

Flygande Veteraner

#157 • MARS 2023

FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING



K-märkt Daisy fyller 80 och Flygande Veteraner 40!

ORFÖRANDEN HAR ORDET



Vi står inför en ny säsong, den första HELA på flera år. Den första medlemsflygningen kommer att gå redan den 13 maj. Ni får en presentation, en "aptitretare", av en del av resorna som planeras inför årets säsong på sidan 5. Med anledning av världsläget så upplever vi i resegruppen tyvärr att det är svårare att få resorna bekräftade, men vi gör vårt bästa för att allt skall bli klart i god tid. Vi kommer

REDAKTÖRENS RADER



Du läser nu nummer etthundrafemtiosju (157!) av vår medlemstidning, tänk allt som hänt under dessa 40 år! Det första numret, som bara var ett enkelt A4-ark, en "stencil" kom redan 1984 och, som man skrev, "Särskilt viktigt tycker vi det är att hålla kontakt med alla medlemmar ute i landet". Redaktör

också att erbjuda en del kortare turer från Västerås under sommarmånaderna för att så många medlemmar som möjligt ska få chansen att flyga en sväng med Daisy under säsongen. Ta vara på dessa tillfällen!

Föreningen behöver även direkt hjälp från er medlemmar för en del kommande projekt, bland annat Daisys 80 års- och Flygande Veteraners 40 års jubileum. Därtill behöver resegruppen hjälp, gärna utifrån hela Sverige. Har du ett bra resmål som du vill att vi flyger till och kan du dessutom tänka dig att vara behjälplig, så hör av dig till någon i styrelsen. Vi skall försöka vara flexibla, så låt oss få veta!

var Gösta Leijon och layouten var gjord av Michael Sanz. Man hade vid denna tid (redan) skapat Flygande Veteraners logotyp, märke och mycket annat med anknytning till Föreningen och flygplanet SE-CFP – som ännu inte var döpt till Daisy. Läs om dopet på sidan 7 i detta nummer.

Vår ideella förening har alltså funnits i 40 år och detta vill vi naturligtvis fira liksom Daisys ärevördiga 80 år, det senare den 16 september, boka detta i almanackan.

Läs om DC-3:ans intressanta historia och om det roliga som skett kring och med flygplanet, inte minst på alla de

Flygande Veteraner har tvingats genomgå en hel del förändringar de senaste åren och detta hade inte varit möjligt utan de personer som sitter i styrelsen och den operativa och tekniska organisationen, de gör ett fantastiskt arbete. Vi pratar om tusentals timmar på ideell basis. Vi är mycket tacksamma för detta.

Läs tidningen och försök planera in någon eller några turer med Daisy i sommar, hon trivs bäst i luften där vi både kan se, höra och njuta av hennes glänsande.

Henrik Boresäter Ordförande
henrik.boresater@flygandeveteraner.se

utlandsresor som hon har gjort – tyvärr nu bromsade av en tuff omvärld.

I detta nummer av vår tidning har vi även fortsatt på den inslagna vägen att inte bara skriva om DC-3:or utan även om andra propellerdrivna flygplan, de flesta historiska, och om kvinnliga piloter.

Läs och njut och glöm inte att anmäla Dig till någon av Daisys resor när ett mer fullständigt reseprogram kommer ut i april-maj!

Sture Friedner Redaktör

Sista manusdag för nästa nummer av FVT (#158) 24 april 2023

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning

Nr 157 mars 2023

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: medlemservice@flygandeveteraner.se
Tel: 08-29 50 33

Medlemsresor

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

Information från Flygande Veteraner

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

Valberedning

Eva Jönelid, Patrik Sjöberg
Lars Wissing (sammanställande)



Kallelse till årsmöte 19 mars 2023

Välkommen att delta i Föreningen Flygande Veteraners årsmöte för år 2023!

Datum: Söndagen den 19 mars Sjöfartshuset Skeppsbron 10, Stockholm.

Tid: 13.00

Årsmötet genomförs som ett kombinerat fysiskt och digitalt möte. Du kan delta digitalt eller komma till mötet på Sjöfartshuset.

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

Föreningen bjuder på kaffe med bröd vid ankomsten till mötetslokalen.

Anmälan: Du anmäler dig senast den 12 mars enligt följande:

- Använd länken i det e-mail där du fick din inbjudan.
- E-post till arsmotet@flygandeveteraner.se alt.,
- Brev till Flygande Veteraner, Flygplatsinfarten 41, 168 67 Bromma

Du som önskar delta anger:

- Fullständigt namn
- Medlemsnummer
- E-postadress
- Ange om du avser delta i mötet från Sjöfartshuset eller endast i det digitala mötet
- Om du önskar ansluta till det digitala mötet med mobilt Bankid anger du också
- Personnummer (Frivilligt, sparas inte efter mötet)

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

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

Vad krävs för att delta digitalt? För att delta i mötet på plats krävs att man har en internetuppkopplad smartphone, surfplatta eller dator. Detta för att kunna använda mötesverktyget Suffra, där man registrerar närvaro, anmäler sig till talarlistan samt att rösta. För att delta i mötet helt digitalt krävs ytterligare en internetuppkopplad smartphone, surfplatta eller dator för att kunna använda videokonferensverktyget Zoom, där du kan följa mötet, se presentationer och göra eventuella inlägg. Uppgifter nödvändiga för att delta digitalt samt ytterligare information om genomförandet sändes per e-post till dem som anmält sitt deltagande senast den 18 mars.

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

Michael Östergren,

Telefon: 070-330 5094,

E-post: michael.ostergren@flygandeveteraner.se

Fullmakt: Önskar du som medlem ge fullmakt till annan medlem skickar du följande uppgifter till E-postadress: arsmotet@flygandeveteraner.se eller per vanlig post till:

Att: Årsmötet Flygande veteraner
Flygplatsinfarten 41 168 67 BROMMA
senast 12 mars med angivande av följande uppgifter:

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

På fullmakten ska också anges vilket årsmöte den gäller

Frågor: Har ni frågor avseende årsmötet skicka ett meddelande till arsmotet@flygandeveteraner.se eller ring 08-29 50 33.

Dagordning för årsmötet

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

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

Omslagsbilden: Föreningens ceremonimästare Björn Brenemark säger några ord från podiet inför Daisys dop på Bromma 5 oktober 1985. Man dolde namnet på nosen och lät sedan "täckelset" falla. Det var en stor ceremoni med mycket folk. Se vidare sidan 7.



Noterat sedan sist

Västerås flygplats räddad, blir beredskapsflygplats

Riksdagen ställer sig bakom att utse Stockholm-Västerås flygplats till en beredskapsflygplats.

Stockholm-Västerås flygplats lämpar sig väl att ingå i landets beredskapsplan. Efter åratal av hot om nedläggning från delar av Västerås lokalpolitiker har en folkomröstning under 2021 genomförts. Resultatet av västeråsarnas vilja blev en tydlig markering för att folket anser att verksamheten vid Stockholm-Västerås flygplats ska fortsätta. Aktiv i arbetet med att få behålla flygplatsen har varit Flygande Veteraners ordförande Henrik Boresäter. Folkomröstningen resulterade också i att ägandeskapet utvecklades till en gemensam satsning och gemensamt ägande av både Västerås stad och Region Västmanland vilket är mycket positivt.

Stockholm-Västerås flygplats är instrumentell. Det innebär att Stockholm-Västerås flygplats är väl uppdaterad med den senaste tekniken vilket vid dåligt väder är avgörande för att kunna genomföra organtransporter till och från Västmanlands sjukhus. Flygplatsområdet och verksamheten har stor utvecklingspotential. Den geografiska placeringen är mycket positiv likväl som det unika luftrummet som lämpar sig väl för att klara av att hantera olika typer av flygplanstyper i start- och landningsmomen-

tet. När den stora skogsbranden rasade i Västmanland 2014 var Västerås flygplats till exempel ett oerhört viktigt nav för brandflygen. På området finns en rad andra viktiga verksamheter såsom pilotutbildning, teknikerutbildning och Frivilliga flygkåren samt det unika Västerås Flygande Museum.



Daisy har blivit K-märkt!

Transportstyrelsen har meddelat att Daisy numera ärett luftfartyg av särskilt kulturhistoriskt värde!



Så här blir du medlem i Flygande Veteraner

ALLA är välkomna som medlemmar i Flygande Veteraner! Du behöver inte ha någon anknytning till flygbranschen. Att bli medlem innebär att du med din medlemsavgift bidrar ekonomiskt till att hålla DC-3:an Daisy i gång som ett välskött, flygande veteranflygplan. Som medlem får du möjlighet att flyga med Daisy på alla evenemang och resor som vi deltar i, eller själva arrangerar. Det är bara medlemmar i föreningen som får flyga med Daisy. Som medlem erhåller du dessutom 4 nummer per år av Flygande Veteraners medlemstidning. Villkor och anmälan som medlem gör du på vår hemsida www.flygandeveteraner.se/bli-medlem/

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



Flyg med Daisy 2023

Daisys medlemsflygningar 2023 (preliminärt program)

Samtliga flygningar är då detta skrivs fortfarande under planering! När det gäller exakta datum, tider och priser hänvisar resegruppen till Föreningens hemsida och de utskick som kommer att skickas ut via medlemmarnas mailadresser.

Observera särskilt de regler som gäller vid en eventuell avbokning.

