret kommer allt tidigare och sätt er ner och fundera över åt vilket håll just DU vill att Flygande Veteraner ska röra sig de närmaste 3-10 åren..

Skicka dina svar, tankar och idéer till framtid@flygandeveteraner.se eller slå en signal direkt till någon i styrelsen ...

Henrik Boresäter

Ordförande Flygande Veteraner



Noterat sedan sist

Årsmöte den 19 mars 2023

Välkommen till Flygande Veteraners årsmöte den 19 mars 2023, klockan 13.

En kallelse med information om plats och dagordning kommer att publiceras i marsnumret av tidningen och även skickas ut till dem som uppgett sin e-postadress.

Styrelsen
Flygande Veteraner



Vi har väl din e-post-adress?

Vi behöver Din och dina familjemedlemmars e-postadresser för att förenkla utskick och för att hålla ner kostnaderna. Vi skickar numera även ut medlemsaviser och nyhetsbrev via e-post som du garanterat inte vill missa.

Maila din e-postadress till: medlemsservice@flygandeveteraner.se



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



LENNART POSTH

Vad menas med ett Veteranflygplan?

Liksom Veteranbåtar och Veterantåg så finns det Veteranflygplan.

Till skillnad från mänskliga veteraner, som måste ha gjort insatser för fred och demokrati runt om i världen, så är det åldern som räknas för maskiner.

KSAK (Kungliga Svenska Aeroklubben), som har en speciell försäkring för veteranflygplan, förklarar så här:

"Flygplanet skall vara minst 75 år gammalt. Men undantag kan göras vid t ex. viktiga föremål som har bäring på svensk historia.

Det är Transportstyrelsen som beslutar efter ansökan om flygplanet är historiskt eller ej.

Korrekt svar kan alltså bara Transportstyrelsen ge".

Daisy uppfyller flera stolta kriterier för att vara ett veteranflygplan!

Medlemsflygningar 2023

Flygande Veteraner ser fram emot medlemsflygningarna med Daisy 2023. Under rubriken "Medlemsflygningar" på vår hemsida www.flygandeveteraner.se kommer Du, allt efter som arrangemangen blir klara, att hitta 2023-års flygprogram. Vi hoppas du skall finna det så lockande att du bokar en resa med Daisy! Vi ser fram emot att ha dig ombord!

Viktigt! Besök föreningens hemsida för utförligare beskrivningar av resorna, regler samt för uppdateringar av program och eventuella ändringar!



Antalet aktiva DC-3 idag

AV LARS WISSING

Totalt så tillverkades Douglas DC-3 i ca 11000 exemplar i olika utföranden. Därtill kom alla Li-2 som var tillverkade i Ryssland/Sovjets i 7-8000 exemplar och andra licenstillverkade. Att bedöma antalet i dag aktiva exemplar av ett av världens mest kända flygplan borde ändå vara lätt, tycker man – ända tills man "forskar" i källorna och hittar uppgifter på mellan 164 – 600 som är aktiva i dag.

Det är inte många transporter som idag utförs med hjälp av teknik som har mer än 85 år på nacken - men det sker fortfarande! Under kriget flögs flera sorters DC-3 i form av C 41 – C48 och C-53. Dessa DC-3:or med olika motorer och kabinarrangemang hade rekvirerats från civila operatörer. Undantag blev C-47, som skilde sig från övriga genom kraftigare golv, förstärkt vinge och stora lastdörrar och var ett rent militärt transportflygplan.

Efter kriget så byggde Douglas några Super DC -3 med kraftigare motorer och större passagerar- eller lastkapacitet. Men typen kunde inte konkurrera med den tryckkabinförsedda Convair 240 och endast ett fåtal byggdes. En flygs fortfarande i Canada.



Convair 240

Av de cirka 170 DC-3 som trovärdigt uppges vara aktiva idag, är de flesta f.d. C- 47, där många byggts om till civila passagerarplan, som vår Daisy. Men de som används kommersiellt idag är nästan uteslutande i fraktversion.

Var finns flest DC-3?

Var hittar man nu dessa rariteter? Bästa källan är DC-3 Appreciation, som anger de lägsta antalet men bäst dokumenterade resultaten. Det ska vara 164 med tillägg av 7 som är under renovering, främst i USA. Men inte ens här finns allt med.

Det finns ett 90 tal registrerade i USA i sydstaterna för frakt till Mellanamerika, men ännu fler uppe i Alaska. Ett ökande antal ägs av olika organisationer och har ofta återställts till militärt utförande. Flera återställdes inför högtidlighållandet av D-dagen 2019 och ytterliga några förbereds nu för 80-årsfirandet 2024.

En stor andel av aktiva DC-3, inklusive den enda flygande Super DC-3:an, finns som sagt i Alaska. Där flyger de frakt och charter tack vare förmågan att operera med last från primitiva flygfält.

I Canada finns enligt uppgift 19 aktiva DC -3. Alaska och Canada är för övrigt några av de få ställen där man fortfarande kan se och höra DC-4, DC-6 och Curtiss C-46, som används för frakt och bränsletransporter till otillgängliga platser.

Sydamerikas största flotta av DC-3 finns i Colombia där olika operatörer äger 17 DC-3 varav 16 sägs vara aktiva i såväl frakt som passagerarcharter.

Turbopropmotorer

En intressant utveckling är den modernisering och modifiering som Basler i USA gör genom att bygga om och förlänga DC-3 or med turbopropmotorer och ökad lastkapacitet. Basler TP 67 räknas i statistik som DC- 3, men är modernare och sägs



Piloten Buffalo Joe med sin C-47 C-GPNR i Yellowknife, Canada.



Ungerska-Lisunov-Li-2_HA-LIX.

STURE FRIEDNER



SWISSAIR

Den blankpolerade schweiziska DC-3:an.

i reklamen kunna flyga ytterligare 85 år! Det har hittills byggts ca 70 TP 67, men några har havererat för att de har använts för svåra uppgifter på avlägsna platser (se annan artikel i detta nummer av FVT). Ett 60-tal bör vara i drift.

I Europa har det blivit en del förändringar under senare år. Flygande Veteraner anordnade 2018 ett tre dagars symposium för europeiska DC-3-operatörer. Det behandlade DC-3-verksamhet ur såväl tekniska som flygoperativa vinklar.

Tio operatörer deltog. Fyra DC-3:or representerades av de nordiska länderna. I England fanns tre plan, ett från Aero Legends som var på med på symposiet, övriga ägs av RAF och av en privatperson som köpt och baserat sitt flygplan på Barkston Heath. Detta är särskilt intressant för oss eftersom det var på det fältet som Daisy var baserad under kriget.

Från Frankrike kom representanter för två Dakota France. Ryssland var på FV-mötet representerat av en ryskbyggd

C-47 som ägs av Rusavia ett stort privat flygfraktbolag. Förutom ovanstående så finns det två potentiellt luftvärdiga DC-3 i Ryssland som är till salu (som vi har skrivit om i denna tidning tidigare).

Schweiz representerades av Aero Passion som köpt Breitlings DC-3, men som nyligen sålt den till ett turkiskt flygande museum. Men i stället finns nu en spegelblank, privatägd retromålad Swissair DC-3 i Schweiz.

DDA Holland flyger också ett plan vars tekniker Flygande Veteraner har fått mycket hjälp av. Ytterligare en DC-3 som påstods skulle ha flugits av Prins Bernhard skulle sättas i ordning i Holland var meningen, men nu i oktober uppges att finansieringen ej gått att ordna, tyvärr.

Utöver detta finns en Lisunov Li-2, ryskbyggd DC 3, aktiv i Ungern.

Åke Janssons plan är sålt till Kina där det nu flyger i kinesisk målning.

I Portugal har en grupp börjat att återställa en före detta TAP maskin till flygande skick.

Det verkar som om antalet DC-3 i Europa har förutsättning att öka.

Ett förnämligt stöd för framtida flygning av DC-3 är den professionella simulator som finns i Holland. Denna simulator, konstruerad för en över 80-årig flygplanstyp, bådär gott för framtiden under förutsättning att myndigheterna har samma positiva inställning.

Så hur många aktiva DC-3 finns det?

Exakthet är en dygd men låt oss snäva intill 180-200 om vi räknar in de som är under iordningställande.



Ingen vet hur gammal en DC-3 kan bli!

Två fantastiska historier!

TEXT: STURE FRIEDNER FOTO: DON WRAY, EXPOSURE ALASKA

Den robusta konstruktionen hos den över 80-åriga DC-3/ C47 har gjort att flera av flygplanen får ett andra liv genom att förses med Turboprop-motorer. Om detta har vi berättat i ett tidigare nummer av denna tidning. DC-3T eller BT-67 är konverterade DC-3 som har byggts om hos Basler Turbo Conversions i Oshkosh, USA, och nu används på otillgängliga platser runt om i världen. Hur värdefulla dessa DC-3:or är för ägarna bevisas av följande två snarlika historier där ägarna gjorde enorma insatser för att rädda sina flygplan när de råkat illa ut i Antarktis.

Mia C-GEAJ

Den 4 januari 2009 råkade Mia, en BT-67, d.v.s. en DC-3 som fått turboprop-motorer, ut för en olycka på Queen Maude Land i Antarktis. Bländad av den vita snön gjorde piloten en felbedömning och det blev en mycket hård sättning. Propellrar, motorer, klaffar och landningsställ förstördes, men besättningen klarade sig utan personskador och kunde senare hämtas av ett annat flygplan. DC-3:an ägdes av Kenn Borek Air Ltd i Calgary, Kanada, men drevs av ALCI, Antarctic Logistics Centre International i Sydafrika, som flyger i Antarktis.

Lidia har tagit sig upp ur gropen. Allt passar perfekt trots de primitiva arbetsförhållandena.





Nya turbomotorer och propellrar monteras. Obs passformen på de nya plåtarna på kroppen.



Det skadade nospartiet har avlägsnats och alla hjälper till att få nya nosen på plats.

Ägarna ville göra allt för att rädda planet och redan till sommaren hade man fått ihop en räddningsgrupp. Gerald Cirtwell, en av Kenn Boreks mest erfarna tekniker, var hjärnan bakom projektet. Gruppen bestod av specialister på flygplansmotorer, plåtarbeten, avionik och mycket annat. I teamet ingick även en kock, en läkare och en sjuksköterska, alla vana vid de extrema förhållandena som råder vid våra poler.

Den 14 november 2009 samlades räddningsgruppen i Cape Town och flög över till Antarktis med en stor Illjusjin76 fylld med reservdelar och verktyg som kunde behövas för aktionen. Sista biten tog man sig till olycksplatsen med mindre flygplan, en Twin Otter och en annan av ALCI's DC-3/BT-67, Lidia.

Kallt

Väl på plats upprättade gruppen ett tältläger och satte i gång att gräva fram flygplanet som nu till stora delar var täckt av snö. Den 28 nov hade man fått fram så mycket av planet att man kunde börja skruva bort de skadade delarna, man började med motorerna och landningsställena. Stormar med

snö som mest liknade hård sand försvårade arbetet liksom temperaturer på -40°C. Men den 12 december var två nya turbomotorer på plats. Man placerade luftkuddar under vingarna och lyfte planet så mycket att man kunde få fast de nya landningsställena, hjulen och skidorna. Sedan monterades nya propellrar och man fick gräva ut ordentligt så att de kunde gå fria från den hårda snön.

Bevis på DC-3:ans kvalitet

Efter 25 dagar kunde Mia för egen maskin köra upp ur gropen som bildats där hon legat. Några dagar senare lyfte hon från Antarktis och började sin långa flygning hem till Calgary i Kanada där hon fick genomgå en noggrann kontroll innan hon fick flyga tillbaka till Antarktis och börja arbeta igen. Då detta skrivs 2022 är Mia fortfarande fullt verksam i de hårda förhållandena som råder i trakterna kring Sydpolen, ett gott bevis på DC-3:ans kvalitet från 40-talet.

Lidia C-GEAI

Den 20 december 2012 var Mias systerplan Lidia, också en BT-67, ute på en tur med turister från Novolasarevskaja, en tidigare sovjetisk forskningsstation i Antarktis. Vädret var ställande och man landade på en högplatå omgärdad av vackra spetsiga bergsformationer och njöt av det storslagna landskapet och den strålande solen. Men när man skulle flyga därifrån körde man in en snövall, Lidia stod på näsan och blev allvarligt tilltygad. Besättningen och de 12 passagerarna erhöi dock endast mindre blessyrer men både motorer och propellrar förstördes liksom landningsställena. Dessutom blev hela nospartiet intryckt. Lidia ägdes liksom Mia av Kenn Borek Air Ltd och drevs av ALCI. Passagerarna och besättningen blev hämtade av den tidigare räddade Mia och flögs tillbaka till Novolasarevskaja.