Ansvariga vid flygningen inom parentes

Maj

Lördag 2023-05-13 Vårflygning runt Mälaren

Söndag 2023-05-14 Medlemsflygningar från Museet

Lördag 2023-05-27 Aeroseum Gbg (Anders Lundbeck)

Juni

Lördag 2023-06-03 EAA Fly in i Falköping (Björn Crantz)

Söndag 2023-06-04 EAA Fly in i Falköping (Björn Crantz)

Tisdag 2023-06-06 Nationaldag och Medlemsflygningar på Hässlö och museet

Lördag 2023-06-10 Härnösand Hemsö fästning (Anders Lundbeck)

Lördag 2023-06-17 Ljungbyhed (Röstånga) (Henrik B)

Söndag 2023-06-18 Ljungbyhed (Röstånga)/ Koenigsegg (Henrik B)

Onsdag 2023-06-28 Västerås City festival (Henrik)

Torsdag 2023-06-29 Västerås City festival (Henrik)

Fredag 2023-06-30 Västerås City festival (Henrik)

Juli

Fredag 2023-07-07 Prel Abonnerad till Bunge/ Visby (Claes Martinsson)

Lördag 2023-07-08 Gotland?/ Utebio på Västerås officersmäss

Söndag 2023-07-09 Gotland?

Augusti

Lördag 2023-08-05 Konstflyg SM-veckan Söderhamn (Gabriella)

Söndag 2023-08-06

Onsdag 2023-08-09 Dalslandskanal, flygning till trollhättan, 1 tim buss, 3-4 timmar

Lördag 2023-08-12 Kräftflygning inkl kräftskiva

Söndag 2023-08-13 Medlemsflygning (Gabriella)

Lördag 2023-08-19 Värmlandstur med Selma Lagerlöfs + konstgalleri. (Gabriella)

Söndag 2023-08-20 Preliminärt: Minutdagen Bromma Flygplats. (Boresäter)

Lördag 2023-08-26 FV huvudflygdag (PO Bortas)

Söndag 2023-08-27 FV huvudflygdag (PO Bortas)

September

Lördag 2023-09-02 Lidköping/Kinneulle och Skördefest Västerås officersmäss (Björn Crantz)

Lördag 2023-09-09 Jönköping Husqvarna museet och Lidköping/Kinneulle och Skördefest Västerås officersmäss (Björn Crantz)

Söndag 2023-09-10 VIP-flygning till Arlanda

Lördag 2023-09-16 Daisy 80 år Västerås (Flygande Veteraner)

Söndag 2023-09-17 Spårvagnsmuseum i Norrköping/ Daisy 80 år med Västerås flygmuseum (Björn Crantz)

Lördag 2023-09-23 Skördefest Västerås officers mäss

Söndag 2023-09-24 Slott runt Mälaren

Lördag 2023-09-30 Skördefest Västerås officersmäss

Lördag 2023-09-02 Lidköping/Kinneulle och Skördefest Västerås officersmäss (Björn Crantz)

Lördag 2023-09-09 Jönköping Husqvarna museet och Lidköping/Kinneulle och Skördefest Västerås officers mäss (Björn Crantz)

Söndag 2023-09-10 VIP-flygning till Arlanda

Lördag 2023-09-16 Daisy 80 år Västerås (Flygande Veteraner)

Söndag 2023-09-17 Spårvagnsmuseum i Norrköping/ Daisy 80 år med Västerås flygmuseum (Björn Crantz)

Lördag 2023-09-23 Skördefest Västerås officersmäss

Söndag 2023-09-24 Slott runt Mälaren

Lördag 2023-09-30 Skördefest Västerås officersmäss

Oktober

Söndag 2023-10-01 Höstflygning över stockholm



Skicka era foton!

Det gjorde Göran Davidsson i Borlänge, det är hans barnbarn Ida på bilden från 1992.

Tidningen söker medlemmarnas egna foton som har anknytning till Flygande Veteraner! Skicka till:

red@flygandeveteraner.se helst före 20 april 2023



Foto från kriget, möjligen Daisy.

Daisy fyller 80 år!

FOTO:SFF:s ARKIV

1943 Daisy tillverkas

Daisy tillverkades i Douglas Aircraft Companys fabriker i Long Beach i södra Los Angeles, Kalifornien med tillverkningsnummer (c/n) 13883, som en C-47 A-60-DL Skytrain, en militär version av DC-3 med stor lastdörr, förstärkt golv och större bränsletankar. Hon levererades till US Army Air Forces den 5 oktober 1943 och fick USAAF s/n 43-30732. På stjärten målades siffrorna 330732.

1943 – 1945 – Andra världskriget

Daisy tillverkades mitt under WWII och hennes första tjänstgöring var i Oran, Algeriet där hon transporterade trupper, gods och förnödenheter. 1944 ombaserades hon till flygfältet Barkston

Heath i England som förberedelse för de allierades invasion av tyskockuperade Europa. Daisy deltog under Dagen D den 6 juni 1944 och vid flera andra stora manövrar i krigets slutskede.

1945 Ombyggd till civil DC-3

Då kriget var slut återvände Daisy till USA den 23 september 1945 och överfördes till Reconstruction Finance Corporation (RFC), en organisation inom den amerikanska statsförvaltningen som sålde ut militär krigsöverskottsmaterial. Under 1946 konverterades hon av Canada Air Ltd från en militär C-47 till en civil DC-3C. I konverteringen ingick att de stora lastdörrarna ersattes med en vanlig passagerardörr samt att kabinen ljudisolerades och fick bekväma stolar.



Daisys placering i den formation som hon deltog i den 6 juni 1944 över Normandie.

Daisy/Nordfugl från 1946 norskt civilt passagerarflygplan.

1946 – 1957 Det Norske Luftfartsselskap och SAS

Daisy såldes efter konverteringen till Det Norske Luftfartsselskap (DNL). I Norge fick hon civil registrering LN-IAF och namnet Nordfugl. Under 1948 bildade DNL, Det Danske Luftfartsselskab (DDL) och svenska AB Aerotransport (ABA) det gemensamma nordiska flygbolaget Scandinavian Airlines System, (SAS). Nordfugl målades nu om i SAS' klassiska "drakmålning" och fick namnet Fridtjof Viking. Daisy blev därmed ett av SAS första flygplan.



Daisy/Fridtjof Viking för svenska Linjeflyg 1957.

1957 – 1960 Linjeflyg

1957 såldes Daisy till ABA för bruk i Linjeflyg och fick svenskt registrering SE-CFP den 13 augusti samma år, varefter hon sattes in i Linjeflygs trafik. 1960 drabbades bolaget av ekonomiska svårigheter och sålde därför två av sina DC-3:or, SE-CFP och hennes syster SE-CFR till svenska Flygvapnet.

1960 – 1982 Flygvapnet

I Flygvapnet hade DC-3 typbeteckningen Tp 79. Daisys flygvapennummer blev 79006. Efter att ha återfått militära lastdörrar hos Svenska Flygverkstäderna på Bulltofta blev hon först baserad på F 7 Såtenäs och därefter på F 3 Malmslätt, som då blivit ett detachement till F 13 i Norrköping. Under sin tid i Flygvapnet hyrdes hon bland annat ut till Röda Korset för humanitära insatser i Etiopien under tre månader. Där transporterade hon 325 ton förnödenheter och 826 passagerare!



MICHAEL SANZ

Ingemar Wårme som tillsammans med Jimmie Berglund köpte Daisy från Flygvapnet 1982 och bildade Flygande Veteraner.

1982 – Flygande Veteraner

Mellan 1982 och 1984 fasade Flygvapnet ut sina sista Tp 79:or. 79006 såldes 1982 till två privatpersoner, Ingemar Wårme och Jimmie Berglund för 80 000 kronor. Dessa två grundade en stiftelse, Flygande Veteraner och sålde planet till stiftelsen 1983. De bildade även föreningen Flygande Veteraner samma år för planetens tekniska och ekonomiska drift och förvaltning. Under tiden hade stiftelsens grundare tillsammans med frivilliga krafter genomfört en omfattande teknisk översyn och återställande till civilt skick av flygplanet.



CHARLOTTE EKMAN

5 oktober 1985 intog Margarete Wårme podiet vid en ceremoni på Bromma och döpte sitt, Ingemars och vårt flygplan med orden: Douglas DC-3 SE-CFP, jag döper dig till Daisy. Må lycka och välgång följa dig och Flygande Veteraner.

1984 – privatägt veteranflygplan

Den 26 juni 1984 återfick Daisy samma civila registrering som hon haft under sin tid i Linjeflyg, SE-CFP. Premiärturen som civilt privatägt veteranflygplan ägde rum i juni 1984.



Reklamfoto för SAS från någon gång på 1990-talet, SAS VD Jan Stenberg knäböjer framför ett antal flygvårdninnor i tidiga SAS-uniformer.

1986 – i SAS färger igen

I samband med SAS' 40-årsjubileum 1986 återfick planet den drakdekor hon burit under sin tid i SAS 1948–1957 med namnet Fridtjof Viking målat på nosen. Detta var från början avsett att vara en temporär målning, men efter att SAS beslutat att stå kvar som föreningens sponsor fick flygplanet behålla sitt utseende, detta även efter att SAS upphört med sin sponsring. För oss i Flygande Veteraner är hon dock alltid Daisy! ✚

Hur det började för 40 år sedan

Kom med och rädda DC-3:an!