20 ton reservdelar och verktyg

ALCI bildade nu en ny grupp specialister för att rädda Lidia som var betydligt svårare skadad än Mia hade varit, hela nospartiet var intryckt. Gerald Cirtwell var även denna gång hjärnan bakom projektet som bestod av 11 personer, inklusive Alaska-fotografen Don Wray som fotograferade och filmade räddningen (se nedan). Efter ett knappt års planerande kunde det mycket omfattande arbetet påbörjas. All materiel för reparationen inkluderande tält för personalen, mat, verktyg och maskiner flögs ner med samma Illjusjin76 som använts 2009. Man hade denna gång med sig 20 ton reservdelar och verktyg! På plats hade man sedan åter hjälp av Twin Ottern och den 2009 räddade BT-67:an Mia för transporter. Den 28 november 2013 var allt på plats och man kunde starta reparationsarbetet.

Bytte hela nospartiet i -40°C

Efter ett år på marken låg Lidia under ett tjockt tungt lager av hård snö. Man fick såga block av den hårda snön med motorsågar. Blocken drog man bort på en liten släde. Arbetet var tungt i den tunna luften på 3.300 meter höjd. Totalt



Arbetet med Lidia har börjat november 2013.



Gerald Cirtwell var hjärnan bakom projektet.

Nosen hade man tagit från en DC-3 som förstörts av en orkan i USA. Alla instrument och reglage fick sättas på plats igen och bringas i funktion. Mitt i allt detta drabbades man av en storm som blåste sönder kökstållet och begravnade mycket av det som man tidigare skottat bort, så man fick börja om på nytt igen.

Bråttom

Man hade en tidsplan för att komma tillbaka till Cape Town – om de inte hann bli klara så måste man stanna kvar på Antarktis ytterligare tre veckor vilket skulle kosta 5 000 dollar om dagen! Så alla slet som djur!

Dag 39 (efter 5½ veckor) satte de luftkuddar under vingarna och lyfte planet. De kunde nu byta ut landningsställ, hjul och skidor och montera nya propellrar. Den 7 januari 2014, efter

grävde man bort 100 ton hårt packad snö – för hand!

Så snart man kom åt borrade man loss nitarna som höll ihop plåtarna och plockade bort de skadade delarna. Redan efter 1 ½ vecka hade man lossat hela nospartiet och därtill de trånga bitarna av vingarna och efter två veckor hade man fått nya motorer på plats. Efter tre veckor satte man fast det nya nospartiet som man hade tagit med sig.



Lidia den 20:e december en stund efter olyckan 2012.

40 dagar i ned emot -40°C kyla, startade man motorerna och lyckas köra upp flygplanet ur gropen den skapat i snön. Fyra dagar senare lyfte Lidia och började sin långa hemflygning till Kanada. Även Lidia är i dag åter i full tjänst i Antarktis! ✚

Se även de vackra dokumentärfilmerna (nedan) om de fantastiska räddningarna av Mia och Lidia, två helt otroliga historier jag starkt rekommenderar att se – visar både människans och DC-3:ans fantastiska styrka när det gäller! Sök på Youtube:
 Mia: EAJ Salvage 2009 Video DRAFT Filmd av Tim Grey
 Lidia: Extreme wilderness medicine. Repair and recovery of Lidia in Antarctica. Filmd av Don Wray

Ragge Jagero

– ny färgstark medarbetare i Flygande Veteraners teknikgrupp

AV: TOMAS RINMAN FOTO: RAGGE JAGERO



För ungefär ett år sedan fick vi förstärkning av vår tekniska avdelning i Västerås. Vi behövde bli fler speciellt inom el och radio-området och Ragge Jagero svarade på en annons vi hade satt ut i amatörradio-tidningen QTC. På sjuttio-talet hade undertecknad radiokontakt med en amatörradio-station i FN's buffertzonen i Egypten och vem var operatör där om

inte Ragge Jagero! Här försöker jag återberätta en mycket liten del av Ragge Jageros synnerligen spännande och omväxlande liv som gjort honom till en passande medarbetare i Flygande Veteraners teknikgrupp.

Fram till 80-talet hette Ragge egentligen Ragnar Johansson. Han bodde då i ett höghus i Västerås där det fanns ett antal personer med initialerna R. Johansson. Gissa om posten kom fel!

Ragges teknikintresse har gått som en röd tråd genom hans liv och började i unga år.

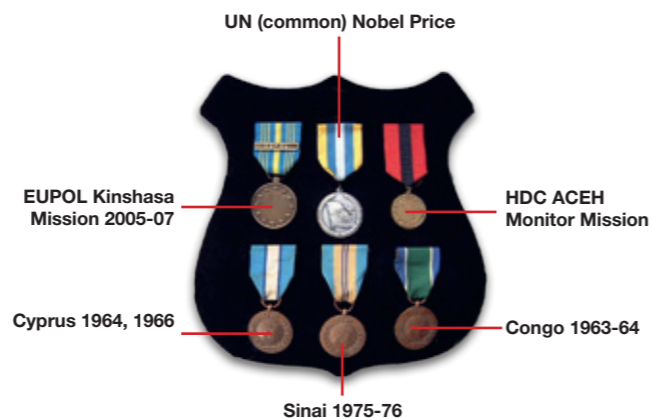
”Jag var en av dom som tidigt skruvade isär alla möjliga apparater”, säger han och visar sitt krypin, benämnt verkstad, i uthuset. I prydliga rader finns alla reservdelar, likadant ser det ut i garaget. Ordning och reda gillas bekräftar han.

Arbetat i ett flertal länder

Så var det också under de nära 25 år han haft utlandstjänst. ”Det var då jag tjänade pengar”, säger Ragge och berättar om alla tekniska sysslor han tog itu med innan de andra vaknade. Mestadels har han arbetat inom industri, stat, kommun och olika FN-organ. Han har totalt mer än 20 års utlandstjänst! Till exempel har han arbetat i Demokratiska republiken Kongo, Cypern, Sinai, Marocko, Libyen, Algeriet, Egypten, Spanien, USA, Bahrain, Serbien, Bosnien, Rwanda, Burundi, Uganda, Kenya och Indonesien. Första utlandstjänsten var 1963 - 64 vid svenska FN-bataljonerna i Kongo, sedan blev det fem FN-bataljoner till.

I Kongo tjänstgjorde han som telegrafist och signalmekaniker där svenska bataljonerna ansvarade för bevakning och säkerhet i en del av Katangaprovinsen. Sista jobbet före pension utförde Ragge under 2011 som konsult åt Ericsson AB i Algeriet. De flesta jobben har varit på kontrakt, ett eller två år.

I tio år, under 60 och 70 talet, jobbade Ragge emellertid



Ragge Jagero har erhållit många utmärkelser.



Ragge Jagero och en kollega i radiatorummet med telegrafnyckeln beredd. Utrustningen kom delvis från piratradiostationen Radio Nord.

på (nu nedlagda) fritidsgårdar i Västerås. ”Det saknar jag, den verksamheten borde ha fortsatt. Det hjälpte ungdomarna väldigt mycket, man var som deras andra farsa” säger Ragge.

Utrustning från Radio Nord

1963 flög han med en DC-6 från MATS (Military Air Transport Service) till Kaminabasen i Kongo. Ragge fick nöjet att hjälpa till med att göra anrop från planet och begära tillstånd för överflygningar i flygradion. I Kaminabasen fanns det stora FN-styrkor. Ragge gick i tjänst som telegrafist. Eftersom kvartermästaren inte gillade att flyga så fick Ragge flyga i stället med post, frakt och utrustning till olika avlägsna baser. Dessa flygningar genomfördes med olika C-47 (DC-3) eller DHC-3 Otter men även Sikorsky S-55 helikopter. Ragge tillhörde också teamet vid Radio Kamina vilket var en lokal radiostation för FN trupperna. Viss utrustning som användes kom från den då nedlagda Radio Nord!

1964 – 1966 var Ragge i FN tjänst som signalunderofficer på Cypern. Där fick han bland annat farliga uppdrag att med helikoptrar transportera ut radiostationer till olika bergstoppar

i Throodosbergen. Landningsplatserna var mycket små, det var höga stup och vindarna var nyckfulla.

1975 – 1976 Sinai-öknen. Ragge berättar att efter flera år hemma i Sverige med civila jobb lockade än en gång chansen att få delta i en insats för freden. Denna gång gällde det Sinai. Det blev ånyo ett par FN bataljoner, med avbrott mellan dessa för jobb i Sverige.

1978 – 1980 Libyen. Militären i Tripoli i Libyen hade köpt radiolänk från Ericsson men ville inte skriva på kontraktet och Ragge fick i uppdrag att se till att detta blev gjort så att pengarna betalades ut.

Ragge fick även i uppdrag att flyga till staden Gath i södra Libyen för att sätta upp en radiolänk som senare skulle användas av Khadafi för telefonsamtal. När detta var klart ville Ragge snarast återvända till Tripoli. Men det fick han inte eftersom Khadafi skulle komma flera veckor senare och Ragge måste stanna där för att övervaka samtalen i radiolänken. Efter några dagar kom flygplan med italienska flyglärare vid spakarna. Ragge frågade om han möjligen kunde få åka med dom tillbaka i deras små skolflygplan. Jo, Ragge fick smyga ombord och följa med tillbaka till Tripoli. Det blev inga efterräkningar!

Egypten 1981 – 1983. Efter avslutat projekt i Libyen arbetade Ragge med ett nytt projekt vid Ericsson AB i Kista, Stockholm. Nu gällde det tillverkning av samma radio-länk som installerats i Libyen.

Spanien 1984 – 1985. Efter projektet med tillverkning av radio-länkar i Egypten kom ett liknande projekt upp vid Intelsa ett spanskt företag i samarbete med Ericsson AB, denna gång i Madrid i Spanien.

Zaire 1989 till 1992. Ragge fick ett servicekontrakt för ABB och var ansvarig för underhåll och installation av talförbindelsen, PLC, via kraftledningen samt kortvägsförbindelser längs den 170 mil långa HVDC (High Voltage Direct Current) linjen mellan kraftverket vid Inga i Kongoflodens nedre del och gruvdistrikten i Kolwezi. Han flög ofta med DC-3or för att leverera utrustning till olika ställen där arbeten pågick. Projektet Inga-Shaba förfogade över en DC-3a och två helikoptrar. Dessa var stationerade i Kinshasa där deras HQ låg och servades av det svenskägda flygbolaget TAZ (Trans Arieenne de Zaire) som ägdes av Åke Jansson som hade flera flygplan, bland annat DC-3or.

Serbien och Bosnien 1992 – 1993. Svenska Räddningsverkets gjorde insatser i UNHCRs regi i forna Jugoslavien. Ragge deltog i tre olika insatser bestående av konvojer med förnödenheter till olika muslimska enklaver i Bosnien som Gorazde, Tuzla, Srebrenica, Zepa, Mostar, m.fl. platser.

– Där sköt militären på oss, säger han allvarligt.

Goma, Zaire 1994. Ragge berättar: ”Vi var femtiotvå man från Svenska Räddningsverket som under nio månader byggde upp och skötte om Kahindo-lägret som ligger norr om staden Goma i Östra Kongo. Detta var under regi av UNHCR (FN:s flyktingråd). Lägret inhyste som mest omkring etthundratusen människor och innan det byggdes upp var situationen för flyktingar, som flytt Rwanda under

utrotnings-kriget, extrem. Massor av människor dog av svält och sjukdomar. Flertalet länder ställde upp med flygplan för leverans av förnödenheter till landet.



Ragge Jagero verkade trivas bland nunnorna i Rwanda som han utbildade till radiooperatörer.

Nunnor som radiooperatörer

Rwanda 1995. Totalt tjänstgjorde jag i Rwanda i ett år”. I stort sett all telekommunikation i Rwanda, låg nere efter utrotningskriget så en av huvuduppgifterna blev att upprätta en sambandscentral. Här kunde hjälporganisationerna ringa och sända fax via våra satellit-telefoner samt att få använda våra radiostationer för kontakt med olika baser.

Jag undrar, hur många som har utbildat nunnor till radiooperatörer? En nunneorden, Fraternite Notre Dame som representerades av två franska nunnor, bedrev ett barnhem mitt bland bergen i Rwanda. Många var de barn som blev föräldralösa efter utrotningskriget så nunnornas insats var beundransvärd, speciellt med tanke på de minimala materiella tillgångar de förfogade över. Via FN fick de en radiostation som jag fick äran att installera och tillika utbilda dem för att kunna operera.