Nu eller aldrig. Nu måste du bekänna färg. Ska vi bevara en DC-3:a i flygande skick måste du ställa upp nu. Chansen lär inte återkomma. Var med och gör något åt svensk flyghistoria. Här i Sverige har det skrotats alldeles för många dyrgrisar. Många har blivit upprörda över detta, men skrotningen fortsätter än i dag, kanske i brist på resurser, men också p.g.a. att många anser att det som fortfarande flyger och fungerar inte är flyghistoria riktigt ännu. Inte förrän de stått och vittrat sönder så att det knappt går att rädda, då är det flyghistoriskt värdefullt.

Jag har i 10 år kämpat för att ta hand om det som fungerar och försöker hålla det i flygdugligt skick. Ibland har jag fått tid över att hjälpa andra med liknande projekt och i några fall importerat gamla fina klenoder. Men DC-3:an är för stor och dyr. Vi måste vara fler, vi behöver hjälp.

Vi ska se till att DC-3:an, en av FV:s sista, stannar i Sverige i flygdugligt skick. Till det behövs ekonomiskt stöd, och det genast. Det är inget som går att skjuta på framtiden. Vill du vara med? Kan du ställa upp med 100-300 kronor om året i en supporterförening? Kanske kan du ställa upp med en 1000-lapp som engångsinsats och därefter med ett par hundra årligen som aktiv deltagare och få vara med vid någon av våra flygningar till delad kostnad.

Vi vet inte hur mycket vi kommer att flyga. Vi måste först veta hur många av er som ställer upp och hur mycket stöd vi kan få. Vi kommer troligen att låta äganderätten övergå till en särskilt bildad stiftelse, Flygande Veteraner.

Det är alltså viktigt att du skriver genast och talar om i vilken utsträckning du vill stödja oss. Om inget av dom nämnda förslagen passar dig, så skriv gärna ett eget. När vi gått igenom svaren gör vi ett överslag och återkommer till dig om närmare villkor. Har du kanske några flygplansdelar eller känner någon som har och som vill donera eller sälja dessa, är vi tacksamma för tips. Skriv några korta rader genast till oss.

Med vänlig hälsning
Björn Löwgren samt ett gäng entusiaster i
Swedish Harvard and DC 3 team

I början av 1980-talet började Flygvapnet att sälja ut sina DC-3:or (TP79). Polisen Ingemar Wärme och företagaren Jimmie Berglund, båda med privata flygcertifikat, lade in bud om 80 000 kronor på ett av planen, 79006, och vann anbudet utan att riktigt veta vad de skulle göra med DC-3:an.

Den 2 december 1982 levererade Flygvapnets piloter flygplanet till köparna på Bromma. Förutom Ingemar Wärme och Jimmie Berglund hade nu även Björn Löwgren tillkommit. Björn hade goda kontakter med luftfartsmyndigheterna, något som behövdes och som fick stor betydelse.

Björn Löwgren var pilot hos Swedair och dessutom ägare av flera veteranflygplan bland annat två SK16 Harvard som han uppträdde med på flygdagar runt om i landet. Ägargruppen började genast att värva medlemmar till den förening som man skissat på att bilda. Ett upprop för att skaffa medlemmar visas här bredvid, ett enkelt A4 med en uppmaning att bli medlem och "rädda DC-3:an". Mannen på bilden är Björn Löwgren.

Noteras kan att Björn Löwgren undertecknade uppropet med Swedish Harvard and DC-3 team. Meningen var alltså från början att det skulle kunna ingå andra flygplan än DC-3 i föreningen. I föreningens stadgar skrevs heller inte att man bara skulle flyga DC-3 utan detta lämnades öppet.

Till saken hör att Ingemar Wärme hade lärt känna Björn Löwgren då han gått kurs hos Björn och skaffat sig "rating" på Harvard/SK16.

Den 5 maj 1983 bildades Stiftelsen och Föreningen Flygande Veteraner, båda med samma namn.

Bildare var Ingemar Wärme, Jimmie Berglund och Björn Löwgren med hjälp av juristen Göran Eneroth och andra kunniga personer.

Arbetet att omvandla och godkänna den militära 79006 som ett civilt flygplan SE-CFP startade och tog ett helt år. I juni 1984 skedde den första provflygningen. Därefter kunde de efterlängtnade medlemsflygningarna starta.

En stor katastrof skedde den 8 juli 1985 då Ingemar Wärme tragiskt omkom i en flygolycka med en Saab Safir i Luleå samtidigt som Flygande Veteraner var i Holland på sin första utlandsflygning. ✈



Britt Morel värvades till Flygande Veteraner redan 1986 i samband med att Bromma flygplats firade 50 år.

Britt Morel – I tjänst hos Flygande Veteraner



Britt Morel är en av dem som varit längst hos Flygande Veteraner, förstås helt utan lön precis som alla andra i organisationen. Här ger hon några inblickar i allt det positiva som fått henne att arbeta i 36 år (hittills) i Föreningen.

När Bromma flygplats 50-årsjubilerade 1986 var Flygande Veteraner med och organiserade den

stora flygdagen där. Problemet var att det inte fanns så många funktionärer så föreningen frågade släkt och vänner om hjälp. Så kom jag in i bilden. Det var en fantastisk upplevelse på alla vis tyckte alla inblandade, så kontentan blev att ett stort gäng utbildade sig i Daisy-kunskap. Jag som CA (flygvärdinna) då.

Det har jag aldrig ångrat, för tänk att i 12 år få följa Daisy på så många äventyr och intressanta platser det blivit genom åren och tänk så många trevliga intressanta människor jag träffat speciellt alla kunniga medlemmar som varit med på resorna. Numera är jag passagerare och fortsätter njuta av att få följa med i henne samt att jag har ansvar för föreningens medlemservice.

Daisy hade redan varit i Nederländerna och hälsat på deras DC3:a på DDA (Dutch Dakota Association) och min första flygning som CA gick också dit. Föreningen DDA blev vår systerförening så den har vi hälsat på där flera gånger genom åren.

Och Daisy hade redan då fått flera priser för att hon är så fin. Pokalerna finns att beskåda på Bromma.

Daisy tog mig ända upp till Tromsö och runt en massa storstäder i Europa och hon blev verkligen beundrad och uppskattad var än hon kom.

När vi till exempel skulle lämna Lübeck så hade de till och med lagt ut en stor bild på henne på avgångsmonitorn, för Lübeck var utgångspunkten för bland annat mattransporterna

till Berlin efter kriget. De skrev om detta i deras tidning så det kom mycket folk och tittade på henne.

Hon var sedan första planet som landade på den nya iordningställda flygplatsen vid Peenemünde första gången hon var där 1990.

Daisy har ju också flera gånger flugit över minnesstenen av stupade flygare som finns i Röstänga i Skåne. Så om man tänker på alla hennes uppdrag under WW2 så har hon varit med om mycket.

Flygplanet DC3 var verkligen med och förändrade flygvärlden efter andra världskriget, som det skrevs om i ett nummer av tidningen Flygrevyn.

Hur en DC3:a kan inredas kunde vi uppleva på flygdagen på Sturup 1997 då 6 stycken treor kom till Big Birds Fly in från olika länder i Europa. Vi gick i alla in för att noggrant inspektera hur de såg ut, färgmässigt och inte minst hur många stolar man kunde pressa in. Då konstaterade vi att i Daisy har man helt klart mycket benutrymme och att hon är himmelskt blå färgmässigt. Det är ju där hon skall vara, flygandes bland molnen.

Det är på sätt och vis bra att hon inte kan gå så högt upp för då kan man följa flygrutten, när man ser marken och städerna vi flyger över. Det blev många roliga diskussioner om vad vi såg för stad under oss tills piloten som hade koll meddelade det rätta namnet.

Föreningen har uppmärksammat alla hennes jämna födelsedagar med en fest och jag tror nog Daisy trivdes bäst på sin 60 år fest då hon fick vara med i BAMs hangar. Där stod hon och såg vad vi åt hörde den fina musiken och framför allt att vi dansade under hennes vingar. Hon fick vara med.

Nu ser vi fram emot att få fira hennes 80 årsdag. Hon bär åldern med heder så fin som hon är men jag undrar, hur gammal kan en DC3a bli?

Tänk om Daisy kunde tala! ✈



SJÖBERGS BILDBYRÅ

Birgit Thuring på väg in i en Saab B17.

Två berättelser om en unik flygare och pionjär

TEXT: STURE FRIEDNER

Birgit Thuring föddes 1912 i Grängesberg. Hon var musikalisk och mötte sin make, fotografen Nils Thuring, i musikaliska sällskapet i Stockholm, han sjöng bas och hon sopran och de gifte sig 1935. Efter universitetsstudier blev hon bibliotekarie vid Kungliga Vetenskapsakademien men genom maken, som tagit flygcertifikat, fick hon smak för flygning och lämnade sin tjänst för att bli pilot.

År 1939 köpte paret Thuring en tresitsig de Havilland DH.80A Puss Moth och startade en rundflygning till



Paret Thuring med sin DH.80A Puss Moth. Planet vårdas i dag på Hätunaholm.

Europas större städer. Flygningen skulle finansieras genom artiklar i en flygtidskrift men tidpunkten för flygodyssén var inte den allra bästa. I de europeiska länderna pågick förberedelser för det världskrig som bröt ut i september samma år och deras texter och fotografier stötte på hinder vid publicering då de kunde röja militära hemligheter.