Efter Rwanda arbetade Ragge i Uganda 1996. Sedan Burundi 1998 – 1999. Därefter Ache, Indonesien 2001 och EUPOL 2005 – 2007.

Flygande Veteraner

Idag är Ragge Jagero verksam i Flygande Veteraner och dessutom i närradiostationen Radio Sala där han är vise stationschef och ansvarig utgivare. Han är också lycklig ägare till en Ford Custom Tudor 1949 som han visar upp på stora veteranbilsträffar. Hans hobby är amatörradio, veteranbilar och veteranflyg. Som alla förstår så har Ragge haft ett synnerligen spännande och omväxlande liv. Han har ju med sitt breda teknisk kunnande fått möta människor i hela världen och därigenom även skaffat sig ovärderliga kunskaper om hur man bäst kommunicerar på ett diplomatiskt sätt!

Vi är uppriktigt tacksamma för att få räkna Ragge Jagero som en av våra medarbetare i Flygande Veteraner på Hässlö där han bland annat medverkar i alla el- och radio-arbeten. ✚



Det är gott om civila flygplan i museet och i stället för att bli vräkta skulle man behöva en större lokal.

Arlanda Flygsamlingar stängs

TEXT OCH FOTO: LENNART BERNS

I Sverige finns gott om flygmuseer som i de flesta fall byggts upp kring ett antal militära flygplan. Arlanda Flygsamlingar är ett unikt museum som i stället speglar den svenska civila flyghistorien. Arlanda Flygsamlingar är alltså Sveriges enda rent civila flygmuseum. Samlingarna omfattar ett 30-tal utställda flygplan från Albatross från 1917 till uppfinnaren Håkan Lans Glasair från 1992 och otroligt mycket däremellan.

Museet har nu drabbats av ett dråpslag! Markägaren Swedavia har beslutat att de unika samlingarna, skall vara utrymda i september 2023 för att ge plats för annan verksamhet.

Ägarna av samlingarna sedan 2018, *Sveriges Maritima* och *Transporthistoriska Museer (SMTM)*, letar nu efter alternativ, men risken är att samlingarna hamnar i magasin.

Det tjugotal volontärer i Arlanda Flygsamlingars Vänner, som ägnar tisdagar och torsdagar till att restaurera innehållet i samlingarna och att hålla dem i presentabelt skick för en stor publik, är bestörta. Ännu några månader går det att besöka samlingarna, men sedan är det slut. SMTM har sökt ett halvårs dispens, men den medgavs inte. Och vad Swedavia skall använda utrymmet till, har de inte lyckats förklara.

Att flytta samlingarna är ingen enkel uppgift. Det är inte



Arlanda Flygsamlingars nuvarande lokal som de blivit uppsagda från.

bara att köra in en gaffeltruck och lyfta över innehållet på några lastbilar. Och vem skall för övrigt göra jobbet? Volontärerna är en nollresurs i sammanhanget. Flygvapenmuseums experter är upptagna av sin egen flytt.

Museets bakgrund

Historien bakom Arlanda Flygsamlingar går över 60 år tillbaka i tiden. År 1953 tog en tjänsteman på Luftfartsverket, Charlie Enger, ett beslut om att bevara föremål och dokumentation kring det svenska civilflygets historia. Med stöd från Luftfartsverket började några förutseende personer att ställa undan huvudsakligen historiskt intressanta flygplan för bevarande. Första flygplanet var en dubbeldäckad de Havilland DH 60 Moth Major. På ideell och frivillig basis påbörjades renovering av klenoderna omkring 1970 av den då informellt sammansatta Arlandagruppen. De höll under åren till på olika platser runt och på Arlanda flygplats innan lokaliseringen till den nuvarande byggnaden 1986.

Samlingarna har ständigt vuxit och omfattar nu ett 30-tal utställda flygplan samt lika många motorer. Bland de mera unika flygplanen återfinns en Junkers W34, ett av få i världen. En annan klenod är ett tidningsflygplan av typen Lockheed Lodestar, på sin tid anskaffat för att snabbt sprida kvällstidningar till olika landsortsdestinationer. På vägen tillbaka tog de ofta med passagerare. Det var så inrikesflyget föddes. Ett av pågående projekt är att restaurera en Albatros B.II

från 1917. Det arbetet är inne i sin slutfas. Utöver flygplanen innehåller samlingarna även mängder av modeller, fordon, artefakter med civilflyganknytning samt simulatorer.

Den som inte har möjlighet att besöka Arlanda Flygsamlingar innan stängningen i slutet av december, kan ta del av en ännu ofullständig hemsida vilken började stå klar när beslutet kom. Den finns på www.arlandaflygsamlingar.se



Störst är målbogseraren Douglas Skyraider från 1952. Flögs bland annat av den kvinnliga piloten Birgit Thüring i Visby.



Albatross B.II under renovering.

Vill du uppleva Daisy från ett annat perspektiv och bakom kulisserna?

Då kanske just du är rätt person för resegruppen och det här är en chans för just dig att få engagera dig djupare i Flygande veteraner och dess resor.

Resegruppen är den grupp som planerar, arrangerar och genomför resorna med vår DC-3 Daisy för medlemmarna i Flygande Veteraner.

Det är en kreativ och inspirerande uppgift att vara med från start till mål i planering och genomförande, man får påverka och skapa upplevelser för sig själv och våra medlemmar.

Kontakta resegruppen: resor@flygandeveteraner.se eller henrik.boresater@flygandeveteraner.se



DANIEL KARLSSON

Första kvinnliga flygkaptenen

Breaking Glas, som vi skrivit om tidigare, är en tysk film där Daisy har en liten roll som spelades in hösten 2021 på Hässlö. Filmen handlar om Turi Widerøe som i filmen, som liten flicka, drömmer att hon ser en kvinnlig pilot i flygplanets (Daisys) fönster, något som enligt filmen gjorde att hon själv valde detta yrke – och blev världens första kvinnliga flygkapten.

AV STURE FRIEDNER

Viggo Widerøe, pappa till Turi, tog flygcertifikat redan 1924. 1930 startade han tillsammans med en kompanjon ett mindre flygbolag som sysslade med flygfotografering, ordnade flygshower och taxifyg. 1934 startade han flygbolaget Widerøe Flyveselskap tillsammans med sin bror och öppnade Norges första reguljära flyglinje. 1936-37 gjorde han en omfattande expedition till Antarktis och fotograferade stora delar av kontinenten.

1940 ockuperades Norge av Tyskland, Viggo arresterades och sattes i koncentrationsläger i Tyskland, men överlevde.

Efter kriget anställdes Viggo som en av de första piloterna i SAS. 1947 återstartade han Widerøe's Flyveselskap som bedrev omfattande flygverksamhet i Norge med sjöflygplan. Allt eftersom Norge byggde fler och fler flygfält övergick man sedan till landbaserade flygplan. Viggo Widerøe fortsatte att flyga som pilot fram till 1954. Bolaget ägs i dag av tre norska investmentbolag och har stor inrikes och även viss utrikes trafik.

Turi Widerøe föddes 23 november 1937 i Oslo. Hon utbildade sig till artdirector och arbetade som redaktions-



Turi Widerøe här styrman i en Convair 440 Metropolitan.



Turi Widerøe framför en SAS Metropolitan.



Turi Widerøe och en de Havilland Canada DHC-3 Otter.

sekreterare på en tidskrift för arkitekter, där hon vann ett designpris. Under tiden tog hon segelflygcertifikat på fritiden. Hon lämnade sedan redaktionsjobbet och började som chef för en gruva i Nordnorge med ansvar för 70 arbetare. På detta sätt finansierade hon sin fortsatta flygutbildning och tog pilotcertifikat 1967.

Turis pappa Viggo motsatte sig i det längsta hennes pilotplaner. Han visste att det här var en mansdominerad värld med ganska tuff attityd mot kvinnor. Men trots att hennes far satte sig emot så gick hon vidare och tog sitt trafikflygcertifikat. Hon fick sedan jobb som flygstyrman, senare flygkapten, i sin fars flygbolag. I början flög hon med bolagets sjöflygplan, Noorduyn Norseman och de Havilland Otter, enmotoriga mindre transport- och passagerarplan. Så småningom fick hon flyga bolagets större landbaserade Twin Otter.

Första kvinnliga trafikpilot

1968 sökte hon utbildning vid SAS flygkademi och blev, då hon utexaminerades 1969, den första kvinnliga trafikpiloten i ett större flygbolag i västvärlden.

Hon fick börja som styrman på Convair 440 Metropolitan men befordrades sedan till kapten på Caravellen, SAS:s första jetflygplan.

Turi Widerøe blev en respekterad pilot, beundrad av många manliga kollegor även de tuffaste som arbetat med ambulansflyg i den norska vildmarken.

Men trots hennes kvalifikationer som erfaren flygkapten

beskrev New York Times henne, i linje med tidens sexistiska attityder, som en "snygg blondin" och såg till att inkludera hennes "mått" när de skrev om henne.

Turi gifte sig med en konstnär och fick två barn. Efter andra barnledigheten utcheckades hon på SAS DC-9. Men samtidigt sprack äktenskapet och med två små barn hemma bestämde hon sig för att sluta flyga.

Hennes nästa karriär blev hos NRK som programsekreterare och programledare i radio och TV. Hon arbetade sedan som redaktör för ett bokförlag i två år. Samtidigt jobbade hon hårt med att få in fler unga kvinnor i norsk luftfart. Efter sin pension 2002 har hon bland annat tagit en magisterexamen på universitetet – hennes uppsats handlar om "Is, flygplan och fartyg. Upptäckt och kartläggning med flyg i Östantarktis 1929 – 1939". Man kan anta att detta var en fortsättning på hennes pappas arbete under 30-talet.

Ett tecken på att hennes karriär varit banbrytande är att hennes kaptensuniform finns utställd på National Air and Space Museum i Washington.

Epilog

Den kvinnliga pilot som Turi trodde sig se i Daisys fönster spelas i filmen av Michele Vollmer, en sjuksköterska på Södersjukhuset i Stockholm (se även annan plats i denna tidning). Vid filminspelningen blev Michele så intresserad av Daisy att hon började i tekniker-gruppen och sedan varit med och arbetat hela vintern och sommaren med att få Daisy i luften. Se där, ytterligare en kvinnlig förebild!



MICHELE VOLLMER

Michele Vollmer

– lovande tillskott i tekniker-gruppen

AV TOMAS RINMAN

För drygt ett år sedan gjordes en filminspelning i Västerås flygmuseum där ett tyskt filmteam spelade in delar av den kommande filmen "Breaking Glass", filmen om den första kvinnliga flygkaptenen Turi Widerøe som vi skriver om på annan plats i denna tidning. En tysk sjuksköterska, Michele Vollmer, som bor och arbetar i Stockholm, fick statist-jobbet att spela pilot i Daisy vid filminspelningen i Västerås.

Michele hade skickat en ansökan till filmbolaget med följande ord "Jag har hela mitt liv varit fascinerad av flygplan och därmed skulle det vara en ära att få just jobbet som pilot". Något som faktiskt var 100 % sant vilket vår tekniske chef Berndt Qvist uppmärksammade under inspelningen.

Berndt frågade Michele om hon skulle vara intresserad av att komma förbi någon onsdag och kolla om det är någonting för henne att jobba i teknikergruppen? Michele tackade ja och har varit med oss sedan dess.

Michele föddes i södra Tyskland, hennes intressen var mest konstskådespel, handboll och teater. Efter studenten jobbade Michele på ett barnhem i Uganda där hon bland annat vaccinerade barn på landet. År 2014 började hon sin utbildning till sjuksköterska. I samband med att hon skulle ta examen fick hon problem med hjärtat, blev väldigt sjuk och fick pausa utbildningen i flera månader. Läkarna gav beskedet att hon aldrig skulle kunna jobba som sjuksköterska och i stället borde ansöka om sjukpension vilket hon vägrade göra. Michele började i stället kämpa sig tillbaka trots flera operationer och kunde fortsätta sin utbildning till sjuksköterska 2018 då hon tog examen.

Hon började arbeta på en intensivvårds-avdelning i Mannheim men jobbade även som handbollstränare. 2019 blev det flytt till Stockholm där hon började arbeta på slutenvårds-psykiatri i Gubbängen. I slutet av 2019 skulle flera nya psykiatriska avdelningar öppna i Nacka och där hon var med från början och hjälpte till med att utveckla och bygga upp nya rutiner med mera. 2021



STURE FRIEDNER

Michele Vollmer upklädd som "pilot" under filminspelningen.

jobbade hon dessutom med att vaccinera flera tusen människor mot covid-19 och arbetade samtidigt på Södersjukhusets akutmottagning och lärde sig snabbt att tala svenska flytande!