Under beredskapen var båda makarna Thuring inkallade som målflygare med stationering på Gotland. Målflygningen innebar att de med sitt flygplan drog skjutmåls efter sig som luftvärnskanoner på marken och på fartyg fick skjuta prick på. De flög i alla väder och ofta i stark kyla.

1942 startade Birgit och Nils Thuring flygbolaget AB AVIA på Gotland där Birgit var aktiv pilot. Samma år föddes sonen Christian som kom att gå i föräldrarnas fotspår med eget flygcertifikat. Birgit flög själv till BB inför Christians nedkomst! Styrspaken var något modifierad för att passa magens rondör!

Tidens tuffa könsuppdelning

Efter kriget tog Birgit Thuring som första svenska kvinna trafikflygarcertifikat. Men att flygare var ett i högsta grad manligt yrke blev uppenbart för henne då hon sökte arbete som pilot hos ABA. Där kunde man inte tänka sig att anställa en kvinnlig pilot trots hennes trafikpilotexamen. Hennes dröm att bli flyg-

kapten på ett större passagerarplan kom därför aldrig att gå i uppfyllelse. ABA:s motivering för att neka henne anställning var att passagerarna skulle tappa förtroendet för bolaget om en kvinnlig flygkapten anställdes. Senare ville Birgit Thuring i stället bli trafikledare men då var det Luftfartsverket som sa nej för att hon var kvinna.

I stället fortsatte Birgit Thuring att flyga målflyg i samarbete med Svensk Flygtjänst, och det är detta hon blivit mest känd för. Paret Thuring bodde nu i Visby och bedrev taxiflyg över hela Sverige och även till utlandet, samt postflyg, ambulansflyg och rundturflygningar över Visby med ett amfibieflygplan av typen Seabee. Birgit Thuring flög även jordbruksflyg med en Piper Cub på bara någon halvmeters höjd över marken, något som hon gillade och skämtsamt kallade för "gangsterflygningar".

Saab B17

När spänningarna mellan öst och väst tilltog och det kalla kriget var ett faktum, ökade Avias uppdrag för Krigsmakten. Huvudsakligen handlade det som tidigare om att dra mål för luftvärnet, men nu med ombyggda bombflygplan av typen Saab B 17 som ställdes till Avias förfogande. B 17 var något helt annat än de mindre flygplan som Birgit tidigare flugit. Den robusta B 17 vägde fullastad över fyra ton och i nosen satt en svensktillverkad Pratt & Whitney Twin Wasp på tusen hästkrafter. Farten var över 400 kilometer i timmen. Utöver bogsering av så kallade målkorvar, gjorde Birgit även störtdiving mot trupp för att öva dem att ta betäckning i närmaste busksnår. - Det gillade jag, berättade hon skrattande i en intervju för en lokaltidning. En av de B 17 (Blå Johan SE-BYH) som Birgit flög är idag restaurerad till luftvärdigt skick och syns på flygdagar och som reklampelare för flygplanstillverkaren Saab.

Douglas AD-4W Skyraider

1963 skulle Birgit komma att flyga den flygplanstyp hon kanske mest förknippats med, Douglas Skyraider.

Vi är många som förundrats då vi sett den lilla damen kliva ur de stora Douglas Skyraider-planen som landat på Visbys eller på Brommas flygfält.



ULF NYLÖF

Tankning av en Saab B17 åt Birgit Thuring i Visby.

Douglas Skyraider var ett amerikanskt stort enmotorigt propellerdrivet attackflygplan, världens största enmotoriga kolvmotorflygplan. Vingarna kunde vikas uppåt på mitten för att flygplanet skulle ta mindre plats ombord på hangarfartyg. Planet var försedd med en Wright R3350 Duplex-Cyclone motor på ca 2500hk. Samma motor användes bland annat i Boeing B-29 och Lockheed Super Constellation.

Flygplanet var lite gammalmodigt då det kom 1945 men visade sig både kraftfullt och stryktåligt i Koreakriget, Kubakrisen och i Vietnamkriget.

Sammanlagt anskaffade Sverige tretton flygplan vilka byggts om till målbogserare hos Scottish Aviation Ltd i Skottland. Utrymmet i kroppen gav plats för vinschen för skjutmålet och dess operatör. På sidorna monterades kupolformade plexiglasbubblor för att ge bättre sikt för vinschoperatören. Flygplanen försågs också med civil navigerings- och radio-utrustning. Flygplanen användes i Sverige huvudsakligen för bogsering av radarreflekterande korv- eller profilmål. Normalt användes en bogserlina på mellan 800 och 1 200 meter och man höll en marschfart på 400 – 450 km/tim.

Birgit lärde sig att bemästra detta flygplan till fulländning.

1977 klev hon ur Skyraidern för sista gången. Ålder och bestämmelser kolliderade och hon fick inte längre ägna sig åt sitt yrke, men flög ändå rundflyg och liknande på dispens fram till 1981.

Epilog

År 1968 erhöll Birgit Thuring Aftonbladets bragdmedalj för sin flygargärning. Tidningens något märkliga motivering var att Birgit Thuring inte orsakat några incidenter under de tusentals flygningar hon gjort i försvarets tjänst, en något annorlunda skrivning jämfört med vad man brukade ange som motivering för de manliga piloter som belönats för sina bedrifter i luften. Men som hon kommenterade utnämningen: "Kanske det här ändå visar att även kvinnor kan flyga och då får jag väl vara någon slags symbol". Birgit Thuring avled 1984 efter en tids sjukdom endast 72 år gammal. ✚

Källa: Lennart Berns med flera



ULF NYLÖF

Birgit Thuring och sonen Christian på vingen till Boeing Skyraider SE-EBA. Christian har alltid hjälpt till då Daisy landat i Visby.

Birgit Thüring, en fältflygare från Gotland

Saxat från en artikel hos lae.blogg.se

TEXT: BO FORSBERG



Birgit och Nils Thüring vid AB Avias Percival Vega Gull SE-ALA.

Själv var jag i 13–18-årsåldern då jag hängde på Visby flygfält, aktiv i Gotlands Flygklubb, och jag gjorde också min "yrkespraktik" på AVIA två dagar i veckan under åttonde och sista skolåret. Speciellt under praktikåret fick man ju se och höra mycket såväl skrönor som mera sanna händelser ur "AVIA-kulturen". Under denna tid var målflyget med Saab B 17 SE-BWC och SE-BYH (flyger sedan 1997 som Blå Johan, reds anm.) basen i verksamheten, men även lantbruksflyget med först Cub SE-CDH och sedan Super Cub SE-BYO stärkte omsättningen. Under denna tid startade AVIA också flygskola, först med "kollo" Sahlman som inhyrd lärare någon säsong, därefter Sune Brykt från Ljungbyhed och Lasse "Gippa" samt snart även Birger Ene. Som någon form av "reservflygplan" hade AVIA också Vega Gull SE-ALA och så småningom Piper Apache SE-CBL. Då jag drog till Ljungbyhed januari -63 har jag för mig att Skyraider hade gjort sitt intrång hos AVIA.

En perfekt pilot

Nåväl, eftersom jag var så ung blev det ganska naturligt att man inte direkt "kom i slang" med Birgit Thüring, hon kom i regel i lagom tid för att genomföra sitt flyguppdrag och lämnade snart efter landning arenan för att cykla hem igen. Jag minns inte att hon "hängde" på fältet utan hon kom förberedd, gjorde sitt jobb och drog därefter igen. Har känslan att hon var ytterst professionell i sitt flygande, exakt enligt begäran, genomförande snyggt och prydligt, korvfällning på rätt plats från rätt höjd, perfekt landning etc.

Jag flög aldrig B 17 med Birgit, däremot med Nils Thüring och Birger Ene. Men jag åkte baksits i SE-ALA vid några tillfällen då Birgit genomförde "Radionavigering" IMC, med Birger som säkerhetsförare, någon runda över mot Västervik

– Norrköping och tillbaks igen. Minns att hon höll "exakta värden" på höjd och distinkta kurser etc.

Under denna tid upplevde man egentligen inte att det var "något särskilt" med Birgit (vem visste väl då hur få av det slaget som fanns?), hon var ju en av "grabbarna" på AVIA. Det var först några år senare då jag besökte Gotland med en flygvapenkomis som gärna ville se vad det var för någon "tuff polare" som flög Skyraider; Kul att se minen när Birgit steg ur, tog av hjälmen och skakade ut håret!

Från min horisont minns jag alltså Birgit som en Tystlåten, Seriös och Skicklig pilot, som aldrig lämnade något åt slummen! Hon var inte direkt känd för att vara något modelejon, såg henne nog aldrig i annat än långbrallor och flygoverall! Eftersom jag umgicks en del med Christian (sonen) så hände det att man ibland besökte hemmet och där var Birgit "Mamma" som såg till att vi fick förplågnad.



Birgit Thüring tar plats i Douglas Skyraider SE-EBA. Vinschoperatören, här sonen Christian, skall sedan kliva in genom en särskild dörr på sidan av flygkroppen där han har sin plats.

ULF NYLÖF



SFF:S ARKIV

Passagerarna som just skall kliva ombord på Ansgars första missionsflygning den 5 mars 1946 till Kongo.

ANSGAR, en DC-3 med stark skandinavisk anknytning

TEXT: STURE FRIEDNER FAKTA: NORDISKT MISSIONSFLYG 1945–1950 AV ERIC KNUTSON FOTO: SFF:S ARKIV

Första gången jag insåg att missionärer använde sig av flygplan var då jag fick se ett foto av DC-3:an Ansgar, namnet syntes tydligt på nosen. Personen som gav mig bilden visste att jag var flygintresserad och berättade om sin uppväxt i Afrika och hur hans familj, som var missionärer, hade transporterats av detta flygplan. Eftersom jag inte är religiös så kände jag inte till att det funnits ett svensktregistrerat missionsflygplan för transporter till och från tredje världen.

Historien bakom hur tre skandinaviska missionssällskap 1945 gemensamt köpte och drev denna Douglas C-53D-DO Skytrooper är en riktigt spännande historia som just kommit ut i bokform.

Den direkta anledningen till att svenska, norska och



danska missionsförbund köpte ett stort flygplan var ett nödrop från missionärer på Madagaskar som kände sig hotade till livet. En hemresa med båt var omöjlig för dem då farvattnen efter kriget fortfarande var kraftigt minerade. De nordiska församlingarna insåg att bara ett flygplan skulle hinna rädda missionärerna och man bestämde sig för att snabbt inskaffa en Douglas C-53, en uppdaterad version av C-47 med starkare motorer som kunde ta mycket last.

Historien om hur det komplicerade och utdragna köpet från de allierades militärmakter gick till beskrivs dramatiskt i Erik Knutsons läsvärda bok. 60 000 US dollar fick man betala plus 100 000 kronor för ombyggnaden till civil passagerarstandard. Dessa pengar samlades ihop av mis-



Missionärsflygplanet Ansgar.

sionsförsamlingarna, främst de svenska.

Emellertid, inköpet blev så försenat av efterkrigstidens byråkrati att man var tvungen att finna en annan lösning för att få hem Madagaskar-missionärerna. Greve Carl Gustaf von Rosen, som hade stor erfarenhet av att flyga i Afrika var vid denna tid flyginstruktör hos ABA/SILA (föregångare till SAS). Von Rosen ställde sig genast positiv till att flyga ner och hämta missionärerna. Med viss tvekan lånade ABA ut DC-3:an "Svalan" SE-BAW till projektet som försvårdades av att det fordrades åtskilliga tillstånd för att få flyga över främmande land.

Så småningom kom man i alla fall i väg till Madagaskar via Kairo och Addis Abeba och kunde flyga hem ett antal missionärer samma väg. Von Rosen med styrman Gunnar Stefansson gjorde om resan ytterligare två gånger direkt efteråt för att ta hem även de kvarvarande missionärerna. De tre flygningarna gick helt utan missöden.

Carl Gustaf von Rosen fick efter detta, epitetet Missionsflygets Pionjär.



Missionsflygets Pionjär, Carl Gustaf von Rosen.

Haystack-Annie

Domprosten Oscar Rundblom var utsedd av missionssällskapen att köpa ett lämpligt flygplan. Han arbetade i Frankrike, Tyskland och England för att kunna köpa loss en Douglas

C-53 från USAAF, och gav inte upp projektet trots att man redan fått hem missionärerna från Madagaskar.

Oscar Rundblom hade efter en del turer, bland annat via Folke Bernadotte, fått kontakt med det amerikanska transportkommandot i Paris och London. Tillsammans med en av ABA:s ingenjörer valdes en C-53:a ut i Frankfurt. Planet hette "Haystack-Annie" och hade, liksom alla andra från kriget, en bild av en lättklädd flicka på nosen. Man förstår domprostens oro över vad missionsförsamlingarna (och tidningarna) där hemma skulle tycka om att flyga missionärer med en sådan bild målad på planet.



En "nose art" i blivande på ett av USAAF's flygplan.

efter "Nordens apostel", utefter sidorna skevs "Scandinavian Missionary Flights" och planet märktes med SE-APG (APG står för "Apostlagärningarna" i bibeln). På stjärtenfan stod "Nordiskt Missionsflyg".

Första missionsflygningen

Ombyggnaden och alla tillstånd för flygningarna tog dryga tre månader men den 5 mars 1946 var det dags för den första flygningen för Ansgar som missionsflygplan. Ny pilot var den tidigare styrmannen Gunnar Stefansson. Turen gick till Leopoldville (Kongo) via Bryssel och flera primitiva platser där man övernattade i vad som erbjöds.

Att flyga tillbaka från Kongo till Stockholm med Kongo-missionärer tog sedan bara tre dagar. För missionärsbarnen, som inte varit i Sverige tidigare, var det första gången de såg snö och upplevelsen var överväldigande.

Första "turistresorna"

Ansgars flygningar fortsatte, förutom längre ner i Afrika, nu också till Indien och ända till Kina. Advokaten Torild Backe var den som höll i allt och hans kontor blev organisationens centrum. Tillsammans med piloter och övrig kringpersonal gjordes ett fantastiskt arbete med att planera resorna och söka alla tillstånd. Medföljande missionärer berättar om upplevelser på vägen i klass med de bästa turistresor. Men då de kom fram ändrades förutsättningarna radikalt och man förpassades många gånger 100 år bakåt i tiden.

Resorna, som ju företogs nära inpå WWII i det fattiga Europa, Afrika och Indien, innebar också att bagage försvann och passagerare blev bestulna.

På återresorna medförde Ansgar missionärer som varit

Genom lyckliga omständigheter så kunde till slut köpet genomföras med hjälp av ABA:s chef, Carl Florman. Planet flögs till Bromma där det landade dagen före julaf-ton 1945.

Nu vidtog ombyggnaden till civil flygmaskin, planet tvättades metallren och fick bekväma passagerarsäten i kabinen. På nosen skrevs planets nya namn ANSGAR,



Ansgars resor 1946 - 1950.



hemifrån i årtal. En del var sjuka, andra bar spår av miss-handel som de i Kina som varit utsatta för japansk ockupation.

Ansgars resor med missionärer fortsatte i fyra år, allt mera avlägsna platser besöktes. Väl framme mötte missionärerna fattigdom och stora ekonomiska problem, sjukdomar och svält. Motsättningar mellan folk-stammar förekom och ibland även stora problem i relationen mellan kolonialmakter och de inhemska grupperna.

Ansgar gjorde flera resor till och från Hong Kong, alla utan missöden och resorna gick snabbt. Man kunde dricka morgonkaffe i Indien, äta lunch i ett arabland och middag i Kairo. På den tiden var en flygning till Fjärran Östern alltid en sällsam upplevelse både för besättning och passagerare.

Under åren 1946 till 1950 gjorde man 54 missionärsflygningar till olika delar av Afrika och 24 till Indien. Sammanlagt under de fyra åren flög man en sträcka motsvarande drygt tur och retur jorden-månen under ca 3400 flygtimmar. 1200 missionärer och företrädare från över 32 missionssamfund från hela världen blev transporterade av Ansgar. Man förbrukade mer än en miljon liter flygbensin. Missionssällskapen betalade dryga 2,5 miljoner svenska kronor för sina flygande missionärer.

Ansgar säljs

1949 bildade man tillsammans med ABA, som övertagit ägar-skapet av flygplanet, "Nordiskt Missionsflyg AB". Men 1950

tog missionsflyget slut "utkonkurrerat" av vanligt civil flyg som utvecklats efter kriget.

MAF

Parallellt med Ansgar bildades det i England efter kriget en annan flygande missionsorganisation med ett lite annorlunda koncept, MAF, Mission Aviation Fellowship. MAF's uppdrag är att med mindre lätta flygplan flyga ut hjälp till katastrof-områden som ingen annan kan nå. Hjälpen har andra organisationer samlat ihop. MAF har under åren vuxit och är idag en ledande hjälporganisation i tredje världen. MAF verkar i dag i mer än 35 länder (se artikel på sid 21).



Ansgar i dag i Sydafrika, nu med turboprop-motorer.

DC-3:an Ansgars historia:

Tillverkad 1942 som C47/C-53 USAAF 6875, registreringsnummer 42-68819.

Döpt till "Haystack Annie".

Medverkade enligt uppgift i operationer Dagen D och Market Garden.

Efter kriget såldes planet till Svenska Kyrkans Mission och döptes till Ansgar med registrering SE-APG.

1950 såldes Ansgar till SAS och döptes om till Gran Viking.

1951 såld till franska SNCASO med namnet Lucille och ny registrering F-BEIS.

1959 övertagen av det franska flygvapnet och använd bland annat i Algeriet.

1971 övertagen av det jugoslaviska flygvapnet med nr 71237.

I slutet av 70-talet jugoslavisk civilregistrering YU-ABW 1979 såld till amerikanska Atlas Aircraft Corp med registrering N8071Z.

1981 registrering 9Q-CYI i Kongo för ferryflygning till Sydafrika.

Därefter tjänst i det sydafrikanska flygvapnet där hon så småningom fick turboprop-motorer.

Numera bevarad vid South African Air Force Museum i Cape Town.

Pan American Airways, pionjär över Stilla Havet

TEXT: TOMAS RINMAN FOTO: SFF:S ARKIV

Pan Am (Pan American Airways) grundades av aviatorerna Juan Trippe och olika investerare. Redan 1928 började Pan Am sin reguljära verksamhet genom att flyga post och enstaka passagerare från Key West i Florida till Havana på Cuba med General-Machado, en Fokker F7 Trimotor.