Dessutom utvecklade Michele en filmidé och skrev ett manus till en kortfilm (tillsammans med en regissör). Filmen där hon har huvudrollen spelades in i år (2022) då den även vann pris i två olika filmfestivaler.

Hennes kortfilm handlade om den ohållbara arbetssituationen inom svensk sjukvård och speciellt inom akutmottagningen.

För få kvinnor

Under de senaste tio åren har man kunnat räkna antalet kvinnor i Daisys teknikergrupp på ena handens fingrar, just nu är Michele Vollmer den enda som är med i Västerås.

När Michele började så fick hon bland annat uppgiften att tillsammans med andra tekniker skrapa bort den bruna glimmer-färgen i kabinen på Daisy. Det var ett mycket tungt och krävande arbete och vi blev förvånade över med vilken energi som Michele genomförde det jobbet. Och det är likadant med andra jobb som hon utför. Dessutom är Michele en glad kamrat och uppskattad medarbetare! Hennes dröm i dag är att bli sjuksköterska i en ambulanshelikopter eller barnmorska på förlossningen!

Vi ser gärna fler kvinnor i hangaren och även fler män och man måste inte ha samma enorma energi som Michelle eller ha flygbakgrund. Kom och tag en kopp kaffe och träffa trevliga människor och jobba sedan efter förmåga med något av alla olika saker som finns att göra! ✦



Michele som statist-pilot i Daisys fönster.

LEON GREINER



Lars Sveding i OY-KAY.

En trevlig flygtur till England

TEXT & FOTO STURE FRIEDNER

Det är mitt i sommaren och sonen skall gifta sig i England.

Det är flyg- och tågströcker överallt i Europa och på flygplatserna ringlar köerna till säkerhetskontrollerna milslånga så att passagerare till och med missar sina flighter.

Hustrun och jag är dock på plats i gaten på utsatt tid och denna svåra resesommar är vi glada över att över huvud taget få komma med.

Så dyker kaptenen upp och vi får gå ombord på SAS OY-KAY, en Airbus 320-200 från 2006.

Väl på plats hälsar kaptenen alla välkomna. Styrman ombord är Lars Sveding, säger han...Va, Lasse!

Jo bekräftar flygvärdinnan, det är Lars Sveding som även är pilot på Daisy som sitter i högerstolen där framme.

"Hälsa styrman från Sture" hinner jag säga innan vi startar.

Väl uppe i luften blir jag inbjudan att komma fram i cockpit och där tillbringar jag en stor del av resan.

Här uppe är det otroligt ljust och vackert. Lars visar mig alla funktioner på knappar och skärmar – det är inte senaste modellen av A320, men jag är ändå imponerad!

Då vi närmar oss England får jag gå ut och låsa dörren, sådana är bestämmelserna.

Vid landningen får brudparet en lycka-till-hälsning i hög-



Japp, det är mycket att hålla reda på här framme!

talarna från styrman, vilket väcker beundran hos bröllopsgästerna dagen därpå.

Ibland får man oväntad glädje av sitt arbete med Flygande Veteraner. ✦

Bli fadder för en bit Daisy!

Redaktör Lars Sveding

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 7 november 2022.

Lars Jernberg - Navigationsljus - 2023 (1 år)
Gunnar Sköld - Höger höjdmätare - 2023 (1 år)
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 Käätä - 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)
Nils-Åke Siversson - Höger bränsleväljare - 2021 (3 år)
Stieg Å Ragnar - Passagerarstol 4A - 2021 (5 år)
Jan Ragnar - Passagerarstol 4B - 2021 (3 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)
Leif Andersson - Höger startmotor - 2019 (5 år)
Lillis Finnborg - Nödsändare (ELT) - 2019 (5 år)

OLA ÖSTERLING



Yakovlev Yak-52

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

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

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

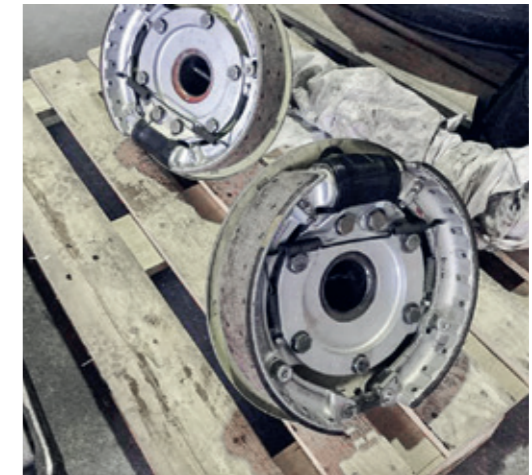
Då du bokar dig för en flygning blir du gratis stödmedlem även i Västerås Flygmuseum (gäller bara medlemmar i Flygande Veteraner, övriga 300:-/år).

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

- garanterat en upplevelse utöver det vanliga!
 Det kommer även framöver att erbjudas temaflygningar vid specifika tillfällen som då annonseras ut via Museets hemsida/Facebook. De flygplanstyper som för närvarande 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

Propellrarna måste köras till Tyskland för översyn, Jonny och Mats sliter hårt.



Daisys bromsar tas isär för översyn.

Varför måste vi skruva sönder Daisy varje år?

Bernt Kvist teknisk chef svarar FOTON FRÅN DAISYS TEKNIKER I HÄSSLÖ-HANGAREN

Vi har ett underhållsprogram med åtgärder som fabrikanter och myndigheter har satt upp och som vi måste följa.

Exempel på årlig tillsyn är: kontroll av oljefilter, smörjning av landstället, kompressionstest av motorernas cylindrar, blåsning av alla tändstift, kontroll av landställets in och utfällning med mera.

Sen finns det ett antal punkter som ligger vid sidan om. Det kan vara åtgärder som skall göras efter ett visst antal dagar (kalendertid), efter ett visst antal gångtimmar och saker vi måste titta lite mera på.

Exempel på detta i höst: Ta ner propellrarna och skicka iväg dem på 5-årskontroll i Tyskland, ta isär bromsarna och se vad som gör att det är svårt att bromsa mjukt.