Sedan fortsatte man med att öppna nya flyglinjer till Karibien och ner mot Sydamerika. Eftersom det fanns få landbaserade flygplatser började Trippe använda flygbåtar. Det var speciellt Sikorsky S-36, S-38, S-40 och S-42 som användes. I början av 30-talet trafikerade Pan Am de flesta av de sydamerikanska storstäderna med flygbåtar.

Stilla havet var inte Pan Americans ursprungliga mål. Juan Trippe och hans investerare siktade från början på Nordatlanten eftersom passagen mellan Amerika och Europa var den mest prestigefyllda och lönsamma flyglinjen i världen. Politiska problem och diplomatiska förseningar under 1934

tillintetgjorde deras planer eftersom de inte fick tillstånd att landa i England och inte heller på Newfoundland. Vid den tidpunkten hade Pan Am tre Sikorsky S-42 flygbåtar i sin flotta och hade beställt tre Martin M-130 från Glenn L. Martin Aircraft Company, detta trots att Pan Am ännu inte hade tillstånd att korsa Atlanten. Med nästan två miljoner dollar investerade i trans-oceaniska flygplan behövde Pan Am ett hav att korsa och därför vände flygbolaget blicken mot Stilla havet. Tillstånd att korsa Atlanten kom först i slutet av trettioåret.

Över Stilla havet

Att flyga över Stilla havet var en mycket större utmaning än att korsa Atlanten. Rutterna över Atlanten var relativt korta och det skulle vara möjligt att följa en nordlig rutt där den längsta

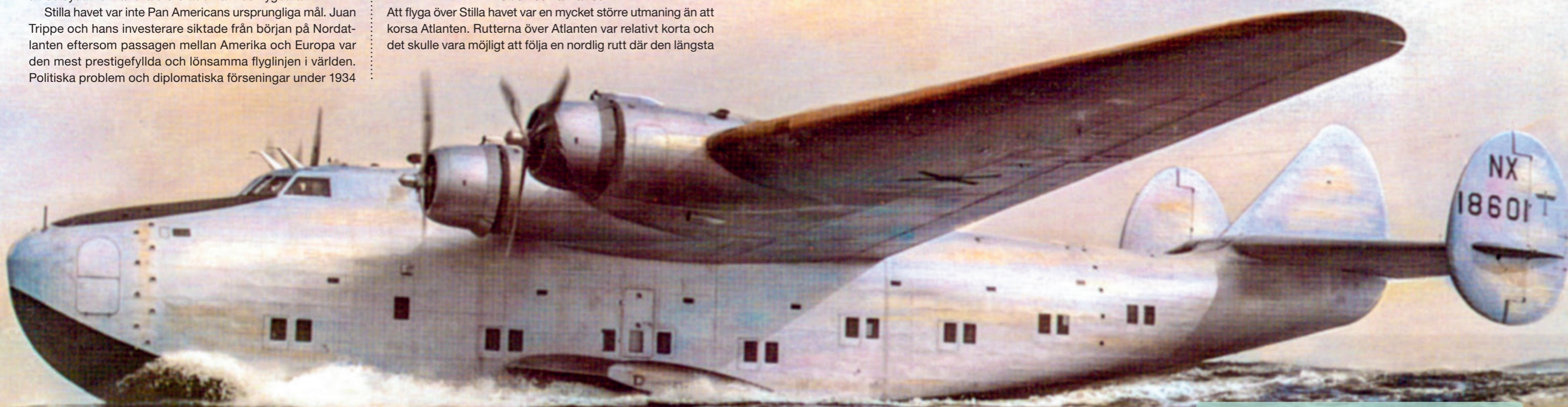
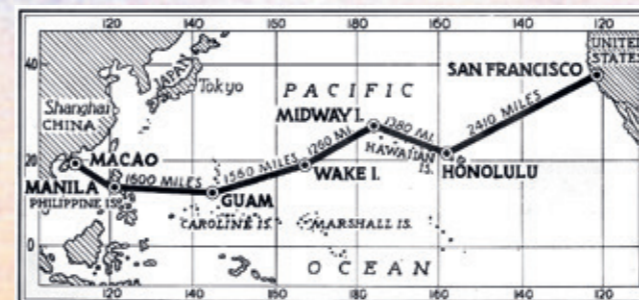
övertattensträcka, mellan Grönland och Island, bara skulle vara 1200 km. Även den direkta ruten från Newfoundland till Irland, som gjorde att man undvek det hårda vädret längst i norr, var under 3200 km. Avståndet från San Francisco till Honolulu var emellertid nästan 3860 km och nästa etapp av Stilla havetsöverfarten från Midway till Guam var ännu längre. Man letade därför efter en lämplig landningsplats någonstans mitt emellan och slutligen valdes en liten obebyggd korallö

som fick namnet Wake Island och som tillhörde USA. Mellan Midway och Guam fanns det dessutom några små klippöar som man kunde använda som navigeringshjälp.

Pan Am genomförde nu en serie provflygningar över Stilla havet. Som rådgivare hade man den berömde atlantflygaren Charles Lindberg och flygplanskonstruktören Sikorsky. Man använde en modifierad Sikorsky S-42 för att göra provflygningarna. Samtidigt gällde det att utbilda besättningar i meteorologi, radiokommunikationer och navigering. Navigeringen var extremt viktig eftersom några graders miss av Wake Island skulle kunna få katastrofala följder. Slutligen bestämde man sig för ruten som visas på kartan. Eftersom man saknade landningsrättigheter i Hongkong så blev slutdestinationen Macau. Landningsrättigheterna i Hongkong kom 1936. Senare startade Pan Am även en rutt som gick vidare till Auckland på Nya Zeeland.

Anpassning av korallöar

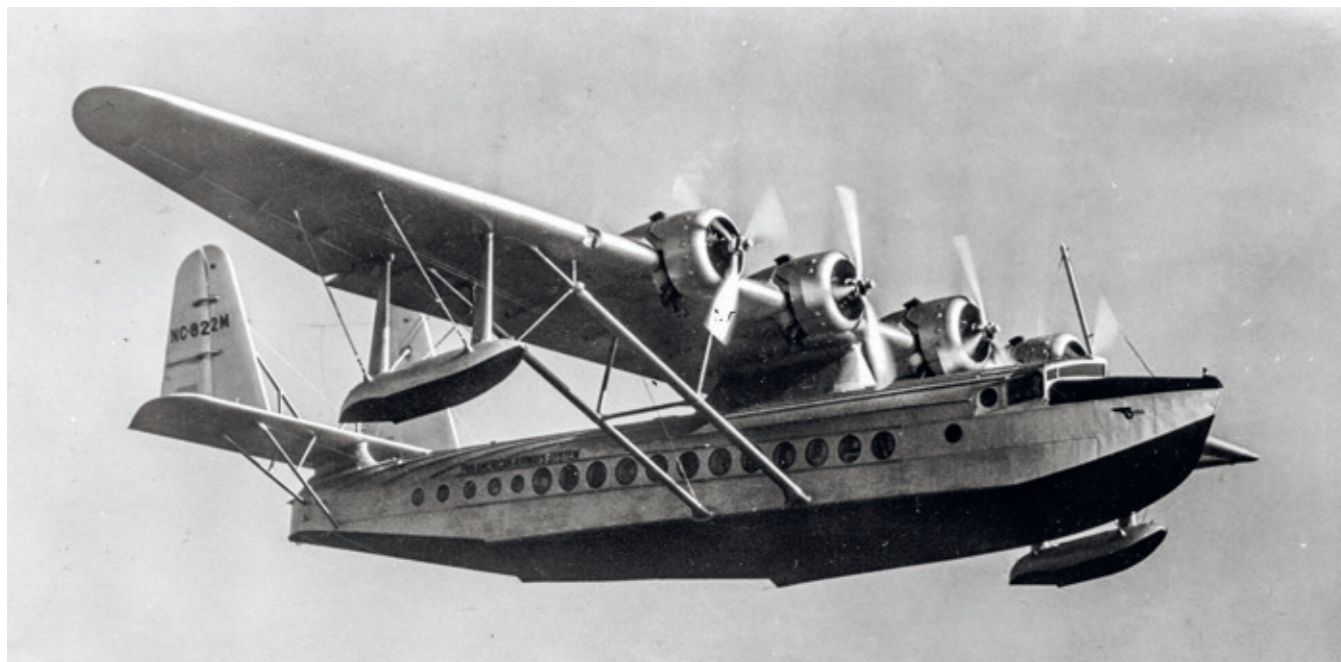
Men Wake Island och Midway hade inga faciliteter för att ta



Fokker F7 Trimotor General-Machado, Pan Am's första flygplan.

Boeing 314 specifikationer:

- Längd: 32 m
- Marschfart: 296 km/h
- Maxhastighet: 338 km/h
- Räckvidd: 5 633 km
- Presenterades: 1939
- Första flygningen: 7 juni 1938
- Motortyp: 4 x Wright Cyclone R-2600 1600 Hk



Sikorsky S-42, Colombian Clipper NC822M.

emot flygplan eller flygpassagerare. Nu gällde det att bygga upp ankringsplatser och bryggor för flygbåtar och motorbåtar, tankningsmöjligheter, radiokommunikationer och väderstationer. Det behövdes också hotell för flygpassagerare och besättningar och sist men inte minst bilar för transporter från stranden till hotellet. Så i början av 1935 hyrde Pan Am lastfartyget North Haven där man lastade all materiel som krävdes för att konstruera baser på Midway och Wake Island: förtillverkade hotell och andra byggnader, entreprenadutrustning, motorbåtar och radiofyror (i syfte göra det möjligt för flygbåtarna att navigera till dessa små prickar i Stilla havet). Dessutom lastades fyra månaders förråd av mat, 250 000 liter flygbränsle och cirka 120 ingenjörer och andra arbetare. Man fick spränga bort koraller i det grunda vattnet utanför stranden och även bygga bryggor. Motorbåtarna användes dels för att transportera passagerare in till bryggorna, dels för att bogsera flygbåten till ankringsplats eller brygga.

Martin M-130

Provflygningarna genomfördes med nedbantade Sikorsky S-42 flygbåtar. Men de tre Martin M-130 som Pan Am beställt hade betydligt längre räckvidd än de gamla Sikorsky-planen. Den första levererades i oktober 1935 bara två dagar efter sin provflygning. Sex veckor senare var Pan Am redo att starta reguljär trafik. Man började med att öppna upp en linje mellan San Fransisco och Manila på Filippinerna med de nya flygbåtarna.

Bara tre exemplar av detta flygplan blev byggda. Det första var China Clipper följt av Philippine Clipper och slutligen Hawaii Clipper. Namnet China Clipper blev dock i folkmun gällande för alla tre flygbåtarna och senare även för de stora Boeing B-314 planen.

I kabinen på Martin M-130 fanns det rum för sittande passagerare men man kunde också ha arton sovande i bäddar. Det fanns även en matsal och två toaletter. Hela planet hade bara första klass och maten och drycken som serverades var av bästa kvalitet.

Det är också värt att nämna de två korta nedre vingarna eller pontonerna. Detta var en innovation från den tyska flygplanskonstruktören Claude Dornier som hade skapat de berömda flygbåtarna WAL och Dornier X. Dessa nedre

Martin M-130 China Clipper specifikationer:

Besättning 6 till 9: kapten, förste officer, junior officer, flygingenjör, assisterande flygingenjör, radiooperatör, navigatör och kabinpersonal.

Spännvidd: 39,7 m

Längd: 27,7 m

Höjd: 7,5 m

Vikt: 23 700 kg

Motorer: 4 x Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp med 14 cylindrar, 4 x 830 hk (en tidigare modell än Daisys motor)

Max hastighet: 290 km/h

Marschfart: 263 km/h

Max höjd: 5000 m

Marschhöjd: 3000 m

Räckvidd: 5000 km

Passagerare: 46 sittande eller 18 sovande

vingar gav bättre stabilitet på vattnet och gav ökad aerodynamisk lyftkraft vid starten samtidigt som man minskade vattenstänket på de bakre rodren. Inuti dessa vingor fanns tankar med 3600 liter bensin i varje tank.

8 passagerare

Martin M-130 kom att associeras med Pan Am's erövring av flygtrafiken över Stilla Havet och namnet "China Clipper" blev berömt över världen. Även om detta flygplan var bättre än sina föregångare så medförde flygplanets prestanda att det var svårt att få lönsamhet genom att den stora bränslelasten gjorde att man bara kunde ta åtta passagerare när man skulle flyga till Hawaii. Glenn Martin tillverkade därför bara tre plan. Pan Am valde i stället att beställa av Boeing för det fortsatta flyget över Stilla Havet.

Boeing 314

Pan Am beställde i stället modell 314 "Clipper" från Boeing som var en ny fyrmotorig långdistansflygbåt. Detta blev Boeing's sista sjöflygplan. Totalt byggdes 12 exemplar, 6 plan 1938, och ytterligare 6 av en förbättrad modell 1941, kallad B-314A.

Över Atlanten

Pan Am öppnade även med trafik över Atlanten, vilket man nu fått tillstånd för. Boeing 314, med en räckvidd på 5600 km, gjorde sin första reguljära flygning över Atlanten den 28 juni 1939. Passagerarna kunde titta ut genom de stora fönsterna



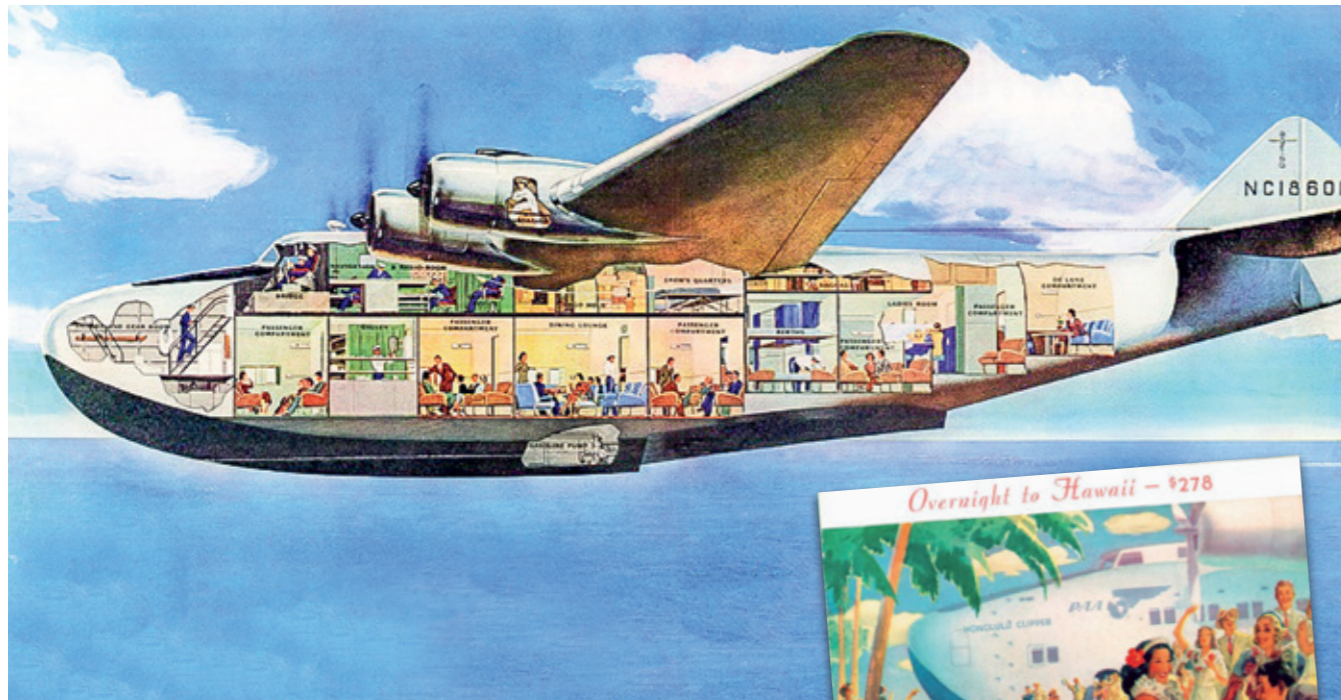
President Roosevelt firade sin födelsedag i Clippers matsal.

och njuta av komforten i matsalen som kunde konverteras till en bar. Det fanns toaletter och även en bröllopsvit. Om man flög på natten kunde planets 74 passagerarstolar konverteras till 40 bäddar. I matsalen serverades gourmet-mat från köket.

Boeing byggde tolv Modell 314 under åren 1938 till 1941. När andra världskriget bröt ut blev dessa plan övertagna av militären för att flyga militär materiel och personal. Vid den tiden var det få flygplan som kunde mäta sig när det gäller räckvidd och lastförmåga. President Roosevelt reste med Boeing Clipper för att möta Churchill vid konferensen



Martin M-130, NC14716, China Clipper över San Francisco Waterfront 1935.



Boeing 314. Obs killen i motorgondolen. Till höger: Samtida reklam för stillahavsflygningarna.



i Casablanca 1943. Roosevelt firade sin födelsedag i Clipperns matsal.

Kriget närmar sig

En märklig historia handlar om en Clipper som flög från San Francisco via Honolulu och Canton Island till Auckland på Nya Zeeland. När planet närmade sig Auckland kom det ett radiomeddelande om att Pearl Harbor hade anfallits av japanerna. När man hade släppt av passagerarna så kom en order om att försöka ta planet tillbaka hem västerut. All yttre märkning av planet skulle tas bort och flygningen skulle ske under radiotystnad. Besättningen saknade kartor, pengar och support på marken. Flygbensin fanns inte på vissa av sträckorna över Indonesien utan man fick ta bilbensin i stället. Vid starten använde man dock flygbensin. Flygningen kunde genomföras med New York City som slutdestination. Enda missödet var en cylinder som exploderade efter start från Ceylon men man återvände till Ceylon och reparerade skadan.

Flygbåtarna utkonkurreras

Under och efter andra världskriget byggdes mängder med landbaserade flygplatser i USA och även i Europa, Sydamerika och i Söderhavet. Det fanns många fördelar med en vanlig flygplats jämfört med en sjöflygstation, landbaserade flygplatser var oftast mer lättillgängliga för last och passagerare och de kunde hantera betydligt fler flygplan per timma. Drift och underhåll av planen blev billigare. Med hjälp av olika landningshjälpmedel blev man mer oberoende av mörker och dåligt väder. Priserna på flygbiljetter sjönk genom att



planens kapacitet ökade och införandet av ekonomiklasser. Sjöflyg föll snart i glömska och flygbolagen beställde nu stora propellerplan och så småningom kom jet-trafiken i gång. Dessutom försvann så gott som alla de stora sjöflygplanen efter andra världskriget på grund av olyckor eller genom att de skrotades.