Sedan finns det modifieringar som styrs av myndighetskrav (krav från Transportstyrelsen).

Exempel på detta i år: Att Daisy får ett ILS-system (Instrument Landing System) det vill säga ett navigations- och landningshjälpmedel som är ett villkor för att få flyga utan marksikt och i dålig sikt till exempel i moln.

Vidare har vi fått krav på en nödbelysning i kabinen med separat strömkälla och en CRV (Cockpit Voice Recorder) med lång inspelningstid som spelar in alla ljud i förarkabinen och sparar dem i en "Svart Låda". Både ILS-systemet och (främst) CRV är tyvärr kostsamma saker.

Vi måste också ha vidareutbildning av vår tekniska personal, till exempel: Hur hanterar vi Job Card, vilka reservdelar som är godkända att använda, teknisk utbildning på flygplanet, utbildning på vår myndighets godkända VHB (Verksamhets Hand Bok).

Till allt detta kommer tillsyn av allt som skall putsas och provas.



Här någonstans skall de nya apparaterna sitta.



Till salu! Det finns ett stort antal delar från Museets och Daisys förråd som inte är luftvärdigt material som samlare av gamla flygplansdelar kan vara intresserade av.

Pin DC-3 gulddoublé
220 kr

Pin DC-3 plast
150 kr



Dekal, vinyl
Ø 100 mm 30 kr



Klubbmärke, tyg
Ø 70 mm 90 kr



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



Nyckelring Remove Before Flight.
75 kr



NYHET!

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



Kasse Vattenavvisande
tyg med logga
34 x 40 cm handtag 63 cm. 70 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 den piké är modern. 100 % ringspunnen kammad bomull. Textlogga på vänster bröst. Ordinarie storlekar i M, L, XL. 320 kr



Nyckelring

Flygande Veteraners märke i emalj. 70 kr

Keps

Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt. 180 kr



Drottningar är kopplingen till tre nya fina böcker i vår butik på Bromma och i vår webshop.



NYHET!

Vingprofiler

221 sidor A4 inbunden. 395 kr. Den ena är skriven av flygtidningarnas drottning Christina Lindberg, tidigare mångårig chefredaktör på Flygrevyn. 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 från mitten av 1980-talet och framåt. Sven-Olof Olson, Erik Bratt, Chuck Yeager och Marshall Lindholm är exempel. Lennart Berns har kompletterat med biografier och faktarutor.



NYHET!

My Way

312 sid 1nb 14 x 21 sid. 245 kr. "Vi saknar höger landningsställ och måste komma in för landning omedelbart. Kallsvetten börjar sippra utefter ryggen och jag ryser till". Platsen för händelsen är Taoyuan International Airport i Taiwan. Den dramatiska nödlandningen direktsändes av flera tv-bolag. Medierna vädrade katastrof på bästa sändningstid när den väldiga Boeing 747:an närmade sig landningsbanan. Det här var ett av det mest dramatiska ögonblicken i min 35 år långa flygkarriär. En annan händelse som jag aldrig glömer är den superhemliga transporten av militära missiler – en flygning som kom att sträcka sig jorden runt. Jag skulle vilja ta med dig på ett äventyr i en flygbransch som bjuder på både spänning, glädje och stora personliga utmaningar. Så spänn på dig säkerhetsbältet och gör dig beredd på en turbulent och världsomspännande resa." Jörgen Svedberg har arbetat som pilot i 35 år. Karriären startade som fjällflygare och han har sedan dess arbetat på Inter Air, Transwede, för att avslutningsvis flyga de stora prestigemaskinerna Boeing 747 (jumbojet) och McDonald Douglas MD-11 för EVA Air i Taiwan världen över.

Två böcker handlar om luftens drottning, Boeing 747



NYHET!

SAS och jumboepoken

320 sid inbunden, stort format 24 x 26 cm. 380 kr. Boeing 747 kallas på goda grunder Queen of the Skies. Med jetålderns revolution på 1960-talet blev världen tillgänglig för fler människor. Den kraftiga tillväxten skapade behov av allt större flygplan. Boeing 747 var störst av dem alla och representerade i flera avseenden rymdåldern. Alla flygbolag med självaktning köpte jumbojet. SAS var ett av dem och hade som mest sex flygplan. Ett praktverk med mängder av unik dokumentation.



Flygkalendern 2023

Fickkalender med Flygande Veteraners emblem och logga i guld. Innehållet består av tre delar: kalender med timindelade dagar, ett löstlagbart telefonregister samt bilagan Flygkalendern. I flygplansregistret hittar du ägare till de flygplan som ägs av en juridisk person. Privata ägare kan inte presenteras på grund av GDPR. Övrigt innehåll; förteckning över organisationer, flygskolor, flygplatser, lathundar för nationalitetsbeteckningar, jämförelsetal/ omvandlingstabeller, meteorologiska koder, telefonregister till ACC, kartindelningar. Storlek 10 x 14 cm. 140 kr.

Returadress:
Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 41
168 67 BROMMA

B



Butiken Bromma

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

F 11 museum

54 sid + 64 sid hft. 2021.
280 kr

Den osannolika historien om hur modiga fältflygare tog sig över gränsen österut i sina J29 för att ta bilder. Aldrig tidigare berättat, finns inte i historieböckerna, Unika dokument och bilder, av dem som utförde uppdraget 1958



Flygplanet Daisy i andra världskriget

130 sid. Mjuk pärm. 145 kr.

Daisy är en väl känd flygmaskin för många. Vi har nåtts av många rykten att Daisy flög stridsuppdrag under andra världskriget, men trots ett stort intresse i ämnet har hittills endast mycket litet om denna historia kommit fram. Författaren Christer Bergström har träffat anhöriga till männen som flög flygplanet och rotat i ganska svåråtkomliga arkiv. Resultatet är en tidigare okänd – men eftersökt – historia, full av dramatiska händelser. "Daisy" visar sig ha spelat en viktig roll i både invasionen av Normandie ("Dagen D") och slaget om Arnhem ("En bro för mycket"). Här får du läsa allt om detta! Därtill är boken rikligt illustrerad med helt unika bilder från bland annat Daisy-pilotens privata fotoalbum. **Christer Bergström. 2018.**

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.



Kalla krigets luftförsvar

Bert 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 övervaknings-system.



Flygplatsboken 1

Bert 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

Bert Törnell

416 sidor, inbunden A4
440 kr

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



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 händer, 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.