Det finns en intressant film på Youtube som skildrar ovanstående historia på ett utmärkt sätt: China Clipper: Pan Am's Conquest of the Pacific. ✚

Mission Aviation Fellowship

TEXT: STURE FRIEDNER FOTON: MAF:S ARKIV

MAF (Mission Aviation Fellowship) är en ideell organisation som bildades 1945 av kristna piloter som upprörts av andra världskrigets fruktansvärda ödeläggelse. Organisationen har under åren slagits ihop med andra liknade föreningar och är idag en ledande hjälporganisation med huvudkontor i England, Australien och USA. MAF:s uppdrag är att med mindre lätta flygplan nå ut till platser som ingen annan kan nå med katastrofhjälp. Läkarteam, medicin, sjukvård, mat, vatten och förnödenheter som andra kyrkliga organisationer samlar ihop flygs ut av MAF. MAF lever helt av donationer och frivilliga bidrag och flyger i Afrika, Sydamerika, Asien och Australien. I dag finns organisationen i 35 länder och flyger med över 140 flygplan. 2021 gjorde MAF:s flygplan 42 127 flygningar med totalt över 4 000 ton gods och 101 733 passagerare. Imponerande för en ideell verksamhet!

Med anledning av att den svenska grenen av MAF fyllde 40 år 2022 vill vi berätta lite om MAF.

MAF:s flyghjälp gör det möjligt för andra missions- och hjälporganisationer att nå ut till nödlidande människor som annars inte skulle kunna få hjälp. MAF samarbetar med över 2 000 andra organisationer och ser till att deras läkare, vårdpersonal, missionärer och annan hjälppersonal kommer fram i väglöst land. Många hjälporganisationer i Sverige använder sig av MAF:s flygtjänster. Tusentals sjuka och skadade som behöver akut läkarvård flyger varje år med MAF:s flygplan.

Kristen tro och en övertygelse att alla människor är lika mycket värda och förtjänar samma hjälp oavsett ursprung, åsikt, religion, ålder eller kön, ligger till grund för att ideellt vilja hjälpa nödställda människor på detta sätt.

Där flyg är enda chansen

MAF har beredskap att möta katastrofer och i akuta lägen

finns deras flygplan ofta tillgängliga, deras piloter och underhållspersonal likaså. Man har de senaste åren hjälpt till efter flera jordbävningar, cykloner och vulkanutbrott och nu senast vid de enorma översvämningarna i Pakistan.

MAF Sweden

MAF:s svenska servicekontor ligger i Sala. Den svenska organisationen för flyghjälp består av en handfull personer som arbetar med att samla in pengar till verksamheten och att rekrytera piloter, flygplanstekniker och andra som behövs. MAF är en registrerad biståndsorganisation med 90-konto.

MAF Sweden ordnar den 6 juni varje år ett uppskattat fly-in på Stegeborg i Sörmland dit alla flygintresserade är välkomna.

Flygplan

De flesta av MAF:s 140 flygplan är enmotoriga turbopropplan av typen Cessna Caravan och liknade men man har även några tvåmotoriga De Havilland Twin Otter och andra.

Särskilda krav för att bli pilot hos MAF

Sökanden ska ha ett ICAO flygcertifikat (CPL) och Single Engine Command Instrument Rating SE/IR och minst 10 timmars mörkerflygning samt ett Class 1 medicinskt certifikat. Instegepiloter ska ha minst 500 timmars flygtid varav 300 timmar under eget kommando. Singelpiloter ska ha minst 1000 timmar flygtid varav 500 timmar under eget kommando samt erfarenhet av tvåmotor- och/eller turboprop-flygplan.

Särskilda krav för flygtekniker

För att bli flygtekniker krävs ICAO flygteknikercertifikat och några års erfarenhet av arbete som flygtekniker på enmotoriga flygplan med kolv- och/eller turbinmotorer. ✚



Bangladesh drabbades 1991 av en förödande cyklon då över 135 000 människor omkom. Detta blev starten på MAF:s 30-åriga insats i landet där man hjälper över 100 organisationer med bland annat ambulansflygningar och att flyga ut personal och sjukvårdsteam till utsatta. På fotot har ett MAF-flygplan landat i ett översvämmat område i Bangladesh.



Uganda. Rent dricksvatten är en stor bristvara vid katastrofer. De senaste åren har många människor flytt till Uganda som är ett av de länder i världen som tagit emot flest människor på flykt. Fler än 1,2 miljoner flyktingar bor nu i landet.

Bli fadder för en bit Daisy!

Redaktör Lars Sveding

Fadderåret löper från den 1 november till och med den 31 oktober. Den som blir fadder tecknar sig alltså förutom innevarande år även för ett eller flera år som sträcker sig från den 31 oktober. Blir man fadder tidigt på året så blir fadderskapet avsevärt längre och betydligt mer uppmärksammat. Fadderverksamheten ger föreningen drygt 30 tkr om året i intäkter (rekordet är 50 tkr). Föreningen uppskattar alla generösa medlemmar och företag. Tack! Följande förteckning redovisar alla aktiva faddrar per den 23 januari 2023

Lennart Ledin	Klaff - 2023 (1 år)
Gunnar Johansson	Sporrhjul - 2023 (1 år)
Johan Sundberg	Motorkåpor x 3 vänster motor - 2023 (1 år)
Johan Sundberg	Motorkåpor x 3 höger motor - 2023 (1 år)
Gert Östergren	Vänster batteri - 2023 (1 år)
Gert Östergren	Höger batteri - 2023 (1 år)
Jan Carlerud	Vänster magnet, höger motor - 2023 (1 år)
Peter S Hellqvist	Vänster hydraulpump, motordriven - 2023 (1 år)
Lars Jernberg	Navigationsljus - 2023 (1 år)
Gunnar Sköld	Höger höjdmätare - 2023 (1 år)
Håkan Söderholm	Nödkompass - 2023 (1 år)
Syrene Alphonse	Passagerarstol 1A - 2023 (1 år)
Erik Alphonse	Passagerarstol 1B - 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)
AB Hallquist Återvinning	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 Siverson	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)



Daisys historia på ny informationsvägg i Museet

Ny stor fin informationsvägg om Daisy är på plats i Västerås flygmuseum på Hässlö. Det är Daisys tekniker som har tillverkat väggen och tagit fram den pedagogiska och intressanta informationen. Man har även i övrigt ordnat så att besökare får en bättre överblick över Daisy och utrustning som har med flygplanet att göra. Museet har öppettid på söndagar 11-16. www.flygmuseum.com.

Välkomna!

Find out more at: www.airbp.com



flygande veteraner Butiken Bromma

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

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



Klubbmärke, tyg Ø 70 mm 90 kr



Dekal, vinyl Ø 100 mm 30 kr



REMOVE BEFORE FLIGHT Nyckelring Remove Before Flight. 75 kr



Nyckelring Flygande Veteraners märke i emalj. 70 kr

Pikétröja Vit och mörkt blå. Klassisk pikétröja, med nättare kropp och ärm, gör att denna piké är modern. 100 % ringspunnen kamrad bomull. Textlogga på vänster bröst. Ordinarie storlekar i M, L, XL. 320 kr



Keys Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt. 180 kr

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



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



NYHET!

SAS och jumboepoken 320 sid inbunden, stort format 24 x 26 cm. 335 kr. (Obs! Nytt pris) 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 flygdärderna. Alla flygbolag med självaktning köpte jumbojet. SAS var ett av dem och hade som mest sex flygplan. Boken är välillustrerad med många fantastiska bilder och trycksaker som ger oss läsare en djupdykning i SAS och det kommersiella flygets historia. Författaren har med sin inspiration och entusiasm skrivit ett praktverk som tilltalar fler än de flyghistoriskt intresserade läsarna.

NYHET!

Vingprofilen 221 sidor A4 inbunden. 395 kr. Christina har under sina mer än 30 år som journalist och chefredaktör på Flygvyn 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.

My Way 312 sid 1nb 14 x 21 sid. 245 kr. Flygkapten Jörgen Svedberg har arbetat som pilot i 35 år. Han startade sin karriär som fjällflygare och har sedan dess arbetat på Inter Air, Transwede, för att avslutningsvis flyga de stora prestigemaskinerna Boeing 747 (Jumbo Jet) och McDonnell Douglas MD-11 världen över för EVA Air i Taiwan.



flygande veteraner 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



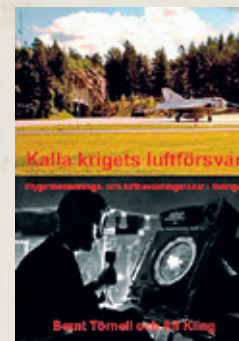
248 sid inb. 21 x 27 cm
320 kr
Kring flyghistorien i Medelpad finns mycket att berätta. I boken kan man för första gången få en samlad bild från delar av den lokala flyghistorien och Midlandas betydelse i inrikesflyget.

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 luftförsvår

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.



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

Kalla Kriget i luften

211 sid inbunden, 22 x 28 cm,
Ulf Hugo

Boken beskriver den militärhistoriska underrättelsetjänstens verksamhet, med fokus på verksamheten i luften. Sverige var en ledande nation på detta område, till stor del tack vare vårt läge vid Östersjön och vår höga tekniska kompetens och kapacitet. Rikt illustrerad med kartbilder och autentiska foton.



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.